



HAL
open science

L'insécurité personnelle des jeunes dans les transports en commun franciliens : une étude dispositionnelle du sentiment d'insécurité

Julien Noble

► To cite this version:

Julien Noble. L'insécurité personnelle des jeunes dans les transports en commun franciliens : une étude dispositionnelle du sentiment d'insécurité. Sociologie. Université Sorbonne Paris Cité, 2015. Français. NNT : 2015USPCD033 . tel-01531305

HAL Id: tel-01531305

<https://theses.hal.science/tel-01531305v1>

Submitted on 1 Jun 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ SORBONNE PARIS CITÉ – UNIVERSITÉ PARIS 13
« UFR DE DROIT »

ÉCOLE DOCTORALE ÉRASME

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ SORBONNE PARIS CITÉ

Discipline : Sociologie

Présentée et soutenue publiquement

par

Julien Noble

Le lundi 02 Novembre 2015

Titre :

L'insécurité personnelle des jeunes dans les transports en commun franciliens
Une étude dispositionnelle du sentiment d'insécurité

Directeurs de thèse :

M. Philippe ROBERT, Directeur de recherche au CNRS, directeur
M. Bernard DOLEZ, Professeur à l'Université Paris 1 Sorbonne, directeur

JURY

Mme Renée ZAUBERMAN, Directrice de recherche au CNRS, rapporteure
M. André LEMAÎTRE, Professeur à l'Université de Liège, rapporteur
M. Antoine PÉCOUD, Professeur à l'Université Paris 13, examinateur

UNIVERSITÉ SORBONNE PARIS CITÉ – UNIVERSITÉ PARIS 13
« UFR DE DROIT »

ÉCOLE DOCTORALE ÉRASME

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ SORBONNE PARIS CITÉ

Discipline : Sociologie

Présentée et soutenue publiquement

par

Julien Noble

Le lundi 02 Novembre 2015

Titre :

L'insécurité personnelle des jeunes dans les transports en commun franciliens
Une étude dispositionnelle du sentiment d'insécurité

Directeurs de thèse :

M. Philippe ROBERT, Directeur de recherche au CNRS, directeur
M. Bernard DOLEZ, Professeur à l'Université Paris 1 Sorbonne, directeur

JURY

Mme Renée ZAUBERMAN, Directrice de recherche au CNRS, rapporteure
M. André LEMAÎTRE, Professeur à l'Université de Liège, rapporteur
M. Antoine PÉCOUD, Professeur à l'Université Paris 13, examinateur

Remerciements

La rédaction d'une thèse pourrait être apparentée à un combat de boxe. Pas dans la forme bien sûr, la temporalité et l'objectif des deux activités ayant peu de choses en commun. Pourtant le thésard et le boxeur sont soumis à des réactions similaires. La motivation et la volonté de bien faire sont souvent très fortes au début. On s'engage à corps perdu dans l'activité, malgré l'appréhension suscitée par ces nouvelles épreuves. Mais rapidement le doute s'instaure. On entrevoit l'effort qu'il faudra fournir pour terminer la thèse ou le combat. Il suffit même parfois de quelques obstacles pour se démotiver et penser à l'abandon. Pour échapper à cette éventualité, le doctorant et le boxeur doivent combattre, chacun à leur manière, pour briser l'une après l'autre les barrières qui se dressent entre eux et leur objectif final. Mais contrairement à ce qu'on pourrait penser de prime abord, ces deux pratiquants sont rarement seuls. Dans le « coin » du ring, on trouve toujours l'entraîneur qui conseille, corrige, harangue son boxeur. Et durant les entraînements, c'est avec les partenaires de son club que l'athlète se prépare. Dans le cadre du doctorat, le directeur de thèse endosse le rôle de l'entraîneur : je tiens donc à remercier très chaleureusement Philippe Robert pour son investissement, ses réflexions, sa disponibilité et son professionnalisme. Ce travail n'aurait jamais pu voir le jour sans lui. Je tiens aussi à remercier Bernard Dolez de m'avoir encouragé à réaliser une codirection. Si le concept de partenaires a moins de sens pour le doctorant que pour le boxeur, je tiens tout de même à remercier Sébastien et Sophie Martin pour leurs conseils avisés et leurs corrections plus que bienvenues. Je remercie également Corinne Balmette pour sa capacité à retrouver les articles qui échappent à tous les autres et Fadoua Jouwahri Ghayati pour la conception de ses tableaux statistiques. Pour terminer, je tiens à remercier tous mes amis, dont je ne peux malheureusement pas énumérer les noms ici mais qui, j'en suis certain, se reconnaîtront, l'ESC Boxing Club et ses boxeurs, le service de formation continue de Paris 13 pour ses innombrables cafés offerts et ses instants de détente, mes parents pour leur soutien sans bornes, mon frère pour son humour et sa fidélité et ma famille au grand complet pour leurs encouragements.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	p.7
<i>Qu'est-ce que le sentiment d'insécurité ?.....</i>	<i>p.9</i>
<i>L'étude de l'insécurité personnelle.....</i>	<i>p.11</i>
<i>Les enjeux et objectifs de la recherche.....</i>	<i>p.13</i>
<i>Le protocole de recherche.....</i>	<i>p.15</i>
PREMIÈRE PARTIE : Travaux antérieurs et théorisation de l'insécurité personnelle.....	p.17
Chapitre I – La mesure et la conceptualisation de la peur du crime.....	p.19
1 – Les premiers apports opérationnels et conceptuels.....	p.19
2 – Le recours à la diversité méthodologique.....	p.23
3 – Les efforts de conceptualisation de la peur du crime.....	p.27
<i>La composante émotive.....</i>	<i>p.27</i>
<i>La composante cognitive.....</i>	<i>p.28</i>
<i>La composante comportementale.....</i>	<i>p.31</i>
Chapitre II – Expliquer la peur du crime.....	p.33
1 – Les expériences de victimation subies, rapportées ou observées.....	p.33
<i>Victimation directe et insécurité personnelle.....</i>	<i>p.33</i>
<i>Victimation indirecte et insécurité personnelle.....</i>	<i>p.35</i>
2 – Les variables sociales.....	p.39
<i>La variable du genre dans l'insécurité personnelle.....</i>	<i>p.39</i>
<i>La variable de l'âge dans l'insécurité personnelle.....</i>	<i>p.43</i>
<i>Les facteurs socio-économiques dans l'insécurité personnelle.....</i>	<i>p.46</i>
3 – Les facteurs environnementaux.....	p.49
<i>Les désordres physiques et sociaux.....</i>	<i>p.49</i>
<i>Les contextes de circulation anxiogènes.....</i>	<i>p.53</i>
<i>Les configurations architecturales.....</i>	<i>p.58</i>
4 – Les caractéristiques spécifiques aux transports en commun.....	p.60
<i>Une importante disparité des peurs dans les espaces de transports.....</i>	<i>p.60</i>
<i>Des modalités de déplacement favorables à l'insécurité personnelle.....</i>	<i>p.62</i>
Chapitre III – Cadre théorique de l'étude et hypothèses de départ.....	p.67
1 – Des travaux focalisés sur les variabilités individuelles.....	p.67
2 – ... au dispositionalisme.....	p.69
<i>L'incorporation des dispositions.....</i>	<i>p.72</i>
<i>Le cadre déclencheur des dispositions.....</i>	<i>p.73</i>

DEUXIÈME PARTIE : Présentation de l'enquête.....p.76

Chapitre IV : Analyse des données de l'enquête victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France.....p.78

1 – Le sentiment d'insécurité et son évolution dans la région Île-de-France.....p.78

2 – L'insécurité personnelle dans les transports en commun franciliens.....p.81

3 – Les étudiants comme population d'enquête.....p.83

Une forte dépendance aux transports en commun.....p.83

Une population surexposée.....p.84

...avec une importante tendance à l'insécurité personnelle dans les transports collectifs.....p.86

4 – Une Université de la Seine-Saint-Denis comme espace de recrutement des enquêtés.....p.90

Chapitre V – Le protocole de recherche.....p.92

1 – Les méthodes d'investigation qualitatives.....p.92

Le choix des méthodes d'enquête qualitatives.....p.92

Les techniques d'entretiens sélectionnées pour la rédaction de l'enquête.....p.96

Les difficultés soulevées par l'étude de l'insécurité personnelle.....p.97

2 – Le recrutement des enquêtés.....p.99

Les modalités de recrutement.....p.99

La diversité des profils d'enquêtés.....p.100

Les modalités d'utilisation des transports en commun.....p.102

3 – La réalisation des entretiens.....p.103

TROISIÈME PARTIE : Présentation des résultats.....p.109

Chapitre VI – Les facteurs externes de l'insécurité personnelle dans les transports en commun.....p.111

I – Les contextes de circulation.....p.111

1 – Les horaires d'utilisation.....p.111

2 – Le nombre d'usagers.....p.116

L'affluence rassure... jusqu'à un certain point.....p.116

Mais on peut mal supporter une foule.....p.120

3 – Les environnements urbains traversés.....p.123

a) La concentration de stimuli menaçants.....p.123

Des territoires lourdement frappés par la délinquance.....p.124

... ou qui le laisse supposer.....p.125

b) L'absence d'ancrage territorial.....	p.128
---	-------

II – Les générateurs microsociaux.....p.132

1 – Les individus menaçants.....	p.133
a) Le potentiel de violence.....	p.134
<i>L'impression d'imprévisibilité.....</i>	<i>p.134</i>
<i>L'impression d'altérité.....</i>	<i>p.140</i>
b) La capacité physique à imposer un potentiel de violence.....	p.148
2 – Les dispositifs de sécurité dans les espaces de transport.....	p.151
a) La vidéoprotection.....	p.152
b) Le personnel des transports.....	p.154
c) Le personnel de sécurité.....	p.155
<i>Une présence qui dérange certains usagers.....</i>	<i>p.155</i>
<i>Et qui en rassure d'autres.....</i>	<i>p.158</i>
<i>... mais seulement de manière ponctuelle.....</i>	<i>p.159</i>

III – Les spécificités des transports en commun.....p.160

1 – Le service de transport et ses modalités de fonctionnement.....	p.161
Les contraintes horaires.....	p.161
L'emplacement des points de chute.....	p.163
La rigidité des tracés.....	p.164
2 – Le confinement des transports en commun.....	p.166
<i>Le stress, l'irritation et la gêne.....</i>	<i>p.167</i>
<i>Le confinement et la perception du risque.....</i>	<i>p.170</i>
3 – La mixité sociale imposée dans les transports collectifs.....	p.173
4 – Les enjeux de maintenance et gestion des espaces de transport.....	p.177

Chapitre VII – Les réactions à l'insécurité personnelle.....p.181

I – Les émotions ressenties.....p.181

1 – la colère.....	p.182
2 – Le dégoût et la gêne.....	p.184
3 – La peur.....	p.186

II – La perception du risque de victimation.....p.192

1 – Les formes d'atteinte perçues dans les transports en commun.....	p.193
<i>Le risque perçu de l'agression sexuelle.....</i>	<i>p.194</i>
<i>Le risque perçu de l'agression physique non sexuelle.....</i>	<i>p.196</i>
<i>Le risque perçu des vols à l'arraché et des vols à la tire.....</i>	<i>p.200</i>
<i>Le risque perçu des atteintes envers l'intégrité identitaire.....</i>	<i>p.202</i>

2 – L'évolution de la perception du risque à travers le temps.....	p.205
III – Les comportements adoptés.....	p.210
1 – Des comportements hétérogènes.....	p.211
<i>Voyager en dehors des contextes anxiogènes.....</i>	<i>p.212</i>
<i>Éviter les interactions indésirables.....</i>	<i>p.213</i>
<i>La gestion de l'interaction.....</i>	<i>p.218</i>
2 – La pratique des comportements de précaution.....	p.220
3 – Le rôle des pratiques de précaution dans l'insécurité personnelle.....	p.225
Chapitre VIII – Une analyse par profils.....	p.229
1 – Les sécures.....	p.229
<i>Les fragiles.....</i>	<i>p.230</i>
<i>Les assurés.....</i>	<i>p.231</i>
<i>Les tranquilles.....</i>	<i>p.232</i>
2 – Les inquiets.....	p.234
<i>Les vigilants.....</i>	<i>p.238</i>
<i>Les résistants.....</i>	<i>p.239</i>
<i>Les protégés.....</i>	<i>p.240</i>
3 – Des profils poreux et superposables.....	p.242
<i>Des profils poreux.....</i>	<i>p.242</i>
<i>... et superposables.....</i>	<i>p.244</i>
4 – Une typologie généralisable ?.....	p.246
CONCLUSION.....	p.249
<i>De l'étude des dispositions à l'insécurité personnelle.....</i>	<i>p.251</i>
<i>... aux propriétés anxiogènes des transports collectifs.....</i>	<i>p.257</i>
BIBLIOGRAPHIE.....	p.260

INTRODUCTION

Peut-on encore prendre les transports en commun en toute sécurité aujourd'hui ? Pour le savoir les caméras de « 90 minutes enquête » ont suivi les forces de l'ordre intervenant dans les bus, les métros et les RER. Bus brûlés ou caillassés, gangs de mineurs dans le métro, passagers agressés dans le RER, les violences sont de plus en plus nombreuses [...]. Chaque jour, [les policiers] arrêtent pickpockets, voleurs de téléphones ou démantèlent des gangs comme celui des filles du métro que nos équipes ont pu filmer. Alors qui sont ces délinquants de plus en plus violents, quelles méthodes utilisent les policiers pour les traquer et comment luttent-ils contre les bandes qui veulent faire des transports en commun leur territoire ? Voici « 90 minutes enquête », état d'urgence dans nos transports¹. Suite à cette brève introduction, le reportage débute. Les premières images composées d'enregistrement de vidéoprotection montrent une série d'agressions physiques dans les couloirs souterrains. En moins de trois minutes, le spectateur visualise dix scènes de violence. Sur ce fond visuel, le commentateur expose les faits : bagarres, vols à l'arraché, agressions, violences en tout genre, c'est l'autre visage des transports en commun parisiens. Après quatre minutes, le rythme ralentit. Les journalistes sélectionnent une première atteinte pour la décortiquer dans le détail. Il s'agit de l'agression d'un jeune homme par une bande dans les couloirs du métro. La victime est rouée de coups avant d'être poignardée à neuf reprises par l'un de ses agresseurs. On découvre à la suite du reportage deux agressions physiques, trois vols à l'arraché, une tentative de viol et plusieurs vols à la tire. Du côté des victimes, on assiste aux témoignages de personnes apeurées ou traumatisées. C'est le cas d'une jeune femme en pleurs après avoir été agressée. C'est aussi celui d'un adolescent qui refuse de porter plainte par peur de représailles. Le contexte est posé : les transports en commun franciliens sont dangereux.

Voilà qui justifie l'important taux de peur enregistré dans les espaces de transport. C'est du moins ce que soutient une journaliste de la chaîne D8 dans l'introduction d'un reportage analogue. *Selon un récent sondage en France, un voyageur sur deux se sentirait en insécurité dans les transports en commun. Un sentiment qui a du sens quand on sait qu'en 2012, il y a eu en moyenne une trentaine d'agressions par jour dans le métro et le RER. Phénomène nouveau, les délinquants attaquent en bande, ils mènent parfois de véritables raids sur les wagons entiers pour dérober téléphones et portefeuilles². La théorie formulée par ces*

¹ « 90 minutes enquêtes. Transports en commun : état d'urgence ». Reportage diffusé le 18 février 2012 sur la chaîne télévisée TMC

² « Au Cœur de l'enquête. Brigades des transports en commun : comment lutter contre les vols et les agressions ». Reportage diffusé le 22 février 2014 sur la chaîne télévisée D8.

journalistes se résume très simplement. Les transports collectifs sont lourdement frappés par la délinquance et le sentiment d'insécurité résulte de cette criminalité. La peur des usagers repose alors sur les violentes agressions omniprésentes dans ces espaces.

Mais la réalité est tout autre. Si la crainte de subir un vol ou une agression est élevée dans les transports en commun, les expériences de victimation violentes y sont relativement rares. C'est ce dont témoigne l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France*. Réalisée tous les deux ans depuis 2001 auprès d'un échantillon de 10 500 franciliens, cette enquête conduite par l'IAU³ enregistre un taux de peur bien supérieur à celui des victimations rapportées. Selon l'édition de 2011, 45,5% des enquêtés affirment avoir peur, au moins de temps en temps, d'être volés ou agressés dans le bus, le train, le RER, le métro ou le tramway. Mais seulement 3,4% d'entre eux déclarent avoir été victimes de ces atteintes au moins une fois en trois ans dans les transports en commun (Heurtel, 2011, 2013). Un constat qui contraste considérablement avec les représentations médiatiques. Mais la théorie soutenue par ces journalistes avait au moins un avantage : celui d'apporter une explication cohérente au taux d'insécurité ressentie dans les transports en commun. En considérant le sentiment d'insécurité comme un simple effet des victimations, on pouvait mesurer son intensité à l'aide du nombre d'atteintes perpétrées dans un espace donné. Insécurité objective et subjective étaient alors indissociables. La première permettait de déterminer la seconde, et la seconde était un indicateur de la première. Mais comme en témoignent les résultats de l'enquête de l'IAU³, le sentiment d'insécurité n'est pas un simple décalque du risque de victimation.

Qu'est-ce que le sentiment d'insécurité ?

Si l'on entend parler régulièrement du sentiment d'insécurité en France, c'est bien plus souvent le fait des journalistes et des politiciens que des chercheurs en sciences sociales. Les reportages télévisuels à l'image de ceux que nous évoquons dans notre introduction sont fréquemment diffusés sur les chaînes françaises. Les radios, les journaux et les médias informatiques ne sont pas en reste sur ces questions. Un simple fait de délinquance suffit à relancer l'intérêt des journalistes pour ce thème. De leur côté, les politiques s'emparent eux aussi du sentiment d'insécurité. Particulièrement ceux de l'extrême droite, et de droite pour qui ce sujet représente un véritable fonds de commerce. Mais l'usage à répétition de ce

³ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme en Île-de-France.

concept par ces leaders d'opinion n'est pas sans poser problème. Leur faible connaissance de ce phénomène social les pousse à en déformer le sens. À l'image des reportages évoqués plus haut, on n'hésite pas à mettre en corrélation le sentiment d'insécurité avec les seules violences de forte intensité. Les chiffres sont alors plus ou moins volontairement interprétés et manipulés. Des enquêtes de victimation, on retient les résultats les plus parlants tout en délaissant les autres. Ces pratiques rencontrent d'autant moins de résistance que les travaux des chercheurs français sont peu nombreux et insuffisamment diffusés. Sébastien Roché insiste pourtant depuis le début des années 1990 sur le rôle des incivilités sociales plutôt que celui des victimations dans l'émergence du sentiment d'insécurité (Roché, 1996, 2002). Hugues Lagrange (1995) souligne quant à lui l'influence de la perception du risque sur la peur. Enfin, Philippe Robert et Renée Zauberman réaffirment régulièrement la nécessité de penser le sentiment d'insécurité comme un *continuum*, en vue de séparer les deux facettes qui le composent ; la peur pour soi et la préoccupation sécuritaire (Robert, 2002; Zauberman, Robert, 1995; Zauberman *et al.*, 2013a). Mais il faut bien reconnaître le faible nombre d'études scientifiques réalisées sur cette question en France. En comparaison, les anglo-saxons sont bien plus productifs. Et les résultats de leurs travaux ont permis de mettre en lumière un phénomène social particulièrement complexe.

Le sentiment d'insécurité se décompose en deux axes de lecture (Biderman *et al.*, 1967; Furstenberg, 1971; Robert, Pottier, 1997). La préoccupation sécuritaire d'abord consiste à appréhender l'insécurité comme un problème de société. Il s'agit d'un jugement social qui place la délinquance au premier rang des problèmes à résoudre. Ce positionnement est particulièrement virulent chez des individus disposant d'un faible bagage éducatif, positionnés à droite de l'échiquier politique, et qui éprouvent de grandes difficultés à s'adapter aux mutations sociétales mais sans pour autant être nécessairement confrontés aux risques de victimation. La peur pour soi ensuite se traduit par la crainte de subir une agression sur sa personne, ses proches ou ses biens dans l'espace public, les transports en commun ou à son domicile. Contrairement à la préoccupation sécuritaire, la peur personnelle renvoie à la perception du risque de victimation combinée à la vulnérabilité ressentie et aux expériences vécues comme menaçantes (Mucchielli, 2002; Robert, 2002).

En France, les études sur le sentiment d'insécurité se sont principalement intéressées aux crispations sécuritaires, au détriment de la peur pour soi (Condon *et al.*, 2005). Si quelques travaux émergent sur ce dernier thème depuis le début des années 1990 (Condon *et al.*, 2005;

Guilloux, 2013a, 2013b; Herpin, Lagrange, 2005; Le Jeannic, 2006; Lagrange, 1995; Lieber, 2008; Peretti-Watel, 2000; Roché, 1996; Zauberman *et al.*, 2013a), l'ensemble de la recherche est principalement porté dans les pays anglo-saxons à travers les concepts de *fear of crime* et dans une moindre mesure de *moral panic* développés respectivement aux États-Unis et en Angleterre et Galles (Farrall *et al.*, 2009; Hale, 1996). Aussi, c'est la peur pour soi qui retiendra notre attention dans ce travail de recherche.

L'étude de l'insécurité personnelle

L'insécurité personnelle n'est rien d'autre que la peur pour soi. Mais cette appellation correspond mieux au concept que nous nous proposons d'étudier. Ce que l'on désigne communément comme la crainte de subir un vol ou une agression s'avère beaucoup plus complexe. Si nous préférons parler d'insécurité personnelle plutôt que de peur pour soi, c'est parce que le second versant du sentiment d'insécurité recoupe en réalité trois composantes que sont les dimensions émotives, cognitives et comportementales (Farrall *et al.*, 2009; Ferraro, 1995; Lachance *et al.*, 2010; May *et al.*, 2010; Rader, 2004; Rader *et al.*, 2007). La première regroupe l'ensemble des émotions éprouvées en réponse à une menace perçue. On y trouve la peur bien sûr, mais aussi la colère, la gêne, l'anxiété, l'indifférence ou la honte. Notons que pour certains auteurs, la peur est loin d'être l'émotion la plus répandue (Carvalho, Lewis, 2003; Ditton *et al.*, 1999; Smith *et al.*, 2010). La composante cognitive ensuite correspond à la perception du risque qui repose elle-même sur la probabilité de victimation, le contrôle perçu et l'anticipation des conséquences. Il s'agit respectivement de l'évaluation de la probabilité d'être victime d'une atteinte dans une situation donnée, des différentes ressources mobilisables par les individus pour faire face aux situations menaçantes, et de l'évaluation de la gravité d'une atteinte spécifique (Farrall *et al.*, 2009; Jackson, 2009). Enfin, la composante comportementale renvoie aux différentes pratiques de précaution entreprises pour réduire les risques de victimation (Lieber, 2008; Liska *et al.*, 1988; Rader, 2004). Voilà pourquoi l'appellation de peur pour soi convient mal à ce phénomène social. Nous lui préférons donc celle d'insécurité personnelle plus large et mieux adaptée à ce concept tripartite, dont l'émotion n'est qu'une des composantes. Exactement pour les mêmes raisons, Rader proposait de remplacer le terme de *peur du crime*⁴ par *menace de victimation*⁵ (Rader,

⁴ Fear of crime

⁵ Threat of victimization

2004). Comme les réactions émotives, cognitives et comportementales représentent toutes différentes réponses à la menace de victimation, l'auteure a retenu ce terme pour qualifier ce phénomène. Mais nous nous en sommes détachés pour deux raisons.

D'abord, parce que l'appellation *menace de victimation* ne souligne pas suffisamment la singularité de chaque individu face à ce phénomène social. Or, les émotions ressenties, le risque perçu et les pratiques de précaution sont avant tout des réponses individuelles adoptées face à des contextes ou des situations données. La nature et l'agencement de ces réactions diffèrent considérablement selon les individus, et selon les contextes dans lesquels ils se trouvent. On sait par exemple qu'un même stimulus peut engendrer des réactions différentes d'une personne à l'autre (Innes, 2004; Jackson, 2004). C'est précisément ce que nous souhaitons faire ressortir par le terme d'insécurité personnelle. Les atteintes redoutées, les agresseurs potentiels ou encore les environnements menaçants évoluent avec le *passé incorporé* de chaque individu. C'est du moins l'hypothèse que nous soutiendrons dans cette thèse. Les individus portent en eux des dispositions, façonnées par des expériences vécues, des représentations sociales et des caractéristiques individuelles propres, qui les poussent à ressentir, percevoir et agir d'une certaine manière face à des situations données (Gabriel, Greve, 2003). Il nous semble donc particulièrement important d'insister sur le caractère « individuel » de ce phénomène social. C'est pourquoi nous préférons le terme d'insécurité personnelle à celui de menace de victimation.

Notre volonté de ne pas retenir le terme proposé par Rader résulte ensuite de son orientation conceptuelle. Avec cette appellation⁶, l'auteure propose une nouvelle approche des composantes émotives, cognitives et comportementales dont le contenu se résume en deux points. Elle insiste d'abord sur la nécessité d'étudier simultanément ces trois formes de réaction en vue d'appréhender de manière exhaustive *la menace de victimation*. Proposition que nous soutenons fortement. Mais elle suppose ensuite l'influence réciproque de chaque composante sur toutes les autres. Et c'est précisément sur ce point que nous entrons en désaccord avec Rader. Selon nous, certaines composantes influencent bien davantage les autres qu'elles ne sont influencées par elles. Si bon nombre de travaux s'accordent par exemple à reconnaître l'influence du risque perçu sur la peur (Farrall *et al.*, 2009; Ferraro,

⁶ Qui n'a malheureusement jamais été retenue par aucun autre auteur que Rader et ses collègues (May *et al.*, 2010; Rader *et al.*, 2007).

1995; Hale, 1996), très peu constatent l'inverse⁷. Il en va de même avec les comportements. Si la perception du risque peut engendrer la pratique de précautions (Carvalho, Lewis, 2003; Condon *et al.*, 2005; Ferraro, 1995; Lieber, 2008), on conçoit mal comment un comportement visant à réduire le risque peut finalement l'augmenter. Nous reviendrons avec plus de précision sur les relations qui unissent les composantes émotives, cognitives et comportementales tout au long de notre développement. Pour l'heure, contentons-nous de dire que nous préférons le terme d'insécurité personnelle à celui de menace de victimation, trop étroitement lié à une conceptualisation dont nous contestons la légitimité scientifique.

Les enjeux et objectifs de cette recherche

Si les transports collectifs offrent un terrain d'enquête particulièrement intéressant pour étudier l'insécurité personnelle, c'est parce qu'ils sont hautement anxiogènes. Alors que la crainte de subir un vol ou une agression touche moins de 10% des franciliens au domicile et 24% dans le quartier de résidence le soir, elle concerne près de la moitié d'entre eux dans les transports en commun (Heurtel, 2011, 2013). La question qui se pose alors est de savoir pourquoi ces espaces écotent d'un score de peur si élevé. On peut difficilement incriminer les seules expériences de victimation. Si des vols et des agressions sont recensés dans ces espaces, ces atteintes sont insuffisamment nombreuses pour expliquer le taux de peur éprouvé (Bon *et al.*, 2011; Fouquet *et al.*, 2006; Heurtel, 2013; Pottier *et al.*, 2002; Zauberman *et al.*, 2011). En revanche, on peut supposer que les transports en commun regroupent des contextes et des situations anxiogènes auxquels les usagers sont régulièrement confrontés. C'est là l'hypothèse que nous défendrons.

On soutiendra dans cette thèse que les transports en commun concentrent trois catégories de contraintes favorables à l'insécurité personnelle. Les premières sont liées aux contextes sociaux. Les espaces de transport présentent la particularité de faire se coudoyer des individus issus d'horizons sociaux différents, dont certains sont jugés menaçants par d'autres (Booz Allen Hamilton, 2007; Crime Concern, 2004; Lieber, 2008; Paquin, 2006; Tulloch, 2000). Les secondes sont liées aux modalités de fonctionnement. L'utilisation des transports collectifs implique des trajets domicile/stations, des temps d'attente en gare, des changements de véhicules qui face à certains contextes augmentent le sentiment d'exposition au risque (Booz

⁷ Rader cite une seule et unique étude réalisée par Smith et Torstensson (1997).

Allen Hamilton, 2007; Crime Concern, 1999, 2002, 2004; Currie, Mahmoud, 2013; Loukaitou-Sideris, 1999, 2005; Mahmoud, Currie, 2010; Smith, 2008). Les troisièmes sont liées aux configurations architecturales. Le confinement notamment favorise le risque perçu de victimation par l'absence d'issue échappatoire (Currie, Mahmoud, 2013; Gardner, Abraham, 2007; Herbrand, 2004; Stamps III, 2005; Valentine, 1990). Le premier objectif de cette recherche vise alors à déterminer les différentes manifestations de ces contraintes en vue d'appréhender la charge anxiogène des transports en commun.

Mais l'identification de ces facteurs – au demeurant bien réalisée par la littérature internationale – ne suffit pas à appréhender la complexité de l'insécurité personnelle. Cela serait le cas si tous les individus réagissaient de la même manière face aux mêmes contextes et aux mêmes situations. Si les bandes de jeunes par exemple suscitaient auprès de chaque voyageur la même perception du risque, la même émotion et le même comportement, alors l'identification des bandes comme facteur anxiogène suffirait à expliquer l'insécurité personnelle. Mais ce phénomène social s'avère beaucoup plus complexe. Un même stimulus entraîne des réactions différentes, parfois même contradictoires, d'un individu à l'autre (Farrall *et al.*, 2009; Ferraro, 1995; Gabriel, Greve, 2003; Innes, 2004; Jackson, 2004; Koskela, Pain, 2000; Merry, 1981; Sampson, Raudenbush, 2004; Tulloch, 2000, 2003). L'intervention des variables classiques de la sociologie n'a permis d'appréhender que partiellement ces variations individuelles. Certes la crainte de l'agression sexuelle est fortement déterminée par le sexe, et concerne exclusivement les femmes⁸. Mais la complexité du phénomène ne s'arrête pas là. Comment comprendre sinon les variations du risque perçu des différentes femmes ? Comment expliquer qu'une première redoute d'être agressée sexuellement alors qu'une autre est impavide face à cette atteinte (Hilinski *et al.*, 2011) ? C'est là le second objectif de notre recherche. Il s'agit de comprendre pourquoi des individus – parfois même aux caractéristiques sociales analogues – réagissent différemment face aux mêmes stimuli (Lahire, 2012). Pour cela, il importe de juxtaposer à l'analyse *contextualiste* (études des contextes et situations anxiogènes) une analyse *dispositionaliste* (« approches qui tiennent compte du *passé incorporé* en vue de rendre raison des pratiques » (Lahire, 2013, p.137)). Notre hypothèse de départ est la suivante : certains individus⁹ portent en eux des

⁸ Au moins dans l'espace public et les transports en commun. Mais il est fort possible que le risque perçu de l'agression sexuelle chez les hommes augmente dans d'autres contextes, comme en milieu carcéral.

⁹ Toute personne qui déclare avoir peur ou moins de temps en temps dans les transports en commun. Autrement dit, 45,5% des répondants de l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité* en 2011.

dispositions à l'insécurité personnelle qui les poussent à éprouver *la peur du crime* dans certaines situations (Gabriel, Greve, 2003). Sur la base de leurs expériences menaçantes, leurs représentations sociales du danger et leurs caractéristiques individuelles propres, les individus sont prédisposés à percevoir un risque de victimation spécifique lorsque ces propriétés incorporées entrent en résonance avec les propriétés de la situation présente. Telle est la thèse que nous soutiendrons dans cette étude.

Le protocole de la recherche

Pour terminer cette introduction, il importe de présenter brièvement notre protocole de recherche. Cette thèse repose sur la réalisation de 29 entretiens, tous effectués avec des étudiants de l'Université Paris 13.

Le choix des méthodes d'enquête qualitatives est directement lié à notre projet de recherche. Appréhender les mécanismes de l'insécurité personnelle nécessite de sonder en profondeur les expériences des individus et les interprétations qu'ils en ont. Cela nécessite aussi de capter les représentations du danger et les manières dont elles sont façonnées. L'entretien paraissait alors l'outil le plus approprié pour répondre à ces objectifs.

En ce qui concerne l'intérêt accordé aux étudiants, il réside moins dans les caractéristiques socio-professionnelles de ce groupe (sans réelle particularité) que dans la forte représentativité des populations jeunes. Forts consommateurs des transports en commun (Mariotte *et al.*, 2004), plus réticents devant les préoccupations sécuritaires (Pottier, Robert, 1997) et plus exposés aux risques de victimation (Zauberman *et al.*, 2013a, 2013b), les jeunes présentent des caractéristiques sociales particulièrement intéressantes pour étudier l'insécurité personnelle dans les espaces de transport. Les étudiants quant à eux sont une manière commode d'atteindre la population de cette classe d'âge.

Enfin, l'Université s'est imposée comme un espace de recrutement avantageux. D'abord la classe d'âge des 18-25 ans représente une large majorité de la population étudiante. Ensuite, les campus universitaires disposent de nombreux locaux qui permettent la réalisation des entretiens dans de bonnes conditions. Quant aux choix de l'institution, il faut bien avouer que l'Université Paris 13 présente certains avantages géographiques. Cette Université est implantée dans le département de la Seine-Saint-Denis dont la réputation d'être lourdement frappé par la délinquance est largement répandue.

Cette thèse se compose de trois parties. La première est une revue de la littérature. On y présentera tout d'abord l'évolution méthodologique et conceptuelle de la peur du crime (chapitre I). On consacra ensuite une importante section aux facteurs soulevés pour expliquer ce phénomène social (chapitre II). Enfin, on insistera sur nos hypothèses de départ et le cadre théorique à travers lequel nous souhaitons réaliser cette étude (chapitre III). La seconde partie vise à rendre compte de nos choix méthodologiques. À l'aide des données de l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France*, nous justifierons quantitativement le choix des transports en commun et de la population étudiante pour étudier l'insécurité personnelle (chapitre IV). Nous reviendrons ensuite sur les méthodes d'investigation utilisées et les modalités de recrutement des enquêtés (chapitre V). La troisième partie est exclusivement consacrée aux résultats de notre étude. On reviendra tout d'abord sur les principaux facteurs environnementaux susceptibles d'entraîner l'insécurité personnelle dans les transports en commun (chapitre VI). On étudiera ensuite les composantes émotives, cognitives et comportementales en tant que réactions des enquêtés (chapitre VII). Pour finir, on présentera une typologie des usagers en vue de dégager les différentes manières de se positionner face à ce phénomène social (chapitre VIII).

PREMIÈRE PARTIE :

Travaux antérieurs et théorisation de l'insécurité personnelle

En 1996, Hale comptabilise déjà plus de deux cents ouvrages et articles parus sur le thème de l'insécurité personnelle (Hale, 1996). Près de quinze ans plus tard, Farrall, Jackson et Gray parlent de plusieurs centaines de publications réparties dans différentes disciplines scientifiques (Farrall *et al.*, 2009). Un nombre qui continue encore de croître dans la décennie suivante.

L'immense quantité de travaux publiés depuis la fin des années soixante s'explique par la complexité du phénomène social étudié. On assiste depuis une quarantaine d'années à un effort considérable des chercheurs pour appréhender les facteurs de l'insécurité personnelle, définir des instruments métriques adaptés et étudier l'efficacité des dispositifs matériels et humains visant à réduire la peur du crime. Souvent contrastés, les résultats obtenus soulèvent des réflexions conceptuelles, théoriques et épistémologiques, lesquelles précisent et délimitent au fur et à mesure du temps l'objet d'étude qu'est l'insécurité personnelle.

La section présente vise à retracer cette évolution à travers la présentation des travaux les plus importants de ce domaine de recherche. Mais la diversité de la littérature sur la peur du crime impose d'abord un travail de classification des études publiées. Dans un article paru en 2004, Rader distingue trois axes majeurs de recherche dans l'étude de la peur du crime (Rader, 2004). Le premier porte la focale sur la conceptualisation et l'opérationnalisation de l'objet d'étude. Il s'agit de définir l'insécurité personnelle et les instruments de mesure appropriés pour enregistrer ce phénomène social. Le second vise à dégager les facteurs de la peur du crime. Les chercheurs insistent alors sur trois groupes de variables que sont les expériences de victimation, les facteurs sociaux et les variables contextuelles. Enfin, le troisième axe de recherche élabore des solutions en vue de réduire l'insécurité personnelle. Peu nombreux, ces travaux insistent souvent sur la visibilité policière et la qualité du cadre de vie.

Centrée sur les conditions d'émergence de la peur du crime, notre étude s'intéresse exclusivement aux deux premiers axes de recherche. La première partie de cet état des savoirs vise d'ailleurs à passer en revue les travaux focalisés sur la conceptualisation et l'opérationnalisation de l'insécurité personnelle. Nous montrerons notamment l'apport des études qualitatives dans l'évolution de ce concept (Chapitre I). La seconde partie s'intéresse aux facteurs de la peur du crime, et vise à recenser les travaux selon les trois groupes de variables énumérés plus haut, auxquels nous ajouterons une section sur la spécificité des espaces de transport (Chapitre II). Cette partie se conclura par la présentation de nos hypothèses de départ et l'élaboration du cadre théorique à travers lequel nous étudierons l'insécurité personnelle dans cette étude (Chapitre III).

Chapitre I – La mesure et la conceptualisation de la peur du crime

La volonté de traiter dans une même partie la recherche conceptuelle et opérationnelle de la peur du crime est justifiée par l'évolution corrélée de ces deux dimensions. Les travaux de définition de l'insécurité personnelle et l'élaboration d'instruments métriques ont participé réciproquement à une amélioration considérable de la qualité des données prélevées. Cette démarche méthodologique entreprise depuis la fin des années 1970 engage une double réorientation des modalités de mesure dans le champ de l'insécurité personnelle. D'une part, on voit apparaître la volonté de reformuler et de préciser les premiers instruments métriques quantitatifs (1). D'autre part, on observe l'émergence aussi modeste soit-elle des méthodes d'enquêtes qualitatives dans l'étude du sentiment d'insécurité (2). Enfin, la précision et la diversification des instruments de mesure permettent en retour une meilleure conceptualisation du phénomène étudié (3).

1 – Les premiers apports opérationnels et conceptuels

À partir de la fin des années 1970, les premiers instruments d'investigation de l'insécurité personnelle font l'objet de vives critiques méthodologiques (Farrall, Ditton, 1999; Farrall *et al.*, 2009; Rader, 2004). Celles-ci visent notamment la question employée par le National Crime Survey, formulée de la manière suivante : *vous sentez-vous en sécurité quand vous marchez seul dans votre quartier la nuit ?* Elles s'adressent aussi aux variantes de cette question, utilisées par plusieurs chercheurs dans la même période : *comment vous sentiriez-vous seul dans votre quartier la nuit ?* (Baker *et al.*, 1983). *Y a-t-il un endroit aux alentours où vous vous sentez en insécurité en marchant la nuit ?* (Braungart *et al.*, 1980; Clarke, Lewis, 1982; Clement, Kleiman, 1976; Clemente, Kleiman, 1977; DeFronzo, 1979; Erskine, 1974; Jeffords, 1983; Lebowitz, 1975; Lee, 1982a, 1982b). Ces questions suscitent deux types de critiques.

Les premières se focalisent sur la dimension opérationnelle. On estime alors que la formulation des questions est imprécise et qu'elle laisse place à différentes interprétations. En 1979, Garofalo publie un article dans lequel il identifie quatre problèmes relatifs à ce type de formulation (Garofalo, 1979). Premièrement, aucune question ne mentionne le terme de *crime*. Les enquêtés sont censés comprendre seuls que les questions visent à aborder l'insécurité personnelle. Deuxièmement, le *quartier* est utilisé comme cadre géographique de

référence, en ignorant les différentes interprétations pouvant être attribuées à ce terme. Troisièmement, il est demandé aux enquêtés d'évaluer leur niveau de peur lorsqu'ils *marchent seuls la nuit*, alors même que certains d'entre eux expérimentent peu ou pas cette situation. Quatrièmement, certaines formulations associent évaluation du risque réel et hypothétique – *comment vous sentez-vous ou vous sentiriez-vous...* – bien que les deux ne rendent pas nécessairement compte d'une perception similaire.

Suite à ce travail de réflexion, Ferraro et LaGrange (1987) établissent une série de propositions en vue de préciser la formulation de ces questions. Tout d'abord, les auteurs proposent de remplacer la formulation *vous sentez-vous en sécurité* (how safe) par *quel niveau de peur éprouvez-vous* (how afraid) afin d'enregistrer au mieux la peur pour soi, éprouvée dans une situation menaçante et exclure la préoccupation sécuritaire, définie comme un ensemble de jugements de valeur concernant l'insécurité dans la société (Furstenberg, 1971). Ferraro et LaGrange insistent ensuite sur la nécessité d'étudier des situations concrètes, réellement vécues par les enquêtés. Ils suggèrent alors d'éviter l'utilisation du conditionnel et d'insister sur les situations ordinaires, en terminant chaque question par la formulation *dans votre vie quotidienne* (in your everyday life). Enfin, les auteurs soutiennent les réflexions de Garofalo concernant l'importance de faire référence au crime dans les questions posées. Mais Ferraro et LaGrange dépassent la suggestion de leur prédécesseur en proposant de réaliser des catégories de victimation spécifiques. Influencés par les travaux de Warr (1984) et Warr et Stafford (1983) dont les résultats montrent la variation des niveaux de peur individuels selon les formes de victimation, ces deux chercheurs établissent une liste composée de neuf types d'atteintes que sont le cambriolage, l'agression sexuelle, l'agression physique non sexuelle, le meurtre, la fraude, le vol de voiture, le vol avec ou sans violence et les actes de « vandalisme » (Ferraro, 1995).

Le second ordre de critiques adressées aux premiers instruments de mesure est de nature conceptuelle. On tente alors de définir l'objet étudié de manière à ce qu'il devienne plus intelligible.

Le premier effort de conceptualisation est réalisé par Furstenberg en 1971. Pour cet auteur, le sentiment d'insécurité se décompose en deux axes de lecture. Le premier concerne la *préoccupation sécuritaire*, qui consiste à appréhender l'insécurité comme un problème de société. Sous cet angle, l'insécurité est considérée comme un problème majeur qui doit faire l'objet d'une politique de lutte visant à réduire le nombre d'actes de délinquance. Le second, *la peur pour soi*, se traduit par la crainte de subir une agression physique sur sa personne ou

celles de ses proches sur l'espace public ou à son domicile (Furstenberg, 1971)¹⁰. Plus ou moins coprésentes, ces deux dimensions de la peur du crime se distinguent par des origines différentes. La *peur pour soi* renvoie à la perception du risque de victimation combinée à la vulnérabilité ressentie alors que la *préoccupation abstraite* est un état d'anxiété envers le désordre sécuritaire fortement lié à la crainte de la précarité (Robert, 2002; Robert, Pottier, 1997). Bien que distinctes l'une de l'autre, ces deux dimensions du sentiment d'insécurité se recoupent parfois. Une récente étude publiée par Zauberman *et al.*, (2013a) montre que la peur pour soi et la préoccupation sécuritaire interagissent différemment selon l'implantation territoriale. Assignés à résidence par manque de moyens financiers et fortement exposés aux risques de victimation, les résidents des proches banlieues Nord de la région parisienne éprouvent un important niveau de crainte et rapportent de fortes crispations sécuritaires. Il en va différemment pour les habitants des arrondissements Nord Est de Paris. Fortement exposés aux victimations de toutes sortes, ces parisiens éprouvent quelques peurs concrètes dans leurs quartiers mais très peu de crispations sécuritaires, comme si le prestige d'habiter la capitale compensait les problèmes de délinquance. Notons aussi que les parisiens disposent de capitaux économiques, culturels et sociaux plus importants qui tendent à immuniser contre la préoccupation sécuritaire. Ces derniers ont aussi les moyens de contourner les problèmes de sécurité par exemple en envoyant leurs enfants dans des écoles situées hors de leur secteur. Enfin, on distingue une troisième configuration du sentiment d'insécurité auprès des résidents de grandes banlieues. Peu exposés aux risques de victimation dans leur voisinage immédiat, ces populations redoutent uniquement l'utilisation des transports en commun, desquels ils dépendent fortement. Plus surprenant, ils affichent de très fortes crispations sécuritaires qui trahissent vraisemblablement une crainte du déclassement social et de la précarisation (Robert, 2011; Zauberman *et al.*, 2013a).

Cette première définition du sentiment d'insécurité appelle à une conceptualisation plus précise des deux axes présentés. Pour autant, les études réalisées sur le versant de la *peur pour soi* (insécurité personnelle) vont longtemps ignorer l'importance de ce travail de définition (Rader, 2004). Plus de dix ans après les premiers travaux menés sur l'insécurité personnelle, Yin insiste sur *la confusion endémique entre la peur et la perception du risque dans la*

¹⁰ Suite au court article théorique de Fürstenberg, d'autres travaux confirment périodiquement cette distinction conceptuelle. On trouve notamment le rapport Figgie publié en 1980 qui propose de dissocier la peur concrète (concrete fear) de la peur abstraite (formless fear).

recherche sur ce thème (Yin, 1980, p.496). DuBow, McCabe et Kaplan figurent parmi les premiers à entreprendre un réel travail de conceptualisation de *la peur pour soi* (DuBow et al., 1979). Dans un ouvrage paru à l'extrême fin des années soixante-dix, ces auteurs élaborent une classification des différentes réactions liées au crime. Le tableau ci-dessous en présente les résultats.

Tableau 1 : Les formes de réactions liées au crime selon DuBow, McCabe et Kaplan (1979).

Reproduit par Ferraro et LaGrange (1987)

Les formes de réactions liées au crime			
	Cognitive		Émotive
Le niveau de référence	Perception du risque (jugements)	Préoccupation sécuritaire (valeurs)	Peur
Général	A. Risque perçu pour les autres	B. Préoccupation sécuritaire pour les autres	C. Peur de victimation pour les autres
Personnel	D. Risque perçu pour soi	E. Préoccupation sécuritaire pour soi ; intolérance personnelle	F. Peur de victimation pour soi

L'axe horizontal d'abord distingue trois types de réactions que sont la perception du risque, la préoccupation sécuritaire et la peur de victimation. Si la distinction entre peur et préoccupation est repérée sept ans auparavant par Furstenberg (1971), la dissociation de ces deux composantes avec la perception du risque représente une nouvelle avancée conceptuelle dans l'étude de l'insécurité personnelle. Définie comme *l'évaluation personnelle du taux de crime et la probabilité de victimation* (DuBow et al., 1979, p.3), la perception du risque se distingue autant de l'émotion de peur que de la préoccupation sécuritaire. Cette variable suscite d'autant plus l'intérêt des chercheurs qu'elle est rapidement reconnue comme un facteur prédominant des réactions émotives (Ferraro, 1995; Ferraro, LaGrange, 1992; Giles-Sims, 1984; LaGrange, Ferraro, 1989; LaGrange et al., 1992; Miethe, Lee, 1984; Warr, Stafford, 1983).

L'axe vertical correspond ensuite au niveau de référence des réactions liées au crime. Les chercheurs dissocient ainsi peur, préoccupation et risque perçu pour soi (personnel) et pour les autres (général). La cellule C renvoie par exemple à la peur pour les autres (enfants, conjoints) alors que la cellule F correspond à la peur pour soi. Cette distinction s'opère également pour

la préoccupation sécuritaire (cellules B et E) et la perception du risque (cellules A et D). Sur la base de ce modèle conceptuel, Ferraro et LaGrange (1987, 1988, 1992) et Ferraro (1995) proposent quelques années plus tard une série de questions en vue d'interroger chacune des réactions liées au crime. On assiste alors à une augmentation considérable du nombre d'items utilisés par les chercheurs en vue d'enregistrer l'insécurité personnelle (Oberfell-Fuchs, 2008; Pauwels, Pleysier, 2008). Plusieurs dizaines sont jugées nécessaires par Ferraro (1995) pour prélever efficacement la perception du risque et la peur de victimation. Ce phénomène traduit une prise de conscience scientifique concernant la complexité de l'objet étudié. Malgré tout, les enquêtes quantitatives sont l'objet d'une nouvelle vague de critiques à partir du milieu des années 1990.

2 – Le recours à la diversité méthodologique

En 1997, une équipe de jeunes chercheurs anglais publie un article dont le contenu vise à vérifier l'efficacité des questions fermées pour enregistrer la peur du crime (Farrall *et al.*, 1997). À l'aide d'une méthode de triangulation des données, les auteurs dressent trois types de critiques à ces instruments de mesure.

Les premières sont de nature opérationnelle. Tout en reconnaissant les efforts réalisés dans ce champ depuis la fin des années soixante-dix, Farrall et ses collègues insistent sur l'absence de référence aux contextes sociaux, spatiaux et temporels de la peur du crime. Persuadés que l'insécurité personnelle évolue fortement selon les contextes et les situations (Bannister, 1993; Pain, 1993), ces auteurs considèrent l'absence de ces variables comme une perte d'informations considérable pour la compréhension du phénomène social étudié. Aux dires de ces chercheurs, la rareté des travaux interrogeant l'influence des contextes sur la peur du crime tient essentiellement aux outils méthodologiques employés pour enregistrer cet objet d'étude. En imposant des réponses préétablies, les questions fermées excluent la possibilité d'évoquer la variabilité de l'insécurité personnelle selon les différents contextes. Ces outils enregistrent alors un niveau de risque perçu figé, souvent tiré d'une expérience singulière parmi plusieurs autres vécues. Ainsi, les résultats prélevés ne laissent apparaître qu'une faible variabilité contextuelle. C'est pourquoi peu de chercheurs élaborent des questions plus approfondies pour tenter de capter ces variations.

Farrall, Bannister, Ditton et Gilchrist insistent également sur la restriction des termes employés pour sonder les émotions ressenties (Farrall *et al.*, 1997). Exclusivement centrées

sur la peur, les questions fermées utilisent les termes « inquiet »¹¹ ou « apeuré »¹² en vue d'enregistrer la composante émotive de l'insécurité personnelle. Mais les résultats qualitatifs de ces auteurs montrent une diversité émotive bien plus importante : les enquêtés évoquent autant l'angoisse, la colère, le choc, la gêne et l'anxiété que la peur (Farrall *et al.*, 1997). La découverte de ce panel d'émotions en réaction *au crime* pousse les auteurs à reconsidérer la conceptualisation et l'opérationnalisation de cet objet d'étude à la fin des années 1990.

Le second type de critiques adressées aux questions fermées est de nature technique. Farrall et ses collègues constatent une surestimation de l'insécurité personnelle lorsque les instruments de mesure imposent des réponses préétablies. Le taux d'erreur enregistré entre les questions ouvertes et fermées est considéré comme *catastrophique* par les auteurs dans la mesure où le niveau de peur de plusieurs répondants varie fortement selon les deux méthodes d'investigation. Un exemple présenté par les chercheurs évoque un enquêté qui évalue sa peur d'être agressé à 3 sur une échelle de 1 à 5 lors de l'enquête quantitative. Mais lorsque les enquêteurs réitèrent la question durant l'entretien, l'homme rapporte éprouver un fort sentiment de sécurité depuis qu'il adopte des comportements de précaution. Le niveau de crainte établi à 3 durant le questionnaire correspond à une moyenne réalisée par l'enquêté entre la période antérieure aux pratiques de vigilance (durant laquelle il éprouve un sentiment d'insécurité important : niveau 5) et la période qui s'en suit (dans laquelle il ressent un fort sentiment de sécurité : niveau 1). Pour Farrall, Bannister, Ditton et Gilchrist ces erreurs invitent à repenser en profondeur la formulation des questions fermées.

Les méthodes d'enquête quantitatives génèrent enfin des critiques de nature épistémologique. Celles-ci soulignent la perte d'informations lors de l'étape de traduction du phénomène social en événement quantifiable (Bowling, 1993; Bryman, 1984). Autrement dit, ces critiques introduisent l'idée selon laquelle la peur du crime est un phénomène social complexe dont les évolutions reposent sur une multitude de facteurs que les questions fermées ne parviennent pas à prélever (Farrall *et al.*, 1997). L'exemple suivant évoqué par Farrall et ses collègues résume clairement ce constat. Lors de l'enquête quantitative, un répondant rapporte un important niveau de peur d'être agressé (évalué à 4 sur une échelle de 1 à 5) tout en nuancant fortement cette inquiétude durant l'entretien. Le répondant différencie alors les sorties

¹¹ « Worry »

¹² « Afraid »

nocturnes (niveau 3), la présence de groupes la nuit (niveau 5) et les sorties diurnes (niveau 1). L'incapacité des questions fermées à enregistrer les variations individuelles de l'insécurité personnelle représente au milieu des années 1990 l'une des principales critiques adressées à cette méthode d'investigation. Dans sa revue de littérature publiée en 1996, Hale insiste sur la nécessité de diversifier les outils méthodologiques en vue d'améliorer la compréhension du phénomène (Hale, 1996). Lors d'un exercice similaire, Pain conclut que « l'utilisation des méthodes quantitatives n'a pas permis la compréhension des particularités et des circonstances de la peur du crime telle qu'elle est vécue par les individus » (Pain, 2000).

En Belgique et aux Pays-Bas, les méthodes d'enquête quantitative sont également soumises aux critiques. Un petit groupe de chercheurs s'intéresse notamment aux questions d'invariance de la mesure. Il s'agit de s'assurer que les variations du niveau de peur enregistrées entre deux groupes sociaux ou entre deux enquêtes ne sont pas le reflet d'une simple compréhension différente d'un même item. Si Pauwels et Pleysier (2005) ne montrent aucune différence d'interprétation des questions concernant la peur du crime dans le Moniteur de sécurité entre les enquêtés flamands et francophones, Pleysier *et al.*, (2005) montrent que la signification de 2 questions sur 4 évolue sensiblement entre les éditions de 1998 et celles de 2000 et 2002. Le même constat est réalisé auprès de l'enquête APS (Administration Planning and Statistics), dans laquelle deux questions sur huit sont interprétées différemment en l'espace de 3 ans (1999-2002). Selon ces auteurs, les variations observées ne sont donc pas toujours le reflet de *vraies différences*, mais aussi l'effet d'une évolution interprétative des questions posées (Pauwels, Pleysier, 2008).

Suite à ces critiques, les méthodes d'enquête par entretiens trouvent un terrain favorable à leur développement dans ce domaine de recherche à partir du milieu des années 1990. L'insuffisance des instruments métriques quantitatifs inscrits dans un champ de recherche résolument positiviste permet l'avènement des méthodes d'investigation qualitatives associées à une sociologie dite naturaliste ou compréhensive (Poupart *et al.*, 2000). La possibilité d'aborder ouvertement les pratiques, les représentations et les expériences vécues des acteurs génère un engouement envers ces méthodes d'enquête. D'abord parce que les outils qualitatifs permettent d'appréhender les contextes de peur. Alors que les questions fermées tendent à figer le niveau de crainte des individus (Farrall *et al.*, 1997), les entretiens enregistrent à l'inverse la nature fluctuante de l'insécurité personnelle selon les contextes traversés et les situations rencontrées (Lieber, 2008; Pain, 1997; Tulloch, 2003). Ensuite parce que les

instruments qualitatifs offrent la possibilité d'appréhender l'insécurité personnelle comme un phénomène dynamique et multidimensionnel (Pain, 2000). Deux ans après la parution de l'article de DuBow, McCabe et Kaplan, dissociant les réactions émotives et cognitives (DuBow *et al.*, 1979), Merry dépasse cette conceptualisation en introduisant une troisième composante à l'insécurité personnelle : les réactions comportementales (Merry, 1981). Loin de proposer uniquement l'ajout d'une nouvelle variable, cette étude ethnographique montre également l'interdépendance de ces différentes réactions. La peur et les comportements sont liés à la perception du risque, elle-même façonnée par des expériences vécues et des représentations culturelles du danger (Merry, 1981). Malheureusement, les résultats de Merry sont ignorés et la variable comportementale peu réintroduite avant l'avènement des travaux qualitatifs au milieu des années 1990 (Ferraro, 1995; Hale, 1996; Pain, 1995).

Ainsi les méthodes d'enquête qualitative dans l'étude de l'insécurité personnelle proposent une approche singulière de cet objet d'étude. L'exploration *dynamique* de la peur du crime permet d'étudier l'insécurité telle qu'elle est perçue et expérimentée par les enquêtés. La suppression des réponses préétablies autorise une liberté d'expression plus importante, permettant de capter la complexité de l'insécurité personnelle avec une meilleure efficacité (Koskela, Pain, 2000; Pain, 2000). Mais si le nombre de travaux qualitatifs augmente dans ce domaine de recherche depuis le milieu des années 1990, très peu d'entre eux prennent les espaces de transport comme terrain d'enquête. On recense seulement six études qualitatives interrogeant l'insécurité personnelle dans les transports en commun. Les deux premières, extraites d'une même enquête réalisée auprès d'usagers australiens, insistent sur le rôle du confinement et de la proximité avec les individus considérés menaçants (Tulloch, 2000; Tulloch *et al.*, 1998a). La troisième, orchestrée par une équipe de recherche bruxelloise, montre la spécificité du métro tant au niveau de l'espace que des relations qui s'y tissent (Herbrand, 2004). Basées sur une méthode de triangulation des données, les deux suivantes sont respectivement réalisées en 1999 et 2004 à la demande du département des transports britannique (Crime Concern, 1999, 2004). La dernière est une étude Néo-Zélandaise du même type financée par le *Land Transport New Zealand* (Booz Allen Hamilton, 2007). Ces littératures grises soulignent l'influence de la promiscuité, du confinement, de la mixité sociale, mais aussi de l'évolution des conditions d'ambiance et des horaires de circulation sur la perception du risque. Il importe donc de renforcer la recherche dans cette direction méthodologique en vue d'expliquer les facteurs qui engendrent l'important taux de peur prélevé dans les transports collectifs (Bon *et al.*, 2011).

3 – Les efforts de conceptualisation de la peur du crime

L'utilisation de diverses méthodes d'enquête engendre rapidement une meilleure conceptualisation du phénomène étudié. Dès le milieu des années 1990, plusieurs chercheurs insistent sur l'importance d'inclure les composantes émotives, cognitives et comportementales pour appréhender la peur du crime dans sa globalité (Farrall *et al.*, 2009; Ferraro, 1995; Gabriel, Greve, 2003; Hale, 1996; Innes, 2004; Mesch, 2000; Rader, 2004). On assiste dès lors à un double travail de définition de l'insécurité personnelle. Il s'agit d'abord de déterminer les relations d'influence que chaque réaction entretient avec les deux autres (Lachance *et al.*, 2010; Rader, 2004). Ensuite, les composantes émotive, cognitive et comportementale sont redéfinies à mesure que les travaux de recherche révèlent les multiples facettes de ces trois réactions.

La composante émotive

Longtemps définie par le seul niveau de peur éprouvée, la dimension affective correspond aujourd'hui au panel de réactions émotives en réponse à une menace éventuelle. Depuis le milieu des années 1990, l'utilisation des enquêtes qualitatives permet de révéler la diversité des émotions ressenties à l'égard des situations et des contextes menaçants. Ce sont d'abord les travaux de Farrall et de ses collègues qui mettent en exergue l'hétérogénéité émotive de l'insécurité personnelle. Bien que les questions posées évoquent l'inquiétude et la peur, les réponses des enquêtés ciblent souvent d'autres émotions comme la colère, l'anxiété, la gêne ou l'angoisse (Farrall, Ditton, 1999; Farrall *et al.*, 1997). La colère est même considérée par Farrall et Ditton comme une réaction plus fréquente que la peur (Farrall, Ditton, 1999). Suite à ces premiers résultats, cette équipe de chercheurs appelle la communauté scientifique à prendre en considération la diversité des réponses émotives. Quelques années plus tard, Carvalho et Lewis (2003) répartissent les résidents des quartiers dangereux en trois catégories que sont les sécures, les apeurés et les irrités. L'intérêt majeur de cet article est de montrer que la nature des émotions éprouvées est déterminée par la manière d'appréhender les situations. Les apeurés évoquent essentiellement la dangerosité de certains résidents, les irrités le manque de respect à leur égard et les sécures la banalité et la délimitation spatiale des désordres perçus (Carvalho, Lewis, 2003). Dans une étude plus récente, Smith, Philips et King (2010) identifient une panoplie de six émotions éprouvées en réaction aux incivilités. Basée sur un échantillon de 1621 adultes, l'enquête montre que la colère (éprouvée par 59,6%

des répondants), la surprise (33,7%) et le dégoût (26,8%) sont plus communément ressenties que la peur (11,2%) face aux comportements déviants. Cette dernière émotion se situant juste devant l'indifférence (6,1%) et la honte (3,5%).

La peur domine d'autant moins la composante émotive que plusieurs travaux distinguent cette réaction d'autres formes d'inquiétude. Définie par Warr comme *un sentiment d'alarme ou de menace provoqué par la conscience ou la prévision d'un danger*¹³, la peur est toujours déclenchée par des événements localisables dans le temps et l'espace. Mais pour certains auteurs, les inquiétudes ne reposent pas toutes sur des expériences concrètes (Hough, 2004). C'est pourquoi Warr (2000) et Hough (2004) différencient la peur et l'anxiété. Cette dernière étant définie comme un état d'inquiétude *diffus* concernant l'anticipation d'un futur incertain. Testée empiriquement, la distinction entre peur et anxiété apparaît dans les études réalisées par Farrall et Gadd (2004) et Farrall *et al.* (2009). Dans les deux enquêtes, les chercheurs observent avec intérêt le nombre non négligeable de répondants inquiets à l'idée d'être victime d'un crime et qui pourtant déclarent n'avoir éprouvé aucune crainte durant les douze derniers mois. Ces auteurs différencient alors les *anxieux* caractérisés par l'incapacité à se remémorer le moindre souvenir de peur et les *inquiets* qui rapportent une ou plusieurs expériences de ce type.

Pour autant Farrall et ses collègues n'apportent aucune explication à l'émergence de l'anxiété. D'une manière générale et à l'exception de l'excellent article de Carvalho et Lewis publié en 2003, les études s'intéressent davantage à l'intensité et la diversité émotive plutôt qu'aux modalités d'émergence de ces réactions. Il apparaît pourtant nécessaire d'appréhender les causes des émotions éprouvées dans le cadre de l'insécurité personnelle. Sachant que la colère, la peur, la gêne, la surprise ou le dégoût sont susceptibles d'être générés par des comportements déviants (Smith *et al.*, 2010), il importe de déterminer avec précision la nature des attitudes à l'origine des émotions de crainte et d'anxiété.

La composante cognitive

Considérée par bon nombre de travaux comme une variable centrale, la perception du risque de victimation agit comme un filtre entre les stimuli extérieurs et les formes de réaction liées à l'insécurité personnelle (Farrall *et al.*, 2009; Ferraro, 1995; Innes, 2004; Jackson, 2011;

¹³ « a feeling of alarm or dread caused by an awareness or expectation of danger » (Warr, 2000, p.453)

LaGrange, Ferraro, 1989; McCrea *et al.*, 2005; Mesch, 2000; Miethe, Lee, 1984; Tulloch, 2000; Warr, 2000; Warr, Stafford, 1983). Ainsi, l'insécurité ressentie par un individu varie en fonction du risque perçu. Les appréhensions générées par les déplacements nocturnes, l'isolement, certaines lignes de transport ou encore la présence de certains individus sont justifiées par la perception du risque de victimation dans ces contextes de circulation.

Pour autant, l'évaluation du risque ne porte pas uniquement sur les stimuli extérieurs que sont les différents contextes et situations jugés menaçants. Il suffit pour s'en convaincre de souligner les nombreuses variations individuelles que ces variables sont dans l'incapacité d'appréhender. Montrer que la nuit représente un contexte de circulation plus anxiogène que le jour ne permet pas d'expliquer les différences individuelles en matière de risque perçu sur cette plage horaire. Ainsi, aux stimuli extérieurs s'ajoutent un certain nombre de variables personnelles.

Dans un article publié en 1990, Killias élabore trois facteurs de vulnérabilité que sont les aspects sociaux (la pauvreté), physiques (être une femme ou une personne âgée) et situationnels (résider dans un quartier à taux de délinquance élevé) que l'auteur relie ensuite à trois dimensions de la menace que sont l'exposition au risque, l'anticipation des conséquences de victimation et la perte de contrôle de la situation. Pour l'auteur, les personnes les plus vulnérables (socialement, physiquement et géographiquement) ont plus de chance que les autres d'être exposées au risque de victimation, de percevoir comme gravissimes les conséquences d'une agression et de se trouver dans l'incapacité de se défendre face aux délinquants. Ainsi, pour Killias, c'est la vulnérabilité qui engendre le risque perçu (Killias, 1990). À l'aide de cette théorie, Jackson propose dans un article publié en 2009 d'élargir la définition de la perception du risque de victimation. Défini jusqu'alors par Ferraro comme la probabilité de subir une forme d'agression spécifique (Ferraro, 1995), le risque perçu est revisité par Jackson (2009) qui suggère de traiter cette variable à travers trois évaluations distinctes que sont la probabilité de victimation, le contrôle perçu et l'appréhension des conséquences.

La probabilité de victimation reprend la définition élaborée par Ferraro. Il s'agit de l'évaluation de la probabilité d'être victime d'une atteinte spécifique dans une situation donnée (agressions physiques, vols avec violence, agressions sexuelles, insultes etc.). Nous avons montré plus haut l'importance de spécifier les différentes formes de victimation afin de déterminer avec précision la nature du risque perçu des individus (Ferraro, LaGrange, 1987).

En effet, les types d'atteintes redoutées varient selon les usagers et les situations. Dans les contextes d'affluence par exemple, la probabilité de subir un vol à la tire est souvent jugée plus importante que d'être victime d'agression physique. De même que la probabilité d'être victime de violences sexuelles est estimée plus élevée par les femmes que par les hommes.

Le contrôle perçu correspond aux différentes ressources mobilisables par les individus pour faire face aux situations jugées menaçantes. Par ressource, nous entendons un ensemble de précautions (être accompagné, disposer d'objets défensifs) et de capacités physiques (auto-défense) octroyant aux individus des possibilités de réponse face à de telles situations. Certains travaux récents soulignent le caractère prédominant de cette variable dans la production de la perception du risque. Day, Stump et Carreon (2003) montrent par exemple que les peurs masculines se produisent souvent lors d'un sentiment de perte de contrôle notamment lors de confrontation avec d'autres individus de sexe masculin. May (2001a) parvient à une conclusion similaire dans ses enquêtes auprès d'adolescents en formulant l'hypothèse de *l'ombre de l'impuissance*¹⁴. Ce concept renvoie au sentiment de vulnérabilité physique éprouvé par certains jeunes hommes face à d'autres considérés moins vulnérables (May, 2001a). Pour finir, Tulloch (2000, 2003) observe le même phénomène mais insiste sur la variabilité des situations. Au regard de cette auteure, le contrôle perçu évolue selon les formes de menace, les contextes, le nombre et les caractéristiques individuelles des offenseurs.

Enfin, la conséquence perçue du risque de victimation est l'évaluation de la gravité des actes subis par une atteinte spécifique. Dans le modèle de la *sensibilité au risque*¹⁵ établi par Warr (1987), un faible niveau de probabilité peut générer une forte peur lorsque les conséquences d'une atteinte sont jugées importantes. Sans surprise, les individus sont plus sensibles envers les atteintes dont les conséquences sont perçues comme sérieuses et gravissimes.

La perception du risque de victimation évolue en fonction de ces trois évaluations cognitives (Jackson, 2009). Le risque perçu atteint son paroxysme lorsque la probabilité d'occurrence et l'appréhension des conséquences sont jugées importantes alors même que l'atteinte est considérée comme étant incontrôlable. À l'inverse, un type de victimation peu probable, dont les conséquences sont jugées mineures et sur lequel on éprouve un fort sentiment de contrôle engendrera une très faible perception du risque.

¹⁴ « Shadow of powerlessness » (May, 2001)

¹⁵ « Sensitivity to risk » (War, 1987)

La composante comportementale

Des trois composantes de l'insécurité personnelle, les comportements sont les plus délaissés par la recherche scientifique. Alors que les dimensions émotives et cognitives figurent au centre des analyses depuis le milieu des années 1990, les réactions comportementales sont souvent reléguées au second plan, lorsqu'elles ne sont pas absentes des modèles théoriques (Lachance *et al.*, 2010). En effet, si l'influence de la perception du risque sur la peur est avérée par bon nombre de chercheurs (Farrall *et al.*, 2009; Ferraro, 1995; Hale, 1996), la place des comportements dans ce modèle ternaire reste encore mal définie (Rader, 2004). Plusieurs auteurs considèrent les réactions comportementales comme une réponse apportée aux risques perçus de victimation (Carvalho, Lewis, 2003; Cobbina *et al.*, 2008; Ferraro, 1995; Randa, Wilcox, 2010) alors que d'autres ne trouvent aucun lien significatif entre ces deux variables (May *et al.*, 2010; Rader *et al.*, 2007). On observe des résultats aussi contrastés concernant la relation de causalité avec la dimension émotive. May *et al.*, (2010) montrent que la peur influence les réactions comportementales, Liska *et al.*, (1988) démontrent que les comportements et la peur s'influencent réciproquement alors que pour Condon *et al.* (2005), Lieber (2008) et Guilloux (2013), les précautions tendent à diminuer le niveau de crainte éprouvé par les individus. Pour finir, Carvalho et Lewis montrent que le sentiment de sécurité repose sur la capacité des individus à engager des actions appropriées face aux situations estimées menaçantes (Carvalho, Lewis, 2003).

Par ailleurs, ces auteurs élaborent différentes classifications des comportements adoptés. La majorité d'entre eux distingue *les comportements d'évitement* et *les comportements défensifs* (Ferraro, 1995; Hale, 1996; LaGrange *et al.*, 1992; Liska *et al.*, 1988; May *et al.*, 2010). Les premiers engagent les comportements visant à éviter les situations et les contextes menaçants alors que les seconds regroupent les précautions prises par les individus pour faire face aux agressions potentielles (LaGrange *et al.*, 1992). À cette première classification, d'autres auteurs opposent une typologie comportementale basée sur la proximité avec la menace. Ainsi Riger *et al.* (1982) et Lieber (2008) discernent *les tactiques de gestion du risque* entreprises dans les situations jugées menaçantes, et *les tactiques d'évitement* basées sur la restriction des déplacements afin de limiter l'exposition au risque. En dernier lieu, Marion Guilloux (2013) propose de distinguer les comportements de vigilance des comportements d'évitement. La *vigilance* se caractérise par une attention soutenue envers les stimuli menaçants, alors que *l'évitement* consiste en un détournement de l'attention à l'égard des agents stressés

(Guilloux, 2013).

Face à des analyses aussi contrastées, on pourrait conclure hâtivement que les résultats de ces études sont contradictoires. Néanmoins, le paradoxe apparent de ces analyses résulte en réalité d'une intrication de plusieurs facteurs.

D'abord, les nombreuses classifications pourraient laisser supposer un éventail complexe de pratiques, variant selon les individus et la proximité avec la menace. Mais exceptées les études de Condon *et al.*, (2005) et Lieber (2005), rares sont les travaux qui investissent en profondeur la diversité des comportements adoptés en vue de réduire la probabilité de victimation. Intéressées par les interrelations entre les composantes émotives et cognitives, la plupart des recherches se contentent de construire ou d'évoquer des classifications sans en développer le contenu. Pourtant, il apparaît important de porter une attention particulière aux pratiques de précaution, adoptées par 72% des usagers qui déclarent se sentir au moins parfois en insécurité dans les espaces de transport français (Ifop, 2013).

Ensuite, les effets des comportements sur l'insécurité personnelle pourraient varier d'un individu à l'autre ou selon les pratiques adoptées, ce qui expliquerait la relation ambiguë de la dimension comportementale avec les composantes émotives et cognitives. Quelques rares études ont tenté d'explorer cette voie. Dans un article assez récent, Jackson et Gray (2010) distinguent l'inquiétude *fonctionnelle* et *dysfonctionnelle*. Dans les deux cas, les répondants craignent d'être victime d'une agression spécifique. Mais à la différence de l'inquiétude *dysfonctionnelle*, l'inquiétude *fonctionnelle* suppose que les précautions adoptées réduisent la crainte éprouvée et que l'insécurité personnelle ne possède aucune influence sur la qualité de vie des enquêtés. Cette conclusion corrobore les résultats de Carvalho et Lewis (2003) selon lesquels les pratiques de précaution génèrent des émotions hétérogènes selon les individus. Mais les raisons de ces divergences sont encore mal connues. Jackson et Gray (2010) évoquent l'influence des expériences de victimation, Gray *et al.*, (2011) l'état de santé des individus et Carvalho et Lewis (2003) le sentiment de maîtrise des sources de danger. Il importe donc de poursuivre ces analyses en vue d'appréhender avec plus d'exactitude les interrelations que les divers comportements entretiennent avec les composantes émotives et cognitives.

Chapitre II – Expliquer la peur du crime

Appréhender l'insécurité personnelle consiste à en identifier les causes. Ce chapitre se fixe pour premier objectif de présenter les facteurs de ce phénomène social. On peut classer ces différentes variables en quatre catégories. Tout d'abord, plusieurs auteurs ont tenté d'établir un lien entre peur du crime et expériences de victimation subies ou rapportées (1). Le niveau de peur élevé de certaines catégories de personnes a ensuite incité les chercheurs à appréhender l'insécurité personnelle au regard des variables sociales (2). L'influence du contexte sur ce phénomène social a aussi poussé plusieurs auteurs à s'intéresser aux environnements dans lequel évoluent les individus (3). Enfin, l'important score de peur enregistré dans les transports en commun incite depuis peu certains chercheurs ou bureaux d'études à étudier les propriétés anxiogènes de ces espaces (4). Mais les résultats produits sont souvent contrastés. L'influence de plusieurs facteurs sur l'insécurité personnelle est fortement discutée dans la mesure où les chercheurs ne parviennent pas aux mêmes conclusions. C'est pourquoi nous montrerons tout au long de ce développement que l'insécurité personnelle est sujette à de nombreuses variations individuelles qui doivent être l'objet d'une attention particulière pour appréhender de manière exhaustive ce phénomène social complexe. C'est là le second objectif de ce chapitre.

1 – Les expériences de victimation subies, rapportées ou observées

La sociologie distingue deux formes de victimation. La première est qualifiée de *directe* lorsque l'intégrité physique, morale et les biens des enquêtés sont visés par les agresseurs. La seconde est qualifiée d'*indirecte* lorsque les expériences de victimation sont rapportées aux répondants ou directement observées par eux. Retenue dans les travaux sur la peur du crime, cette distinction fait apparaître deux variables, explorées indépendamment l'une de l'autre (Taylor, Hale, 1986; Tseloni, Zarafonitou, 2008).

Victimation directe et insécurité personnelle

Les tentatives d'explication de l'insécurité personnelle par les victimations subies ont produit des résultats extrêmement nuancés. Certains travaux établissent d'abord une importante corrélation entre ces deux variables (Alm, Lindberg, 2000; Austin, Buzawa, 1984; Balkin, 1979; Ferguson, Mindel, 2007; Liska *et al.*, 1988; May, Dunaway, 2000; Reed *et al.*, 2000;

Tulloch, 2000; Tulloch *et al.*, 1998b; Vilalta, 2011; Yavuz, Welch, 2010; Yin, 1980). Dans un article publié en 1987, Skogan étudie auprès de 1738 individus l'influence des expériences de victimation sur la peur du crime. Les résultats de l'enquête montrent une augmentation de l'insécurité personnelle après chaque atteinte, et en conséquence un taux de peur plus important pour les enquêtés fréquemment victimés (Skogan, 1987). Vingt ans plus tard, Ferguson et Mindel (2007) soulignent le rôle des expériences de victimation sur les composantes émotives, cognitives et comportementales, ainsi que sur la satisfaction du quartier de résidence. Dans un article très récent, Broll (2014) montre que les femmes victimes de harcèlement physique et moral dans la vie privée ont plus peur que les autres d'être agressées dans les espaces publics. Pour finir, tous les rapports d'enquête réalisés par les chercheurs du CESDIP montrent un taux de peur plus important auprès des victimes de vols et d'agressions (Bon *et al.*, 2011; Didier *et al.*, 2006; Fouquet *et al.*, 2006; Névanen *et al.*, 2006, 2010; Pottier *et al.*, 2002; Robert *et al.*, 2006; Zauberman *et al.*, 2011).

Mais ces résultats sont nuancés par la production d'une pléthore de travaux aux conclusions divergentes. Certains observent d'abord une corrélation victimation/peur plus ou moins importante selon les zones géographiques. Box *et al.*, (1988) montrent que les atteintes subies influencent l'insécurité personnelle dans les environnements à forte concentration de désordres physiques et sociaux. Dans le même ordre d'idée, Covington et Taylor (1991) repèrent cette relation de causalité dans les quartiers les plus criminogènes. D'autres études insistent ensuite sur la variation de cette relation selon les types d'atteintes. Pour Miethe et Lee (1984), les expériences de victimation influencent la peur de l'agression mais pas la peur du cambriolage. Au contraire, Smith et Hill (1991) soulignent l'influence des cambriolages sur la peur et l'absence de lien entre agression et insécurité personnelle. Dans un article plus récent, Quann et Hung (2002) montrent que les cambriolés sont légèrement plus inquiets que les agressés.

Pour finir, certains auteurs ne trouvent aucun lien significatif entre peur du crime et victimation (Baker *et al.*, 1983; Hill *et al.*, 1985; Wanner, Caputo, 1987). Selon Currie et Mahmoud (2013), être victime de vol et/ou d'agression est sans réelle influence sur la peur du crime dans les transports collectifs.

Dans un article publié en 2010, Jackson et Gray identifient trois raisons susceptibles d'expliquer la faible corrélation entre victimation et insécurité personnelle (Jackson, Gray, 2010).

Premièrement, les expériences de victimation pourraient démystifier la peur de l'agression. Les nombreuses violences de faible intensité informeraient les victimes du caractère *anodin* de la majorité des atteintes (Agnew, 1985). Tyler et Rasinski (1984) montrent par exemple que la perception du risque et la crainte d'une agression future sont corrélées aux conséquences émotives et cognitives des expériences de victimation passées. De son côté, Winkel (1998) souligne l'influence des atteintes sur le risque perçu et l'anticipation des conséquences dans des sens opposés. Alors que les expériences de victimation augmentent la perception du risque, elles diminuent les conséquences perçues. Cette double évolution neutralise ces deux variables cognitives et produit une non-émergence de peur (Winkel, 1998).

Deuxièmement, la faible corrélation entre atteinte et insécurité personnelle pourrait être due aux formes de victimation retenues par les enquêtes qui excluraient trop souvent les types d'atteintes les moins violentes telles que les intimidations, les insultes et les menaces. Or, Pain (1993, 1997) montre par exemple l'influence des intrusions et des remarques à caractère sexuel dans la production des peurs féminines. Pour cette auteure, les incidents de faible intensité sont susceptibles d'augmenter la perception du risque en laissant supposer des formes de violence plus importante.

Troisièmement, la faible corrélation entre ces deux variables résulterait des limitations conceptuelles de la peur du crime, et plus précisément de l'incapacité à dissocier *inquiétude fonctionnelle* et *inquiétude dysfonctionnelle* (Gray *et al.*, 2011; Jackson, Gray, 2010). À l'aide de cette distinction, Jackson et Gray (2010) et Gray *et al.*, (2011) démontrent que les expériences de victimation sont fortement corrélées à l'inquiétude dysfonctionnelle (qualité de vie réduite par l'insécurité personnelle) mais pas à l'inquiétude fonctionnelle (insécurité personnelle sans influence sur la qualité de vie). Les atteintes subies influenceraient donc moins directement le niveau de crainte éprouvée que les manières d'appréhender ces craintes. Mais quoi qu'il en soit, les expériences de victimation *directes* ne peuvent justifier à elles seules la complexité de l'insécurité personnelle. Si elles participent à la production de ce phénomène social, les atteintes ne sont pas les seules variables susceptibles de générer la peur du crime (Farrall *et al.*, 2009).

Victimation indirecte et insécurité personnelle

Contrairement aux atteintes subies, les expériences de victimation *indirectes* sont révélées par plusieurs travaux comme une variable lourde dans la production de l'insécurité personnelle. Connaître une personne victimée augmenterait fortement la probabilité de percevoir un risque

de victimation (Chiricos *et al.*, 1997a; Covington, Taylor, 1991; Ferraro, LaGrange, 1992; Hough, 1995; Levine, Wachs, 1986; Thrasher, Schnell, 1974; Tyler, 1980; Tyler, Rasinski, 1984; Yavuz, Welch, 2010). Skogan et Maxfield considèrent par exemple que le partage des expériences entre voisins participe à la diffusion de la peur du crime dans un quartier (Skogan, Maxfield, 1981). Les résultats d'Arnold (1991) corroborent cette hypothèse. Selon cet auteur, les victimations *indirectes* augmentent l'insécurité personnelle, contrairement aux atteintes *directes*. Dans le même ordre d'idée, Box *et al.*, (1988) et Tyler (1980) montrent que les expériences rapportées influencent plus fortement la perception du risque que les atteintes subies.

Mais ces résultats sont peu satisfaisants dans la mesure où les liens entre les atteintes *indirectes* et la peur du crime restent inexplorés. Il est pourtant indispensable d'étudier les modalités d'influence de cette variable sur l'insécurité personnelle. D'autant que certains travaux laissent supposer des variations importantes selon les individus et les expériences rapportées. Le modèle de la *sensibilité au risque* de Warr (1987) montre par exemple que le niveau de peur fluctue selon la probabilité et les conséquences perçues des victimations rapportées. De même, les conclusions de Ferraro démontrent le rôle des interprétations individuelles dans l'évolution du niveau de crainte envers un type d'atteinte spécifique. Par exemple, une personne peut associer le cambriolage aux agressions physiques et sexuelles alors qu'une autre reliera cette atteinte à la seule perte matérielle (Ferraro, 1995). Saisir l'influence des expériences de victimation *indirectes* sur l'insécurité personnelle nécessite d'interroger les individus sur les types d'atteintes rapportées, mais aussi sur la probabilité d'occurrence, l'anticipation des conséquences et le contrôle perçu envers ces atteintes (Farrall *et al.*, 2009). La peur de l'agression d'une personne confiante en ses capacités physiques peut ne pas augmenter même si l'un de ses amis rapporte avoir été attaqué. À l'inverse, une jeune femme sortant souvent seule le soir peut se sentir plus menacée suite à l'agression sexuelle d'une amie. L'hypothèse des variations individuelles est confortée par les résultats de Currie et Mahmoud (2013), en opposition à ceux des travaux présentés plus haut. Selon ces deux auteurs australiens, les expériences de victimation indirectes sont sans effet ou presque sur la peur du crime dans les transports collectifs.

De toutes les formes de victimation *indirectes*, seuls les médias et leur influence sur la peur du crime font l'objet de travaux approfondis. Sans surprise, les résultats présentés révèlent une fois encore la complexité du phénomène étudié. Dans un article récent, Khom *et al.*, (2012)

identifient trois théories visant à expliquer le rapport entre diffusion médiatique et insécurité personnelle.

La première concentre son attention sur la consommation et le contenu médiatique. Au regard de cette théorie, la perception du risque des consommateurs évolue selon le temps d'audience et le nombre de faits violents diffusés par les médias (Gerbner, Gross, 1976; Heath, Petraitis, 1987; Weitzer, Kubrin, 2004). Mais les travaux réalisés engendrent des résultats nuancés et parfois même contradictoires. Gordon et Heath (1981) montrent par exemple que les lecteurs de journaux centrés sur les faits criminels éprouvent un niveau de peur plus important que les autres. À l'inverse, O'Keefe et Reid-Nash (1987) soulignent l'influence du temps d'audience télévisuel sur la perception du risque, mais ne trouvent aucune corrélation entre le temps de lecture de la presse et la peur du crime. Dans le même ordre d'idée, Weitzer et Kubrin (2004) et Kohm *et al.*, (2012) affirment que la consommation médiatique augmente uniquement la peur des individus qui identifient la télévision locale comme principale source d'informations. Pour finir, Liska et Baccaglini (1990) et Heath (1984) montrent que les faits criminels augmentent la peur lorsqu'ils sont localisés dans la ville des auditeurs. Au contraire, la perception du risque tend à baisser lorsque les crimes sont situés en dehors de la commune de résidence.

Mais la théorie de la consommation médiatique fait l'objet de deux principales critiques. Il est d'abord reproché à ce modèle de ne pas prendre en considération les variables sociologiques. Les caractéristiques sociales des auditeurs sont totalement absentes de cette théorie alors même que ces variables sont susceptibles de faire évoluer les effets du contenu médiatique (Shrum, 2002). Il est aussi reproché à ce modèle d'énoncer des relations d'influence sans possibilité de vérifier leur véracité. Doyle (2006) soulève par exemple la difficulté à déterminer le rôle de la consommation médiatique sur la peur du crime. Si l'augmentation du niveau de peur est le résultat d'une forte consommation des médias, la peur peut aussi pousser les individus à rester davantage chez eux et à passer plus de temps devant la télévision (Doyle, 2006).

La seconde approche dite de substitution émet l'hypothèse selon laquelle la diffusion médiatique des faits violents augmente la peur du crime des individus les moins exposés au risque de victimation. La perméabilité aux violences rapportées par les médias concerne alors majoritairement les résidents des quartiers les plus sûres. Weaver et Wakshlag (1986) montrent par exemple que la consommation médiatique influence uniquement la peur des

personnes n'ayant jamais été victime d'aucune atteinte. Mais cette théorie trouve peu de support empirique et les rares résultats produits démontrent une faible corrélation entre l'absence d'exposition au risque, la peur du crime et le temps d'audience (Chiricos *et al.*, 1997b).

La troisième et dernière approche repose sur le principe de résonance. Les médias influencent l'insécurité personnelle lorsque le contenu des faits rapportés entre en congruence avec les expériences et les caractéristiques individuelles des consommateurs (Eschholz, 1997; Gerbner *et al.*, 1980; Kohm *et al.*, 2012; Weitzer, Kubrin, 2004). Plusieurs travaux montrent notamment que l'exposition télévisuelle augmente la peur du crime parmi les résidents des quartiers les plus criminogènes, tout en étant sans influence sur les autres (Chiricos *et al.*, 2000; Doob, Macdonald, 1979; Heath, Petraitis, 1987; Kohm *et al.*, 2012). Dans un ouvrage paru en 1995, Lagrange évoque trois conditions nécessaires pour que les crimes relatés dans les médias influencent l'insécurité personnelle des récepteurs. D'abord, le consommateur doit s'identifier à la victime pour éprouver de l'empathie pour elle. Il doit ensuite percevoir une augmentation du risque dans son environnement immédiat. Enfin, les faits rapportés doivent entrer en résonance avec les expériences vécues des récepteurs (Lagrange, 1995). L'intégration des variables cognitives permet à Gilchrist *et al.*, (1997) de prolonger ces résultats et d'appréhender avec plus de précision les variations individuelles. Ces auteurs démontrent l'influence des faits médiatiques sur la perception du risque lorsque la probabilité de victimation est jugée importante et que les consommateurs se considèrent vulnérables face aux types d'atteintes rapportées (Gilchrist *et al.*, 1998). L'augmentation du niveau de peur est donc moins directement associée à une consommation excessive des médias qu'à des faits résonnants avec les expériences, les représentations et les caractéristiques individuelles des consommateurs.

En définitive, il apparaît que l'influence des victimations *indirectes* sur la peur du crime résulte de l'interprétation de chaque individu. La probabilité de victimation, l'appréhension des conséquences et le contrôle perçu déterminent fortement les réactions émotive, cognitive et comportementale à l'encontre des faits rapportés. Comprendre l'influence des victimations *indirectes* sur l'insécurité personnelle nécessite donc de prendre en considération les propriétés de chaque individu.

2 – Les variables sociales

En parallèle des études centrées sur les expériences de victimation, plusieurs travaux ont porté la focale sur les variables sociales. Dès les premières enquêtes, des groupes sociaux se sont révélés plus sensibles que d'autres à l'insécurité personnelle. Certaines études ont donc tenté d'expliquer les variations repérées selon le genre, l'âge et le statut socio-économique des individus.

La variable du genre dans l'insécurité personnelle

Le genre est sans aucun doute la variable plus évoquée dans l'étude de la peur du crime. La raison de cette importance tient au *paradoxe de la peur sexuée* (Ferraro, 1995). Ce phénomène trouve son origine dans l'incompréhension du niveau de peur des femmes sur l'espace public. Alors que les femmes ont une probabilité moins importante d'être victimes d'agressions que les hommes, celles-là rapportent un niveau de crainte plus élevé que leurs homologues masculins (Reid, Konrad, 2004). Plusieurs théories ont tenté d'apporter une explication à ce phénomène.

La première puise son argumentation dans la thèse de la vulnérabilité. Au regard de cette approche, les femmes disposeraient d'une faible confiance en leurs capacités physiques, ce qui engendrerait un niveau de peur plus important face aux menaces éventuelles (Hale, 1996; Killias, Clerici, 2000; Smith, Torstensson, 1997). La recherche des causes de la vulnérabilité féminine donne lieu à deux courants de recherche. Le premier insiste sur la faiblesse physique des femmes par rapport aux hommes. Pour les tenants de cette théorie, la force et la corpulence des femmes influencent directement leur niveau de peur (Baumer, 1978; Hindelang *et al.*, 1978; Killias, Clerici, 2000). Certains auteurs montrent par exemple que la pratique des sports de combat augmente le sentiment de contrôle des femmes et réduit le risque perçu de victimation (Fisher, Sloan III, 2003; Ozer, Bandura, 1990; Weitlauf *et al.*, 2000). Le second courant de recherche insiste quant à lui sur les différences de socialisation entre les deux sexes. Portée essentiellement par des auteures féministes, cette approche vise à démontrer le rôle de la socialisation des femmes dans la production de leur peur. Dans un article publié en 1990, Sacco souligne les différences d'éducation entre les hommes et les femmes. Alors que la socialisation féminine encourage la passivité et la docilité, préparant les femmes aux sphères d'activité privée, les hommes sont encouragés à prendre des risques afin

de participer activement aux affaires publiques. D'après Sacco, cette distinction pourrait entraîner le renforcement psychologique des hommes et la fragilité des femmes, et expliquer ainsi les différences de peur entre les deux sexes (Sacco, 1990). Quelques années plus tard, Goodey (1997) interroge des adolescents âgés de 11 à 16 ans afin de déterminer l'influence du processus de socialisation sur l'insécurité personnelle. Les résultats de l'auteure montrent un niveau de peur équivalent entre les garçons et les filles à l'âge de 11 ans. Mais avec la montée en âge, la peur des hommes diminue alors que celle des femmes augmente. Goodey en conclut que le niveau de peur hommes/femmes est le résultat d'une socialisation différente qui engendre progressivement des *femmes craintives* et des *hommes intrépides* (Goodey, 1997). Cops et Pleysier (2011) affinent cette analyse et montrent que les faibles niveaux de peur sont rapportés par tous les individus à forte identité masculine. Dans cette théorie, l'insécurité personnelle porte moins sur les effets de socialisation entre hommes et femmes que sur le fait qu'ils « jouent leur genre » (doing gender). Les individus des deux sexes fortement attachés à la culture et aux loisirs familiaux, moins satisfaits de leur apparence physique et plus intéressés par les activités de shopping rapportent un niveau de peur plus important que les hommes et les femmes engagés dans des activités sportives et attachés à leur autonomie individuelle (Cops, Pleysier, 2011).

La seconde théorie visant à expliquer *le paradoxe de la peur sexuée* insiste sur la crainte de l'agression sexuelle et du viol. Dans un article publié en 1984, Warr montre que certaines atteintes sont particulièrement redoutées dans la mesure où les individus les associent à d'autres types d'offenses (Warr, 1984). Inspiré par ce travail, Ferraro (1995) élabore une dizaine d'années plus tard l'hypothèse de *l'ombre de l'agression sexuelle*, selon laquelle le risque perçu du viol influence la peur d'autres formes de victimation. Autrement dit, la raison pour laquelle les femmes se montrent plus craintives que les hommes envers un grand nombre d'atteintes ne repose pas directement sur la spécificité de ces offenses, mais sur la menace sexuelle que ces agressions impliquent (Ferraro, 1995).

Plusieurs études ont cherché à vérifier cette hypothèse. La première d'entre elles est réalisée par Ferraro en 1996. L'auteur observe que les femmes rapportent un niveau de crainte plus élevé que les hommes pour chaque type de victimation, et que la peur de l'agression sexuelle influence ce phénomène. Selon Ferraro, plus la crainte du viol est élevée et plus la crainte des autres atteintes augmente (Ferraro, 1996). Les travaux de Dobbs *et al.*, (2009) corroborent ces résultats. Ces auteurs observent que l'insécurité personnelle des femmes diminue considérablement une fois la peur de l'agression sexuelle neutralisée. Les hommes et les

femmes éprouvent alors le même niveau de crainte envers le cambriolage, le vol de voiture et la fraude. Plus étonnant encore, le niveau de peur des hommes surpasse celui des femmes concernant le meurtre, l'agression à main armée et les actes de vandalisme. Dans le prolongement de ces résultats, Fisher et Sloan III (2003) montrent que la perception du risque de viol est particulièrement élevée dans le cadre de victimation impliquant un contact direct entre la victime et son agresseur. Mais ces résultats sont nuancés par les travaux d'Hilinski *et al.*, (2011). À l'aide d'une enquête qualitative réalisée auprès d'étudiantes, ces auteures dégagent de nombreuses variations individuelles en matière de risque perçu. Alors que certaines enquêtées établissent un lien étroit entre la peur du viol et la peur des atteintes non sexuelles, d'autres dissocient nettement ces différentes craintes. Ces résultats poussent les auteures à considérer l'incapacité de l'hypothèse de *l'ombre de l'agression sexuelle* à expliquer *le paradoxe de la peur sexuée* dans sa globalité (Hilinski *et al.*, 2011).

Une autre théorie centrée sur la crainte de l'agression sexuelle apparaît dans la même période. Élaborée par Pain dans un article publié en 1993, cette approche montre l'influence des faits de violence de faible intensité dans l'émergence des peurs féminines. L'apport de cette théorie est double. D'abord, elle montre que les victimes d'attouchements, de remarques à caractère sexuelles, d'interpellations et de lorgnements sur l'espace public rapportent un niveau de peur plus important que les autres (Pain, 1993). Ensuite, elle insiste sur la répétition et la fréquence de ces incidents que les enquêtes de victimation échouent à enregistrer. Les femmes subiraient alors un taux de victimation au moins aussi important que celui des hommes (Condon *et al.*, 2005; Lieber, 2008). Ce second argument est central dans la mesure où il rompt pour la première fois avec l'idée de *paradoxe de la peur sexuée*. Selon cette approche, les peurs féminines sont parfaitement rationnelles : elles sont situées géographiquement – dans l'espace public – là où les femmes sont l'objet de harcèlements récurrents par des hommes inconnus.

La troisième théorie visant à expliquer *le paradoxe de la peur sexuée* porte la focale sur les craintes masculines. Certains auteurs ont supposé que l'écart du niveau de peur entre les hommes et les femmes pouvait être dû aux réticences des premiers à exprimer leurs craintes. Dans un article publié en 2005, Sutton et Farrall utilisent une échelle de mensonge (*lie scale*) afin d'évaluer le rôle des réponses socialement désirables sur le niveau de peur rapporté. Les auteurs observent une corrélation entre le faible niveau de peur exprimé et les réponses les plus orientées socialement. L'étude montre également que les hommes sont plus enclins que les femmes à sous-déclarer le niveau d'inquiétude réellement ressenti. Les réponses socialement désirables permettent alors d'apporter une explication au faible niveau

d'insécurité personnelle prélevé chez les hommes. Pour Sutton et Farrall, les enquêtes de victimation enregistrent moins une distinction objective du niveau de peur sexuée, que les effets d'une socialisation divergente entre les hommes et les femmes. D'ailleurs, les auteurs montrent que lorsque les effets des réponses socialement désirables sont neutralisés, les hommes rapportent un niveau de peur plus important que celui des femmes (Sutton, Farrall, 2005, 2008; Sutton *et al.*, 2008).

En vue d'apporter une explication au *paradoxe de la peur sexuée*, les études se sont majoritairement focalisées sur les peurs féminines au détriment des craintes masculines. Perçu comme rationnel, le niveau de peur des hommes a longtemps été considéré comme une norme de référence. L'idée de *paradoxe de la peur sexuée* est bien le résultat de la confrontation d'un niveau de peur estimé rationnel (celui des hommes) avec un taux de crainte plus difficilement intelligible, que l'on n'hésite pas à qualifier d'irrationnel en comparaison (celui des femmes). En conséquence, la peur masculine semble inexistante ou presque, à tel point que la majorité des études portant sur ce sujet se focalise sur la peur que les hommes éprouvent pour leurs proches¹⁶ (Snedker, 2006; Trickett, School, 2009; Warr, Ellison, 2000).

Néanmoins, quelques rares travaux se sont intéressés aux peurs masculines. Day *et al.*, (2003) et Brownlow (2005) montrent par exemple que la peur des hommes se déclenche souvent lors d'un sentiment de perte de contrôle, notamment lors de confrontation avec d'autres individus de sexe masculin. May (2001) parvient à une conclusion similaire dans ses enquêtes réalisées auprès d'adolescents en formulant l'hypothèse *de l'ombre de l'impuissance*. Ce concept – volontairement assimilé par l'auteur à celui de *l'ombre de l'agression sexuelle* – renvoie au sentiment de vulnérabilité physique éprouvé par certains jeunes hommes face à d'autres considérés moins vulnérables. Pour finir, Tulloch (2000) identifie les groupes d'adolescents comme la principale source de peur des jeunes hommes.

La synthèse de ces travaux soulève deux principales conclusions. Tout d'abord, il importe de dégager l'étude de l'insécurité personnelle du *paradoxe de la peur sexuée*. Que les hommes expriment des réticences à rapporter leurs craintes (Sutton, Farrall, 2005) ou que les femmes

¹⁶ À ce sujet, on notera que la peur pour les proches, et pour les enfants notamment, est plus répandue que tous les autres types de crainte. Alors que 8,7% des franciliens rapportent se sentir au moins parfois en insécurité chez eux, 19,5% dans leur quartier et 45,5% dans les transports en commun en 2011, 62,5% des parents déclarent avoir peur pour leurs enfants lorsqu'ils sont dans la rue et 60,2% lorsque leur progéniture transite dans les transports collectifs (Heurtel, 2013).

expérimentent davantage d'incidents sur l'espace public (Lieber, 2008; Pain, 1993) discréditent l'argument d'un éventuel paradoxe entre le niveau de peur féminin et masculin. Ensuite, il importe de porter une plus grande attention aux variabilités individuelles. Ces études se focalisent davantage sur les différences entre hommes et femmes plutôt que sur les variations internes aux deux groupes (Hilinski *et al.*, 2011). Les travaux de Cops et Pleysier (2011) montrent pourtant bien l'influence des identités de genre auprès des peurs masculines et féminines. Dans le même ordre d'idée, Gilchrist *et al.*, (1998) insistent sur les similitudes entre individus – hommes et femmes confondus – à niveau de crainte équivalent. Aux dires de ces auteurs, les principales différences sont à rechercher entre les *inquiets* et les *séures*, indépendamment du sexe des individus (Gilchrist *et al.*, 1998). Il importe alors d'intégrer la variable du genre à un ensemble de caractéristiques personnelles plus large – expériences vécues, vulnérabilité subjective, représentations sociales, caractéristiques individuelles – afin d'appréhender avec la plus grande précision l'insécurité personnelle de chacun.

La variable de l'âge dans l'insécurité personnelle

L'influence de l'âge sur l'insécurité personnelle fait également l'objet de nombreuses publications scientifiques. L'intérêt porté à cette variable est lié aux résultats produits par les premiers travaux sur la peur du crime. Ces études enregistrent un taux de peur particulièrement élevé pour les personnes âgées, alors même que ces catégories d'individus sont les moins exposées aux risques de victimation (Clemente, Kleiman, 1977; Hindelang *et al.*, 1978; Jaycox, 1978; Lewis, Salem, 1986; Lindquist, Duke, 1982; Moeller, 1989; Ortega, Myles, 1987). Au même titre que pour le genre, la variable de l'âge laisse apparaître un paradoxe entre le niveau de peur éprouvé et les victimations subies (Lindquist, Duke, 1982). Plusieurs travaux ont tenté d'apporter une explication à ce phénomène.

Afin de vérifier le caractère rationnel de ces peurs, une première vague d'études s'est intéressée aux variations du niveau de crainte des personnes âgées selon les zones de résidence. Jaycox (1978) montre par exemple que les habitants des quartiers criminogènes sont plus inquiets que les autres. Dans le même ordre d'idée, Baumer (1985), Clemente et Kleiman (1977) et Ollenburger (1981) démontrent que les résidents des grandes villes rapportent un taux de peur plus important que les résidents des campagnes. Pour Lebowitz (1975), les personnes âgées sont plus apeurées que les jeunes dans les quartiers pauvres, mais éprouvent un sentiment de sécurité plus important dans les quartiers riches. Enfin, Jamieson et

Neustrom (1987) n'observent aucune différence entre les jeunes et les plus âgés dans les zones rurales de Louisiane.

Le principal intérêt de ces travaux est de montrer l'évolution du taux de peur des personnes âgées selon le niveau d'exposition au risque. Mais ils demeurent insuffisants dans la mesure où ils n'expliquent pas en quoi les individus les plus âgés éprouvent un taux de crainte plus important que les autres.

En vue d'apporter une explication à cette question, Balkin élabore en 1979 la théorie du *risque ajusté*. Pour cet auteur, le niveau de peur rapporté par les individus ne correspond pas directement au temps d'exposition au risque, ni même au nombre de victimations subies, mais au quotient du nombre de victimations par le temps d'exposition. Or si le taux de victimation des personnes âgées est inférieur à celui des jeunes plus longuement exposés sur les espaces publics, ce taux est susceptible de s'inverser sur un temps d'exposition équivalent (Balkin, 1979). Bien qu'attrayante et parfois même validée par certaines études empiriques (Lindquist, Duke, 1982; Stafford, Galle, 1984), cette hypothèse est contestée par les résultats de plusieurs travaux, selon lesquels le taux de victimation des personnes âgées reste inférieur à celui des jeunes malgré l'ajustement du temps d'exposition au risque (Clarke *et al.*, 1985; Corrado *et al.*, 1980; Van Dijk, Steinmetz, 1983).

La troisième et dernière explication porte la focale sur les outils méthodologiques adoptés pour enregistrer la peur du crime. Réalisées durant les années 1970-1980, ces études utilisent toujours les premiers instruments de mesure, qui traitent l'insécurité personnelle de manière monolithique à travers une question unique. Or, Ferraro et LaGrange insistent sur la déformation des résultats obtenus par cette approche méthodologique. Au regard de ces auteurs, l'important taux de crainte rapporté par les personnes âgées est un artefact généré par les outils de mesure employés durant cette période (Ferraro, LaGrange, 1988, 1992; LaGrange, Ferraro, 1989). Ces chercheurs insistent alors sur la nécessité de spécifier les questions posées – par la distinction des types d'atteintes et des réactions au crime – afin d'enregistrer l'influence réelle de l'âge sur l'insécurité personnelle. À l'aide de ces modifications opérationnelles, Ferraro (1995) montre que le niveau de crainte des individus les plus âgés figure parmi les plus bas pour tous types d'atteintes. En comparaison, le taux de peur des 18-24 ans surpasse largement celui des autres catégories d'âge concernant le cambriolage, l'agression physique et sexuelle, le meurtre et le vol.

Certaines études plus récentes corroborent ces résultats. Tulloch (2000) et May (2001b) soulignent de concert l'important niveau de crainte des jeunes en comparaison aux individus plus âgés. Corrélativement, une étude française publiée en 2002 par le *Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres* insiste sur la fréquence de la peur auprès des jeunes usagers. Alors que 38% des moins de 16 ans et 39% des 17-25 ans affirment avoir déjà eu peur dans les espaces de transport, seulement 17% des 26-54 ans, 26% des 55-77 ans et 13% des 70 ans et plus rapportent avoir éprouvé cette émotion durant leurs déplacements (PREDIT, 2002). Les rapports des différentes enquêtes *victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France* réalisés par les chercheurs du CESDIP corroborent ces résultats (Bon *et al.*, 2011; Fouquet *et al.*, 2006; Pottier *et al.*, 2002; Zauberman *et al.*, 2011). Selon eux, la peur de l'agression dans le train, le métro et le RER concerne majoritairement les jeunes et les étudiants. Pour finir, une étude réalisée par l'IFOP en 2011 montre que les 18-24 ans sont les plus nombreux à se sentir *souvent* ou *parfois* en insécurité dans les transports collectifs¹⁷ (Ifop, 2011). Ces résultats sont intéressants dans la mesure où les populations jeunes sont aussi les plus exposées aux risques de victimation (Zauberman, Robert, 1995; Zauberman *et al.*, 2013b). Ils permettent ainsi de discréditer la thèse d'un éventuel paradoxe entre le niveau de peur éprouvé et le taux de victimation subie, et même de souligner la corrélation entre ces deux variables. Néanmoins, plusieurs travaux récents nuancent encore ces résultats. Par exemple, Moore et Shepherd (2007) observent des variations du niveau de peur par catégories d'âges, selon le type de victimation. Ces auteurs montrent que la peur de l'agression physique est plus élevée chez les populations jeunes comprises entre 16 et 25 ans. En revanche, la peur du vol touche majoritairement des catégories d'individus plus âgés, dont la tranche d'âge se situe entre 40 et 60 ans. Dans le même ordre d'idée, Bon *et al.*, (2011) dégagent des profils d'individus variés selon les types de craintes éprouvées. Les auteurs montrent que la peur de subir une agression dans son quartier la nuit concerne majoritairement les personnes âgées ; la crainte d'être victimé dans les transports en commun les 15-29 ans ; et la peur pour ses enfants les individus en âge d'être parents (30-50 ans). Au contraire, d'autres auteurs ne trouvent aucun lien significatif entre l'âge des individus et le niveau de peur éprouvé (Farrall *et al.*, 2009; Hale, 1996; Kohm *et al.*, 2012; Sutton, Farrall, 2005; Yavuz, Welch, 2010).

¹⁷ 68% d'entre eux contre 63% des 25-35 ans, 59% des 35-49 ans, 53% des 50-64 ans et 59% des 65 ans et plus.

Malgré les modifications apportées aux instruments de mesure, l'influence de l'âge sur la peur du crime reste particulièrement imprécise. Au même titre que pour le genre, la seule prise en considération de la variable de l'âge semble insuffisante pour appréhender l'insécurité personnelle. La fluctuation des résultats produits souligne la nécessité d'intégrer plusieurs autres facteurs. Si les jeunes figurent parmi les populations les plus victimées, tous ne sont pas exposés de la même manière au risque de victimation. Ce constat s'applique aussi aux autres catégories d'âge. Les 30-50 ans ne sont pas tous des parents, et tous les parents ne sont pas inquiets pour leurs enfants. D'après Bon *et al.*, (2011), les cadres par exemple éprouvent rarement ce type de crainte. En conséquence, l'âge influence moins directement la peur du crime que certaines pratiques susceptibles de favoriser la production de ce phénomène social. Par exemple, être un jeune augmente la probabilité d'utiliser régulièrement les transports en commun, et donc de s'exposer davantage à d'éventuelles situations anxiogènes. On comprend alors que plusieurs d'entre eux rapportent se sentir en insécurité dans les espaces de transports (Bon *et al.*, 2011). Mais une fois encore, il convient d'expliquer les importantes variations individuelles présentes dans chaque tranche d'âge.

Les facteurs socio-économiques dans l'insécurité personnelle

En comparaison aux variables précédentes, les catégories sociales sont l'objet d'un nombre restreint de travaux. Si l'activité professionnelle, l'origine ethnique, le niveau d'éducation et de revenu des individus figurent parmi les facteurs évalués, rares sont les études à focaliser leur attention sur ces variables (Pantazis, 2000). On identifie néanmoins quelques travaux aux résultats assez contrastés.

Certains établissent d'abord une corrélation importante entre les individus défavorisés et un niveau de peur élevé (Belyea, Zingraff, 1988; Box *et al.*, 1988; Braungart *et al.*, 1980; Clemente, Kleiman, 1977; Erskine, 1974; Eve, Eve, 1984; Gubrium, 1974; Hale *et al.*, 1994; Hindelang *et al.*, 1978; Lee, 1983; Liska *et al.*, 1988; Ortega, Myles, 1987; Parker, 1988; Parker, Ray, 1990; Parker *et al.*, 1993; Skogan, Maxfield, 1981). Dans un des rares articles entièrement consacré à l'influence de la pauvreté sur la peur du crime, Pantazis (2000) souligne la disparité des niveaux de peur selon les revenus. L'auteur montre que les personnes vivant dans un foyer pauvre (moins de 5000 livres par ans) ont trois fois plus de chance de se sentir en insécurité seul le soir dans la rue que les membres d'un foyer riche (plus de 30 000 livres par ans). Autre fait intéressant, les personnes à bas niveau de revenu sont plus inquiètes

à l'idée d'être agressées, volées, violées et insultées que les plus favorisées économiquement. Seul le cambriolage suscite un niveau de peur identique pour les deux groupes. Tseloni et Zarafonitou corroborent ces résultats. Dans une étude publiée en 2008, ces deux auteurs montrent que le chômage et le faible niveau d'éducation sont des facteurs favorables à l'émergence de l'insécurité personnelle (Tseloni, Zarafonitou, 2008). Corrélativement, Smith *et al.*, (2001) et Grémy (1997) montrent qu'un niveau d'éducation élevé diminue la perception du risque d'agression. Plusieurs auteurs anglo-saxons soulignent aussi l'important niveau de peur des minorités ethniques (et notamment des noirs-américains) en comparaison à celui des « populations blanches » (Covington, Taylor, 1991; Ferguson, Mindel, 2007; May, 2001b; Yavuz, Welch, 2010).

Mais d'autres travaux nuancent ces résultats en établissant des liens contrastés entre les facteurs socio-économiques et l'insécurité personnelle. Pain (1997) démontre par exemple l'influence disparate des classes sociales sur la crainte de l'agression sexuelle. Les femmes issues des milieux sociaux les plus défavorisés éprouvent un taux de crainte plus important que les autres de subir une tentative de viol à leur domicile. En revanche, cette variable est sans influence sur la peur d'être agressée sexuellement par un inconnu dans l'espace public. Quelques années plus tard, May (2001b) souligne l'influence du statut économique sur le niveau de peur des jeunes hommes « blancs », mais non sur celui des femmes et des populations noires américaines.

Pour finir, certains auteurs ne trouvent aucun lien significatif entre les facteurs socio-économique et la peur du crime. Killias et Clerici (2000) montrent que l'insécurité personnelle évolue avec l'âge, le sexe, la vulnérabilité physique et les caractéristiques environnementales, mais non avec le niveau de revenu et d'éducation des individus. Abdullah *et al.*, (2014) parviennent à des résultats similaires. Pour ces auteurs, le revenu est sans influence sur la peur du crime. Dans le même ordre d'idée, Vilalta (2011) n'établit aucun lien entre le taux de peur des individus et les catégories socio-professionnelles.

Une explication possible à ces résultats divergents est que les variables socio-économiques influencent indirectement l'insécurité personnelle (Hale, 1996; Mesch, 2000; Smith *et al.*, 2001). Pour Hale (1996), l'important taux de crainte des individus défavorisés est lié aux facteurs contextuels auxquels ils sont confrontés. Les individus disposant de petits revenus et d'un faible bagage éducatif ont plus de chance de résider dans des quartiers criminogènes que

les personnes possédant un capital culturel et économique plus important. En conséquence, les facteurs socio-économiques influencent moins directement l'insécurité personnelle que le taux d'exposition au risque. Smith *et al.*, (2001) corroborent ces conclusions. Pour ces auteurs, l'important niveau de peur éprouvé par la classe ouvrière est justifié par son implantation dans les quartiers de relégation. Dans le même ordre d'idée, Zauberman *et al.*, (2013b) soulignent l'influence de l'implantation territoriale sur la perception du risque de victimation. Les résultats de cette étude centrée sur la région parisienne montrent que l'insécurité personnelle est particulièrement présente sur deux types de zones géographiques. On la retrouve d'abord sur les territoires à forte concentration de minorités ethniques défavorisées, tel que les quartiers Nord et Nord-Est de Paris et le département de la Seine Saint-Denis. Ce constat confirme les analyses de Hale selon lesquelles la peur du crime touche essentiellement les résidents des quartiers de relégation, dont un certain nombre sont faiblement dotés en capitaux culturels et économiques (Hale, 1996). Le risque perçu sévit ensuite auprès des habitants de grandes banlieues, mais spécifiquement dans les transports en commun. Dans ce cas, ce n'est plus le territoire d'implantation qui pose problème, mais les moyens d'y accéder. Travaillant dans le centre de la région parisienne, certains habitants de grandes banlieues réalisent des temps de trajet importants qui augmentent leur exposition au risque. Mais surtout, le recours aux transports collectifs s'opère dans des contextes jugés anxiogènes. Les véhicules se vident des usagers et des agents de sécurité à mesure que les transports s'éloignent de la capitale. Si bien que les habitants de grandes banlieues voyagent sur des portions de trajet moins fréquentées et moins contrôlées que les autres franciliens. Ce qui explique l'important niveau de peur rapporté par ces usagers dans les transports en commun (Zauberman *et al.*, 2013a). Pour autant, ces populations sont surreprésentées parmi les petites classes moyennes. On entrevoit donc à l'aide de cet article la limite des facteurs socio-économiques pour appréhender l'insécurité personnelle. Le sentiment d'exposition au risque n'est pas exclusivement éprouvé par des individus défavorisés, mais aussi par des personnes issues de milieux sociaux plus aisés, dont les peurs se concentrent moins sur les quartiers de résidence que sur les moyens d'y accéder. On comprend alors pourquoi l'influence des catégories sociales sur la peur du crime engendre des résultats contrastés. L'insécurité personnelle touche d'autres territoires que les quartiers de relégation et d'autres populations que les personnes les plus démunies en capitaux de toutes sortes.

3 – Les facteurs environnementaux

La troisième approche visant à expliquer la peur du crime repose sur les contextes dans lesquels évoluent les individus. Au prisme de ce paradigme, l'insécurité personnelle fluctue selon des facteurs externes et non selon des caractéristiques individuelles. On distingue trois grands axes de recherches. Tout d'abord, plusieurs auteurs ont tenté de déterminer le rôle des incivilités et des désordres sur la peur du crime (1). D'autres se sont focalisés sur les contextes de circulation les plus anxiogènes tels que la nuit, l'isolement et les environnements inconnus (2). De nombreux géographes se sont enfin intéressés à l'influence des configurations architecturales sur l'insécurité personnelle (3).

Les désordres physiques et sociaux

Si les causes de la peur du crime suscitent de nombreux débats, plusieurs auteurs s'accordent sur un point : les expériences de victimation et les caractéristiques individuelles sont insuffisantes pour appréhender l'insécurité personnelle (Farrall *et al.*, 2009; Ferraro, 1995; Hale, 1996). Ce constat pousse les chercheurs à porter une attention toute particulière aux déviances de faible intensité, susceptibles de *signaler une érosion des normes et des valeurs socialement admises*¹⁸. Répandus dans les quartiers les plus anxiogènes (Wilson, Kelling, 1982), les signes de désordres (ou incivilités) sont rapidement perçus par la communauté scientifique comme l'un des principaux facteurs de la peur du crime (Box *et al.*, 1988; Covington, Taylor, 1991; Ferraro, 1995; Innes, 2004; Jackson, 2004; LaGrange *et al.*, 1992; Lewis, Maxfield, 1980; Perkins, Taylor, 1996; Robinson *et al.*, 2003; Rountree, Land, 1996; Sampson, 2012; Skogan, 1990; Skogan, Maxfield, 1981; Taylor, 1999; Taylor, Hale, 1986; Wilson, Kelling, 1982).

Les désordres sont définis par Farrall, Jackson et Gray (2009) comme *tous les aspects physiques et sociaux de l'environnement qui indiquent à l'observateur (a) un manque de contrôle et de préoccupation institutionnel et informel et (b) les intentions opaques des individus avec lesquels l'espace public est partagé*¹⁹. Autrement dit, il s'agit d'un ensemble disparate d'actes et de faits de faible intensité, perçus comme gênants ou menaçants par les individus qui les subissent ou les observent (Roché, 1996; Taylor, 1999).

¹⁸ LaGrange *et al.*, 1992, p.312

¹⁹ Farrall *et al.*, 2009, p.91

Dans un article publié en 1992, LaGrange, Ferraro et Supancic identifient deux catégories d'incivilités : les *incivilités physiques* et les *incivilités sociales* (LaGrange *et al.*, 1992). Les premières sont des formes de dégradations des espaces publics urbains ou privés. Ce type de désordres se manifeste par la présence de déchets (Burgess, 1994; Crime Concern, 1999; Loukaitou-Sideris, 1999; Maxfield, 1987), d'actes de vandalisme (Burgess, 1994; Jones *et al.*, 1986; Loukaitou-Sideris, 1999; Pain, 1993), de bâtiments abandonnés (Hassinger, 1985; Maxfield, 1987), de tags et de graffitis (Atkins, 1989; Crime Concern, 2004; Doran, Lees, 2005; Maxfield, 1987). Les secondes correspondent à des formes de détériorations des relations sociales. Les auteurs évoquent notamment la présence des groupes de jeunes (Booz Allen Hamilton, 2007; Brownlow, 2005; Crime Concern, 1999, 2004; May, 2001a; Merry, 1981; Tulloch, 2000; Tulloch *et al.*, 1998b), la prostitution (Loukaitou-Sideris, 1999; Piednoir, 2008), la vente et la consommation de drogue (Crime Concern, 2004; Randa, Wilcox, 2010), la mendicité (Crime Concern, 1999; Loukaitou-Sideris, 1999, 2005), l'ivresse sur la voie publique (Booz Allen Hamilton, 2007; Crime Concern, 1999, 2004; Innes, 2004; Loukaitou-Sideris, 1999; Mahmoud, Currie, 2010; Paquin, 2006), les insultes et menaces (Ifop, 2011; Smith *et al.*, 2010), et les comportements désordonnés et anormaux (Biderman *et al.*, 1967; Crime Concern, 2004; Paquin, 2006).

La théorie des incivilités est introduite par le célèbre article de Wilson et Kelling publié en 1982 sous le titre de *Broken Windows*. Pour ces auteurs, la concentration massive des incivilités dans un quartier conduit, en cas de non réparation, à l'émergence de l'insécurité personnelle et à l'érosion du contrôle social informel. L'effritement de la vie sociale communautaire et le repli des habitants sur l'espace privé entraînent l'affaiblissement du respect des normes et l'augmentation des activités criminelles sur le territoire concerné. Au cours du temps, une *spirale de décomposition* réduit irréversiblement les capacités d'action des résidents qui se trouvent dans l'obligation de subir la montée de la délinquance (Wilson, Kelling, 1982).

Cette théorie entraîne rapidement de nombreux débats concernant l'influence des incivilités sur l'insécurité personnelle et sur la production de formes criminelles plus importantes. En vue de vérifier les hypothèses de Wilson et Kelling, Skogan publie en 1990 une étude quantitative centrée sur cinq villes américaines. L'auteur montre que la naissance d'une économie délinquante dans un quartier est engendrée par la concentration des désordres. Le taux de criminalité d'un territoire n'est pas lié à la pauvreté, à la composition ethnique ni à la stabilité résidentielle, mais au faible contrôle social informel et à la présence massive

d'incivilités (Skogan, 1990). En France, Sébastien Roché parvient à des conclusions similaires. À partir de deux enquêtes quantitatives réalisées à Roman et à Saint-Étienne, l'auteur montre que l'augmentation de la peur dans la population est la conséquence des nuisances et des petites dégradations. Par exemple, la peur de l'agression concerne 53% des Stéphanois qui constatent des dégradations fréquentes, et seulement 22% de ceux qui en constatent rarement. En parallèle, Roché montre que la fréquence des incivilités dans un quartier encourage les comportements de dégradation, de vol et d'agression (Roché, 2002).

Mais d'autres travaux nuancent l'influence des désordres sur l'augmentation des infractions pénales de forte gravité. Dans une étude à grande échelle, réalisée dans 196 secteurs et 23 000 rues de l'agglomération de Chicago, Sampson et Raudenbush (1999) n'observent aucune relation directe entre les incivilités et quatre catégories sur cinq des infractions retenues. Deux ans plus tard, Harcourt (2001) revisite les analyses de Skogan et montre que la concentration des désordres favorise uniquement l'augmentation des vols.

De même, le postulat selon lequel les incivilités augmentent l'insécurité personnelle est contesté. Taylor et Shumaker (1990) soulignent la faible influence des désordres sur la peur du crime dans plusieurs quartiers dégradés. Mais surtout, de nombreux auteurs insistent sur les variations individuelles en matière de risque perçu sur un même territoire (Carvalho, Lewis, 2003; Covington, Taylor, 1991; Jackson, 2004). Farrall, Jackson et Gray affirment que *certaines personnes peuvent juger un stimulus particulièrement ambigu comme menaçant alors que d'autres, dans le même environnement, le jugeront comme bénin et non dangereux*²⁰. La concentration des désordres importe alors moins que l'interprétation que les observateurs en ont (Bannister, 1993; Farrall *et al.*, 2009; Harcourt, 2001; Jackson, 2004). Inspiré par le paradigme de l'interactionniste symbolique, Ferraro (1995) élabore un modèle en vue d'expliquer les différentes évaluations des incivilités par les résidents d'un même quartier. Pour cela, l'auteur distingue la *situation objective* des individus et la *définition de la situation*. La *situation objective* correspond aux caractéristiques personnelles et contextuelles, tels que l'environnement physique du quartier d'habitation, le taux de criminalité de la zone résidentielle et les expériences vécues de victimation. Tandis que la *définition de la situation* est l'interprétation que les individus détiennent de leur *situation objective*. D'après Ferraro, l'insécurité personnelle des individus n'est pas déterminée par les caractéristiques individuelles et environnementales, mais par un ensemble de jugements portés sur elles. Dans

²⁰ Farrall *et al.*, 2009, p.96

le même ordre d'idée, Innes (2004) insiste sur le rôle des interprétations individuelles dans l'évaluation des désordres menaçants. Pour cet auteur, un même stimulus peut évoquer des risques différents selon les individus. Il observe par exemple que les bandes engendrent la peur de l'agression des plus jeunes, et la crainte des actes de vandalisme des plus âgés.

À partir de ces travaux, quelques chercheurs ont tenté de dégager les facteurs susceptibles d'influencer l'évaluation des désordres. Dans une étude quantitative réalisée auprès de 1000 enquêtés, Jackson (2004) montre que les répondants les plus autoritaires concernant la loi et l'ordre et les plus préoccupés par la détérioration du milieu local (*community*) sur le long terme, perçoivent davantage de désordres au sein de leur environnement. Sampson et Raudenbush (2004) insistent quant à eux sur la composition ethnique et sociale du quartier de résidence. Pour ces auteurs, c'est la présence des minorités ethniques défavorisées qui entraîne la perception des incivilités physiques et sociales. Ainsi, les territoires les plus menaçants ne sont pas ceux qui concentrent le plus de désordres mais ceux dont les désordres sont commis par les catégories de personnes les plus menaçantes (Sampson, Raudenbush, 2004).

Une autre explication consiste à inverser le processus de réflexion. Jackson *et al.*, (2010) et Brunton-Smith (2011) émettent l'hypothèse que la perception des désordres est influencée par l'insécurité personnelle. Si les résultats de Brunton-Smith sont peu concluants, ceux de Jackson et ses collègues corroborent cette hypothèse. Ces auteurs montrent que les personnes inquiètes à l'idée d'être victimes de vols ou d'agressions ont plus de chance que les sécures de juger un stimulus ambigu comme menaçant. De même, les victimes de tous types d'atteintes (Abdullah *et al.*, 2014; Brunton-Smith, 2011; Jackson *et al.*, 2010) et les personnes préoccupées par l'effritement de la cohésion sociale communautaire (Jackson *et al.*, 2010) perçoivent davantage de désordres que les autres. Bien que récente et encore peu consolidée empiriquement, cette hypothèse s'avère particulièrement intéressante. Elle permet notamment d'apporter une explication aux différentes interprétations des incivilités. Par exemple, les individus inquiets à l'idée d'être agressés sont susceptibles de considérer les bandes de jeunes comme des agresseurs potentiels, alors que les personnes inquiètes à l'idée d'être volées ou vandalisées peuvent voir en ces jeunes d'éventuels cambrioleurs ou auteurs de dégradations matérielles (Jackson *et al.*, 2010). Autrement dit, les désordres que l'on juge menaçants sont ceux susceptibles d'entraîner les atteintes redoutées. Jackson *et al.*, (2010) supposent alors une relation d'influence réciproque entre l'insécurité personnelle et la perception des désordres. Si de nombreux travaux démontrent l'influence de la perception des incivilités sur la peur du crime (Farrall *et al.*, 2009; Ferraro, 1995), il importe de souligner en retour le rôle

de la peur du crime sur la perception des incivilités.

Les contextes de circulation anxigènes

Indépendamment des signes de désordres, de nombreux contextes sont perçus comme anxigènes. La nuit, l'isolement et les environnements inconnus figurent parmi les plus évoqués dans l'étude de la peur du crime.

La nuit est sans doute le plus important d'entre eux. Tous les travaux qui intègrent cette variable relatent un taux de peur particulièrement élevé lors des déplacements nocturnes (Booz Allen Hamilton, 2007; Börjesson, 2012; Carvalho, Lewis, 2003; Cozens *et al.*, 2003, 2004; Crime Concern, 1999, 2002, 2004; Currie, Mahmoud, 2013; Gilchrist *et al.*, 1998; Loukaitou-Sideris, 2005; Loukaitou-Sideris, Fink, 2009; Lynch, Atkins, 1988; Mahmoud, Currie, 2010; PREDIT, 2002; Reed *et al.*, 2000; Warr, 1990; Yavuz, Welch, 2010). En 2004, une étude commandée par le département des transports publics britannique montre qu'un usager sur dix craint de voyager durant la journée, et un sur deux après la nuit tombée (Crime Concern, 2004). Un article rédigé par Mahmoud et Currie corrobore ces résultats. À partir d'une enquête réalisée auprès de 239 habitants de Melbourne, âgés de 18 à 24 ans, les chercheurs observent une variation importante du niveau de peur selon les horaires d'utilisation des transports collectifs. Si 1% des enquêtés rapportent se sentir en insécurité dans la journée, ils sont 43% à éprouver ce ressenti la nuit (Mahmoud, Currie, 2010).

La communauté scientifique apporte deux explications à ce phénomène.

La première correspond à la baisse généralisée de l'intensité lumineuse, dont l'une des conséquences est la diminution de la visibilité des usagers sur l'environnement. Pour plusieurs auteurs, la restriction des capacités d'appréciation visuelles entraîne une augmentation du risque perçu (Blöbaum, Hunecke, 2005; Cozens *et al.*, 2004; Fisher, May, 2009; Herzog, Flynn-Smith, 2001; Koskela, Pain, 2000; Nasar *et al.*, 1993; Stamps III, 2005a; Warr, 1990). Dans une étude publiée en 1993, Loewen, Steel et Suedfeld (1993), montrent que la faible intensité lumineuse est la cause première à l'insécurité personnelle. L'incapacité des individus à évaluer visuellement l'environnement qui les entoure et à repérer les dangers potentiels entraîne une baisse du contrôle perçu et une augmentation de la perception du risque. Cette hypothèse est renforcée par la revendication des usagers d'une meilleure attention de l'éclairage par les autorités publiques. D'après Cozens *et al.*, (2004) l'amélioration de la

luminosité sur le réseau ferré dans le sud du Pays de Galles est la principale exigence des utilisateurs à hauteur de 68% d'entre eux. Dans le même ordre d'idée, une récente étude menée par l'Ifop montre que 92% des français affirment que l'éclairage public contribue à assurer le sentiment de sécurité dans les espaces de transport (Ifop, 2013).

La seconde explication est développée par Hille Koskela. Dans une étude publiée en 1999, l'auteure compare le niveau de peur des habitantes d'Helsinki lors des nuits d'été relativement claires et des nuits d'hivers beaucoup plus sombres. Les résultats de cette étude montrent que les Finlandaises ne font aucune différence entre les nuits hivernales et estivales. Pour Koskela, les peurs nocturnes sont donc moins l'effet de la faible intensité lumineuse que de la *dimension sociale de la nuit*. Ce concept établi par l'auteure pour justifier le taux élevé de peur nocturne admet un double postulat. D'une part, une évolution régulière des populations sur l'espace public, et d'autre part une influence des cadres temporels sur cette évolution. La dimension sociale de la nuit implique une différenciation des pratiques, des activités et des comportements sociaux diurnes et nocturnes sur l'espace public urbain. Autrement dit, la menace associée aux déplacements de nuit repose sur une configuration sociale reconnue comme spécifique à l'activité nocturne (Koskela, 1999). Les études réalisées par Crime Concern (1999, 2004) corroborent cette théorie. Selon ces rapports, la montée du sentiment d'insécurité la nuit est due à la baisse du nombre d'usagers, la probabilité plus importante d'être confronté à des individus alcoolisés et à la fréquence restreinte du trafic.

Au même titre que la nuit, l'isolement est également identifié par plusieurs auteurs comme un contexte anxigène (Alm, Lindberg, 2000; Booz Allen Hamilton, 2007; Crime Concern, 2004; Herbrand, 2004; Loukaitou-Sideris, 1999; Lynch, Atkins, 1988; PREDIT, 2002; Shotland, Goodstein, 1984; Smith, Clarke, 2000; Warr, 1990). Le rapport dirigé par le Crime Concern (2004) montre que les hommes et les femmes se sentent davantage en sécurité dans les espaces de transport en présence d'autres usagers. Dans le même ordre d'idée, Atkins (1989) explique que là où il y a de l'activité, les individus ont moins de chances de se sentir menacés. Les raisons évoquées pour expliquer ce phénomène sont de deux ordres.

La première implique qu'en cas d'agression, les autres voyageurs peuvent intervenir et stopper les offenseurs (Atkins, 1989). Néanmoins cette hypothèse est contestée. Tout d'abord peu d'études portent sur la confiance que les individus accordent aux autres usagers. Ensuite, les quelques rares travaux centrés sur le rôle des témoins (*bystanders*) dans le contrôle du crime montrent un taux d'intervention irrégulier et parfois même inexistant dans certaines situations (Holahan, 1982; Latané, Darley, 1969, 1970; PREDIT, 2002; Shotland, Goodstein,

1984).

La seconde raison repose sur l'hypothèse selon laquelle les individus isolés sont des cibles visibles. Alors que l'affluence confère un certain anonymat, l'isolement augmente la visibilité des individus et donc la probabilité d'être repéré par de potentiels agresseurs (Warr, 1990).

Pour autant, la présence des autres n'est pas toujours rassurante. Le taux de peur éprouvé par les individus varie considérablement selon les catégories de personnes situées à proximité (Warr, 1990). De nombreux travaux identifient par exemple les groupes de jeunes (Brownlow, 2005; May, 2001a; Merry, 1981; Tulloch, 2000; Warr, 1990), les déviants mentaux (Biderman *et al.*, 1967; Crime Concern, 2004; Paquin, 2006), les minorités ethniques défavorisées (Sampson, Raudenbush, 2004), les personnes alcoolisées et drogués (Crime Concern, 2004; Innes, 2004; Paquin, 2006), les dealers (Crime Concern, 2004; Randa, Wilcox, 2010), et les mendiants (Crime Concern, 2004; Loukaitou-Sideris, 2005) comme des catégories d'individus anxieux. Au contraire, la présence des forces de l'ordre est souvent jugée rassurante (Crime Concern, 2004; Ferguson, Mindel, 2007; Loukaitou-Sideris, Fink, 2009; Mahmoud, Currie, 2010; Reed *et al.*, 2000). Yavuz et Welch (2010) montrent que la visibilité policière favorise la perception de sécurité des usagers dans les espaces de transport. Dans le même ordre d'idée, Wallace *et al.*, (1999) justifient la disparité du niveau de peur dans les gares d'Ypsilanti et d'Ann Arbor au Michigan par la différence des effectifs policiers déployés dans les deux villes. Malgré tout, certains chercheurs montrent qu'une présence importante de policiers, si elle n'est pas expliquée ou justifiée, peut entraîner l'incompréhension des populations civiles et l'augmentation de la peur du crime (Holmberg, 2002; Kennedy, Silverman, 1984; Winkel, 1986). Pour Salmi *et al.*, (2004) l'augmentation du nombre de patrouilles à pied, en contact avec la population, génère une baisse de l'insécurité personnelle, tandis que l'augmentation des patrouilles véhiculées entraîne une hausse de la peur des vols et des agressions.

Si le sentiment de sécurité engendré par la présence des forces de l'ordre, et l'augmentation de l'insécurité personnelle suscitée par les populations les plus marginales ou par un nombre élevé de policiers (laissant supposer une importante activité délinquante) sont des réalités statistiques rapportées par les travaux quantitatifs, plusieurs enquêtes qualitatives révèlent de nombreuses variations individuelles concernant l'interprétation des individus dangereux. Certains auteurs montrent que les catégories de personnes menaçantes – ou à l'inverse rassurantes – varient selon les individus (Condon *et al.*, 2005; Lieber, 2008; Merry, 1981; Pain, 1993; Tulloch, 2000). Tulloch (2000) insiste notamment sur la crainte des jeunes

femmes à l'égard des hommes seuls et marginaux. Au contraire, les jeunes hommes sont davantage inquiets à proximité d'un groupe composé d'autres jeunes. Pour expliquer ce phénomène, Tulloch élabore une théorie basée sur le rôle des représentations sociales et le sentiment d'appartenance. Au regard de cette auteure, les critères sociaux tels que l'âge, le sexe, l'origine sociale et culturelle déterminent les figures du danger. En se positionnant dans l'univers social sur la base de ces variables ; en tant qu'homme ou femme, que jeune ou personne âgée, que riche ou pauvre, que musulman, juif ou chrétien, les individus élaborent des catégorisations personnelles dans lesquelles les *autres* sont répartis entre *in* et *out-group*. Tandis que l'*in-group* implique la similarité sociale avec l'individu évalué, l'*out-group* se caractérise par la divergence avec celui-ci. La menace représentée par un individu est alors susceptible d'augmenter avec l'impression d'altérité (Tulloch, 2000).

Un troisième contexte fréquemment considéré comme anxiogène est l'inconnu (Carvalho, Lewis, 2003; Crime Concern, 2004; Warr, 1990). Pour Warr (1990), il est avec la nuit l'environnement le plus menaçant. D'abord, parce que les espaces méconnus contiennent souvent de nouveaux indices environnementaux susceptibles d'être identifiés comme dangereux par les derniers arrivants. Selon Warr, l'ancrage territorial modifie peu à peu l'interprétation de ces stimuli comme étant inoffensifs. Ensuite, parce que de nombreux indices environnementaux connus et considérés comme bénins dans des espaces familiers peuvent être réinterprétés et jugés menaçants dans de nouveaux territoires. L'auteur illustre ce point en montrant que les intentions d'un groupe de jeunes peuvent sembler parfaitement inoffensives dans un environnement familier mais beaucoup plus obscures dans un espace inconnu (Warr, 1990). Carvalho et Lewis (2003) corroborent ces analyses en affirmant qu'un laps de temps est parfois nécessaire pour appréhender les caractéristiques d'un quartier récemment intégré. Cette théorie se confronte toutefois aux résultats d'autres travaux. Zauberman *et al.*, (2013a) montrent que les groupes sociaux les plus apeurés de la région parisienne sont les résidents de longue date des quartiers relégués. Bien que familiarisées avec le quartier d'habitation, ces populations sont sensibles aux nuisances et aux dégradations présentes sur le territoire de résidence. Ce constat corrobore les résultats de plusieurs études françaises selon lesquelles le taux de peur est particulièrement élevé parmi les résidents des zones urbaines sensibles, qui faute de moyens financiers sont dans l'incapacité de déménager (Herpin, Lagrange, 2005; Le Jeannic, 2006; Peretti-Watel, 2000).

On peut néanmoins tenter de concilier ces deux approches à l'aide d'une analyse plus localisée. Dans un article publié en 1993, Bannister observe que les habitants d'un même quartier identifient différents blocs résidentiels comme menaçants. Les personnes vivant dans le bloc A ont moins de chances de percevoir un risque de victimation dans cette zone que les habitants du bloc B. L'explication apportée par Bannister repose sur la familiarité des résidents du premier bloc avec celui-ci, contrairement aux individus vivant dans le second. Pour l'auteur, la familiarisation n'est pas seulement la connaissance visuelle des lieux, mais aussi les relations sociales entretenues avec les habitants de l'immeuble, avec les gardiens et toutes les personnes présentes aux alentours. Cet ancrage social micro-territorial assure un sentiment de contrôle autour du bloc résidentiel, qui s'effrite au fur à mesure que les individus s'en éloignent. Au contraire, les personnes dont le sentiment de contrôle est faible dans cette zone – qu'ils soient ou non-résidents du bloc concerné – ont plus de chance que les autres de s'y sentir en insécurité (Bannister, 1993). Herpin et Lagrange confirment ce résultat lorsqu'ils affirment que *la protection ne provient pas des précautions individuelles et du chacun-pour-soi mais du nombre des personnes que l'on peut mobiliser en cas de besoin, et donc de l'importance des amis et de leur proximité géographique*²¹.

Corrélativement, plusieurs travaux qualitatifs montrent que le risque perçu s'étend rarement de manière homogène sur l'ensemble d'un territoire (totalité du quartier résidentiel ou des espaces de transport), mais se concentre sur des espaces délimités, dans lesquels les individus identifient une menace importante (Fisher, May, 2009; Kitchin, 1994, 1996; Lupton, Tulloch, 1999; Taylor, 1996; Taylor, Jamieson, 1998). Pour appréhender ce phénomène, ces auteurs développent le concept de *cartes mentales (cognitive maps)*. Élaborées par les individus à travers des représentations de l'activité délinquante et criminelle, les *cartes mentales* permettent d'identifier la dangerosité des contextes spatiaux, temporels et sociaux dans un territoire donné. Les espaces et les temporalités anxiogènes sont ceux qui concentrent les indices de désordres estimés les plus menaçants. Au contraire, les contextes jugés sécurisés se caractérisent par l'absence d'indices de désordre et la présence de facteurs rassurants. Ce concept s'avère particulièrement intéressant dans la mesure où il permet d'appréhender les variations individuelles. Les *cartes mentales* varient d'un individu à l'autre, identifiant différents espaces, temporalités et catégories de personnes comme menaçants ou rassurants. Dans son étude ethnographique réalisée à Dover Square, Merry (1981) montre par exemple que les populations caucasiennes, noirs-américaines et asiatiques définissent chacune

²¹ Herpin, Lagrange, 2005, p.296

différents blocs et groupes d'individus comme menaçants. Alors que les résidents du centre du quartier jugent la périphérie dangereuse, les habitants de la périphérie redoutent le centre. De même, les noirs-américains inspirent la crainte des caucasiens et des asiatiques, et en retour ces deux groupes suscitent la méfiance, et parfois la peur des populations noires-américaines. Pour ces raisons, une large part des résidents jugent le quartier de Dover Square anxigène, mais à y regarder de plus près, les craintes sont portées sur les catégories de personnes et les espaces les moins familiers. Ces résultats poussent Merry à considérer *que pour comprendre la peur du crime, il est moins utile de déterminer le niveau de crainte d'un individu, que de sonder le contenu de sa carte mentale et de déterminer la fréquence avec laquelle cette personne rencontre des situations définies comme dangereuses*²².

Les configurations architecturales

Essentiellement développé par des géographes, ce courant de recherche s'intéresse à l'influence de l'environnement bâti sur l'insécurité personnelle. Il est introduit en 1972 par Newman, selon qui la mauvaise conception d'un espace est favorable à la production de la délinquance et au faible contrôle social des résidents (Newman, 1972). Mais il faut attendre le milieu des années 1980 pour voir émerger les premières études centrées sur la peur du crime. Apparaît alors une pléthore de travaux, accompagnée d'une série de facteurs spécifiques à ce courant de recherche. Le cloisonnement (*enclosure*), la profondeur du champ de vision (*prospect*), les éléments architecturaux susceptibles de dissimuler des agresseurs potentiels (*concealment*) et l'absence d'issue (*blocked escape/entrapment*) sont autant de variables architecturales prises en considération par les chercheurs pour déterminer l'influence de l'environnement bâti sur le risque perçu.

Plusieurs auteurs soulignent par exemple une variation du niveau de peur selon la densité des arbustes et des buissons apposés dans les espaces publics (Kuo *et al.*, 1998; Nasar, Jones, 1997; Schroeder, Anderson, 1984; Shaffer, Anderson, 1985). Kuo *et al.*, (1998) montrent que plus la densité du feuillage est importante, plus la perception du risque des individus situés à proximité augmente. Selon Nasar et Jones (1997), la crainte éprouvée à l'égard des végétations épaisses est liée à la diminution du champ de vision et à l'incapacité des individus à anticiper la présence de potentiels agresseurs. Dans le même ordre d'idée, Börjesson (2012) montre que les femmes se sentent davantage en sécurité dans les espaces ouverts, dans

²² Merry, 1981, p.12

lesquels elles peuvent voir les autres, être vues mais aussi s'enfuir en cas de problème.

De nombreux travaux corroborent ces résultats. Herzog et Chernick (2000) affirment que les espaces ouverts sont jugés plus rassurants que les espaces fermés. Blöbaum et Hunecke (2005) soulignent l'augmentation de la perception du risque lorsque les environnements traversés sont démunis d'issue. À partir d'une étude réalisée sur un campus universitaire, Nasar *et al.*, (1993) montrent que les étudiants éprouvent plus de craintes lorsque l'environnement est propice aux embuscades (*concealment*), avec un nombre restreint d'issues (*entrapment*) et une faible profondeur de vue (*prospect*). Dans un article publié en 2005, Stamps III souligne le rapport étroit entre la sensation de cloisonnement physique et le sentiment de menace (Stamps III, 2005b).

D'autres auteurs insistent aussi sur les opportunités de surveillances informelles. Cozens *et al.*, (2004) montrent que les abris quai transparents sont préférés par les usagers aux abris en briques. Alors que le PVC ou le verre utilisés dans la fabrication des premiers ouvre la visibilité sur l'ensemble du quai, les briques isolent l'intérieur de l'abri du reste de la station. Or pour certains individus, l'absence de visibilité extérieure est une opportunité offerte aux délinquants, dont les agissements échappent aux regards des autres usagers (Cozens *et al.*, 2004). En accord avec ces résultats, Valentine (1990) définit deux types d'environnements menaçants pour les femmes. Il s'agit d'abord d'espaces clos, avec peu d'opportunités de sortie comme les parkings, les passages souterrains ou encore les stations de métro. Il s'agit ensuite des espaces inconnus et désertés, qui offrent peu de surveillance informelle tels que les parcs publics, les forêts et les arrêts de bus désertés.

Mais l'influence de l'environnement bâti sur l'insécurité personnelle est relativisée par d'autres études (Pain, 2000). À l'aide d'une enquête qualitative réalisée auprès de résidentes des villes d'Helsinki et d'Edinburg, Koskela et Pain (2000) montrent que les femmes définissent comme menaçants des types d'espaces hétérogènes. Les répondantes évoquent des environnements aussi variés que les jardins et les squares (espaces ouverts et isolés), les arrêts de bus et les centres villes (ouverts et affluents), les passages souterrains et les cages d'escaliers (confinés et isolés), ou encore les restaurants et les centres commerciaux (confinés et affluents). Ces résultats poussent les auteurs à considérer que la perception du risque n'est pas directement liée à la configuration architecturale mais aux significations sociales que leur attribuent les femmes. Un espace est considéré dangereux lorsque la probabilité d'y être agressée est jugée importante. Par ailleurs, la diversité des réponses obtenues en matière d'espaces menaçants amène Koskela et Pain à appréhender les mécanismes à travers lesquels

se construisent ces représentations. Pour ces deux géographes, la menace représentée par un environnement est influencée par la peur du crime de chaque femme, elle-même façonnée par toute une gamme d'expériences sociales et individuelles, et notamment par la réputation que la personne possède de l'espace en question (Koskela, Pain, 2000).

4 – Les caractéristiques spécifiques aux transports en commun

Selon l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité* réalisée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme en Île-de-France, les transports en commun figurent parmi les espaces les plus anxiogènes de la région parisienne. Alors que seulement 8,9% des enquêtés en 2013 éprouvent de la peur à leur domicile et 22,8% dans leur quartier de résidence le soir, ils sont 43,7% à rapporter cette émotion dans les transports en commun²³ (Heurtel, 2013b). Si les variables *classiques* de la peur du crime permettent d'expliquer une part importante de l'insécurité personnelle dans les transports collectifs, elles n'en sont pas moins insuffisantes pour appréhender la totalité du phénomène étudié. L'apport principal des travaux focalisés sur ce thème est la mise en lumière d'une véritable hiérarchie des peurs selon les moyens de transport et les étapes du trajet (1). Or, l'incapacité des facteurs *classiques* à expliquer la totalité de ces variations pousse les chercheurs à identifier de nouvelles variables, inhérentes aux transports en commun et à leur modalité de fonctionnement (2).

Une importante disparité des peurs dans les espaces de transport

Avant de passer en revue ces différents facteurs, il importe de présenter les taux de peur enregistrés selon les moyens de transport et les étapes du trajet.

À l'exception de Vilalta (2011) pour qui la proportion d'usagers *insécurés* et *très insécurés* avoisine les 35% aussi bien dans les minibus, les bus et les métros, les chercheurs établissent différents taux de crainte selon les moyens de transport (Alm, Lindberg, 2000; Bon *et al.*, 2011; Booz Allen Hamilton, 2007; Crime Concern, 1999, 2004; Currie, Mahmoud, 2013; Guilloux, 2013; Heurtel, 2013; Lynch, Atkins, 1988; Mahmoud, Currie, 2010). L'enquête *victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France* illustre parfaitement ce constat (Heurtel, 2013). Réalisée tous les deux ans depuis 2001, l'enquête rapporte d'une année à

²³ Voir le chapitre II pour un développement détaillé sur ce point.

l'autre une hiérarchie stabilisée des peurs qui place le RER comme le moyen de transport le plus anxiogène de la région parisienne (37,4% des usagers s'y sentent au moins parfois en insécurité), suivi par le métro (31,2%), le train (28,2%), le bus (20,9%) et enfin le tramway (17%). Dans le même ordre d'idée, un rapport de Crime Concern (2004) montre que 47% des enquêtés se sentent en insécurité dans le métro la nuit, 36% dans le train et 30% dans le bus. D'autres travaux corroborent encore ces résultats. Tulloch *et al.*, (1998b), Currie et Mahmoud (2013), Booz Allen Hamilton (2007) et le rapport sur les jeunes dans les transports en commun rédigé par Crime Concern (1999) soulignent de concert la prédominance des peurs dans les trains en comparaison aux bus. Cette classification évolue toutefois d'un territoire à l'autre lorsque l'offre de transport se modifie. Une étude réalisée par Zauberman *et al.*, (2006) sur le Grand Lyon montre que dans cette agglomération, les trains (12,4%) sont moins anxiogènes que les bus (20,9%), précisément car les premiers sont beaucoup moins développés que les seconds.

La littérature sur les transports en commun décompose les trajets réalisés en trois étapes. Il s'agit d'abord du trajet effectué entre le point de départ (domicile, lieu de travail ou de loisir) et la station, la gare ou l'arrêt de bus désiré. Il s'agit ensuite de l'attente du véhicule de transport dans l'infrastructure prévue à cet effet, et enfin du voyage dans le véhicule de locomotion.

Si quelques rares études enregistrent des taux de peur similaires d'une étape à l'autre (Pinnacle Research and Capital Research, 2001), la majorité des travaux trouvent des niveaux de crainte différents (Booz Allen Hamilton, 2003, 2007; Crime Concern, 1999, 2004; Currie, Mahmoud, 2013; Loukaitou-Sideris, 1999, 2005; Loukaitou-Sideris, Fink, 2009; Mahmoud, Currie, 2010; Patterson, 1985; PREDIT, 2002; Reed *et al.*, 2000; Smith, 2008; Thrasher, Schnell, 1974). Le résultat le plus répandu est sans conteste la prédominance des peurs durant l'attente aux stations en comparaison aux trajets effectués dans les véhicules de transport. Le bureau d'étude Booz Allen Hamilton (2007) montre que 32% des voyageurs rapportent être très insécures la nuit aux arrêts de bus contre 12% dans les véhicules. Mahmoud et Currie (2010) corroborent ces résultats. Selon ces auteurs australiens, 32% des usagers se sentent en insécurité durant l'attente aux stations et 16% dans les trains. Cette hiérarchie est préservée pour les bus mais avec des taux de crainte moins élevés. 20% des enquêtés redoutent les moments d'attente et 4% les trajets dans les véhicules. De même, le rapport réalisé par Crime Concern (2004) montre que 43% des enquêtés se sentent en insécurité la nuit dans les gares et 36% dans les trains ; 35% aux arrêts de bus et 30% dans les autobus. En revanche, cette étude

trouve un taux de peur similaire pour l'attente aux stations de métro et le voyage dans les rames (47%).

Le trajet domicile/station figure également parmi les étapes les plus anxiogènes. Pour bon nombre de travaux, l'accès aux infrastructures des transports en commun suscite un taux de peur équivalent à l'attente aux stations. Le rapport de Crime Concern (2004) montre que 42% des usagers redoutent cette étape après la nuit tombée. Booz Allen et Hamilton (2007) évalue à 33% le taux d'enquêtés insécures dans la même situation. Mahmoud et Currie (2010) confirment ces résultats mais distinguent les trajets en direction des arrêts de bus (18%) et ceux en direction des gares (23%). En revanche, d'autres études relativisent l'insécurité ressentie lors de cette étape. Selon le rapport du PREDIT (2002), les usagers se sentent majoritairement en sécurité dans les véhicules de locomotion (78% d'entre eux) et durant le trajet pour accéder aux espaces de transport (77%), mais moins durant l'attente aux stations (65%) et à l'intérieur des couloirs (40%). Dans le même ordre d'idée, un rapport commandité par les autorités du métro new-yorkais situe l'attente sur les quais comme l'étape la plus anxiogène, suivi par le voyage dans la rame, l'entrée dans le métro et enfin le trajet domicile/station (Audit and Survey Worldwilde, 1996).

Des modalités de déplacement favorables à l'insécurité personnelle

Au regard de certains auteurs, les transports collectifs présentent des caractéristiques sociales et environnementales spécifiques, propices à la peur du crime. Brantingham *et al.*, (1991) identifient quatre facteurs opportuns à l'expression de l'insécurité personnelle.

Le premier est la diversité sociale des usagers. Les transports collectifs n'accueillent pas seulement un nombre important de voyageurs, mais aussi des individus issus d'horizons sociaux très différents. L'étude de la peur du crime montre que les personnes anxiogènes appartiennent souvent aux classes sociales les plus populaires (Sampson, Raudenbush, 2004). Or, les espaces de transport sont propices aux rencontres avec ces catégories d'individus. Dans une étude réalisée en 2004, Crime Concern montre que les usagers redoutent particulièrement les personnes droguées et alcoolisées, les bandes de jeunes, les mendiants agressifs et les déviants mentaux présents dans les transports collectifs (Crime Concern, 2004). Stradling *et al.*, (2007) corroborent ces résultats. Pour ces auteurs, 45% des utilisateurs de bus évitent de voyager la nuit par crainte des personnes alcoolisés, et 38% se disent gênés par le comportement de certains usagers. Dans le même ordre d'idée, Moore (2011) affirme

que la préoccupation à l'égard des comportements déviants est beaucoup plus importante dans les espaces de transport que n'importe où ailleurs. 32% des anglais rapportent être préoccupés par le comportement des jeunes dans les bus et 20% dans les trains. 22% disent avoir été victimes de ces comportements et 76% prétendent les avoir observés durant les 12 derniers mois (Moore, 2011). Enfin, pour Gardner et Abraham (2007), la présence des usagers indésirables est l'une des raisons principales pour lesquels les automobilistes préfèrent l'utilisation de la voiture à celle des transports collectifs.

Le second facteur propice à l'insécurité personnelle dans les transports en commun est la contrainte horaire. S'ils varient selon les moyens de transport et les zones géographiques, les temps d'attente caractérisent ce type de déplacement. Or, comme présenté plus haut, plusieurs études identifient l'attente aux arrêts de bus et aux stations de train comme l'un des moments les plus anxiogènes du trajet (Alm, Lindberg, 2000; Cozens *et al.*, 2003; Crime Concern, 2004; Currie, Mahmoud, 2013; Guiver, 2007; Loukaitou-Sideris, 1999, 2005; Loukaitou-Sideris, Fink, 2009; Reed *et al.*, 2000; Smith, 2008; Stradling *et al.*, 2007). Dans un article centré sur l'efficacité des dispositifs de sécurité dans les transports en commun, Yavuz et Welch (2010) montrent que la fréquence du trafic influence fortement l'insécurité des usagers. Selon ces auteurs, la faible proportion de véhicules par heure est la principale source d'inquiétude des hommes et la troisième pour les femmes derrière les problèmes de sécurité et l'absence des forces de l'ordre. Dans le même ordre d'idée, plusieurs chercheurs suggèrent que l'augmentation du temps d'attente favorise l'insécurité personnelle des usagers, surtout dans les environnements qui leur sont le moins familiers (Crime Concern, 2004; Mahmoud, Currie, 2010; Nsour, 1999; Reed *et al.*, 2000). C'est pourquoi l'augmentation du trafic figure parmi les plus vives recommandations des chercheurs afin de pallier la peur du crime des voyageurs durant l'attente aux stations (Crime Concern, 2002; Lynch, Atkins, 1988).

Le troisième facteur propice à l'insécurité personnelle dans les transports collectifs est l'emplacement des arrêts. L'accès aux véhicules de transport nécessite d'atteindre les gares et les stations, dont la localisation est imposée aux usagers. Pour certains auteurs, les trajets réalisés sur l'espace public en vue d'atteindre ces infrastructures sont aussi anxiogènes que l'attente aux stations (Cozens *et al.*, 2003; Currie, Mahmoud, 2013; Loukaitou-Sideris, 1999; Loukaitou-Sideris, Fink, 2009). En revanche, pour d'autres, cette étape suscite un taux de peur moins important (PREDIT, 2002; Smith, 2008). Selon le rapport du PREDIT (2002) deux facteurs expliquent le faible niveau de peur éprouvé lors des trajets domicile/stations.

Les usagers seraient d'abord familiarisés avec cette étape du trajet. Ensuite, et contrairement aux espaces de transport, la rue offrirait des solutions de fuite importantes permettant d'éviter avec plus de facilité les situations menaçantes. Mais cette explication ne justifie en rien les différents taux de peur enregistrés autour de cette étape. Une théorie plus intéressante se focalise sur l'offre de transport des différentes agglomérations (Zauberman *et al.*, 2013a). Les pôles urbains les plus importants bénéficient souvent d'un service de transport bien développé, permettant aux usagers d'accéder rapidement aux véhicules et cela quel que soit le point de départ et/ou d'arrivée. Au contraire, les agglomérations plus petites et excentrées sont munies d'un nombre restreint d'arrêts, parfois isolés et difficilement accessibles. C'est pourquoi dans ce dernier cas l'accès aux véhicules figure parmi l'une des étapes les plus anxiogènes du trajet.

Le quatrième facteur favorable à la peur du crime dans les transports en commun est la rupture de charge. Pour atteindre une destination, les usagers composent avec les parcours qui leur sont proposés et qui nécessitent souvent des changements de lignes et de moyens de transport. Ils doivent alors emprunter des couloirs souterrains, traverser des gares et cumuler les temps d'attente. Autant de situations susceptibles de renforcer l'insécurité personnelle. Mais contrairement aux variables précédentes, peu de travaux ont tenté de dégager l'influence de la rupture de charge sur la peur du crime des usagers. Dans une étude réalisée en 2011, Vilalta montre que les voyageurs dont la durée du trajet est inférieure à 30 minutes se sentent plus en sécurité que ceux dont les déplacements dépassent cette limite de temps (Vilalta, 2011). Mais si l'on peut imaginer que les longs trajets nécessitent plus de changements que les trajets courts, rien ne permet d'affirmer que la rupture de charge et les contraintes qu'elles engendrent sont à l'origine de l'augmentation du taux de peur observée par cet auteur. D'autres travaux soulignent néanmoins la gêne des usagers à l'égard de cette contrainte. Dans un article visant à étudier le choix des moyens de transport, Guiver (2007) montre que malgré l'investissement financier que représente l'utilisation d'un véhicule personnel, de nombreux individus préfèrent ce moyen de locomotion pour sa flexibilité.

On peut ajouter à la liste de Brantingham *et al.*, (1991) un cinquième facteur spécifique à la plupart des espaces de transport. Tous les véhicules et une partie des aménagements (notamment souterrains) ont la particularité d'être confinés et clos (Herbrand, 2004). Nous avons déjà présenté dans la section précédente une série de travaux visant à étudier l'influence du cloisonnement sur la peur du crime, mais aucune de ces études ne portait spécifiquement

sur les espaces de transport. Or, les rares travaux engagés dans cette voie démontrent deux réactions au confinement. La première est le sentiment de gêne et d'anxiété à l'égard de la promiscuité. Dans une thèse publiée en 2009, Thomas montre que le stress des usagers augmente dans les bus et les trains en situations d'affluence. Inspiré par la théorie de Hall (1971), l'auteur explique la montée de cette émotion par la rupture des distances interpersonnelles socialement acceptées par les individus dans cette situation (Thomas, 2009). La seconde réaction au confinement est le risque perçu de victimation. Ainsi, Currie et Mahmoud (2013) montrent que les sentiments d'anxiété et de malaise, entraînés par la proximité avec les autres voyageurs, influencent fortement l'insécurité personnelle dans les transports collectifs. Au contraire, les usagers qui se sentent à l'aise en présence de personnes inconnues éprouvent un sentiment de sécurité plus important (Currie, Mahmoud, 2013). Gardner et Abraham (2007) corroborent ces résultats. Pour ces deux auteurs, plusieurs automobilistes refusent d'utiliser les transports collectifs par manque d'espace personnel. Les arguments évoqués par les enquêtés sont de deux ordres. Tout d'abord, la voiture procure une sensation d'intimité plus importante que les transports en commun par la sélection des autres voyageurs. Ensuite, ce moyen de locomotion assure un sentiment de protection en isolant les automobilistes des environnements physiques et sociaux indésirables (Gardner, Abraham, 2007).

Au regard de ces différents facteurs, plusieurs auteurs considèrent les transports collectifs comme des espaces favorables à l'expression de l'insécurité personnelle (Cozens *et al.*, 2003; Crime Concern, 2004; Currie, Mahmoud, 2013; Herbrand, 2004; Loukaitou-Sideris, 2005; Moore, 2011). Les usagers les plus inquiets seraient donc les plus confrontés à la mixité sociale, les plus éloignés des stations, et ceux dont les temps d'attente sont cumulés par de nombreux changements de lignes et de moyens de transport. Cette hypothèse corrobore les résultats de Zauberman *et al.*, (2013a) selon lesquels les Séquanodionysiens et les habitants du Nord-Est parisien, soumis à une importante mixité sociale et les résidents de grandes banlieues, mal desservis par les transports collectifs, sont les usagers les plus apeurés de la région parisienne. Elles corroborent aussi les résultats de l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité* réalisée par l'IAUîdF qui montre que les moyens de transport souterrains – et donc les plus confinés et clos – figurent parmi les plus anxiogènes (Heurtel, 2013). Mais si le taux de peur est modulé selon ces différents facteurs, il importe d'expliquer les variations individuelles observées dans une même configuration. 62,9% des usagers du RER et 68,1% des utilisateurs du métro affirment n'éprouver aucune crainte particulière à l'intérieur de ces

véhicules de locomotion (Heurtel, 2013). De même, si la proportion de Séquanodionysiens, d'Essonniens et de Valdoisiens sujets à avoir peur dans les transports collectifs est élevée, la majorité des usagers en provenance de ces départements affirment ne percevoir aucun risque de victimation lors de leurs déplacements. Respectivement, 59% des résidents de la Seine Saint-Denis, 62% de l'Essonne et 64% du Val d'Oise se sentent en sécurité dans les espaces de transport (Heurtel, 2013). Ces disparités incitent à appréhender les mécanismes et les logiques internes qui régissent l'interprétation d'un contexte comme étant ou non menaçant.

Chapitre III – Cadre théorique de l'étude et hypothèses de départ

Au-delà de l'intérêt d'érudition, cet état des savoirs vise à concevoir notre propre protocole de recherche. Tout au long de cette revue de la littérature, nous insistons sur un point crucial et récurrent dans l'étude de ce phénomène : les variations individuelles. Trahies par de nombreux résultats contrastés, ces variations modèrent l'influence des différentes variables. Et c'est pourquoi il est nécessaire de les placer au centre de notre modèle théorique. Appréhender l'insécurité personnelle, c'est avant tout appréhender les mécanismes de ses différentes manifestations. Nous reviendrons donc sur les manières dont les auteurs appréhendent les variations individuelles pour ensuite présenter le cadre théorique à travers lequel nous souhaitons analyser l'insécurité personnelle en vue de rendre compte de sa complexité.

1 – Des travaux focalisés sur les variabilités individuelles...

De toutes les théories passées en revue, les plus pertinentes pour expliquer la peur du crime sont donc celles qui permettent d'appréhender les variations individuelles. Ces analyses ont toutes en commun de se focaliser non uniquement sur les caractéristiques personnelles (expériences de victimation, sexe, âge, facteurs socio-économiques), les facteurs environnementaux (désordres physiques et sociaux, contextes de circulation, configurations architecturales), ni même sur les contraintes inhérentes aux transports en commun (contraintes horaires, emplacements des points de chute, rigidité des tracés, confinement) mais sur l'interprétation individuelle des stimuli extérieurs. Pour Ferraro (1995), ce n'est pas la situation objective des individus qui entraîne la peur du crime, mais la définition de cette situation. Il en va de même pour Jackson (2004), Innes (2004), Sampson et Raudenbush (2004), selon qui les désordres menaçants sont ceux interprétés comme tels par les acteurs. Tulloch (2000) réalise le même constat concernant les catégories de personnes anxiogènes. Enfin, Merry (1981), Kitchin (1994, 1996), Taylor (1996), Koskela et Pain (2000) montrent que les environnements menaçants évoluent d'un individu à l'autre selon *la carte mentale* dressée par chacun d'eux. Mais si ces travaux ont le mérite de prendre en considération les variations individuelles, peu d'entre eux élaborent un modèle global permettant d'expliquer l'origine de ces variations. Par exemple, Ferraro se contente d'affirmer que *la définition de la*

*situation est un ensemble d'idées qui donnent une signification à des attitudes spécifiques*²⁴ ou encore qu' *il y a des définitions rivales de la situation selon les circonstances, et que les individus passent par un processus d'évaluation de ces définitions et agissent sur la base de ces évaluations*²⁵. Mais l'auteur ne dit rien sur la construction de ce processus évaluatif. En revanche, il serait faux d'affirmer que ces chercheurs n'identifient aucun facteur.

Les expériences vécues sont les premières de toutes. Dans un ouvrage central, Farrall *et al.*, (2009) montrent que les expériences menaçantes participent à la construction des peurs. Selon ces auteurs, 40% des personnes inquiètes à l'idée d'être volées rapportent au moins une expérience menaçante durant l'année passée. Dans le même ordre d'idée, Pain (1993, 1997) insiste sur le rôle des atteintes à caractère sexuelles subies par les femmes dans la construction de leurs peurs. Ce sont les lorgnements, les attouchements, les remarques qui engendrent le risque perçu de l'agression sexuelle. Les expériences passées sont aussi soulevées par Koskela et Pain pour justifier la menace représentée par un environnement bâti. Aux dires de ces deux auteures, *la peur du crime est un processus cumulatif développée sur le long terme, façonnée par un ensemble d'expériences sociales et individuelles*²⁶. La dangerosité d'un espace est alors déterminée par la représentation qu'en possède une personne, sur la base des expériences vécues ou rapportées (Koskela, Pain, 2000; Merry, 1981).

Les représentations sociales figurent ensuite au centre des analyses de Jackson (2004), Tulloch (2000) et Sampson et Raudenbush (2004) pour justifier l'origine des variations individuelles. En 2004, Jackson élabore un modèle théorique dans lequel il distingue *la peur liée à l'expérience* de *la peur expressive*. La première est une réponse à un stimuli clairement identifiable comme se retrouver seul dans une rue sombre de nuit, entendre un bruit étrange derrière soi ou encore se trouver à proximité d'une bande de jeunes (expériences menaçantes). En parallèle, *la peur expressive* correspond aux représentations culturelles et sociales de la menace. Il s'agit d'un ensemble de perceptions et d'opinions qu'un individu possède de son quartier d'habitation (concernant la qualité du lien social, l'état physique du quartier, la présence d'un contrôle social informel), de sa vulnérabilité propre (les ressources à sa disposition pour faire face aux agresseurs potentiels) et de la société dans laquelle il vit (les

²⁴ Ferraro, 1995, p.9

²⁵ Ibid., p.10

²⁶ Koskela, Pain, 2000, p.278

représentations concernant la loi et l'ordre, la préoccupation au sujet du changement social sur le long terme, l'efficacité des forces de l'ordre, le déclin moral etc.). Les résultats des enquêtes menées par Jackson (2004) démontrent l'existence d'un lien étroit entre les expériences de peurs vécues (peur liée à l'expérience) et les représentations sociales et culturelles de la menace (peur expressive) de chaque individu. Dans le même ordre d'idée, Sampson et Raudenbush (2004) montrent que la perception des désordres est fortement corrélée à la composition ethnique et sociale d'un quartier. Pour ces auteurs, les territoires les plus menaçants ne sont pas ceux qui concentrent le plus de désordres (Wilson, Kelling, 1982) mais ceux dont les désordres sont commis par les catégories de personnes les plus menaçantes. Corrélativement, Tulloch (2000) élabore une théorie basée sur le rôle des représentations sociales et le sentiment d'appartenance. Dès lors, les individus les plus menaçants sont ceux identifiés comme tels par les observateurs.

Enfin, certains auteurs émettent l'hypothèse que la perception des désordres est influencée par l'insécurité personnelle (Brunton-Smith, 2011; Jackson *et al.*, 2010; Koskela, Pain, 2000). Jackson *et al.*, (2010) montrent que les personnes inquiètes à l'idée d'être victimes de vols et d'agressions ont plus de chance que les *sécurés* de juger un stimulus ambigu comme menaçant. Dans le même ordre d'idée, Koskela et Pain (2000) affirment que la peur du crime influence la dangerosité perçue d'un environnement spécifique à l'aide *d'idées fortes* intériorisées par les femmes concernant le risque de victimation. Le principal apport de cette approche est de montrer que les désordres considérés menaçants sont ceux susceptibles d'entraîner les atteintes redoutées. Jackson *et al.*, (2010) et Koskela et Pain (2000) supposent alors l'existence d'une relation d'influence réciproque entre la peur du crime et la perception des désordres.

2 – ... au dispositionnalisme

Les variations individuelles de l'insécurité personnelle sont de trois ordres. Le premier concerne le niveau de risque perçu à l'égard d'un même *stimulus* (comment expliquer qu'une personne juge un *stimulus* anxiogène alors qu'une autre l'estime bénin et inoffensif?). Le second concerne la nature du risque perçu (comment expliquer que deux individus perçoivent chacun un risque de victimation différent face à un même *stimulus*?). Le troisième concerne l'évolution du risque perçu d'un individu à travers le temps (comment expliquer qu'une personne interprète différemment le même *stimulus* dans un intervalle de temps donné?).

Si les études passées en revue dans la section précédente apportent des éléments de réponse pertinents pour appréhender les variations individuelles, aucune d'elles ne dresse un modèle théorique permettant de les expliquer toutes. Jackson (2004) et Farrall *et al.*, (2009) proposent une explication pour le premier type de variations mais délaissent les deux autres. En corrélant – sans doute trop fortement – la perception des désordres (la peur liée à l'expérience) et le jugement d'une cohésion et d'un contrôle social déclinants (seul axe véritablement exploré de la peur expressive), les auteurs tendent à uniformiser l'insécurité personnelle (la nature du risque perçu semble toujours plus ou moins la même d'un individu à l'autre). Cela leur permet d'apporter une explication intéressante aux variations de type 1 (les personnes qui perçoivent le plus de désordres sont aussi celles qui perçoivent un faible niveau de contrôle et de cohésion sociale) mais empêche de penser le type 2. Il en va de même pour les théories de Tulloch (2000) et Sampson et Raudenbush (2004). En montrant que la perception d'un désordre est déterminée par l'appartenance ethnique et sociale de son auteur, ces chercheurs apportent une explication aux variations de type 1 mais non aux autres. Le modèle de la *carte mentale* élaboré par Merry (1981), Kitchin (1996) et Taylor (1996) propose lui aussi une explication aux variations de type 1 (les individus rapportent différents contextes, temporalités et catégories de personnes menaçantes selon le « contenu » de leur *carte mentale*) mais s'intéressent peu à celles de type 2 et 3 (la nature du risque perçu n'est jamais prise en compte et les modalités de transformation des *cartes mentales* à travers le temps non plus). À contrario, les études menées par Brunton-Smith (2011) et Jackson *et al.*, (2010) pensent les variations de type 2 en montrant que les désordres menaçants sont ceux que l'on juge susceptibles d'entraîner les atteintes redoutées. C'est là aussi l'apport de la théorie de Pain (1993, 1997) qui montre que la peur du viol est alimentée par des atteintes à caractère sexuel.

Ces travaux présentent l'intérêt de mettre en lumière certaines variations individuelles mais sans jamais parvenir à une vue d'ensemble : aucun d'entre eux ne permet d'appréhender les trois types de variations. L'explication que nous défendrons pour justifier ce phénomène est le manque d'intérêt porté au *passé incorporé* de chaque individu. Autrement dit, tout ce qu'une personne importe avec elle dans la scène d'action présente et qui lui permet d'interpréter cette scène d'une certaine manière (Lahire, 2012). C'est pourquoi seule l'analyse dispositionnelle réalisée par Gabriel et Grève (2003) permet selon nous d'éclairer la totalité du phénomène. Dans cet article théorique, les auteurs distinguent *l'insécurité situationnelle* de *l'insécurité dispositionnelle*.

L'insécurité situationnelle est l'évaluation de la menace dans une situation ou dans un contexte précis. Cette réaction cognitive est déclenchée par un signal alarmant interprété comme potentiellement menaçant par l'individu qui le repère. Autrement dit, l'évaluation du risque situationnel est une réponse directe à un stimulus extérieur qui prend forme dans un espace précis à un moment donné. Gabriel et Grève définissent également l'insécurité situationnelle comme un état transitoire dont les effets directs s'estompent assez rapidement. À l'inverse, *l'insécurité dispositionnelle* est la tendance à expérimenter la *peur du crime* d'une certaine manière dans une situation donnée. En s'activant dans des contextes précis, les dispositions à l'insécurité personnelle déclenchent la perception du risque d'une ou plusieurs victimations. *Une telle disposition individuelle se caractérise par l'expérimentation d'un plus grand nombre de situations de peur, une probabilité plus importante de ressentir cette émotion dans une situation donnée, ainsi qu'un niveau d'intensité probablement plus important... L'insécurité dispositionnelle est l'un des paramètres qui régule, influence ou détermine l'insécurité situationnelle... mais elle est aussi le résultat d'un processus de développement à long terme, influencée par des attributs et des conditions personnelles (tels que l'anxiété, les tendances perceptives et les ressources dont dispose un individu) ainsi que par les expériences de peur vécues dans des situations précises*²⁷. Autrement dit, l'insécurité personnelle ne peut être appréhendée comme une simple accumulation de situations menaçantes isolées les unes des autres (*insécurité situationnelle*), mais comme le résultat d'une construction sociale identifiant des offenseurs, des contextes, des situations et des types d'atteinte envers lesquels on éprouve une vulnérabilité importante et qui déterminent l'expérimentation de la peur du crime (*insécurité dispositionnelle*). La théorie selon laquelle le passé des individus est sédimenté en eux sous la forme de dispositions propose alors un principe de production de l'insécurité personnelle (Lahire, 2002). L'étude de ces *propensions* permet notamment d'appréhender la nature des craintes propres à chaque porteur. On peut non seulement déterminer qui a peur ou non, mais surtout de quoi (quel type de victimation), de qui (catégories d'individus menaçants), à quel moment (contextes sociaux, temporels), à quel endroit (environnement urbain) et par-dessus tout pourquoi. Définies par Bernard Lahire comme l'ensemble des *approches qui tiennent compte du passé incorporé en vue de rendre raison des pratiques*²⁸, les analyses dispositionnelles se décomposent toujours en deux étapes.

²⁷ Gabriel et Greve, 2003, p.601-602

²⁸ Lahire, 2013, p.137

L'incorporation des dispositions

La première étape s'intéresse aux modalités d'incorporation des dispositions. Cette phase consiste à déterminer les processus à travers lesquels les manières d'être se forment. Au regard des travaux cités précédemment, nous émettons l'hypothèse que les dispositions à l'insécurité personnelle émergent à l'intersection des expériences perçues comme menaçantes (Farrall *et al.*, 2009; Innes, 2004; Jackson, 2004; Koskela, Pain, 2000), des représentations sociales du danger (Farrall *et al.*, 2009; Jackson, 2004; Koskela, Pain, 2000; Merry, 1981; Sampson, Raudenbush, 2004; Tulloch, 2000) et des caractéristiques individuelles (Innes, 2004; Tulloch, 2000; Zauberman *et al.*, 2013a) propres à chacun.

Les expériences menaçantes se décomposent en deux groupes. Ce sont d'abord les faits rapportés par des tiers ou diffusés par les médias. Si tous ne sont pas considérés menaçants, certains marquent plus ou moins profondément les auditeurs et sont susceptibles de façonner ou de confirmer des représentations du danger. Et dans le cas où ils sont réappropriés par les interlocuteurs, ces faits participent à la construction des dispositions à l'insécurité personnelle. Ce sont ensuite les expériences de peur subies ou observées. Elles correspondent à la *peur liée à l'expérience* de Jackson (2004) et à *l'insécurité situationnelle* de Gabriel et Grève (2003). Il s'agit de l'ensemble des situations menaçantes expérimentées par les individus. Elles sont générées par les victimations subies ou observées telles que les vols, les agressions, les insultes et les menaces, mais aussi par tous les stimuli – comportements, situations et contextes – ayant suscité la peur, ou au moins l'appréhension des enquêtés. Les expériences menaçantes prennent forme dans des lieux identifiables à des moments précis.

Les représentations sociales et culturelles du danger correspondent à la *peur expressive* élaborée par Jackson (2004). Il s'agit des perceptions et des opinions que les individus possèdent de la délinquance. Ces représentations déterminent des territoires et des moyens de transport criminogènes, des agresseurs présumés, des contextes et des situations à risque, mais aussi la vulnérabilité que les individus s'attribuent (Jackson, 2004; Lieber, 2008; Madriz, 1997; Paquin, 2006; Sampson, Raudenbush, 2004; Tulloch, 2000). Souvent façonnées par des expériences de peur subies, observées ou rapportées, les représentations du danger participent pleinement à la construction des dispositions à l'insécurité personnelle. Le fait de considérer les groupes de jeunes comme de potentiels offenseurs augmente par exemple les chances de percevoir un risque de victimation, d'éprouver un sentiment de peur et/ou d'adopter des

comportements de précaution face à une bande. Néanmoins, les individus sont souvent porteurs de plusieurs représentations, parfois opposées et contradictoires, qui n'influencent pas toutes avec la même intensité les dispositions à l'insécurité personnelle. C'est pourquoi il importe d'identifier le degré de force de chacune de ces propriétés afin d'expliquer la nature de la propension observée.

Enfin, les *caractéristiques individuelles* correspondent à l'ensemble des attributs personnels susceptibles d'augmenter ou d'orienter le risque perçu de victimation. Il s'agit d'abord des *propriétés sociales* telles que le sexe, l'âge, l'appartenance religieuse, le milieu social ou le quartier de résidence. Tulloch (2000) montre par exemple que les catégories d'individus menaçants diffèrent selon les groupes sociaux. Alors que les jeunes hommes redoutent particulièrement les altercations avec d'autres groupes d'adolescents, les jeunes femmes sont également préoccupées par les hommes isolés et plus avancés en âge. Dans le même ordre d'idée, Zauberman *et al.*, (2013a) montrent l'influence de l'implantation territoriale sur la perception du risque de victimation. L'insécurité personnelle touche davantage les habitants des quartiers de relégation. Elle touche aussi les résidents des communes les plus excentrées mais spécifiquement dans les transports en commun (Zauberman *et al.*, 2013a). On identifie ensuite les *marqueurs identitaires* liés à ces propriétés. Le voile ne laisse par exemple aucun doute sur l'obédience musulmane de sa porteuse, qui se trouve alors plus exposée aux atteintes islamophobes. Il s'agit enfin des *possessions matérielles* transportées avec soi lors de ses déplacements comme les téléphones portables tactiles, les ordinateurs et les tablettes informatiques fortement convoités par les délinquants et susceptibles d'augmenter la peur du vol.

Les cadres déclencheurs des dispositions

La seconde étape étudie l'influence des dispositions à l'insécurité personnelle sur les situations de peur présentes. Il s'agit de montrer *comment ces produits du passé incorporés par les socialisés déterminent en partie leurs actions et réactions dans divers contextes d'action présents* (Lahire, 2013, p.120). À l'instar des travaux de Brunton-Smith (2011), Jackson *et al.*, (2010) et Koskela et Pain (2000), nous émettons l'hypothèse que la perception des désordres est façonnée par la disposition à l'insécurité personnelle de chaque individu. Les différences d'interprétation d'un même stimulus évolueraient alors d'un individu à l'autre selon les expériences menaçantes, les représentations du danger et les caractéristiques

individuelles de chacun. Malgré une impasse totale sur le concept de disposition, les travaux d'Innes (2004) sont particulièrement intéressants pour penser cette seconde étape. Selon cet auteur, les signaux menaçants intègrent toujours trois composantes, à savoir une expression, un contenu et un effet. L'*expression* correspond à la nature du signal, il s'agit de la dénotation de l'incident. Le *contenu* correspond à la menace attribuée à l'expression et l'*effet* est le changement émotif, cognitif et comportemental induit par la conjonction de l'expression et de son contenu (Innes, 2004). Sur la base d'une étude qualitative, l'auteur montre que les groupes de jeunes (expression) représentent une menace pour plusieurs de ses enquêtés. Mais selon l'âge des répondants, Innes observe différentes perceptions du risque à l'égard de ces bandes (contenu). Alors que les jeunes enquêtés identifient ces individus comme des agresseurs potentiels, l'inquiétude des adultes se cristallise sur les dégâts que les groupes de jeunes sont susceptibles de réaliser sur leurs propriétés. L'auteur explique cette différence d'interprétation par les expériences vécues. Alors que les plus jeunes rapportent des expériences de menace et de violence physique, les enquêtés plus âgés évoquent principalement des dégradations matérielles. Innes insiste enfin sur les modifications émotives, cognitives et comportementales générées par les signaux menaçants (effet). Selon l'auteur, la nature des effets résulte du type de risque perçu. En présence d'un groupe de jeunes, les enquêtés les moins âgés sont enclins à avoir peur et de pratiquer des comportements d'évitement, et les adultes d'investir dans des équipements permettant de réduire les risques de dégradations matérielles des biens les plus exposés. Ces résultats amènent l'auteur à considérer les caractères rétrospectif et prospectif des signaux menaçants. Rétrospectif d'abord, car la menace attribuée aux désordres est souvent associée cognitivement à des « problèmes passés ». Prospectif ensuite, car les signaux présents laissent supposer une menace future. Malheureusement, cet aspect dispositionnel représente la principale limite du travail d'Innes. Davantage intéressé par la dimension interactionniste de son analyse, l'auteur pénètre très peu le champ des dispositions. C'est pourquoi en guise de conclusion, Innes explique que l'interprétation des signaux menaçants varie selon l'âge, le sexe, la classe sociale, l'ethnicité, les expériences de victimation, le style de vie des individus ou encore l'influence des faits médiatiques, sans prolonger plus longtemps cet axe de réflexion.

Si l'on pressent bien que le *passé incorporé des acteurs* est l'une des clefs essentielles dans l'explication des variations individuelles en matière de perception du risque, aucune analyse dispositionnelle ne voit le jour dans l'étude de la peur du crime. L'article de Gabriel et Grève (2003) en est l'unique exception. Rédigée il y a plus de 10 ans, cette étude théorique ne

semble avoir généré aucun engouement pour ce paradigme de recherche, contrairement à l'interactionnisme symbolique (Ferraro, 1995; Innes, 2004; Warr, 1990), au post-positivisme (Farrall *et al.*, 1997; Gilchrist *et al.*, 1998; Tulloch, 2000, 2003) et au constructionnisme (Koskela, Pain, 2000; Pain, 1995, 1997) fortement représentés dans l'étude de ce thème. C'est pourquoi il importe d'orienter les recherches dans cette direction en vue d'étudier empiriquement 1) les modalités d'incorporation des dispositions à l'insécurité personnelle et 2) l'influence des expériences socialisatrices passées sur l'interprétation des scènes d'actions présentes (Lahire, 1998, 2002, 2012, 2013).

Pour mener à bien ce travail de recherche, nous nous appuyons essentiellement sur les travaux de Bernard Lahire. La théorie de cet auteur s'inscrit dans la continuité de celle de Pierre Bourdieu, mais rejette l'idée d'un habitus unifié, cohérent et homogène. Dans la sociologie bourdieusienne, tout se passe comme si les périodes de socialisation les plus déterminantes dans la vie des individus (socialisation primaire) s'effectuaient dans des conditions sociales relativement homogènes (famille, classe sociale d'origine). C'est donc tardivement, lors de la socialisation secondaire, que les acteurs individuels sont confrontés à la pluralité extérieure. Néanmoins, l'influence de ces nouveaux cadres socialisateurs est limitée par un principe de conservation de l'habitus qui pousse les individus à résister et entrer en crise mais pas à se transformer. À cette théorie, Lahire reproche l'existence paradoxale d'individus homogènes évoluant dans des sociétés fortement différenciées. Pour cet auteur, l'expérience sociale des individus est plurielle dans la mesure où les acteurs individuels sont confrontés tout au long de leur vie à la « différenciation des fonctions » et à la diversité des « microcosmes relativement autonomes » qui caractérisent les sociétés modernes. De là émerge le principal apport de la pensée de Lahire : *la socialisation multiple des individus dans une société différenciée est ce qui rend raison [...] de la variation interindividuelle de leurs comportements sociaux* (Lahire, 2012, p.139). Autrement dit, cette théorie présente l'avantage de penser les différences de perception, d'attitude et de comportement d'individus appartenant au même groupe social « pour n'avoir pas été soumis strictement aux mêmes cadres socialisateurs » (Lahire, 2012, p.139). Centré sur les variations individuelles, le modèle proposé par Lahire nous semble donc plus adapté à l'étude de l'insécurité personnelle que celui de Bourdieu. C'est pourquoi nous élaborerons notre théorie à l'aide des travaux de ce chercheur.

DEUXIÈME PARTIE :
Présentation de l'enquête

L'objet de cette deuxième partie est de justifier la conception de l'enquête. Celle-ci recouvre différentes opérations que nous traiterons en deux étapes. Nous présenterons tout d'abord le choix de notre objet d'étude, de notre terrain et de notre population à l'aide d'une analyse des données de l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France* réalisée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (Chapitre IV). Nous justifierons ensuite le choix des méthodes d'investigation qualitatives et des démarches de recrutement de nos enquêtés. Nous poursuivrons la présentation de notre protocole de recherche par la comparaison des profils de nos 29 répondants avec la population étudiante de l'Université Paris 13. Enfin nous reviendrons sur les conditions de réalisation de nos entretiens (Chapitre V).

Chapitre IV – Analyse des données de l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France*

L'objectif de ce travail de recherche consiste à appréhender les mécanismes et non les chiffres de l'insécurité personnelle. Mais il importe au préalable de situer notre objet d'étude, le choix du terrain et de la population d'enquête à l'aide des données quantitatives dont nous disposons sur cette question.

En France, on trouve différents travaux visant à mesurer la peur du crime. Mais pour plusieurs raisons, seule l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité* réalisée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme en Île-de-France retient notre attention. Premièrement, cette étude comprend une question sur la peur d'être volé ou agressé dans chaque moyen de transport francilien. Si bien que l'insécurité personnelle est prélevée distinctement pour le RER, le métro, le train, le bus et le tramway. Deuxièmement, cette enquête présente l'énorme avantage d'être reconduite tous les deux ans depuis 2001 sans filtrage ni remaniement des questions posées. Ce qui n'est pas le cas des EPCV (1996-2006) et des CVS (2007-2012) réalisées par l'INSEE, dont l'instabilité des indicateurs rend difficile la comparaison des données produites d'une enquête à l'autre (Robert, Zauberman, 2011). Troisièmement, l'étude de l'IAUîdF est focalisée sur la région Île-de-France au même titre que notre travail de recherche. Ce qui permet d'obtenir un regard quantitatif sur le choix de notre population et terrain d'enquête. Enfin, l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité* repose sur un échantillon de belle taille puisqu'elle interroge 10 500 franciliens. C'est donc à l'aide des sept enquêtes réalisées par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme entre 2001 et 2013 que nous justifierons le choix des transports en commun et de la population étudiante de la proche banlieue nord parisienne pour étudier les mécanismes de la peur du crime.

1 – Le sentiment d'insécurité et son évolution dans la région Île-de-France

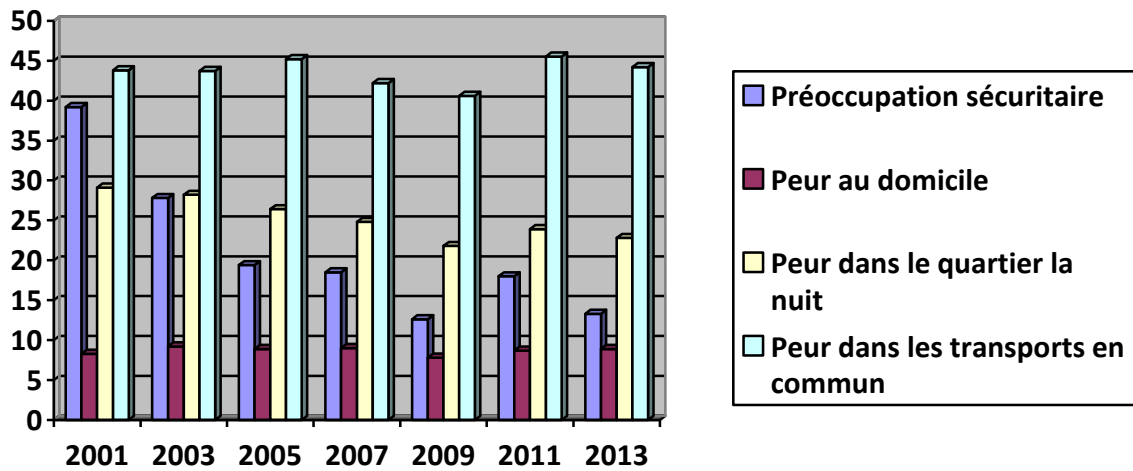
L'enquête *victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France* comporte huit questions relatives à la peur du crime. L'une d'entre elles vise à mesurer la préoccupation sécuritaire des enquêtés. Elle consiste à identifier le problème social dont devrait s'occuper en priorité le gouvernement entre le chômage, la délinquance, la pauvreté, la pollution et le sida. Les six questions restantes se focalisent sur l'insécurité personnelle. La première vise à évaluer le niveau de peur au domicile, la seconde dans le quartier de résidence la nuit et les cinq autres

dans les différents types de transports collectifs.

Depuis 2001, la préoccupation sécuritaire a considérablement diminué (voir figure 1). Alors que 39,2% des répondants placent les problèmes de délinquance en tête de liste des priorités gouvernementales lors de la première enquête, ils sont moins de 13% en 2009. On assiste deux ans plus tard à une légère recrudescence du phénomène (18%) puis à une retombée en 2013 (13,7%). Insistons néanmoins sur le niveau exceptionnel des crispations sécuritaires au début du 21^{ème} siècle, de sorte que l'évolution enregistrée par l'enquête est plutôt un retour à un ordre de grandeur accoutumé qu'une diminution significative de ce phénomène social depuis la fin des années 1990.

En comparaison, l'insécurité personnelle reste relativement stable mais sur des taux bien plus élevés (voir figure 1). Depuis le début du siècle, la peur au domicile est toujours la plus basse et la plus stable de toutes. Elle est de 8,3% en 2001, atteint son acmé en 2003 à 9,2% et conserve des taux similaires jusqu'en 2013 où elle concerne 8,9% des enquêtés. La peur dans le quartier de résidence le soir connaît quant à elle une baisse de 7,3 points entre 2001 (29,1%) et 2009 (21,8%). L'enquête de 2011 témoigne d'une augmentation de 2,1 points (23,9%) par rapport à la précédente pour perdre à nouveau 1,1 point en 2013 (22,8%). Malgré cette tendance à la baisse, le taux de peur dans le quartier de résidence est environ deux fois et demi supérieur à celui éprouvé au domicile. Mais c'est dans les transports en commun que la crainte d'être agressé ou volé est à son acmé. En 2001, ce sont 43,8% des enquêtés qui rapportent se sentir au moins parfois en insécurité dans les espaces de transport franciliens. Un premier pic à 45,2% apparaît lors de l'enquête de 2005 pour redescendre à 40,6% en 2009. On assiste en 2011 à une nouvelle progression puisque le taux de peur dans les transports collectifs atteint son plus haut niveau avec 45,5% d'enquêtés concernés. La dernière enquête témoigne d'un retour à la moyenne avec un taux de peur enregistré à 43,7%. Une proportion qui reste néanmoins près de deux fois supérieure à celle de la peur dans le quartier de résidence le soir.

Figure 1: Évolution de la préoccupation sécuritaire et des peurs entre 2001 et 2013



Source : IAUîdF

Champ : Île-de-France

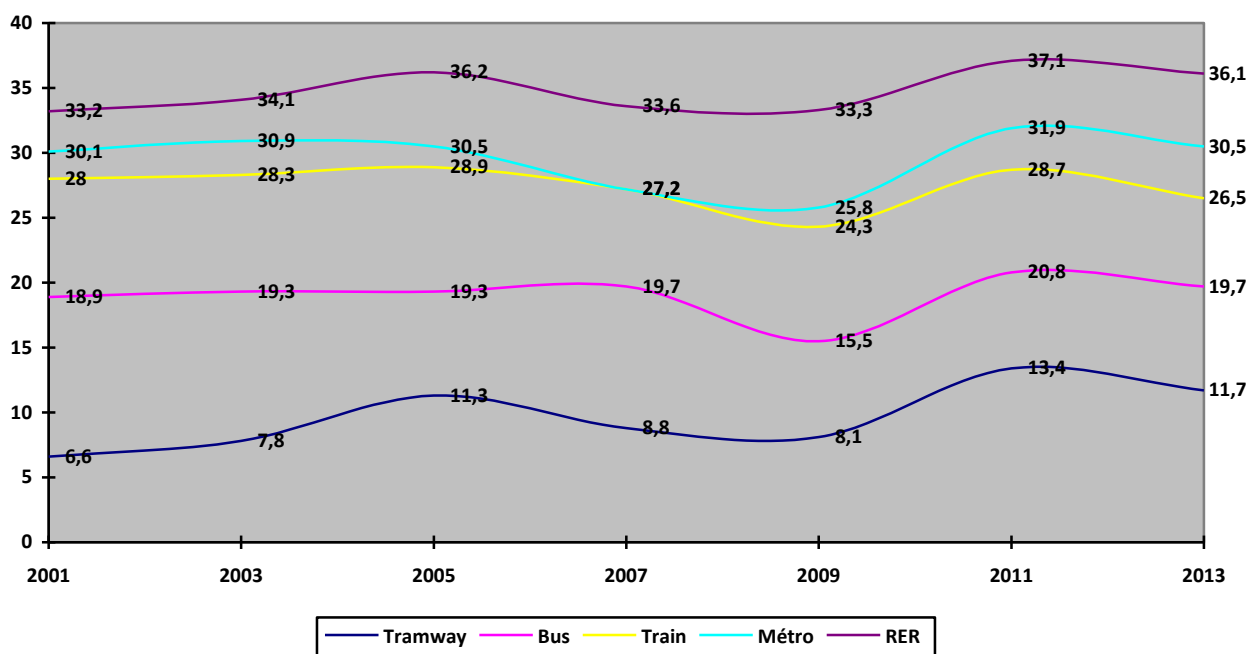
Les transports en commun franciliens sont donc des lieux d'expression privilégiés de l'insécurité personnelle. Or, paradoxalement, on trouve très peu d'études françaises focalisées sur ce thème. Seules quelques publications scientifiques (Barjonet *et al.*, 2010; Bradet, Normandeau, 1987; Guilloux, 2013a; Macé, 1997), une thèse en psychologie sociale soutenue récemment (Guilloux, 2013b) et trois rapports commandités respectivement par la RATP (1983), le Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT, 2002), et le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Racineux *et al.*, 2004), étudient la peur du crime dans les transports collectifs en France. C'est pourquoi nous avons choisi de centrer notre travail de recherche sur ces espaces.

2 – L'insécurité personnelle dans les transports en commun franciliens

L'un des principaux avantages de l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France* est de prélever distinctement le niveau de crainte pour chaque moyen de transport. L'étude révèle alors une véritable hiérarchie des peurs selon les modes de locomotion utilisés (voir figure 2). Depuis 2001, le classement observé reste le même d'une enquête à l'autre. À la première place du transport le plus anxiogène se trouve le RER (36,3% des enquêtés s'y sentent au moins parfois en insécurité en 2013), suivi par le métro (30,7%), le train (26,5%), le bus (19,7%) et enfin le tramway (11,7%).

En dépit de quelques fluctuations sensiblement différentes, les taux de peur pour chaque moyen de transport partagent plusieurs tendances générales. Il s'agit d'abord de la montée du niveau de crainte en 2011, année où les peurs atteignent leur paroxysme (hormis pour le train dont le plus haut niveau est attesté en 2005 avec 0,2 point supplémentaire). Cette hausse enrayera par ailleurs une baisse observée jusqu'en 2009 qui avait débuté en 2003 pour le métro, en 2005 pour le tramway, le RER et le train et en 2007 pour le bus. Mais l'augmentation de 2011 est enrayerée à son tour puisque les peurs baissent à nouveau légèrement lors de l'enquête de 2013.

Figure 2: Taux de peur selon les types de transport entre 2001 et 2013



Source : IAUîdF

Champ : Île-de-France

Malheureusement, l'enquête dispose de très peu d'indicateurs susceptibles d'expliquer (1) les fluctuations de peur à travers le temps et (2) les variations de peur selon les modes de transport. Concernant le premier phénomène, la courbe de peur entre 2001 et 2013 n'est que très faiblement liée à celle des vols et des agressions. Si dans les deux cas, on observe une augmentation de 2001 à 2005 suivie d'une baisse jusqu'en 2009, le taux de victimation continue de diminuer en 2011 alors même que le taux de peur y atteint son paroxysme. De plus, les écarts de proportion entre les deux courbes sont considérables. Alors que la proportion de victimes oscille entre 3,4% (2011) et 4,8% (2005), le taux de peur moyen sur les sept enquêtes avoisine les 44%. Malgré le fait que les victimes rapportent un niveau de

crainte plus important que les non-victimes, leur faible nombre est insuffisant pour justifier le taux de peur enregistré dans les transports en commun.

Les indicateurs de victimation sont aussi dans l'incapacité d'expliquer les variations du niveau de crainte selon les modes de transport. Notamment parce que le questionnaire de l'enquête ne réalise pas ce découpage pour les vols et les agressions. Si l'on demande aux enquêtés de situer les atteintes subies selon différents espaces (transports en commun/gares, commerces/lieux de loisir, rues/parcs/jardins publics, logement, écoles/universités, ailleurs), les items ne distinguent pas les différents moyens de transport. Il est donc impossible de savoir si les expériences de victimation sont surreprésentées dans un ou plusieurs types de transport en commun.

Le seul indicateur susceptible de renseigner sensiblement sur les variations de peur selon les moyens de locomotion est celui de la fréquentation. Il est par exemple intéressant d'observer que le tramway dans lequel les taux de crainte sont relativement peu importants est aussi le transport francilien le moins utilisé. Alors que 9,6% des enquêtés déclarent ne pas emprunter le bus, 7,4% le train, 12% le RER et 7,1% le métro, ils sont 33,2% à ne pas utiliser le tramway en 2013. On observe par ailleurs une hausse de l'insécurité personnelle dans ce moyen de transport à mesure que la proportion d'utilisateurs progresse d'une année à l'autre. En 2001, seulement 6,6% des enquêtés sont sujets à la peur d'être volé ou agressé dans le tram, là où 69% de l'échantillon déclare ne jamais l'utiliser. La variable de fréquentation est néanmoins dans l'incapacité d'expliquer davantage les fluctuations de peur à travers le temps et les variations de peur pour les autres moyens de locomotion. Si l'importante proportion de non-utilisateurs du tramway réduit inmanquablement le niveau de crainte rapporté dans ce transport (Bon *et al.*, 2011), les faibles différences de fréquentation enregistrées pour le bus, le train, le métro et le RER ne permettent pas d'expliquer les variations de peur pour chacun de ces moyens de locomotion. Pour preuve, le transport le moins fréquenté après le tramway est le RER alors même qu'il est le plus anxiogène. De même, l'évolution des niveaux de crainte dans le métro, le bus, le train et le RER n'est pas liée significativement à l'évolution de leur fréquentation respective. Alors que la proportion de non-utilisateurs diminue de moitié entre 2003 et 2005, les taux de peur restent stables sur la même période. Pour le bus par exemple, 14,3% des enquêtés déclarent ne pas l'utiliser en 2003 contre seulement 7,7% en 2005. Pourtant le niveau de crainte avoisine les 19% dans les deux enquêtes. On observe des résultats similaires pour le métro, le RER et le train.

Les données de l'enquête sont donc insuffisantes pour expliquer ces deux phénomènes que sont (1) l'évolution des peurs à travers le temps et (2) les variations de peur selon les modes de transport.

Précisons dès maintenant que notre étude qualitative n'a pas vocation à appréhender les fluctuations enregistrées d'une enquête à l'autre. Il est donc illusoire de chercher une réponse au premier phénomène dans ce travail de recherche. En revanche, nos entretiens dégagent plusieurs facteurs qui permettent de mieux comprendre la hiérarchie des peurs selon les moyens de locomotion. Mais avant de présenter nos résultats, il importe de justifier le choix de notre population d'enquête : le public étudiant.

3 – Les étudiants comme population d'enquête

En matière d'insécurité personnelle, nos enquêtés ne se distinguent guère en tant qu'étudiants mais en tant que jeunes. Ce sont les moins de 25 ans (et non spécifiquement la CSP des étudiants) qui constituent pour plusieurs raisons un public particulièrement intéressant en vue d'étudier la peur du crime dans les transports en commun.

Une forte dépendance aux transports en commun

Il s'agit d'abord d'une population particulièrement dépendante de ce mode de locomotion. En comparaison aux autres tranches d'âges, les 15-24 ans sont surreprésentés dans l'utilisation des transports collectifs. En 2013, l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité* montre que 66% d'entre eux empruntent le tramway, le bus, le train, le métro ou le RER pour se rendre sur leur lieu d'étude ou de travail. C'est 17% de plus que les 25-39 ans et 27% de plus que les 40-59 et 60-74 ans. Les jeunes sont aussi surreprésentés dans l'utilisation des transports en commun pour sortir le soir. Alors que 33% des 25-39 ans, 25% des 40-59 ans et 29,5% des 60-74 ans utilisent ce mode de locomotion pour les sorties nocturnes, près d'un jeune sur deux (48%) se déplace en soirée de cette façon. Cette dépendance des populations les plus jeunes aux transports collectifs est liée à l'absence de véhicule personnel. D'abord, parce que les mineurs sont dans l'impossibilité d'obtenir le permis de conduire. Ensuite, parce que le coût d'une voiture – et parfois même celui du permis – dépasse souvent le revenu des jeunes majeurs. Cette seconde raison se répercute encore davantage auprès du public étudiant, dont le temps passé en cours complique l'accès à l'autonomie financière. Selon les données de l'enquête, 71% des étudiants franciliens se rendent sur leurs lieux d'étude et de travail en

transports collectifs contre 43% des autres catégories socioprofessionnelles. De même, près de 53% des étudiants empruntent les transports en commun pour sortir le soir contre 30% des actifs, chômeurs et retraités.

Une population surexposée

Il s'ensuit que les moins de 25 ans sont particulièrement exposés aux risques de victimation. On soulignera trois facteurs permettant de justifier cette affirmation.

Premièrement, les jeunes sont surexposés à plusieurs types d'atteintes. En 2013, l'enquête de l'IAUîdF montre que 10,5% d'entre eux sont l'objet d'au moins une agression physique, d'un vol ou d'une tentative de vol avec violence contre 7,4% des 25-39 ans, 5% des 40-59 ans et 3% des 60-74 et 75 ans et plus. Un constat revu à la hausse par Zauberman *et al.*, (2013b) dans un récent article. Selon ces auteurs, les violences subies par les jeunes seraient encore plus étendues que ce que ne le laisse supposer l'étude de l'IAUîdF. En comparant les données des enquêtes de santé publique et de victimation françaises, ces chercheurs observent un écart significatif du taux d'agressions rapporté par les moins de 25 ans. Le nombre de victimes de violence dans les enquêtes *Événements de vie et santé* (EVS) est presque deux fois supérieur à celui indiqué dans les *enquêtes permanentes sur les conditions de vie des ménages* (EPCVM), *Cadre de vie et sécurité* (CVS) et *victimation et sentiment d'insécurité* (IAUîdF). L'explication avancée par les auteurs repose sur la nature des enquêtes et l'importance que leur accordent les populations jeunes. Après avoir écarté l'hypothèse d'un effet de questionnaire, Zauberman *et al.*, (2013b) en déduisent que les moins de 25 ans rapportent plus volontiers les violences physiques subies dans le cadre d'enquêtes de santé publique que dans celui d'enquêtes de victimation. Notamment parce que les secondes obligent les enquêtés à se reconnaître comme des victimes d'agression, alors que les violences physiques chez les jeunes prennent souvent la forme de bagarres qu'ils refusent de définir comme subies.

Mais la surexposition des populations jeunes ne se limite pas à ce type d'atteintes. Bien que relativement rares, les agressions sexuelles sont aussi surreprésentées auprès des moins de 25 ans. En 2013, 1,7% d'entre eux – en très grande majorité des femmes – sont victimes de menaces/injures, d'attouchements, d'exhibitions, de viols et tentatives de viols contre 1,2% des 25-39 ans et 0,4% des 40-59 ans. Mais une fois encore, on peut revisiter ces chiffres à la hausse : de nombreux auteurs insistent sur la difficulté des enquêtes de victimation à prélever les violences sexuelles de faible intensité (Condon *et al.*, 2005; Lieber, 2008; Pain, 1993,

1997, 2000). Il est donc raisonnable de penser que les injures/menaces et même les attouchements excèdent en réalité les taux rapportés par l'enquête. Par ailleurs, il est intéressant d'observer que les transports en commun et les gares concentrent à eux seuls 26% de ce type d'agressions.

Enfin, les jeunes sont fortement touchés par les vols sans violence. L'enquête de 2013 montre que 11,7% d'entre eux sont victimes de ce type d'atteinte contre 9,9% des 25-39 ans, 6,6% des 40-59 ans, 6,4% des 60-74 ans et 5,6% des 75 ans et plus. Les transports collectifs sont une fois encore des lieux particulièrement favorables à cette forme de victimation. Près d'un tiers (31%) des vols sans violence subis par les moins de 25 ans s'y produisent. Notons que les téléphones portables et les ordinateurs sont les biens les plus souvent dérobés à cette population avec plus d'un vol déclaré sur deux (56,4%).

Les taux de victimation des étudiants correspondent à ceux indiqués pour les moins de 25 ans. En revanche, ils contrastent assez nettement avec les autres catégories socioprofessionnelles. En 2013, 10,5% des étudiants rapportent avoir été victimes d'au moins une agression, d'un vol ou d'une tentative de vol avec violence contre 5,6% des actifs, chômeurs et retraités. Il en va de même pour les agressions sexuelles et les vols sans violence. 1,8% des étudiantes déclarent être victimes d'insultes, de menaces, d'attouchements, de viols ou tentatives de viol contre 0,6% des femmes en provenance d'autres CSP. Enfin, 12,6% des étudiants sont l'objet de vols ou tentatives de vol sans violence contre 7,7% de tous les autres actifs et inactifs.

Deuxièmement, les populations jeunes sont fortement exposées aux expériences de victimation indirectes. En 2013, 24,8% des moins de 25 ans rapportent avoir été *exceptionnellement* ou *plusieurs fois* témoins d'agressions ou de vols. Cette proportion équivaut à celle indiquée pour les 25-39 ans (25,3%) mais surpasse largement celle des autres tranches d'âges. Les témoignages de vols et d'agressions sont rapportés par 17,1% des 40-59 ans, 11,5% des 60-74 ans et 6,2% des 75 ans et plus. Une fois encore, la proportion d'étudiants témoins de victimation (24,6%) correspond à celle des populations les plus jeunes. En revanche, elle est supérieure à celle des autres catégories socioprofessionnelles (18,5%).

En dernier lieu, les moins de 25 ans sortent beaucoup plus régulièrement le soir que les personnes plus âgées. L'enquête de 2013 montre que 77% des jeunes sortent au moins plusieurs fois par mois contre 60,2% des 25-39 ans, 48% des 40-59 ans, 47,7% des 60-74 ans et 23,6% des 75 ans et plus. Là encore, la proportion d'étudiants à sortir le soir au moins plusieurs fois par mois (76,3%) corrobore celle des moins de 25 ans. Et sans surprise, la

fréquence de sortie des étudiants dépasse fortement celle des autres catégories socioprofessionnelles puisque seulement un non-étudiant sur deux (51,6%) rapporte sortir au moins plus d'une fois par mois.

Étant donné que l'enquête ne contient aucune question visant à déterminer les horaires de victimation, il est impossible d'établir un lien entre la fréquence des sorties nocturnes et la proportion d'atteintes subies. Autrement dit, rien n'indique que la surexposition des jeunes à la victimation soit liée d'une manière ou d'une autre à cette variable. Mais dans notre cas, l'intérêt pour la forte propension aux sorties nocturnes se trouve ailleurs. L'étude de la peur du crime identifie la nuit comme un facteur propice à l'insécurité personnelle. Et comme les jeunes empruntent majoritairement les transports collectifs pour sortir, il est pertinent de porter la focale sur cette population.

... avec une importante tendance à l'insécurité personnelle dans les transports collectifs

Le sentiment d'insécurité des jeunes – qui comprend les peurs dans tous les lieux confondus et la préoccupation sécuritaire – est toujours légèrement supérieur à la moyenne générale²⁹. Cette donnée est intéressante lorsque l'on cherche à identifier les causes de ce phénomène.

Tout d'abord, on observe que sur l'ensemble des enquêtes produites par l'IAUîdF, le taux de préoccupation sécuritaire des jeunes est en moyenne inférieur de 1,7 point à celui rapporté par la totalité des répondants. À l'exception de la campagne de 2011 où les crispations sécuritaires touchent 18,5% des moins de 25 ans contre 18% du nombre total d'enquêtés, on constate que les jeunes sont un peu moins nombreux que la moyenne à placer les problèmes de délinquance en tête des priorités gouvernementales. C'est donc dans le versant *peur pour soi* que réside l'explication du taux élevé du sentiment d'insécurité des jeunes.

Le niveau de peur *dans tous les lieux confondus* (domicile, quartier résidentiel, différents moyens de transport) confirme ce constat. Sur les sept enquêtes *victimation et sentiment d'insécurité* parues à ce jour, le taux de peur des jeunes est en moyenne supérieur de 4 points à celui rapporté par l'ensemble des enquêtés³⁰. Reste alors à déterminer si cet écart résulte

²⁹ Le sentiment d'insécurité touche 70,6% des moins de 25 ans contre 68,2% du nombre total d'enquêtés en 2001, 63,4% contre 62,5% en 2003, 62,5% contre 59% en 2005, 58% contre 56,5% en 2007, 57,5% contre 53,6% en 2009, 59,3% contre 57,8% en 2011 et 61,9% contre 55,8% en 2013.

³⁰ La peur dans tous les lieux confondus touche 59,5% des moins de 25 ans contre 53,8% du nombre total d'enquêtés en 2001, 55,8% contre 53,2% en 2003, 55,9% contre 52,7 en 2005, 52,9% contre 50,3% en 2007,

d'un niveau de crainte supérieur à la moyenne dans tous les lieux où si l'un d'eux concentre la peur des populations les plus jeunes.

Pour ce qui est de la peur au *domicile*, on constate que les jeunes rapportent un niveau de crainte presque identique à la moyenne régionale. Sur l'ensemble des enquêtes, le taux de peur des moins de 25 ans est supérieur de seulement 0,26 point à celui déclaré par la totalité des répondants³¹.

Cette observation s'applique aussi à la peur *dans le quartier le soir*. Mais cette fois, le niveau de crainte des jeunes se situe en deçà de la moyenne générale. Entre 2001 et 2013, le taux de peur des moins de 25 ans est en moyenne inférieur de 0,9 point au taux déclaré par la population globale de l'enquête³². Par déduction, seule la peur *dans les transports en commun* explique le taux élevé du sentiment d'insécurité des jeunes.

En moyenne, pour chaque enquête, le niveau de crainte des moins de 25 ans dans les espaces de transport dépasse de 5,3 points celui rapporté par la totalité des répondants³³. À ce titre, les 15-24 ans représentent la tranche d'âge pour qui l'utilisation des transports collectifs est la plus anxiogène. Les résultats de la dernière enquête illustrent parfaitement ce constat. En 2013, plus d'un jeune sur deux (52,1%) rapporte s'y sentir au moins parfois en insécurité contre 46,8% des 25-39 ans, 43% des 40-59 ans, 40% des 60-74 ans et 31% des 75 ans et plus. Une fois encore, cette proportion se répercute presque à l'identique chez les étudiants. Selon l'enquête de 2013, 52,8% d'entre eux rapportent avoir peur au moins de temps en temps d'être volés ou agressés dans les transports en commun contre 43,2% des actifs, chômeurs et

53,8% contre 48,9% en 2009, 54% contre 51,9% en 2011 et 52,1% contre 44,2% en 2013.

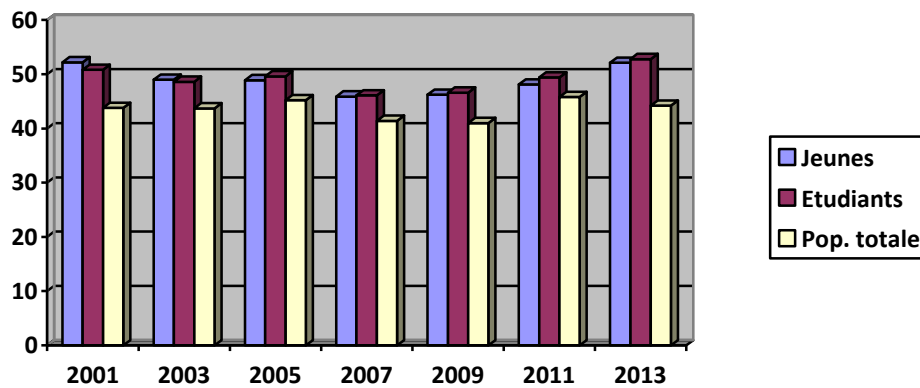
³¹ 8,3% des jeunes (15-24 ans) et du nombre total d'enquêtés rapportent avoir peur d'être agressés ou volés à leur domicile en 2001. Cette proportion augmente en 2003 pour atteindre 9,3% des jeunes et 9,2% de la population globale de l'enquête. Par la suite, ils sont respectivement 8% et 8,9% en 2005, 8,9% et 9% en 2007, 9,3% et 7,8% en 2009, 9% et 8,7% en 2011 et enfin 26,3% des jeunes et 22,8% de l'ensemble en 2013.

³² La peur dans le quartier le soir touche 26,4% des jeunes contre 29,1% du nombre total d'enquêtés en 2001, 25,9% contre 28,2% en 2003, 25,1% contre 26,4%, en 2005 et 24,1% contre 24,8% en 2007. A partir de 2009, la tendance s'inverse et le taux de peur des jeunes (24,1%) surpasse celui rapporté par l'ensemble des répondants (21,8%). Il en va de même en 2011, où 24,2% des jeunes rapportent se sentir en insécurité dans leur quartier le soir contre 23,9% de la population globale de l'enquête. Et en 2013 où les moins de 25 ans sont 26,3% contre 22,8% de la totalité des répondants.

³³ La peur dans les transports en commun touche 52,2% des moins de 25 ans contre 43,8% du nombre total de répondants en 2001, 49% contre 43,7% en 2003, 48,9% contre 45,2% en 2005, 45,9% contre 41,4% en 2007, 46,2% contre 41% en 2009, 48,1% contre 45,8% en 2011 et enfin 52,1% contre 44,2% en 2013.

retraités.

Figure 3: Évolution des taux de peur dans les transports en commun pour les jeunes, les étudiants et la population globale entre 2001 et 2013



Source : IAUÎdF

Champ : Île-de-France

La dissociation des moyens de transport permet de cibler encore davantage la spécificité de la peur des jeunes. Elle montre par exemple que le niveau de crainte de cette population diffère plus ou moins de celui de la moyenne régionale selon les types de transport (voir tableau 2). On observe par exemple que les taux de peur rapportés par les jeunes dans les bus et les tramways contrastent peu avec ceux de la population globale. En moyenne, pour chaque enquête, les moins de 25 ans rapportent un niveau de crainte supérieur à celui déclaré par la totalité des répondants de seulement 0,06 point dans le tram et 0,9 point dans le bus. En revanche, on constate un écart plus important pour les autres moyens de transport. Le taux de peur des moins de 25 ans dans le métro dépasse de 2,1 points en moyenne celui de la population globale. Ce chiffre s'élève à 4,8 points pour le train et atteint jusqu'à 6 points pour le RER. Malheureusement, les indicateurs de l'enquête ne permettent pas d'appréhender ce phénomène avec plus de précision. Les faibles différences de fréquentation des jeunes enregistrées pour le métro, le train, le RER et le bus excluent par exemple l'hypothèse d'une dépendance plus importante aux trois premiers types de locomotion. En revanche, on peut supposer que les moins de 25 ans empruntent le métro, le train et le RER dans des contextes plus anxiogènes que les autres usagers. Mais dans ce cas, on comprend mal l'exclusion du bus et du tramway.

Tableau 2 : Taux de peur des jeunes et de la population totale de l'enquête dans les différents moyens de transport entre 2001 et 2013

	2001		2003		2005		2007		2009		2011		2013	
	jeunes	total	jeunes	total	jeunes	total	jeunes	total	jeunes	total	jeunes	total	jeunes	total
Bus	20,6	18,9	19,7	19,3	18,3	19,3	20,5	19,7	16,4	15,5	20,7	20,8	23,1	19,7
Train	34	28	33	28,3	32,6	28,9	31,6	27,2	30,6	24,3	31,3	28,7	32,5	26,5
RER	40,9	33,2	41,1	34,1	41,8	36,2	38,6	33,6	39,4	33,3	39,2	37,1	44,5	36,1
Métro	34,2	30,1	34,5	30,9	30,4	30,5	26,7	27,2	28,3	25,8	31,5	31,9	35,8	30,5
Tram	7,9	6,6	9,3	7,8	11,1	11,3	7,2	8,8	7,4	8,1	11	13,4	14,2	11,7

Source : IAUîdF

Champ : Île-de-France

Ce phénomène est d'autant plus complexe que les résultats de la dernière enquête montrent une évolution singulière de la peur des jeunes dans les transports collectifs. Alors que le niveau de crainte de la population globale diminue de 1,6 point entre 2011 (45,8%) et 2013 (44,2%), le taux de peur des moins de 25 ans augmente de 4 points sur la même période. La campagne de 2013 marque alors l'écart de peur le plus important depuis 2001 entre les jeunes et la population globale (voir figure 4). Les moins de 25 ans affichent un niveau de crainte dans le métro supérieur de 5,3 points à celui rapporté par la totalité des répondants. Cet écart atteint 6 points dans le train et 8,4 dans le RER. Plus surprenant encore, le taux de peur des jeunes dans le bus et le tramway se détache significativement des moyennes régionales. L'écart pour le tram est de 2,5 points alors même qu'il n'avait jamais dépassé 1,5 point (en 2003). On observe le même phénomène pour le bus mais sur des proportions plus importantes encore. En 2013, le taux de peur des jeunes surpasse celui de la population globale de 3,4 points. Atteint en 2003, l'écart maximum était jusqu'alors de 1,7 point. Malheureusement, les données de l'enquête sont insuffisantes pour expliquer ces phénomènes. Si l'on peut raisonnablement supposer que les taux de peur des jeunes dans les transports en commun résultent en partie au moins de leur importante fréquentation, répétons qu'il nous est impossible d'appréhender avec les matériaux de l'enquête (1) l'évolution des peurs à travers le temps et (2) les variations de peur selon les moyens de transport. L'explication de ces deux phénomènes nécessite l'intervention d'études plus précises sur ce thème.

Une question reste néanmoins en suspens : si l'insécurité personnelle des étudiants est déterminée par leur jeunesse et non par leurs caractéristiques socioprofessionnelles, pourquoi centrer notre étude sur ce public ? Principalement pour deux raisons.

Tout d'abord, parce que les étudiants sont surreprésentés parmi les moins de 25 ans. Et, en

tant que jeunes, ils présentent l'ensemble des caractéristiques que nous venons d'évoquer ; à savoir une forte dépendance aux transports collectifs, une surexposition aux risques de victimation et un important taux de peur dans les espaces de transport. De plus, 98%³⁴ sont majeurs ce qui facilite amplement la réalisation des entretiens. La nécessité d'avancer efficacement dans ce travail de recherche nous a conduits à exclure les mineurs en raison de la complexité due à l'obligation de disposer des autorisations parentales pour les interroger.

Ensuite, parce que les établissements universitaires proposent un cadre favorable à la réalisation d'entretiens. Si trouver des usagers des transports en commun ne présente aucune difficulté tant la pratique est répandue, il est difficilement envisageable de réaliser les entretiens dans les espaces de transport. Par définition, les voyageurs sont peu disponibles pour répondre aux questions d'un enquêteur durant le temps d'un trajet. Les enquêtes sont généralement longues et nécessitent une certaine concentration. D'autant qu'interroger la population d'enquête dans les transports renvoie au risque de ne pouvoir terminer l'entretien, ce qui le rendrait inexploitable. La difficulté s'accroît encore lorsque l'enquête impose un échange verbal dont le bon déroulement repose sur le calme et la tranquillité, ce qui semble peu envisageable au beau milieu d'une rame de train. S'y ajoutent les réactions sociales de retenue que pourraient engendrer la réalisation d'une interview dans un tel contexte. De ce fait, il semble difficile, voire même impossible, d'interroger les usagers dans les transports collectifs.

Pour ces deux raisons, l'Université s'est imposée comme un espace de recrutement particulièrement avantageux. D'une part, la classe d'âge des 18-25 ans représente une large majorité de la population étudiante³⁵. D'autre part, les campus universitaires disposent de nombreux locaux qui permettent la réalisation des entretiens dans de bonnes conditions.

4 – Une Université de la Seine-Saint-Denis comme espace de recrutement des enquêtés

Le choix de l'Université Paris 13 comme établissement de recrutement de nos enquêtés est justifié par l'implantation géographique de celle-ci. Pour accéder à cette Université relativement excentrée – située à la périphérie Ouest de la commune de Villetaneuse – bon nombre d'étudiants sont contraints d'utiliser les transports en commun. Cette remarque vaut

³⁴ Selon l'enquête nationale sur les conditions de vie des étudiants réalisée en 2010 (Van De Velde *et al.*, 2010)

³⁵ 84% selon l'enquête nationale sur les conditions de vie des étudiants réalisée en 2010 (Van De Velde *et al.*, 2010)

pour tous ceux qui ne disposent pas du permis de conduire, de véhicule personnel, des fonds nécessaires à l'entretien et au fonctionnement de celui-ci et qui ne résident pas directement à proximité de l'Université. Mais cet argument est insuffisant pour justifier le choix de cet établissement d'enseignement supérieur par rapport à un autre. Nous l'avons montré plus haut, les étudiants sont nombreux à utiliser régulièrement les transports en commun pour suivre leurs cours. Il ne s'agit pas là d'une singularité des étudiants de l'Université Paris 13. Mais l'implantation de cette Université implique deux autres contraintes particulièrement intéressantes pour étudier l'insécurité personnelle dans les transports collectifs.

Accéder à l'Université Paris 13 oblige d'abord les étudiants à cumuler les moyens de transport. Ceux qui résident en dehors de la Seine-Saint-Denis sont contraints d'emprunter le train, le RER, le métro, le tramway ou le bus et de réaliser un ou plusieurs changements. En provenance de Paris, les étudiants se rendent à Gare du Nord, prennent le train en direction d'Ermont-Eaubonne et s'arrêtent à Epinay-Villetaneuse. Une fois sortis, ils choisissent de prendre un bus ou de rejoindre à pied l'Université située à un kilomètre environ de la gare. Le trajet se complexifie au départ d'un département éloigné de la Seine-Saint-Denis. Au contraire, il est simplifié pour les résidents de la commune, même si l'implantation excentrée de l'Université Paris 13 oblige bien souvent les résidents de Villetaneuse à emprunter le bus pour s'y rendre. Rares sont donc les étudiants à ne pas cumuler les temps d'attente, les lignes et les moyens de locomotion pour réaliser le trajet domicile/Université.

Accéder à l'Université Paris 13 oblige ensuite les étudiants à traverser des espaces urbains anxieux. À commencer par la Gare du Nord. Bon nombre d'étudiants sont contraints de pénétrer quotidiennement cette infrastructure souvent frappée d'une mauvaise réputation. Il en va de même pour les lignes de transport. Si plusieurs étudiants accèdent à l'Université par la ligne H du transilien, d'autres s'y rendent par les lignes B et D du RER. Dans ce cas, ils s'arrêtent à la station stade de France à Saint-Denis et rejoignent ensuite l'Université à pied ou plus fréquemment en bus. D'autres encore empruntent la ligne 13 du métropolitain, sortent à la station Basilique de Saint-Denis ou Saint-Denis Université avant de rejoindre Villetaneuse en bus. Or, pour nos enquêtés ces lignes de transport figurent parmi les plus anxieuses de la région parisienne. Précisément parce qu'elles traversent la Seine-Saint-Denis dont la réputation d'être fortement frappée par la délinquance est largement répandue.

Pour ces deux raisons, l'Université Paris 13 s'est imposée comme un espace de recrutement avantageux pour étudier l'insécurité personnelle des étudiants dans les transports en commun.

Chapitre V – Le protocole de recherche

L'étude de tout phénomène social nécessite d'élaborer une enquête en vue de prélever des données brutes. Situés au centre de cette étape, les choix méthodologiques influencent la nature des données recueillies. Il importe alors au chercheur de déterminer avec précision les modalités de recrutement de ses enquêtés et les méthodes d'investigation avec lesquelles il souhaite les interroger. Nous justifierons tout d'abord le choix des méthodes d'enquête qualitatives pour réaliser cette étude (1). Nous présenterons ensuite les démarches de recrutement auxquelles nous avons eu recours pour sélectionner nos répondants (2). Enfin nous reviendrons sur les conditions dans lesquelles se sont déroulés nos entretiens (3).

1 – Les méthodes d'investigation qualitatives

Dans la mesure où la nature des données prélevées est conditionnée par les méthodes d'investigation retenues par le chercheur, le choix des instruments employés est justifiable (Blanchard, Ribémont, 2002). Dès lors, nous aborderons dans un premier temps la volonté d'étudier notre objet de recherche à l'aide des méthodes d'enquête qualitative. Dans un second temps, nous présenterons les techniques d'entretien sélectionnées pour réaliser ce travail de recherche. Enfin dans un troisième et dernier temps, nous exposerons les difficultés liées à cette méthode d'investigation.

Le choix des méthodes d'enquête qualitatives

Les études en sciences sociales reposent sur deux familles d'outils méthodologiques. Les méthodes d'investigation quantitative d'abord permettent de produire des distributions générales. Destinée à analyser de grands ensembles de données, la science statistique est particulièrement intéressante pour répondre aux problèmes de représentativité (Martin, 2007; De Singly, 2005). Il s'agit alors de montrer l'influence des facteurs sociaux sur les pratiques et les représentations sociales des individus. Les méthodes de recherche qualitative ensuite permettent de produire un discours comme le notent Blanchet et Gotman dans l'extrait suivant : *l'enquête par entretien est [...] pertinente lorsque l'on veut analyser le sens que les acteurs donnent à leurs pratiques, aux événements dont ils ont pu être les témoins actifs ; lorsque l'on veut mettre en évidence les systèmes de valeurs et les repères normatifs à partir*

*desquels ils s'orientent et se déterminent*³⁶. Le choix entre méthodes d'enquête quantitatives ou qualitatives résulte alors du type de données recherchées.

Étudier qualitativement l'insécurité personnelle dans les transports en commun implique alors un premier positionnement méthodologique : celui d'aborder ouvertement les pratiques, les représentations et les expériences vécues des acteurs, sans possibilité – en contrepartie – de produire des distributions statistiques. Ce choix repose sur la volonté de compléter les travaux quantitatifs réalisés dans ce champ de recherche. Si les méthodes d'investigation qualitatives pénètrent l'étude de l'insécurité personnelle depuis le milieu des années 1990 (Paris *et al.*, 2011), elles sont majoritairement utilisées pour étudier la peur dans le quartier de résidence et non dans les transports collectifs. On dénombre une soixantaine d'études focalisées sur les espaces de transport, mais seulement le dixième réalisées sur la base d'entretiens. Si bien que la recherche quantitative bénéficie d'un développement beaucoup plus dense. C'est notamment le cas en région Île-de-France où l'analyse des données de l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité* livre de précieuses informations quantitatives au sujet de l'insécurité personnelle des franciliens (Bon *et al.*, 2011; Fouquet *et al.*, 2006; Pottier *et al.*, 2002; Zauberman *et al.*, 2011). On sait grâce aux résultats de ces travaux que les scores de peur sont exacerbés dans les transports collectifs. On sait aussi que les jeunes (18-25 ans) et les femmes perçoivent un risque de victimation plus important que les autres. Ces travaux montrent encore le niveau de peur élevé des résidents de la Seine-Saint-Denis et des habitants de grandes banlieues (Zauberman *et al.*, 2013). Enfin, ils révèlent une véritable hiérarchie des craintes selon les moyens de transport. Mais on sait peu de choses des facteurs de l'insécurité personnelle dans les transports en commun. Les résultats de cette enquête ne permettent pas d'expliquer pourquoi les scores de peur sont exacerbés dans les espaces de transport. Ils ne permettent pas non plus d'expliquer pourquoi certains moyens de locomotion sont plus anxiogènes que d'autres. C'est pour répondre à ces questions, et de manière plus générale pour décortiquer les mécanismes de l'insécurité personnelle dans les transports en commun que nous avons souhaité réaliser une étude qualitative. L'exploration *dynamique* de ce domaine de recherche permet d'étudier l'insécurité telle qu'elle est perçue et expérimentée par les enquêtés. Il s'agit d'appliquer ce regard épistémologique au contexte des transports collectifs en vue d'apporter une explication au niveau de peur constaté par les études quantitatives.

³⁶ Blanchet, Gotman, 2007, p.24

Par ailleurs, les méthodes d'enquête qualitatives se sont révélées indispensables pour tester empiriquement la pertinence du concept de disposition à l'insécurité personnelle que nous nous proposons d'utiliser pour appréhender notre objet d'étude. L'intérêt de ce concept résulte de sa capacité à expliquer les variations individuelles, en postulant que des individus ayant vécu des expériences socialisatrices passées différentes ont tendance à sentir, percevoir et agir de manière hétérogène face aux mêmes *stimuli* extérieurs. Mais en tant que réalité reconstruite, les dispositions ne sont jamais observables directement. *En effet, une disposition ne se révèle que par interprétation de multiples traces, plus ou moins cohérentes ou contradictoires, de l'activité de l'individu étudié [...]. En considérant une série d'informations concernant la manière dont l'acteur se comporte, agit et réagit, dans une série de situations, le sociologue essaie de formuler le principe qui est à l'origine de tels comportements. On pourrait même dire que ces comportements deviennent autant d'indices de dispositions qu'il s'agit progressivement de nommer* (Lahire, 2002, p.12). Parler de disposition suppose donc que soit mené un important travail de recherche visant 1) à identifier chez les enquêtés les tendances à agir, à percevoir et à sentir d'une certaine manière plutôt que d'une autre dans un type de situation ou de contexte donné et 2) à dégager les principes et les mécanismes qui régissent la construction de ces tendances. L'entretien constitue alors le laboratoire dans lequel s'effectue cette recherche, là où les expériences vécues par les enquêtés sont les principales données à recueillir. Nous avons donc cherché à savoir si l'utilisation des transports collectifs avait pu être marquée par une ou plusieurs expériences menaçantes ou anxiogènes. Lorsque la réponse de l'enquêté était positive, il a fallu décortiquer l'expérience et son contexte : posséder une description précise du *stimulus* jugé menaçant (était-ce une agression, un vol, un attouchement, une interaction indésirable, une insulte, une incivilité, un contexte de circulation anxiogène etc. ?), déterminer l'emplacement géographique où il s'est produit (le département, la ville et le quartier), le type d'espace (dans une rame de métro, de RER, de train, dans une gare, devant un arrêt de bus, dans un couloir souterrain), l'horaire (en journée, en soirée ou de nuit) et la description des personnes éventuellement impliquées (le nombre d'individus, la nature du comportement adopté (était-il potentiellement sous l'emprise d'alcool ou de drogue ?), et toutes les informations possibles concernant ses caractéristiques individuelles (corpulence, force physique) et sociales (âge, origine ethnique et sociale) etc. Persuadés que les expériences menaçantes vécues à l'extérieur des espaces de transport pouvaient avoir des répercussions lors de l'utilisation de ces moyens de locomotion, nous avons encouragé les répondants à rapporter toutes les expériences de ce type, quel que soit le cadre dans lequel elles furent perpétrées. Conjointement au travail de

description des expériences vécues, nous avons incité les enquêtés à évoquer leurs représentations du danger : il s'agissait par exemple de savoir si certains contextes de circulation ou certains usagers étaient plus menaçants que d'autres, ou encore si certains types d'atteinte avaient plus de chances de se produire dans une situation donnée. Si les répondants insistaient sur une catégorie d'individus, un type de victimation ou un contexte particulier, nous lui demandions d'expliquer en quoi il était plus menaçant que les autres. Par la suite, on tentait de découvrir les comportements adoptés, les émotions éprouvées et le niveau de risque perçu face aux situations et contextes anxiogènes, en vue de dégager d'éventuelles tendances à agir, percevoir et ressentir. C'est seulement à cet instant que la disposition à l'insécurité personnelle était avérée, lorsque toutes les situations aux caractéristiques semblables entraînaient plus ou moins systématiquement la perception du risque de l'enquêté. Une fois en notre possession, ces informations permettaient de révéler deux choses : la présence d'une disposition d'abord (par la tendance systématique à percevoir un risque de victimation, à éprouver une émotion de peur/appréhension et/ou à adopter des comportements de vigilance dans un contexte ou une situation donnée), mais aussi la nature (identité) de cette propension (identification des catégories de personnes, des types d'atteinte, des lieux ou encore des horaires redoutés). En explorant en profondeur les expériences menaçantes, les représentations du danger et les caractéristiques individuelles propres à chaque *inquiet*, nous parvenions enfin à reconstruire l'origine, ou la genèse pour reprendre le terme employé par Lahire (2002, p.19), de la disposition à l'insécurité personnelle incorporée par chacun d'eux. La démarche à suivre différait lorsque l'enquêté affirmait n'avoir vécu aucune expérience menaçante, ou lorsque les expériences étaient en contradiction avec les représentations rapportées. Dans le premier cas de figure, on demandait à l'enquêté s'il se sentait en sécurité dans la totalité de ses déplacements. Cette question permettait parfois de nuancer les propos du répondant, auquel cas nous rebasculions sur le cheminement de questions exposé précédemment. Mais si l'enquêté répondait à l'affirmative, on lui demandait de justifier ce sentiment de sécurité éprouvé dans les espaces de transport. Bien qu'elle puisse paraître contre-intuitive (que peut-il y avoir à justifier si rien ne se passe ?), cette question se révéla pertinente. Les arguments développés par les enquêtés variaient fortement d'un individu à l'autre : pour certains la sécurité dans les transports était liée à l'absence de comportements transgressifs, pour d'autres à des compétences personnelles en matière de combat, et pour d'autres encore à la conviction de ne pas être ciblé par les agresseurs potentiels. On trouvait avec ces réponses des profils d'enquêtés extrêmement hétérogènes. Il s'agissait alors de sonder en profondeur les argumentations développées afin de découvrir les expériences

socialisatrices passées à l'origine de ces perceptions de sécurité. Dans le second cas de figure, on cherchait à comprendre pourquoi les expériences rapportées entraient en opposition avec certaines représentations : nous signalions alors à l'enquêté la contradiction repérée et lui demandions de l'expliquer. Les justifications reposaient souvent sur l'apport de nouveaux éléments qu'il importait de prendre en considération pour appréhender le point de vue du répondant. Après explication, il était fréquent de faire face à des expériences vécues divergentes, qui influençaient plus ou moins les réactions de l'enquêté selon le degré de force de ses propriétés incorporées ou selon les configurations des situations rencontrées. Il s'agissait alors 1) d'identifier les contextes anxiogènes, 2) de dégager les tendances à y percevoir un risque de victimation, et 3) de retracer l'origine de la disposition et tenter d'établir son degré de fixation afin d'expliquer pourquoi certaines expériences « à contre-courant » restaient sans influence sur les manières prédominantes de percevoir, sentir et agir dans ces situations. De ces différentes manières, nous sommes parvenus à dégager les principes et les mécanismes qui régissent – mais aussi ceux qui enrayent – la construction des dispositions à l'insécurité personnelle.

Les techniques d'entretiens sélectionnées pour la réalisation de l'enquête

Pour réaliser ce travail de recherche, nous avons eu recours à la technique d'entretien non directif. Ce choix repose essentiellement sur la liberté thématique que propose cet outil méthodologique. À l'inverse des entretiens semi-directifs réalisés sur la base d'une grille de questions plus ou moins précises, l'entretien non directif possède la particularité de ne poser qu'une seule question de départ autour de laquelle l'enquêté structure sa réponse (Duchesne, 2000). Cette forme d'entretien possède l'avantage de n'imposer aucun thème que celui très général de la question de départ. Elle permet d'appréhender la complexité du phénomène social étudié par la liberté d'expression qu'elle propose aux enquêtés. La personne interrogée détient alors la possibilité de parcourir dans les moindres détails l'insécurité personnelle telle qu'elle est ressentie personnellement et non telle qu'elle est supposée par les thématiques de l'enquête. Dans le cadre de notre travail de recherche, la question de départ a été formulée en ces termes : *d'après votre expérience personnelle, pouvez-vous me dire comment vous ressentez la sécurité et l'ambiance générale dans les transports en commun ?*

Il s'agit ici d'insister sur *l'expérience personnelle* des enquêtés afin d'appréhender au mieux la peur pour soi, tout en évitant les discours qui pourraient porter sur la préoccupation

sécuritaire. De fait, interroger l'expérience vécue répond à un double objectif méthodologique. Plusieurs travaux insistent d'abord sur la précision des résultats obtenus lorsque les questions visent directement les expériences individuelles. Alors que Ferraro et LaGrange (1987) soulignent l'importance d'éviter les situations hypothétiques à fort potentiel interprétatif, Farrall et Gadd (2004) appuient l'intérêt méthodologique de revenir sur les expériences de peur vécues par les enquêtés³⁷. L'absence de référence aux situations vécues favorise ensuite l'expression des formes de crispations sécuritaires (Farrall *et al.*, 1997; Ferraro, LaGrange, 1987). Ce phénomène s'explique par une plus grande facilité de capture méthodologique des préoccupations abstraites en rapport à la peur personnelle (Robert, 2002). Nous avons également préféré parler de *sécurité* plutôt que d'*insécurité* afin que le discours des enquêtés ne soit pas trop empreint des généralités sur ce thème (Condon *et al.*, 2005). De fait, il est toujours délicat de manipuler les concepts fortement politisés, le risque étant de susciter des prises de position qui ne sont pas recherchées par l'enquêteur. Dans ce cas, il est à craindre que le concept d'insécurité favorise l'expression des crispations sécuritaires. C'est la raison pour laquelle nous avons préféré le terme de *sécurité* moins connoté politiquement.

Pour finir, nous avons souhaité parler d'*ambiance générale* dans la consigne de départ afin d'outrepasser les seuls actes délictueux. Les expériences de victimation – telles que les vols et les agressions – sont dans l'incapacité de justifier le niveau de peur prélevé par les enquêtes quantitatives (Farrall *et al.*, 2009; Hale, 1996). Dès lors, il convient de porter une attention particulière aux déviances de faible intensité pour appréhender le phénomène de l'insécurité personnelle (Farrall *et al.*, 2009; Ferraro, 1995; LaGrange *et al.*, 1992; Pain, 1993). En parlant d'ambiance générale, nous souhaitons également étudier le rôle des variables contextuelles : plusieurs auteurs soulignent par exemple l'influence des cadres spatiaux, temporels et sociaux dans la production de la peur (Carvalho, Lewis, 2003; Warr, 1990). En somme, nous avons cherché à élargir les possibilités de réponse afin d'engager les enquêtés à rapporter l'ensemble des situations jugées menaçantes.

Les difficultés soulevées par l'étude de l'insécurité personnelle

L'étude de l'insécurité personnelle rencontre une difficulté majeure qui s'étend sur l'ensemble des méthodes d'investigation. Mais elle semble particulièrement importante pour toute

³⁷ Sans évoquer à nouveau l'importance primordiale de cette étape lorsque l'on s'intéresse aux dispositions incorporées par les enquêtés.

méthode d'enquête qui impose une relation directe entre l'enquêteur et l'enquêté. Étudier l'insécurité ressentie renvoie à questionner la crainte d'être victime d'une agression spécifique. Or, une telle thématique peut aisément placer l'enquêté dans une situation délicate. Il peut s'avérer difficile d'évoquer une émotion si peu valorisée face à un inconnu. Ainsi, pour protéger une certaine image de soi, la personne interrogée est susceptible de moduler la réalité des faits afin de ne pas *perdre la face* devant l'enquêteur. Nous avons présenté dans notre revue de la littérature une étude particulièrement intéressante à ce sujet. Dans un article publié en 2005, Sutton et Farrall montrent que les hommes sont plus enclins que les femmes à sous-déclarer le niveau d'inquiétude réellement ressenti. Face à ces résultats, les auteurs concluent que les différences sexuées résultent moins d'une distinction objective du niveau de peur que des différences de socialisation entre hommes et femmes (Sutton, Farrall, 2005). Souvent associées à des représentations « genrées », les émotions définissent et situent les individus dans l'univers social : la peur renvoie par exemple à la vulnérabilité et au manque de courage qui suggèrent des traits de personnalité aux antipodes de la masculinité. Or, les hommes les plus attachés à ces valeurs sont susceptibles de refouler ces émotions afin de protéger l'affirmation de leur virilité (Sutton *et al.*, 2008). Cops et Pleysier (2011) prolongent cette analyse et montrent que les réponses socialement désirables concernent l'ensemble des individus à forte identité masculine. Pour ces auteurs, les réticences à exprimer l'insécurité personnelle portent moins sur les effets de socialisation entre hommes et femmes que sur l'identité de genre. Les individus des deux sexes fortement attachés aux valeurs de la masculinité sont plus réticents que les autres à évoquer leurs craintes dans l'espace public.

Ces résultats soulignent avec pertinence l'un des principaux obstacles à l'étude de l'insécurité personnelle. L'erreur consisterait à ignorer ces travaux et à s'élancer dans les pratiques d'entretien sans chercher à anticiper les comportements de retenue. Il est certainement illusoire d'espérer remédier entièrement à ces pratiques de distorsion de la réalité mais il est possible d'en réduire les effets. Puisque les réactions de retenue des enquêtés concernent spécifiquement l'affirmation de la virilité, nous avons évité l'emploi des termes les plus susceptibles de heurter les valeurs de la masculinité. Ainsi, aux termes forts « d'avoir peur », « de craindre » ou « de se sentir en insécurité » ont été substitués des concepts plus sobres tels qu'être « vigilant », « méfiant » ou « alarmé ». Réciproquement, nous avons accordé le plus grand intérêt aux expressions communément adoptées par les enquêtés pour parler de l'insécurité personnellement ressentie. Les expressions telles que : « je fais gaffe », « je suis sur mes gardes », « je fais attention » prennent généralement sens lorsque l'enquêteur

interroge plus en profondeur la signification que leur attribuent les enquêtés (Lieber, 2008).

2 – Le recrutement des enquêtés

Les sélections de la population d'enquête, de l'espace de recrutement et des méthodes d'investigation représentent une avancée significative dans tout travail de recherche. Une fois validées, ces étapes permettent au chercheur de s'interroger avec précision sur les modalités de recrutement des enquêtés. À ce stade, la question se pose en ces termes : comment informer les étudiants de l'enquête et attirer leur attention sur celle-ci ? Le choix de la stratégie à adopter est particulièrement important. Une mauvaise campagne de recrutement est susceptible de réduire considérablement le nombre de répondants. Bien sûr, il est toujours possible de changer d'orientation stratégique, mais le temps perdu est quant à lui irrécupérable. Il semble donc pertinent de porter une attention toute particulière au choix des modalités de recrutement.

Les modalités de recrutement

Dans le cadre de cette enquête, nous avons d'abord imaginé utiliser les tableaux d'information de l'université pour y placarder des affiches au sujet du projet. Mais cette initiative contenait une part d'incertitude trop importante pour espérer obtenir des résultats satisfaisants. D'abord, il s'agissait d'obtenir l'autorisation de chaque UFR pour utiliser les tableaux d'information scellés à clef. Ensuite, cette méthode de recrutement ne garantissait aucune efficacité. Rien ne laissait présager un taux de réponse important. Les affiches auraient pu rester plusieurs semaines sans apporter aucune réponse. Il semblait donc important de posséder une stratégie de communication plus simple et plus directe afin de favoriser le taux de recrutement. Le meilleur moyen était de présenter oralement le projet d'enquête aux étudiants.

Nous avons donc demandé à certains collègues de l'UFR de Droit et de Sciences Politiques l'autorisation d'intervenir dans leurs cours. Une fois dans la salle, nous présentions de manière relativement imprécise le sujet d'étude afin d'influencer le moins possible les réponses de nos futurs enquêtés. Nous déclarions travailler sur l'utilisation des transports collectifs et sur l'ambiance générale des gares et des véhicules de locomotion. Avant de conclure, nous précisions être à la recherche d'étudiants prêts à répondre aux questions d'une enquête. On demandait alors si certains étaient intéressés pour participer à l'étude. Et lorsque les réponses étaient affirmatives, nous faisons circuler une feuille sur laquelle on demandait à chaque

étudiant intéressé d'inscrire son nom, son prénom et son adresse mail. On recontactait ensuite les futurs enquêtés par mail afin qu'ils puissent proposer une date et une heure pour la réalisation de l'entretien. Une fois ces informations à notre disposition, nous prenions contact avec le service en charge de la planification des salles pour obtenir un local sur les créneaux horaires souhaités par l'étudiant. Dès lors, on retournait un mail de confirmation à l'enquêté pour lui indiquer le nom de la salle dans laquelle se déroulerait l'entretien.

La diversité des profils d'enquêtés

Cette méthode de recrutement s'avéra particulièrement efficace. Chaque intervention faisait progresser le nombre de volontaires. Si bien que l'UFR de Droit et de Sciences Politiques suffit pour réaliser l'étude dans sa totalité. La difficulté n'a donc pas porté sur le recrutement de la population d'enquête mais sur les modalités de contrôle de la diversité des profils. La sélection des enquêtés repose exclusivement sur les variables de sexe et d'âge. Le sexe des répondants était mentionné via le prénom indiqué sur la feuille de recrutement, et l'âge était indirectement contrôlé par le niveau d'étude. Mais les autres propriétés sociales ont échappé à la sélection des différents profils. Disposer d'informations supplémentaires concernant les personnes interrogées aurait permis d'en contrôler la diversité avant la réalisation des entretiens. Toutefois, nos 29 répondants offrent des profils relativement variés. Sans correspondre exactement aux effectifs de l'Université Paris 13 (CAPAG, 2011), la constitution du corpus s'inscrit approximativement dans le schéma sociologique de cette institution.

À l'université comme dans notre enquête, les 18-22 ans représentent la majorité de la population, les femmes sont légèrement plus nombreuses que les hommes, les non-boursiers plus nombreux que les boursiers, et les résidents des départements limitrophes à la Seine-Saint-Denis plus nombreux que les autres. On observe néanmoins quelques différences. En proportion, les Séquanodionysiens sont surreprésentés dans l'enquête (44,8% contre 35,1%). Il en va de même pour les fils d'employés (32,8% contre 12,7%), les fils de professions intermédiaires (17,2% contre 9,5%) et les étudiants qui vivent en dehors du domicile parental (41,4% contre 28,7%). Au contraire, les étrangers sont sous-représentés dans l'enquête par rapport aux effectifs de l'université (6,9% contre 26,6%). Il en va de même pour les fils d'ouvriers (3,4% contre 13,6%) et les étudiants âgés de 23 et 24 ans (0% dans l'enquête et respectivement 7,76% et 6,39% pour les effectifs de l'université).

Rappelons néanmoins que les entretiens n'ont pas vocation représentative. Ce travail de

comparaison tend à souligner la diversité des profils interrogés assurant à l'étude un spectre suffisamment large des réponses obtenues.

Tableau 2 : Comparaison des effectifs de l'enquête et de l'Université Paris 13 en 2011 (CAPAG)

	Effectifs Enquête	Effectifs Université Paris 13
Age		
18ans	17,20%	7,99%
19ans	17,20%	12,32%
20ans	20,70%	13,23%
21ans	20,70%	11,86%
22ans	20,70%	10,27%
23ans	0,00%	7,76%
24ans	0,00%	6,39%
25ans	3,50%	4,79%
26ans et plus	0,00%	25,39%
Sexe		
Homme	44,80%	42,10%
Femme	55,20%	57,90%
CSP des parents		
Cadre et prof intellectuelle sup.	20,70%	18,60%
Profession Intermédiaire	17,20%	9,50%
Employé	32,80%	12,70%
Ouvrier	3,40%	13,60%
Artisan, commerçant	6,90%	6,30%
Retraité	3,40%	20,70%
Chômeur et autres inactifs	12,10%	
Non renseigné	0,00%	18,30%
Obtention d'une bourse		
Oui	48,30%	42,30%
Non	51,70%	57,70%
Lieu de naissance		
France	93,10%	73,40%
Île de France	59,30%	Non communiqué
Province	37,00%	Non communiqué
Dom Tom	3,70%	Non communiqué
Étranger	6,90%	26,60%
Maghreb	50,00%	37,80%

Europe	0,00%	13,90%
Afrique (hors Maghreb)	50,00%	28,00%
Amérique	0,00%	3,60%
Asie	0,00%	16,60%
Autre	0,00%	0,10%
Zone de résidence par département		
Seine Saint Denis 93	44,80%	35,10%
Val d'Oise 95	13,80%	16,70%
Paris 75	13,80%	12,30%
Hauts de Seine 92	3,40%	5,60%
Seine et Marne 77	10,30%	5,30%
Val de Marne 94	6,90%	5,90%
Yvelines 78	0,00%	2,10%
Essonne 91	3,40%	2,30%
France (hors IDF)	3,40%	10,50%
Mode d'hébergement		
Domicile parental	58,60%	71,30%
Logement personnel	41,40%	28,70%
Effectif total	29 personnes	21 914 personnes

Source : CAPAG

Champ : Université Paris 13

Les modalités d'utilisation des transports en commun

En vue d'obtenir des informations supplémentaires concernant les modalités d'utilisation des transports collectifs, nous demandions aux enquêtés de remplir un questionnaire au début de chaque entretien. On cherchait alors à déterminer les moyens de transport empruntés, la fréquence d'utilisation, le temps moyen d'utilisation par trajet et les zones traversées. Il s'agissait aussi de déterminer si l'utilisation des transports collectifs franciliens et les trajets réalisés au moment de l'entretien étaient récents ou non. C'est pourquoi nous avons demandé aux étudiants d'indiquer leur commune de résidence et le temps d'occupation du logement au moment de l'entretien. Lorsque la durée d'occupation était inférieure à trois ans, nous demandions aux répondants d'indiquer le département et la commune de résidence précédents. On savait alors si l'utilisation des transports en commun avait été récemment modifiée. On pouvait aussi déterminer la nature de ce changement : au moment de l'entretien, plusieurs étudiants de première année venaient par exemple d'emménager sur la région parisienne pour leurs études. Ce type d'informations s'avéra particulièrement utile pour

appréhender les expériences et les représentations des enquêtés. Le tableau 3 recense l'ensemble de ces variables pour chacun de nos répondants.

3 – La réalisation des entretiens

Pour terminer cette partie méthodologique, nous souhaitons revenir sur les conditions concrètes dans lesquelles se sont déroulés nos entretiens.

Une fois dans la salle, nous demandions à l'enquêté si l'échange pouvait être enregistré ; tous acceptèrent. On posait alors le dictaphone sur la table en direction du répondant, qui était toujours installé face à nous. Après avoir vérifié l'opérationnalité de l'appareil et lancé le mode enregistrement, nous débutions l'entretien. Afin de mettre l'étudiant à l'aise, nous lui demandions pour commencer de décrire le trajet le plus couramment réalisé. Il indiquait alors le lieu de départ, les moyens de transport empruntés, les gares et les stations traversées et le lieu d'arrivée. Lorsque que l'on sentait que l'étudiant était encore crispé, nous lui posions quelques questions en rapport avec ce qu'il venait de dire : on lui demandait par exemple le temps qu'il mettait pour effectuer ce trajet, s'il le réalisait plutôt de jour ou de nuit, seul ou accompagné etc. Suite à ce premier échange, on lançait la question de départ présentée plus haut³⁸. La qualité des réponses variait considérablement d'un enquêté à l'autre : certains y voyaient l'occasion de rapporter toutes leurs expériences et tous leurs ressentis lors de leurs déplacements, alors que d'autres se montrèrent beaucoup plus discrets et avarés d'informations. L'entretien était toujours plus simple à conduire dans le premier cas de figure. Il suffisait de laisser parler l'étudiant tout en relevant les points intéressants et peu développés sur lesquels nous revenions ensuite, une fois l'enquêté silencieux. Il n'était pas rare que les réponses apportées appellent d'autres précisions, qui à leur tour en appelaient encore d'autres. L'entretien pouvait alors durer plusieurs heures sur la seule base de la réponse à la question de départ³⁹. En revanche, lorsque l'enquêté livrait peu d'informations, on accumulait les questions en vue d'obtenir un maximum de données. Il s'agissait tout d'abord de savoir si l'enquêté avait ou non vécu des expériences menaçantes dans les transports en commun. Lorsque cela était le cas, on poussait l'étudiant à décrire précisément les contextes anxiogènes, puis on cherchait à découvrir ses réactions face à des situations similaires.

³⁸ « d'après votre expérience personnelle, pouvez-vous me dire comment vous ressentez la sécurité et l'ambiance générale dans les transports en commun ? ».

³⁹ Le plus long de nos entretiens a duré deux heures.

Lorsque l'enquêté affirmait n'avoir vécu aucune expérience menaçante, il s'agissait d'en découvrir les raisons. C'est dans ce cas de figure que nous avons rencontré les principales difficultés pour relancer nos répondants. On demandait alors si certaines atteintes étaient plus redoutées que d'autres. De cette manière, on découvrait si le sentiment de sécurité éprouvé dans les transports était dû à l'absence de comportement transgressif ou à une forte perception de contrôle. Dans le premier cas, les entretiens étaient généralement courts : certains n'ont pas dépassé 30 minutes. Les enquêtés étaient souvent de nouveaux arrivants sur la région parisienne et/ou de récents utilisateurs des transports en commun aux expériences peu nombreuses. Notons que l'intérêt de ces enquêtés reposait moins sur leurs expériences menaçantes (inexistantes ou presque) que sur le réajustement des représentations de la délinquance dans les transports collectifs franciliens depuis leur première utilisation. L'objectif différait pour le second type de *sécuré*. Dans ce cas, on cherchait à identifier les causes de la forte perception de contrôle. Ces entretiens étaient souvent plus longs que les précédents dans la mesure où les enquêtés montraient une forte motivation à justifier les raisons qui les poussaient à emprunter les transports sans crainte particulière. Pour cela, les étudiants revenaient sur leur vécu personnel et insistaient sur les compétences et les capacités acquises, susceptibles d'enrayer une éventuelle agression.

Afin d'obtenir un maximum de réponses différentes, nous avons accumulé les entretiens. Nous avons réitéré cette démarche jusqu'à ce que les expériences et les représentations des étudiants se répètent, de manière à toutes les enregistrer. L'évaluation de la saturation des données a été réalisée sur la base de deux critères. Nous nous sommes d'abord assurés de la capture de l'ensemble des facteurs anxigènes à l'aide des connaissances produites par la littérature internationale. Au fur et à mesure des entretiens, l'enregistrement de nouveaux facteurs était de plus en plus rare. Nous avons donc validé cette étape après 1) l'épuisement de nouvelles variables et 2) la confrontation de nos données avec celles des travaux sur la peur du crime. Nous nous sommes ensuite assurés de l'enregistrement des différentes réactions face aux stimuli menaçants. Là encore, les travaux antérieurs furent particulièrement utiles, surtout ceux focalisés sur les variations individuelles. Nous pûmes ainsi comparer nos résultats avec ceux de nos confrères et nous assurer de leur exhaustivité. Suite à ces vérifications, et après constatation de la saturation de nos données, nous avons pris la décision d'arrêter la campagne d'entretien. Après le 29^{ème} enquêté, nous avons donc entrepris l'analyse de nos résultats.

sexe	âge	Utilisation des transports	Types de transports empruntés	Temps d'utilisation par trajet	Pays de naissance	Département de résidence	Commune de résidence	Type de résidence	Durée d'occupation de la résidence actuelle	Département (pays) de résidence précédente	Commune de résidence précédente	Profession du père	Profession de la mère	Pays de naissance du père	Pays de naissance de la mère
Charline	18 ans	quotidienne	Mé debate, RER, train, noctilien	Variable	France	Seine-Saint-Denis	Saint-Denis	Logement étudiant	2 mois et demi	Kenya	Nairobi	Formateur dans la formation continue	Sans emploi	France	France
Caroline	21 ans	quotidienne	Tous sauf tramway	30 à 45 minutes	France	Paris	Paris 20ème	Colocation	2 mois et demi	Seine-Saint-Denis	Saint-Denis	Cadre technique	Assistante maternelle	France	France
Hugo	22 ans	quotidienne	Mé debate, train, bus et noctilien	45 minutes	France	Seine-Saint-Denis	Aubervilliers	Logement étudiant	3 ans	Moselle	Metz	Cadre EDF	Comptable	Italie	France
Ilona	20 ans	Le week-end	Tous sauf tramway	Entre 20 minutes et 1h30	France	Seine-Saint-Denis	Épinay-sur-Seine	Logement étudiant	3 mois	Norvège	Côte Est (ville non renseignée)	Ingénieur	Conseillère d'orientation professionnelle	Norvège	Norvège
Antoine	21 ans	quotidienne	RER, mé debate, bus et noctilien	1h30	France	Paris	Paris 13ème	Colocation	1 an et demi	Rhône	L'Arbresle	Gérant d'une société horticole	Agent hospitalier	France	France
Alexis	20 ans	quotidienne	Mé debate, train et bus	1 heure	France	Seine-et-Marne	Cesson	Chez ses grands parents	2 ans	Bouches-du-Rhône	Marseille	Associé diplomate	architecte	France	France
Laurent	20 ans	quotidienne	Tous	Entre 1h00 et 1h15	France	Paris	Paris 15ème	Logement étudiant	3 mois	Bouches-du-Rhône	Aix en Provence	Infirmier libéral	Agent Pôle Emploi	France	France

Aude	Femme	19 ans	quotidienne	Train, métro, RER et bus	30 minutes	France	Val d'Oise	Persan Beaumont	Domicile parental	8 ans	/	/	Cadre	Aide-soignante	Congo	Congo
Émilie	Femme	19 ans	quotidienne	Métro, bus, tramway RER	20 minutes	France	Seine-Saint-Denis	Saint Denis	Logement individuel	3 mois	Calvados	Saint Honorine du Fay	Gérant de stock	Éducatrice spécialisée	France	France
Mathieu	Homme	19 ans	quotidienne	RER, bus, train	1h20	France	Val-de-Mame	L'Hay-les-Roses	Domicile parental	16 ans	/	/	Ingénieur informaticien	Professeur d'anglais	France	États-Unis
Pierre	Homme	18 ans	quotidienne	Bus et train	Entre 1h00 et 1h30	France	Val d'Oise	Argenteuil	Domicile parental	4 ans	Val d'Oise	Sannois	Artisan chaudronnier	Agent d'accueil	France	France
Emma	Femme	18 ans	quotidienne	Tous	Entre 20 et 30 minutes	France	Seine-Saint-Denis	Saint Denis	Résidence étudiante	2 mois	Loir-et-Cher	Blois	Ouvrier	Aide-soignante	France	France
Déborah	Femme	22 ans	1 fois par semaine	RER, métro et tramway	Entre 45 minutes et 1h00	France	Seine-Saint-Denis	Pavillon-sous-bois	Domicile parental	10 ans	/	/	Cadre infirmier	Psychologue	France	France
Julie	Femme	18 ans	quotidienne	Tous	Entre 15 et 30 minutes	France	Seine-Saint-Denis	Épinay-sur-Seine	Domicile parental	2 ans	Seine-Saint-Denis	Livry-Gargan	Coiffeur	Cadre dans la fonction publique	France	France
Gabriel	Homme	19 ans	quotidienne	RER, train, bus et métro	45 minutes	France	Seine-Saint-Denis	Gagny	Domicile parental	15 ans	/	/	Opticien	Comptable	France	France
Nadia	Femme	22 ans	quotidienne	Métro, RER, train et bus	Entre 1h15 et 1h20	France	Seine-Saint-Denis	Aulhaysous-Bois	Domicile parental	3 ans	Seine-Saint-Denis	Aubervilliers	Opérateur	Femme de ménage	Maroc	Maroc
Lilou	Femme	21 ans	quotidienne	Train, métro, bus, RER	1h15	France	Hauts-de-Seine	Asnières	Logement individuel	1 an et demi	Hauts-de-Seine	Asnières	Cadre dans l'éducation	Professeure des écoles	France	France

Leïla	Femme	22 ans	quotidienne	Méto, train, bus	Entre 1h30 et 2h00	France	Val-de-Marne	Crétail	Domicile parental	2 ans	Seine-Saint-Denis	Pantin	Chef cuisinier	Responsable de magasin	Tunisie	Tunisie
Réda	Homme	22 ans	quotidienne	Tous	Entre 30 et 50 minutes	Algérie	Paris	Paris 17ème	Domicile parental	1 an	Paris	Paris 13ème	Agent de sécurité	Femme au foyer	Algérie	Algérie
Chloé	Femme	19 ans	quotidienne	Bus, RER, train et tramway	Entre 10 et 45 minutes	Guyane française	Val d'Oise	Sarcelles	Domicile parental	15 ans	/	/	Capitaine de police	Surveillante pénitentiaire	Guyane française	Guyane française
Dounia	Femme	20 ans	quotidienne	Bus, RER et train	Entre 1h15 et 1h30	France	Val d'Oise	Goussainville	Domicile parental	1 an et demi	Oise	Crépy-Valois	Ouvrier spécialisé	Femme au foyer	Tunisie	Tunisie
Seydou	Homme	21 ans	quotidienne	Bus, métro, RER et train	Entre 50 minutes et 1h30	Mali	Seine-Saint-Denis	Aulnay-Sous-Bois	Logement individuel	2 ans	Mali	Non communiqué	Commerçant	Sans emploi	Mali	Mali
Sofia	Femme	21 ans	quotidienne	Bus, RER et train	Entre 1h40 et 2h00	France	Essonne	Adhismons	Domicile parental	15 ans	/	/	Chômeur	Vacataire restauration scolaire	Algérie	Algérie
Maeva	Femme	20 ans	quotidienne	Méto, train, RER et bus	1h00	France	Seine-et-Marne	Servon	Chez sa tante	3 mois	Mame	Reims	Gardien de nuit	Secrétaire	France	Bénin
Rita	Femme	25 ans	quotidienne	Méto, RER et bus	25 minutes	France	Seine-Saint-Denis	Saint-Denis	Résidence étudiante	2 ans	Paris	Paris 18ème	Agent de sécurité	Femme de ménage	Maroc	Maroc
Abdel	Homme	20 ans	quotidienne	Bus, train, métro et RER	1h00	France	Seine-et-Marne	Chelles	Domicile parental	13 ans	/	/	Retraité (OS)	Retraité (cuisinière)	Algérie	Algérie
Fabrice	Homme	18 ans	Le week-end	Train, RER et métro	20 minutes	France	Seine-Saint-Denis	Villetaneuse	Résidence étudiante	2 mois et demi	Doubs	Vorges-les-Pins	Technicien commercial	Professeure des écoles	France	Allemagne

Dimitri	Homme	21 ans	quotidienne	Bus, RER, métro et tram	Entre 15 et 20 minutes	France	Seine-Saint-Denis	Saint-Denis	Colocation	2 ans	Seine-Saint-Denis	Saint-Denis	Éducateur spécialisé	Chômeur	France	France
Karim	Homme	22 ans	quotidienne	Train	Entre 30 minutes et 1h00	France	Oise	Chambly	Domicile parentale	12 ans	/	/	Agent de maîtrise	Sans emploi	Mauritanie	Algérie

Tableau 3 : Caractéristiques des enquêtés

TROISIÈME PARTIE :
Présentation des résultats

Cette partie est consacrée aux résultats de notre recherche. Elle vise à identifier les mécanismes de l'insécurité personnelle des étudiants dans les transports en commun franciliens. Nous y analyserons les données de l'enquête en trois temps. Tout d'abord, nous dégagerons les principaux facteurs de l'insécurité personnelle dans les espaces de transport : on cherchera à identifier les stimuli menaçants tout en rendant compte des différentes interprétations qu'en ont les enquêtés (Chapitre VI). Nous étudierons ensuite les réactions à l'insécurité personnelle et consacrerons ce chapitre au fonctionnement et à l'interrelation des composantes émotives, cognitives et comportementales (Chapitre VII). Pour finir, nous présenterons une analyse par profils en vue de dégager les différentes manières de se positionner face à l'insécurité personnelle (Chapitre VIII). La présentation de nos résultats s'accompagnera tout au long de cette partie d'une discussion avec les travaux présentés dans notre revue de la littérature. Conformément à nos hypothèses, nous chercherons à montrer l'apport du dispositionalisme pour appréhender le phénomène social étudié.

Chapitre VI – Les facteurs externes de l’insécurité personnelle dans les transports en commun

L’objectif de ce chapitre est double. Il est d’abord consacré à l’identification des stimuli jugés menaçants, à savoir l’ensemble des facteurs externes qui participent à l’évolution du risque perçu dans les transports en commun. Nous classerons ces facteurs en trois catégories : nous porterons d’abord la focale sur les contextes de circulation (I), puis insisterons sur les générateurs microsociaux (II) pour enfin présenter les spécificités des espaces de transport (III). Conjointement, nous rendrons compte des différentes interprétations de ces stimuli. Il s’agira alors de mettre en exergue les variations individuelles à l’égard de ces facteurs. C’est là le second objectif de ce chapitre.

I – Les contextes de circulation

L’appréhension de nos enquêtés dans les transports en commun résulte d’abord de l’évolution des contextes de circulation. Bien avant les expériences de victimation relativement rares⁴⁰, ce sont les circonstances dans lesquelles sont réalisés les trajets qui engendrent l’insécurité personnelle des voyageurs. L’analyse de nos entretiens permet d’identifier trois variations contextuelles particulièrement favorables à l’émergence de la perception du risque que sont les horaires de circulation (1), le nombre d’usagers présents (2) et les environnements traversés (3).

1 – Les horaires d’utilisation

L’insécurité personnelle de nos enquêtés varie d’abord selon les horaires de déplacement. Les trajets nocturnes notamment sont très souvent évoqués pour justifier l’augmentation de la perception du risque. Caroline explique qu’en soirée, *on est plus vigilant, un peu plus sous tension parce qu’on sait effectivement qu’à ce moment-là il y a plus d’agressions*. Ce constat corrobore les résultats de plusieurs travaux sur la peur du crime (Brantingham, Brantingham, 1997; Carvalho, Lewis, 2003; Fisher, May, 2009; Hassinger, 1985; Kirk, 1988; Koskela, 1999; Lieber, 2008; Loewen *et al.*, 1993; Loukaitou-Sideris, Fink, 2009; Lynch, Atkins, 1988;

⁴⁰ Selon la campagne de 2011 de l’enquête *victimation et sentiment d’insécurité*, seulement 3,4% des usagers rapportent avoir subi un vol ou une agression dans les transports en commun.

Mahmoud, Currie, 2010a; Mesch, 2000; Nasar *et al.*, 1993; Pain, 1993; Stamps III, 2005a; Warr, 1990; Wekerle, Whitzman, 1995). Une étude commandée par le département des transports britannique montre par exemple qu'un usager sur dix craint de voyager durant la journée, et un sur deux durant la nuit (Crime Concern, 2004).

Cette section vise à montrer que l'intensification du risque perçu à la tombée de la nuit et durant les heures qui s'en suivent est engendrée par l'émergence d'un certain nombre de critères liés au contexte horaire. L'évolution du cadre temporel influence l'insécurité personnelle à travers une série de facteurs sous-jacents associés au cadre de cette temporalité.

Le premier de ces facteurs correspond à la baisse généralisée de l'intensité lumineuse dont la principale conséquence est la diminution de la visibilité des usagers sur l'environnement traversé. Or l'incapacité des individus à anticiper la présence de potentiels agresseurs situés à proximité augmente le risque perçu de victimation (Blöbaum, Hunecke, 2005; Fisher, May, 2009; Kirk, 1988; Loewen *et al.*, 1993; Nasar *et al.*, 1993; Stamps III, 2005a). Gabriel souligne par exemple le rôle de l'intensité lumineuse sur le maintien du sentiment de sécurité : *ça va paraître idiot mais la lumière d'abord, la luminosité, l'éclairage public, si je ne vois rien à moins de trois mètres, forcément je vais rester plus prudent*. Les propos de Déborah accentuent encore l'influence de cette variable. La jeune femme explique que *quand il commence à faire noir, [elle] panique assez vite*. Corrélativement, certains enquêtés montrent un intérêt particulier au renforcement de l'éclairage public lors de leurs déplacements nocturnes. La commune d'Aubervilliers est qualifiée par Lilou comme étant *glauque* de nuit par manque de visibilité. Cette revendication d'une meilleure prise en compte de l'éclairage par les autorités publiques corrobore les résultats d'une enquête réalisée par Cozens *et al.*, (2003) dans le sud du Pays de Galles. D'après ces chercheurs, l'amélioration de la luminosité sur le réseau ferré constitue la principale exigence des enquêtés pour 68% d'entre eux.

Cependant, les travaux de Hille Koskela (1999) relativisent l'influence de l'intensité lumineuse sur la production de l'insécurité personnelle. Pour cette auteure, le niveau de peur nocturne résulte moins de la faible intensité lumineuse que de la *dimension sociale de la nuit*. Comme nous avons eu l'occasion de le montrer dans notre revue de la littérature, ce concept repose sur un double postulat : d'une part, une évolution régulière des populations sur l'espace public, et d'autre part une influence des cadres temporels sur cette évolution. La menace associée aux déplacements de nuit repose alors sur une configuration sociale reconnue comme spécifique à l'activité nocturne (Koskela, 1999). Conformément aux résultats de Koskela, les arguments avancés par nos enquêtés pour justifier l'augmentation de l'insécurité personnelle

lors des trajets nocturnes corroborent la théorie de la dimension sociale de la nuit.

Certains évoquent par exemple la diminution du nombre d'agents de sécurité et du personnel administratif sur certaines plages horaires ; et la nuit tout particulièrement (Cozens *et al.*, 2003). Gabriel insiste notamment sur l'absence fréquente des *agents SNCF et RATP* dans les gares, dont la présence est pourtant considérée rassurante. *Le hall d'accueil de ma station Le Chénay Gagny, il est rarement occupé, le matin il y a personne et le soir à partir de 18h00 il y a personne non plus, donc on peut se dire que s'il y a quelque chose qui se passe, et que les autres usagers ont trop peur ou n'ont pas envie d'appeler les services compétents, à qui se fier quoi ?*

D'autres évoquent la baisse du nombre d'usagers au fur et à mesure de l'avancée de la soirée. Le risque perçu lié à ce phénomène est associé à la représentation selon laquelle les agressions sont majoritairement réalisées en situation d'isolement. Antoine explique par exemple qu'*il y a souvent peu d'agressions quand il y a beaucoup de monde*. Or, les usagers sont souvent moins nombreux lors des trajets nocturnes, ce qui favorise l'augmentation de l'insécurité personnelle dans ce contexte (Brantingham, Brantingham, 1997; Loukaitou-Sideris, Fink, 2009; Paquin, 2006; Warr, 1990). C'est pourquoi Dimitri déclare être plus vigilant de nuit qu'en journée. *Je crois que je suis toujours attentif maintenant quelle que soit l'heure. Mais le soir voilà, il y a moins de monde et donc je suis là à regarder à ma droite, à ma gauche de manière un peu systématique, plus par réflexe que par préjugés.*

D'autres étudiants insistent encore sur l'évolution supposée des catégories sociales d'usagers durant la nuit. Plusieurs d'entre eux réalisent ainsi une distinction en matière de risque perçu entre les voyageurs diurnes et nocturnes.

Essentiellement partagés avec des individus estimés peu menaçants, les trajets effectués en journée sont plus souvent jugés sûrs. Alexis souligne parfaitement ce point à travers le verbatim suivant : *on était à [la] gare d'Étampes vers 10h00 du matin... il y avait beaucoup de monde sur les voies, donc rien à craindre et autour de moi il n'y avait que des personnes... des femmes, des vieux, des gens qui lisaient... rien à craindre*. Au contraire, les contextes nocturnes sont associés à un renversement des catégories sociales d'usagers qui participe à l'augmentation du risque perçu sur ces plages horaires. Les actifs et les familles dont les déplacements sont supposés être réalisés en journée sont progressivement remplacés en soirée par des catégories d'individus jugées plus menaçants. Dimitri explique par exemple que *le*

soir, quand on rentre sur Paris, généralement le métro est moins bondé, il y a pas tous les gens qui rentrent du boulot, il n'y a pas de mères, il n'y a pas de familles ou quoi, donc en gros, il y a que les gens qui rentrent de soirée et dans ces gens-là il y a deux catégories. Il y a ceux qui sont sortis pour s'amuser et d'autres qui sont là pour... des gens qui boivent plus que les autres, qui se droguent plus que les autres, qui contrôlent moins leurs gestes et leurs émotions et qui peuvent facilement s'emporter et être violents. Bien entendu, tous les usagers nocturnes ne sont pas considérés menaçants. La volonté de Dimitri d'élaborer une catégorisation des individus festifs en témoigne. Mais les déplacements de nuit soumettent les voyageurs à une forte stigmatisation engendrée par les représentations de la vie sociale nocturne. Dans l'extrait suivant, Nadia évoque la faible position sociale qui caractérise selon elle les derniers usagers de la journée. Enfin je me dis c'est pas l'heure des gens normaux, c'est pas l'heure des gens normaux qui vont et qui rentrent chez eux, c'est l'heure des gens un peu... pas des exclus de la société, mais ceux qui n'ont pas une place forte, où je sais pas comment expliquer... comme je vous ai dit, c'est tout ce qui est vendeuses, des métiers qui sont au service des gens, des choses comme ça. La nuit laisse alors supposer une concentration importante de personnes déviantes et/ou défavorisées auxquelles on accorde un potentiel de violence plus élevé. Nadia poursuit son raisonnement en expliquant que dans ce genre de cas [la nuit], on peut tomber sur des personnes qui peuvent être plus facilement peut-être violentes ou plus stressées du coup elles peuvent répondre rapidement des choses nulles, mais elles vont répondre plus violemment, plus rapidement.

Les enquêtés évoquent enfin les heures d'ouverture des commerces dont l'accès constitue un refuge potentiel. En journée, Dimitri se dit rassuré grâce à la possibilité d'une telle pratique. *Je veux dire s'il y a un mec qui nous regarde bizarrement, on peut rentrer directement dans le premier magasin qui arrive de jour, pas de nuit. C'est assez rassurant ça, n'importe quand, on peut rentrer dans un magasin si on a un problème. Ça m'est arrivé des fois de voir un groupe de jeunes un peu au loin, de me dire que bon on sait jamais et voilà je rentre dans la boutique, je regarde deux, trois conneries après je ressorts, ça mange pas de pain, j'ai pas perdu mon temps et je suis toujours en vie, j'ai toujours mon téléphone et voilà la journée se passe bien.* Si cette pratique est essentiellement développée par nos enquêtés dans la rue, de nombreuses gares parisiennes (Gare du Nord, Gare Saint Lazare, Gare Montparnasse) disposent également de commerces. Mais en soirée ou de nuit, la quasi-totalité des commerçants ferment leurs portes et restreignent ainsi la possibilité de se réfugier dans ces locaux en cas de danger (Paquin, 2006).

Ces différents facteurs permettent d'appréhender l'augmentation de la perception du risque lors des déplacements nocturnes. On retrouve à travers eux les caractéristiques spécifiques de la dimension sociale de la nuit développée par Hille Koskela (1999). La crainte associée aux trajets de nuit ne repose pas uniquement sur la baisse de l'intensité lumineuse mais également sur (1) la diminution des instances de contrôle et de régulation sociale, (2) la diminution du nombre de refuges potentiels et (3) l'évolution perçue des catégories sociales d'utilisateurs. L'avènement de ces facteurs renforce la conviction que les contextes nocturnes sont anormaux. L'augmentation du nombre d'individus menaçants et l'affaiblissement du contrôle social tendent à fragiliser les normes socialement admises et augmenter la perception du risque de victimisation. Hugo montre clairement ce point dans l'extrait suivant : *j'avais eu l'occasion de prendre le noctilien à Saint-Denis en pleine nuit [...] c'est assez tendu quand même. Il y a pas mal de shootés là-bas, des camés qui remontent vers la Gare de Saint-Denis pour aller chercher leur dose. Ça m'est arrivé une fois [...] de le prendre là, c'est pas rassurant, les mecs ils fument dans le bus, etc. On voit qu'il n'y a pas de règles, il n'y a plus de règles à cette heure-là.*

Ces différentes variables rendent intelligible la pratique des comportements de précaution dans les contextes nocturnes. En la matière, les travaux féministes ont longuement insisté sur la volonté des femmes de ne pas s'exposer sur l'espace public après une certaine heure (Condon *et al.*, 2005; Lieber, 2008; Pain, 1997; Valentine, 1990). Les résultats de notre enquête soutiennent fortement ce constat comme le confirment les propos de Dounia : *jamais je ne prendrai les transports tard... c'est un principe qu'on m'a inculqué dès le plus jeune âge. Quand il fait nuit, faut pas traîner dans les transports. C'est de la vigilance mécanique on va dire, je réfléchis pas trop.* Mais à la différence des travaux féministes exclusivement axés sur la peur des femmes, nos résultats étendent la pratique des comportements d'évitement aux hommes. Alexis évite par exemple autant que possible les espaces publics de nuit. *Même de rien je vais jamais dans la rue à des horaires qui peuvent être embêtants, sauf pour aller dans les transports d'ailleurs. Souvent quand même durant les horaires qui craignent, [soit] je suis chez moi, soit chez quelqu'un d'autre, soit chez des amis.*

Il importe tout de même de relativiser le poids de ce facteur dans la production de l'insécurité personnelle. Si la dimension sociale de la nuit intensifie incontestablement le risque perçu de victimisation, la variable nocturne ne peut expliquer à elle seule la complexité de ce phénomène social. Mesch (2000) trouve par exemple un lien négatif entre la perception du risque et la pratique d'activités nocturnes. En corrélation avec les résultats de ce chercheur, deux de nos observations permettent de modérer l'influence du cadre temporel sur l'insécurité personnelle.

D'abord, un certain nombre de nos entretiens révèle la présence d'un risque perçu en journée. Ensuite, le taux de peur nocturne fluctue fortement selon les espaces urbains traversés et les moyens de transport empruntés.

2 – Le nombre d'usagers

La perception du risque de victimation dans les espaces de transport varie ensuite selon l'affluence ou la rareté des voyageurs. Mais à l'inverse de la variable temporelle où le risque perçu se concentre majoritairement sur les contextes nocturnes, les autres usagers entraînent, selon leur nombre, différentes perceptions du risque. L'analyse des entretiens révèle deux contextes de circulation particulièrement anxiogènes.

L'affluence rassure... jusqu'à un certain point

Le premier concerne les situations d'isolement. Cette configuration est apparentée à une double représentation du risque. D'abord, l'isolement augmenterait la probabilité de subir une agression physique. L'absence de témoin représente pour certains enquêtés un contexte favorable au passage à l'acte de potentiels agresseurs (Brantingham, Brantingham, 1997; Loukaitou-Sideris, 1999; Loukaitou-Sideris, Fink, 2009; Paquin, 2006; Shotland, Goodstein, 1984; Warr, 1990). Hugo explique par exemple que les comportements violents sont plus nombreux lorsque le nombre de voyageurs est faible : *quand il y a personne, c'est un peu moins rassurant, quand il y a un peu moins de monde, ça m'est arrivé plusieurs fois de tomber sur des gens alcoolisés qui commencent à taper sur le métro etc.* Ensuite, l'isolement augmenterait la probabilité de réussite de l'agression. L'absence de contrôle social informel favoriserait la liberté de manœuvre des agresseurs et limiterait en contrepartie les capacités de la victime à enrayer l'agression. C'est pourquoi l'appréhension des conséquences est souvent plus importante en situation d'isolement. Pour Antoine par exemple, la ténacité des malfaiteurs dépend du nombre de témoins présents au moment de l'agression. *J'ai bien vu la différence, quand je me suis fait agresser la première fois, il y avait personne autour donc c'est vrai il [le premier agresseur] a été jusqu'au bout et la deuxième fois, il [le second agresseur] a moins insisté parce qu'il y avait un peu de gens autour.*

Sans surprise, les enquêtés porteurs de ces représentations valorisent les déplacements associés à une présence importante d'usagers, comme le confirme la remarque de Florent B : *plus il y a de monde, moins il y a de risque.* Les arguments présentés pour justifier cette

préférence sont de deux ordres.

Premièrement, certains enquêtés prêtent à la présence de voyageurs une capacité dissuasive. La fonction rassurante attribuée aux autres usagers repose alors sur l'édification d'une barrière sociale susceptible de décourager le passage à l'acte des agresseurs potentiels (Clarke, 1983; Paquin, 2006). Comme le précise Shotland et Goodstein dans l'article *The Role of Bystanders in Crime Control* publié en 1984, l'incapacité des personnes mal intentionnées à prévoir la réaction particulière de chaque individu tend à réduire les initiatives délictueuses par peur des conséquences éventuelles (Shotland, Goodstein, 1984). Julie corrobore ce constat en accordant à la foule une forte capacité dissuasive : *je pense que c'est sécurisant parce que les personnes ne vont pas venir nous attaquer, il y a du monde autour donc il y a toujours du monde pour riposter alors que tout seul il peut toujours se passer des choses. Alors le monde c'est sécurisant, ça permet de bien nous balader dans les transports en commun... ça peut dissuader ceux qui ont envie de nous attaquer parce que les gens autour... ouais, il peut toujours y avoir un policier dans tout ce monde (rires)*. Pour Ilona, les contextes d'affluence permettent la mise en pratique de comportements de protection. La jeune femme explique se rapprocher des usagers rassurants de manière à laisser présager l'existence d'un lien affectif avec ces personnes et renforcer ainsi l'effet de dissuasion (Paquin, 2006). Ilona rapporte avoir employé cette tactique en présence d'individus menaçants dans l'espoir de décourager toute tentative d'interaction : *je me suis dit : je vais vraiment me cacher entre deux autres hommes, je vais me rapprocher d'une famille qui était juste à côté pour faire semblant d'être avec eux ou quelque chose comme ça, parce qu'il y avait vraiment beaucoup de gens un peu... mal habillés et on pouvait sentir l'alcool ou la délinquance*.

Deuxièmement, certains enquêtés considèrent les témoins comme une ressource potentielle en cas d'agression. Dans ce cas, la fonction rassurante des autres usagers ne porte pas uniquement sur la dissuasion mais aussi sur l'intervention. Emma attribue par exemple un rôle protecteur aux voyageurs situés à proximité d'elle dans les espaces de transport : *si on vient [...] à me voler mon sac ou n'importe quoi, je sais qu'il y a du monde, il y a des témoins, il y a des personnes qui peuvent m'aider ou des choses comme ça, [alors] que dans un métro où il y a trois personnes dans le wagon à 1h00 du mat' c'est différent quoi*. Pour autant, la capacité d'intervention des témoins en cas d'agression est l'objet d'une incertitude récurrente pour bon nombre d'enquêtés. La possibilité d'être personnellement confronté à l'inaction des autres usagers est fréquemment évoquée lors des entretiens. Les propos soutenus par Leïla dans le

verbatim suivant montrent clairement cette appréhension : *si un jour ça m'arrive [d'être agressée], j'espère que les personnes qui seront dans le métro pourront m'aider, mais bon je suis pas très sûre*. Il est intéressant de noter que cette représentation de l'inaction des usagers façonne l'esprit d'un nombre important d'enquêtés dont les expériences en la matière sont hétérogènes. Sans surprise, les réserves sur la motivation des témoins à intervenir sont d'abord portées par des individus qui déclarent avoir observé personnellement des formes d'inaction. C'est le cas de Leïla qui rapporte une expérience de ce type dans l'extrait suivant : *la fois passée quand j'ai vu la fille se faire voler son truc [téléphone portable], franchement ils [les témoins] avaient l'occasion de tenir les portes... enfin, on pouvait même tirer les sonnettes d'alarme. Franchement aujourd'hui plusieurs cas m'ont permis de voir que personne n'aide son prochain en fait, c'est totalement faux, les gens ils laissent agresser les personnes, ils s'en foutent après de ce qui se passe*. En revanche, il est plus surprenant de voir apparaître cette appréhension auprès d'individus qui ont bénéficié de l'intervention d'autres usagers. De fait, les aides dispensées ne sont pas toujours suffisantes pour construire une confiance systématique envers les autres. À l'image de Déborah, certains perçoivent les comportements d'intervention comme anecdotiques et isolés des manières d'agir les plus courantes : *je me suis toujours demandée s'il arrive quelque chose dans les métros, je sais pas si j'arriverais à trouver quelqu'un qui m'aide surtout que voilà les gens quand même... sauf la dernière fois quand il y a quelqu'un qui est venu m'aider, à mon avis les gens se bougeraient pas beaucoup pour venir vous aider si jamais on se fait agresser*. Pour expliquer ce phénomène il convient d'ajouter les faits rapportés aux expériences vécues. Il n'est pas rare que les enquêtés évoquent des faits divers diffusés par les médias ou des expériences de proches pour justifier cette représentation de l'inaction des témoins. C'est précisément de cette manière que Laurent justifie cette conviction. *J'ai déjà entendu des personnes qui prenaient le métro où ça s'était passé, qui ont eu une agression [...] et les autres usagers dans la rame, ils ne bougeaient pas*. On peut donc raisonnablement supposer que l'intervention d'une personne n'est pas toujours suffisante pour déconstruire cette représentation du « témoin inactif », surtout lorsque de nombreux faits rapportés attestent de comportements opposés.

En sens inverse, les enquêtés ne reconnaissent pas toujours la légitimité des réactions entreprises par les témoins. On distingue alors deux types d'intervention qui entraînent des réactions émotives hétérogènes. La première répond aux situations d'urgence et vise à porter secours à un ou plusieurs individus en danger. Dans ce cas, la prise de risque qui consiste à

intervenir ou à prévenir les autorités compétentes est estimée juste et légitime. C'est pourquoi l'inaction face aux situations d'urgence suscite la colère et l'incompréhension comme le montre la réaction d'Aude dans l'extrait suivant : *il y a un proverbe qui dit : celui qui ne sait pas est un ignorant, mais celui qui sait et qui ne fait rien est un criminel, et je suis d'accord parce que l'on ne peut pas laisser quelqu'un se faire tabasser comme ça en public... ça aussi ça me révolte par exemple voir les gens qui laissent faire et qui après sont les premiers à dénoncer... non. Il fallait aider la personne, tant pis s'il y a un coup derrière ou si quoi que ce soit, il faut aider les gens.* La seconde forme d'intervention vise à rétablir la conformité aux normes sociales sans pour autant répondre à une situation d'urgence. Il s'agit notamment de rappeler les règles de la vie sociale aux individus déviants. Or ces comportements entraînent à l'inverse des précédents des réactions ambivalentes parmi nos enquêtés. Pour Aude ces interventions sont jugées parfaitement légitimes notamment auprès des populations les plus jeunes : *quand il s'agit de l'impolitesse d'enfants, si je peux me permettre par exemple, bah les remettre en place.* Au contraire pour d'autres, ces actions favorisent l'émergence d'interactions conflictuelles et d'expériences de victimation que l'on souhaite éviter à tout prix. Seydou explique par exemple que les agressions subies par les chauffeurs de bus sont souvent précédées du rappel des règles et des normes de comportement à adopter dans les véhicules de transport : *il y a certains chauffeurs qui viennent dire : faut pas boire ou faut pas fumer sinon vous sortez. Mais à ce moment, ils sont nombreux [les groupes de jeunes], ils s'en foutent... ils s'en foutent, ils ont déjà bu... ça explique tout, pourquoi ils ont frappé le chauffeur.* Par conséquent, l'absence d'urgence tend à favoriser des conflits de légitimité concernant la nécessité des interventions. Si le déficit de réaction tient au partage des responsabilités entre intervenants potentiels comme le pensent Latané et Darley (1970), nos résultats montrent qu'une intervention non légitime aux yeux des autres témoins engage un partage des responsabilités en cas d'agression subie. Les propos de Leïla corroborent ce point : *je me souviens une fois il y a une petite bande de jeunes [...], c'est vrai qu'ils parlaient assez fort dans le métro mais bon ils rigolaient et il n'y avait rien de méchant dans leurs propos. Et il y avait une petite dame qui s'est un peu énervée et euh ça a été un peu violent quoi [...] elle s'est pris une gifle parce que voilà elle a insulté l'éducation d'un des jeunes et en fait l'éducation c'est un sujet assez tabou, enfin on parle pas de l'éducation parce que quand on parle de l'éducation on parle forcément des parents. Donc lui, la personne en question elle a mal réagi et puis c'est normal mais bon pas avec autant de violence.* Malgré une importante incertitude au sujet de l'intervention éventuelle des autres usagers, les déplacements effectués en situation d'affluence réduisent la perception du risque de certains

enquêtés. Hugo montre bien l'assurance procurée par la présence humaine malgré l'inaction des témoins en cas d'agression : *les rames où il n'y a pas grand monde j'évite maintenant... même si ça change rien vu que quand je me suis fait agresser c'était... je dirais qu'il y avait du monde autour mais je sais pas c'est psychologique. Ouais bah après c'est vrai que quand il y a personne c'est un peu moins rassurant.* Dans le même ordre d'idée, le niveau de peur éprouvé par Déborah varie fortement en fonction du taux de fréquentation des transports collectifs : *quand je suis sur Paris ça va, quand je suis dans Paris même, quand je prends juste le métro ça va parce qu'il y a du monde assez tard et je me sens pas forcément en danger.*

De ce fait, l'isolement caractérisé par l'absence d'un contrôle social informel et l'inaccessibilité aux ressources d'aides humaines favorisent pour certains enquêtés la probabilité de victimation et l'appréhension des conséquences. Au contraire, l'affluence modère la perception du risque et renforce par là même le sentiment de sécurité éprouvé.

Mais on peut mal supporter une foule

La présence de témoins n'implique pas toujours un sentiment de sécurité généralisé. D'ailleurs, le second contexte de circulation anxigène correspond aux situations d'affluence. Les appréhensions sont alors générées par la proximité physique avec les autres usagers. Contrairement à l'isolement qui entraîne principalement la perception du risque, les contextes à forte densité de population suscitent trois types de réactions.

Tout d'abord, la proximité physique des individus peut susciter une gêne sensorielle. L'émergence de cette sensation déplaisante repose essentiellement sur la rupture des distances personnelles qui permettent d'assurer le respect de l'intimité individuelle. Dans son ouvrage *la dimension cachée*, Hall (1971) montre que les déplacements en transport collectif forcent les voyageurs à entrer les uns avec les autres dans des *distances intimes* réservées aux relations de couple (quelques centimètres), alors que ce contexte social se prête à des *distances personnelles* (au moins un demi mètre entre chaque individu). Inspiré par cette théorie, Thomas (2009) montre que le stress des usagers augmente à mesure que les distances socialement acceptées dans les espaces de transport sont progressivement rompues. Les propos de Leïla corroborent ces résultats. Dans le verbatim suivant, la jeune femme rapporte un vif sentiment de dégoût face à ces contextes de forte promiscuité : *je supporte pas qu'on soit tous les uns sur les autres, je supporte pas déjà quand on me touche dans les transports...*

j'aime pas ça et j'ai du mal à respirer. Je supporte pas... enfin les gens en plus, des fois je trouve ça hyper sale, il y a des gens ils sont sales. Enfin les transports déjà c'est assez dégueulasse, quand il fait chaud, quand la personne de derrière respire dans votre oreille c'est pas très agréable et bon enfin voilà ça me fait vraiment peur quoi quand il y a du monde comme ça, ça me fait vraiment peur.

Ensuite, les fortes concentrations d'usagers favorisent l'émergence de conflits liés aux difficultés de circulation (Gayet-Viaud, 2011, 2013; Smith *et al.*, 2010). Le déficit d'espace personnel associé au déplacement d'un nombre important de voyageurs participe à l'émergence d'incivilités corporelles et verbales dont les répercussions cognitives et émotives divergent selon les enquêtés. Pour certains, ces interactions indésirables participent à une simple appréciation négative des contextes d'affluence sans susciter pour autant la moindre perception du risque. Selon Caroline, le caractère succinct, régulier et inoffensif de ces comportements réduit leur visibilité et l'attention qui leur est accordée. *Dans le métro on se fait souvent insulter ou bousculer même si c'est des petites insultes de tous les jours, au final on les remarque même plus puisque quelqu'un bouscule quelqu'un sans le faire exprès... on se fait bousculer, la personne nous répond connasse, pauvre con ou salope, c'est des choses qu'on entend tellement tous les jours qu'au final on les entend même plus.* En revanche, pour d'autres, les conflits liés aux difficultés de circulation sont susceptibles d'entraîner des situations de violence plus importantes et augmentent alors la perception du risque de victimation. Réda privilégie par exemple les déplacements en *heures creuses*, là où il y a le moins de monde afin d'éviter les conflits générés par les contextes d'affluence. *Ça peut être des agressions, des bagarres dues justement à la surtension qu'il peut y avoir notamment pendant les heures de pointe. Comme les gens qui supportent pas de se faire écraser les pieds ou qui supportent pas de se faire bousculer, enfin je veux dire dans ce cas-là prends pas les transports en commun. J'ai assisté à deux ou trois bagarres en un an.*

Enfin, les contextes d'affluence engendrent une augmentation de la probabilité perçue des vols à la tire (Loukaitou-Sideris, 1999). La proximité des usagers et la fréquence des contacts physiques constituent pour certains enquêtés un terrain favorable aux initiatives des pickpockets. Julie expose très clairement cette appréhension dans le verbatim suivant : *tout le monde est serré donc si quelqu'un nous prend notre portable on peut penser que c'est quelqu'un qui nous pousse.* Dans le même ordre d'idée, Aude suppose que les lignes de métro et les stations les plus affluentes sont celles où le risque de vol est le plus important. *Par*

exemple quand il y a énormément de gens, de monde par exemple sur la ligne 4, quand on prend la ligne 4 à Gare du Nord on peut voir que... ou même à Châtelet, on peut voir qu'il y a un monde fou et qu'on est obligé de se dépêcher, on pousse tout le monde et justement cette proximité avec autrui et ben ça peut être le moment ou par exemple certaines personnes vont essayer de fouiller dans les poches ce genre de choses.

Les différents niveaux de densité humaine renvoient donc à différentes formes d'appréhension. Les situations d'isolement génèrent la crainte des agressions physiques et des vols avec violence, là où les contextes d'affluence suscitent le sentiment de dégoût éprouvé par le manque d'espace personnel, l'appréhension du vol à la tire ou encore la gêne occasionnée par les conflits liés aux difficultés de circulation. Mais l'analyse approfondie de nos entretiens révèle la présence de variations à l'intérieur de cette classification. De nombreuses variabilités individuelles en matière de risque perçu sont observées à des niveaux équivalents de densité de population. Antoine évite par exemple autant que possible les contextes d'isolement estimés favorables aux agressions et à la ténacité des agresseurs. Pour lui, les déplacements sont considérés sûrs à une heure *où il y a vraiment des gens dans la rue*. En revanche pour Réda la situation s'inverse. Les difficultés de circulation dans les contextes d'affluence engendrent des conflits physiques réguliers entre les usagers. C'est pourquoi le jeune homme préfère se déplacer aux moments *où il y a le moins de monde*. Enfin pour Aude qui déclare ne pas aimer les transports en commun, l'appréhension se cristallise sur les deux contextes de foule et d'isolement : *je sais pas en fait si la présence d'autrui elle doit être rassurante ou inquiétante*.

On peut expliquer ces variations individuelles à l'aide des différentes expériences vécues par les enquêtés. Racketté par deux fois, Antoine justifie la réussite de la première agression par l'absence d'autres individus au moment du méfait et l'échec de la seconde par la présence de nombreuses personnes. Selon l'enquêté, le contexte d'isolement aurait permis au premier agresseur d'être particulièrement insistant alors que la présence d'autres individus lors de l'agression suivante aurait considérablement réduit la ténacité du second délinquant. Pour Réda, les expériences sont toute autres. Ce jeune homme n'a jamais subi d'agression mais rapporte avoir observé plusieurs bagarres lors des contextes d'affluence dans le métro parisien. L'utilisation de ce moyen de transport est alors privilégié *soit très tard le soir, soit durant les heures creuses* afin d'éviter les foules et les conflits qu'elles provoquent. Enfin, Aude justifie son appréhension des contextes d'affluence et d'isolement par l'expérience de violences dans chacune des deux situations. La jeune femme rapporte avoir subi les

lorgnements et les remarques à caractère sexuel d'un homme alors qu'elle était seule avec lui dans une rame de train. Mais elle rapporte aussi avoir assisté à une bagarre entre deux voyageurs en heure de pointe : *donc deux personnes en fait, un homme qu'on avait poussé à qui on avait écrasé les pieds qui avait demandé à la personne de s'excuser, la personne ne s'est pas excusée et puis bah ils se sont battus*. On comprend donc pourquoi l'appréhension de cette jeune femme pénètre autant les contextes d'affluence que les situations d'isolement.

L'appréciation de la menace d'une densité de personnes varie alors d'un individu à l'autre sur la base des expériences vécues et des représentations intériorisées par chaque individu. Ces deux variables déterminent ensuite la probabilité d'être agressé, l'appréhension des conséquences et le contrôle perçu en situation d'isolement et d'affluence. Il est intéressant d'observer que ce mécanisme s'applique également aux environnements urbains comme nous le montrons dans la section suivante.

3 – Les environnements urbains traversés

L'étude de l'insécurité personnelle dans les transports publics urbains comprend deux courants de recherche. Selon le premier, les transports collectifs présentent des caractéristiques intrinsèques favorables à la perception du risque de victimation (Herbrand, 2004; Tulloch, 2000; Tulloch *et al.*, 1998a, 1998b). Pour les autres, au contraire, les transports en commun sont des composantes en interrelation avec l'environnement dans lequel ils se trouvent (Loukaitou-Sideris, 1999; Loukaitou-Sideris, Fink, 2009; PREDIT, 2002; Racineux *et al.*, 2004). Dans ce cas, le niveau de peur éprouvé dans les espaces de transport est mis en corrélation avec le taux de délinquance des territoires traversés. En accord avec cette seconde théorie, certains enquêtés placent la variable territoriale au centre de leur discours. L'insécurité personnelle dépend alors moins de l'utilisation des transports que de l'environnement dans lequel ils sont empruntés.

Le caractère anxiogène d'un environnement urbain résulte de l'enchevêtrement de deux catégories de variables. Il s'agit de la présence de stimuli considérés menaçants (a) et de l'absence d'ancrage dans le territoire dont il est question (b).

a) La concentration de stimuli menaçants

On repère deux formes de stimuli particulièrement favorables à l'émergence de la peur dans un territoire. Ce sont d'abord les expériences de victimation vécues, observées ou rapportées,

que l'on juge à tort ou à raison plus nombreuses qu'ailleurs et qui laissent présager un important taux de délinquance dans l'espace urbain concerné. Ce sont ensuite les désordres physiques et sociaux dont la concentration présuppose le retrait des autorités publiques au profit d'une forte activité délinquante.

Des territoires lourdement frappés par la délinquance

Plusieurs enquêtés associent la dangerosité d'un territoire aux expériences de victimation recensées sur celui-ci. Dimitri déclare par exemple avoir subi plusieurs agressions dans le quartier de Saint-Denis gare, qu'il considère comme dangereux depuis. *Je me suis fait agresser pas mal de fois... Je sais pas si vous voyez [...] le pont qui traverse le canal ? Alors ça c'est le pont de la mort, faut même pas penser y passer tout seul la nuit avec les écouteurs aux oreilles. Une fois on était entre potes, il y a avait beaucoup de jeunes sur le pont et ils nous ont agressé. Ils ont même pas eu besoin de nous frapper, ils nous ont juste vidé les poches.* Dans le même ordre d'idée, les craintes éprouvées par Caroline dans la ville de Saint-Denis se nourrissent en partie de l'agression violente de l'un de ses amis. *Quelqu'un de très proche de moi qui s'était fait agresser de manière assez... enfin il s'était fait casser le nez, agressé avec un couteau et tout sur la ligne 13 à Saint Denis.* Cumulée avec plusieurs tentatives de séduction indésirable, cette expérience de victimation indirecte pousse la jeune femme à considérer que la ville de Saint-Denis *n'est pas la plus paisible de France.* Antoine déclare quant à lui se sentir plus en sécurité dans Paris qu'à Villetaneuse, où il a subi deux agressions successives. *Ça va entretenir les clichés, mais je fais plus attention ici [à Villetaneuse] que dans Paris.*

Mais les expériences de victimation ne sont pas toujours suffisantes pour cristalliser une appréhension sur le territoire où elles ont été commises. L'agression physique subie par Alexis à proximité de la Gare de Cesson n'augmente pas la perception du risque dans cette *ville de vieux*. Pour l'enquêté, cette commune ne présente aucun signe de menace et l'expérience vécue relève d'un malheureux concours de circonstances. *Cesson ça ressemble en tout point à une ville de vieux, c'est tranquille, c'est des arbres avec des oiseaux qui chantent, quand je vais à la gare je croise des ragondins [...] c'est vraiment la gare où il n'y avait rien qui pouvait se passer.* On peut donc supposer que la charge anxiogène d'un territoire s'élève lorsque le contexte urbain de l'agression correspond aux représentations du danger de la victime. Mais une question reste en suspens : comment expliquer que la perception du risque

de l'enquête à l'égard de cette ville reste inchangée malgré l'atteinte ? La réponse réside dans les circonstances de l'agression. Les agresseurs n'étaient pas postés à Cesson. Présents dans le wagon du jeune homme, les délinquants l'ont repéré et sont sortis en même temps que lui pour commettre leur méfait avec plus de discrétion. C'est pourquoi, dans ce cas précis, la crainte éprouvée par l'agression n'est pas transposée sur l'espace urbain en question mais sur la station dont sont censés provenir les offenseurs. Alexis insiste sur ce point dans l'extrait suivant. *Si personne de potentiellement dangereux [n'entre] dans la rame à Savigny-le-Temple-Nandy qui est la station [...] juste avant la mienne, j'ai pas de soucis à me faire, c'est pas à Cesson qu'ils vont entrer.*

Un territoire est donc considéré menaçant lorsque des signes de menace répétés et persistants y sont identifiés ou supposés. Les expériences de victimation en sont les expressions les plus marquantes mais aussi les plus rares. C'est pourquoi la charge anxiogène d'un territoire repose avant tout sur les *signes de désordres* (Innes, 2004) qui présupposent la présence d'une forte activité délinquante.

... ou qui le laissent supposer

Les désordres – ou incivilités – sont définis par Farrall *et al.*, (2009) comme *tous les aspects physiques et sociaux de l'environnement qui indiquent à l'observateur (a) un manque de contrôle et de préoccupation institutionnel et informel et (b) les intentions opaques des individus avec lesquels l'espace public est partagé*⁴¹. Autrement dit, il s'agit d'un ensemble disparate d'actes et de faits de faible intensité, perçus comme gênants ou menaçants par les individus qui les subissent ou les observent.

On identifie deux catégories de désordres : les *désordres physiques* et les *désordres sociaux* (Ferraro, 1995).

Les désordres physiques se décomposent en deux sous-catégories. Ceux qui d'abord sont imputables à l'action plus ou moins malveillante d'un ou de plusieurs sujets. Il s'agit notamment des formes de dégradation des espaces publics ou privés. Ceux qui ensuite sont dûs à un laisser-aller gestionnaire, tel que la non-prise en charge des bâtiments abandonnés, l'absence d'entretien des espaces verts ou encore le manque d'éclairage public (Atkins, 1989;

⁴¹“Disorder is any aspect of the social and physical environment that indicates to the observer (a) a lack of control and concern and (b) the values and intentions of others that share the space”. (Farrall *et al.*, 2009, p.91)

Burgess, 1994; Farrall *et al.*, 2009; Ferraro, 1995; Fisher, Nasar, 1992, 1995; Koskela, Pain, 2000; LaGrange *et al.*, 1992; Maxfield, 1987; Nasar *et al.*, 1993; Paquin, 2006; Skogan, 1990; Wilson, Kelling, 1982).

Plusieurs de nos enquêtés mentionnent ces désordres pour justifier l'appréhension ressentie dans un territoire donné. Pour Aude, qui n'habite pas la Seine-Saint-Denis, c'est l'apparence générale du département qui engendre un fort sentiment de rejet : *le 93 c'est un département vraiment de base que je n'aime pas. Je le trouve grisâtre.* En revanche pour Émilie dont le logement est situé à Saint-Denis, la menace est beaucoup plus localisée. C'est principalement le quartier de la gare, dont l'environnement urbain est jugé peu rassurant, où se cristallisent les craintes de la jeune femme. *À Saint-Denis c'est incroyable le nombre de grillages qui entourent la gare, les agents de sécurité avec leurs chiens, tout ça ça joue énormément.* Dans le même ordre d'idée, Charline évite autant que possible l'utilisation du noctilien dont le lieu d'arrivée l'oblige à traverser un environnement bâti qu'elle juge particulièrement anxiogène. *Le noctilien qui me dépose à Saint-Denis il me dépose dans un endroit... enfin j'ai un peu plus de marche à faire et je dois passer sous un tunnel et donc passer sous ce tunnel en l'occurrence je veux pas parce qu'il est long et parce qu'il est sombre.* Il est intéressant d'observer que les exemples délivrés par nos enquêtés font moins mention des dégradations volontaires que de la conception de l'environnement bâti. Les actes de vandalisme, la présence de déchets, de tags et de graffitis semblent susciter moins d'appréhension que les environnements confinés dans lesquels on ne peut voir les autres, être vu et s'enfuir en cas de problème (Blöbaum, Hunecke, 2005; Börjesson, 2012; Herzog, Chernick, 2000; Nasar *et al.*, 1993; Stamps III, 2005b). Mais il convient d'être prudent. Cette absence ne signifie pas que les détériorations de l'environnement sont sans effets sur la perception du risque des individus. Les dégradations volontaires renforcent notamment le risque perçu lorsqu'elles s'insèrent dans des environnements préalablement anxiogènes. C'est pourquoi Déborah incrimine particulièrement la présence *de tags* et l'état *pourri* des sièges dans la ligne 5 du métro parisien, qui malgré sa récente rénovation est toujours l'une des plus anxiogènes.

Aux désordres physiques s'ajoutent ensuite les désordres sociaux. Cette seconde catégorie correspond aux formes de transgression des relations sociales (Farrall *et al.*, 2009; Ferraro, 1995; Hale, 1996; Innes, 2004; LaGrange *et al.*, 1992; Maxfield, 1987; Merry, 1981; Pain, 1993; Sampson, Raudenbush, 2004; Skogan, 1990; Wilson, Kelling, 1982). Relativement vaste, la catégorie des désordres sociaux concentre des indices de risque de nature hétérogène. L'analyse de nos entretiens en révèle trois types.

La dangerosité d'un territoire s'évalue tout d'abord à l'aune de sa composition sociale (Sampson, Raudenbush, 2004). La présence de certaines populations ou catégories d'individus jugées dangereuses est très souvent évoquée par les enquêtés pour justifier le risque perçu dans un quartier. Maeva insiste par exemple sur la menace que représentent les groupes de jeunes qui *tiennent les murs* entre la Gare de Villetaneuse et l'Université Paris 13 : *quand je suis toute seule je le fais pas à pied [le trajet] ... surtout le soir je le ferai pas parce que, des fois, quand je le fais avec Moka (un camarade de promotion) on voit des groupes de jeunes et toute seule je le ferai jamais*. Dimitri fait part d'un sentiment similaire. Pour le jeune homme, la dangerosité du quartier de la Gare de Saint-Denis repose sur la concentration de trois catégories de personnes potentiellement violentes. *La gare de Saint Denis, le quartier, il est pas très rassurant. [...] disons qu'il y a trois catégories de gens dangereux dans ce quartier: c'est les tox, les cailles et les policiers, faut faire attention aux trois*.

Ensuite, l'appréciation de la dangerosité d'un territoire résulte des activités illicites et délinquantes (Loukaitou-Sideris, 1999; Piednoir, 2008; Randa, Wilcox, 2010). Pour Dimitri, la prostitution et le trafic de drogue participent pleinement au climat d'insécurité du quartier de Saint-Denis-Gare. *Je sais que mon quartier n'est pas très sûr; j'ai même croisé des prostituées qui m'ont proposé leurs services. [Il y a aussi] des tox qui sont en manque d'héro ou de crack. Le crack c'est le gros truc de la gare et donc voilà, tous ces gens-là il faut s'en méfier*.

Le caractère anxiogène d'un espace urbain repose enfin sur l'ensemble des *comportements alarmants*⁴² concentrés sur celui-ci. Selon Goffman, *les types de comportements qui alarment sont ceux qu'on ne peut ranger dans une large classe d'activités inoffensives. De tels actes opaques ne sont pas forcément menaçants par eux-mêmes, mais ils laissent le témoin dans l'ignorance des pensées ou des intentions de leur auteur et le rendent par conséquent méfiant à l'égard de celui-ci* (Goffman, 1973, p.287). Caroline souligne par exemple les attitudes déviantes de certains hommes à son égard dans la ville de Saint-Denis : *des personnes avec*

⁴² Nous pourrions parler ici d'incivilités sociales, mais certains travaux récents (Gayet-Viaud, 2013; Smith *et al.*, 2010) redéfinissent ce concept. Les incivilités aux origines de la menace criminelle ou délinquante telles qu'elles sont décrites par Wilson et Kelling et dans une moindre mesure par Ferraro sont remplacées par des formes de « grossièretés » plus souvent présentes dans les contextes de foule et de circulation que dans les quartiers de relégation. D'après les travaux de Smith *et al.* (2010) et de Gayet-Viaud (2013), les incivilités susciteraient en réalité moins la crainte de victimation que de légères formes d'irritation et d'agacement.

des regards insistants, des gestes déplacés... ça m'est plus arrivé quand j'étais à Saint Denis. Émilie fait part d'expériences similaires. La jeune femme évite autant que possible la rue des bars de cette ville dont la traversée est souvent accompagnée de remarques désobligeantes. Bon c'est une rue en particulier aussi... il y a des bars dedans avec euh pff pas mal d'hommes souvent bien alcoolisés, donc pour le coup quand on est une fille, on se prend des remarques pas possibles. Dans le même ordre d'idée, Rita justifie la vigilance dont elle fait preuve sur la place Clichy par les stimuli menaçants concentrés à cet endroit: la place de Clichy il y a aussi bien des SDF que des rebeus avec des regards un peu en oblique enfin voilà ça grouille de partout, tout d'un coup on voit quelqu'un courir comme ça on sait pas pourquoi, on sait pas s'il s'amuse ou s'il est coursé donc c'est un peu flippant.

Notons pour terminer que les représentations d'un territoire ne relèvent pas toujours d'expériences vécues. Elles sont parfois façonnées sans que les enquêtés n'aient jamais traversé le quartier en question. Émilie explique par exemple ne jamais emprunter la station Saint-Denis-Université par peur d'être agressée. *Il y a la station de métro Saint-Denis université ligne 13 et celle-ci pour le coup je ne l'emprunte jamais parce que... enfin j'ai pas vérifié par moi-même parce que je l'ai pas prise, mais elle a pour réputation d'être particulièrement... comment dire ? Ils ont des problèmes dessus quoi.* La perception du risque se construit alors sur la base de récits convergents, rapportés par différents communicants. Émilie mentionne deux sources d'information. Les médias d'abord selon lesquels il est préférable de ne *pas trop traîner* aux abords de cette station. Une camarade ensuite dont les expériences confirment la dangerosité du quartier. *J'ai parlé avec une étudiante grecque aussi... qui avait un sentiment d'insécurité fort le soir à ce moment-là, qui avait vu une fille qui se faisait suivre le soir par une voiture jusqu'à la sortie du métro, des choses comme ça quoi. Donc ça donne pas forcément envie d'y aller quoi.* On rejoint ici les conclusions de Koskela et Pain selon lesquelles la menace représentée par un environnement est principalement déterminée par une mauvaise réputation (Koskela, Pain, 2000). Mais dans tous les cas, la perception de dangerosité d'un territoire repose sur la présence réelle ou supposée de victimations et de désordres physiques et sociaux.

b) L'absence d'ancrage territorial

Contrairement à ce que peut laisser supposer le développement précédent, les indices de risque engendrent auprès de certains enquêtés des niveaux d'appréhension différents selon les

territoires. Non pas que la transgression des normes sociales indiffère davantage les individus dans tel ou tel espace urbain. Mais le lien entre déviances et risque éventuel de victimation est moins accentué par endroits.

L'explication de ce phénomène repose sur la solidité de l'ancrage de chaque individu dans le territoire évalué. L'analyse de nos entretiens en révèle trois formes différentes.

La première d'entre elle est de nature géographique et renvoie à la connaissance des lieux et de l'espace urbain (Carvalho, Lewis, 2003; Warr, 1990). Cette variable intègre l'ensemble des repères permettant l'orientation des individus dans un territoire. Pour Julie, qui habite la Seine-Saint-Denis, les déplacements réalisés dans Paris engendrent une appréhension plus importante que les trajets effectués dans son département de résidence : *même si on est dans le 93, je trouve que c'est, entre guillemets, moins chaud qu'à Paris. Parce qu'à Paris il y a souvent plein de bandes, on se dit qu'ils vont nous attaquer ou quoi que ce soit alors que dans le 93, enfin c'est peut-être parce que j'ai toujours vécu dans le 93 et que je connais mais [...] je me sens plus en sécurité dans le 93 qu'à Paris.* Ce ressenti réside essentiellement dans la conviction d'une bonne connaissance géographique des lieux et des espaces traversés en Seine-Saint-Denis : *les gens ils disent que le 93 c'est super chaud et tout mais moi je ressens pas ça. Alors que Paris [...] en fait c'est trop grand [...] quand on va à un endroit des fois on peut se perdre, on connaît pas trop, donc je me sens mieux dans le 93 que je connais alors que Paris je ne connais pas tout partout.* L'ancrage géographique permet alors une routinisation des déplacements qui assure à la jeune femme un sentiment de sécurité plus important. *Quand je viens à l'université le matin, j'ai mon trajet, presque je le ferais les yeux fermés, [...] je le connais par cœur mon chemin, [...] je suis rassurée parce que je sais où je vais, où je prends le bus et tout. Alors que dans Paris, on est avec nos petits papiers sur lesquels c'est marqué : alors faut prendre ça, s'arrêter ici et tout, donc je sais pas, c'est plus rassurant de connaître.* Une bonne connaissance des lieux permet de dresser une carte mentale des endroits les plus anxigènes et de les contourner si besoin est. Ce qui s'avère beaucoup plus difficile lorsque l'on traverse un environnement inconnu, dans lequel la découverte de tels lieux peut se faire aux dépens des individus (Carvalho, Lewis, 2003; Warr, 1990). Charline explique par exemple avoir *besoin de beaucoup de repères* pour se sentir en sécurité dans un endroit. Pouvoir *[se] situer* géographiquement et savoir *où aller en cas de problème* participent à réduire l'insécurité ressentie par la jeune femme. Il convient néanmoins de nuancer l'influence de cette variable, car si l'ancrage géographique suffisait à réduire l'insécurité personnelle, aucun résident n'éprouverait de crainte dans son quartier. Or, plusieurs travaux montrent que les

habitants de longue date des quartiers de relégation figurent aussi parmi les plus insécures (Herpin, Lagrange, 2005; Le Jeannic, 2006; Peretti-Watel, 2000; Zauberman *et al.*, 2013). On peut donc raisonnablement supposer que l'ancrage géographique est insuffisant pour assurer un important sentiment de sécurité, notamment dans les quartiers à forte concentration de désordres.

La seconde forme d'ancrage est de nature socioculturelle et repose sur le sentiment d'appartenance aux populations locales. Le partage d'une identité commune avec les autres résidents immunise certains enquêtés contre l'insécurité personnelle (Tulloch, 2000). Pour Dounia, qui porte le voile, le schéma classique des territoires menaçants semble s'inverser. Le département de l'Oise, dans lequel la jeune femme a longtemps résidé, compte le plus grand nombre d'agressions jamais subies. La très faible intensité de violence de ces atteintes ne provoque pas la peur de l'enquêtée, mais leur répétition entraîne chez la jeune femme un sentiment d'exclusion particulièrement irritant. *J'avais droit à des regards, mais c'était des regards racistes : qu'est-ce que tu fais là ? Surtout quand je sortais un livre : oh mon dieu elle sait lire. Vous voyez c'était vraiment... j'ai jamais eu à faire à des regards aussi soutenus qu'en province... surtout là où j'étais c'était lourd, c'était très très lourd. À chaque fois c'était les mêmes réactions, on me tutoyait direct, je sais pas si c'est parce qu'ils pensaient que je connaissais pas les codes de langage.* Au contraire, les départements du Val d'Oise et de la Seine-Saint-Denis sont moins marqués par ces comportements. La jeune femme explique ce phénomène par son appartenance aux populations présentes sur ces territoires. Selon elle, ses origines culturelles et religieuses la protègent contre toute atteinte en provenance d'individus partageant les mêmes identités sociales. *Je pense que ça pourrait m'arriver dans la rue de me faire insulter. Les transports peut-être moins parce que les transports justement là où j'habite c'est plus des arabes et des noirs [...] donc il sera pas malin celui qui m'insulte, ça sera pas très technique de sa part. Donc ouais franchement ça me surprendrait pas de me prendre quelques remarques en dehors de la fac... parce qu'à la fac on est que des musulmans limite.* Mais cette représentation n'est pas partagée par tous. Bien qu'élevé par des parents d'obédience musulmane et d'origine malienne, Seydou évite autant que possible les contacts avec les jeunes *noirs et arabes* de son quartier d'Aulnay-Sous-Bois dont il désapprouve et redoute les comportements. S'il n'a jamais été victime d'agression, il n'est pas convaincu comme Dounia de l'inoffensivité des bandes de jeunes. Ces représentations divergentes résultent d'expériences socialisatrices différentes. Dounia constate une diminution des regards et des remarques désobligeantes à son égard depuis son arrivée dans le Val d'Oise et la Seine-

Saint-Denis. Elle rapporte aussi une anecdote dans laquelle un groupe de jeunes *arabes* lui vient en aide alors qu'*un noir tout bourré* l'importunait. Au contraire, l'arrivée en France de Seydou (depuis deux ans au moment de l'entretien) est marquée par la constatation de comportements irrespectueux qui contrastent fortement avec l'attitude des jeunes qu'il avait l'habitude d'observer à Bamako. Le sentiment d'appartenance aux populations locales par le seul partage d'une identité sociale, culturelle ou religieuse n'est donc pas accessible à tous. Si cette représentation immunise efficacement contre l'insécurité personnelle comme le montre l'exemple de Dounia, plusieurs enquêtés en sont exclus : d'abord ceux dont les normes et valeurs sociétales diffèrent de celles des populations locales, ensuite ceux dont les expériences vécues infirment l'hypothèse selon laquelle les agresseurs ciblent des personnes issues d'autres couches sociales, culturelles et religieuses.

La troisième forme d'ancrage est de nature sociale et repose sur les relations tissées avec les individus menaçants (Cobbina *et al.*, 2008; Merry, 1981). Dionysienne depuis trois mois au moment de l'entretien, Charline rapporte une évolution du risque perçu dans son nouveau quartier. Les semaines qui suivent son emménagement sont d'abord marquées par une appréhension quotidienne. La peur d'être agressée est engendrée par l'accumulation de comportements alarmants dont témoigne la jeune femme sur cette période. *Quand je suis arrivée c'était les regards fixés sur moi justement et dans ce quartier on essaie de repérer le nouveau venu, on le regarde, on essaie de voir un peu ses habitudes... enfin je m'étais fait suivre une fois voilà.* Mais avec le temps, Charline élabore des relations cordiales avec les *zonards* présents dans son quartier. La construction de ce rapport de proximité assure alors à la jeune femme un sentiment de sécurité plus prononcé lors de ses déplacements. *Maintenant ça va, il y en a qui me disent bonjour, quand je vais acheter mon pain des fois à des heures un peu incongrues, ils me regardent et ils me font : ah ça va, tu achètes ton pain bizarrement toi. Enfin voilà, ça reste cordial et ça reste sympa... c'est toujours gentil avec un petit sourire en coin et puis voilà... c'est un petit geste amical à mes goûts. Enfin je les connais moi aussi, ils me connaissent, ils me disent bonjour maintenant... enfin voilà, un signe de tête quoi, juste comme ça, juste pour montrer qu'il y a du respect, je t'embête pas.* Cette observation corrobore les résultats d'un article de Carvalho et Lewis (2003). Ces auteurs répartissent les résidents des quartiers dangereux en trois catégories que sont les sécures, les apeurés et les irrités. À l'inverse des deux derniers groupes, les sécures entretiennent des relations de proximité avec les auteurs de désordres. Les formes de confrontation avec ces individus sont alors remplacées par des interactions décrites comme respectueuses, amicales et même parfois

protectrices (Carvalho, Lewis, 2003). Mais le sentiment de sécurité procuré par ces relations disparaît en dehors du quartier où elles sont entretenues. Charline mentionne ce point lorsqu'elle explique subir à nouveau des regards insistants en traversant *le Saint-Denis qu'[elle] ne connaît pas*.

L'insécurité personnelle dans les transports en commun trouve ici l'une de ses spécificités : les usagers changent constamment. C'est pourquoi en dehors des bus scolaires, l'ancrage social est irréalisable dans les transports collectifs. Si l'on peut être familiarisé avec son trajet (connaissance des lieux et des espaces), il est très peu probable de partager avec l'ensemble des usagers menaçants des identités sociales, culturelles ou religieuses, et encore moins de les connaître tous personnellement. C'est peut-être l'une des raisons de l'important niveau de peur dans les espaces de transport. En passant d'un quartier, d'une commune et même d'un département à l'autre, les usagers sont confrontés à des désordres réalisés par des individus qu'ils ne connaissent pas. C'est de cette manière semble-t-il que les territoires traversés influencent la perception du risque des voyageurs. Dans les transports, la présence d'indices de risque est très rarement associée à un ancrage profond dans le territoire parcouru qui permettrait d'en limiter les effets anxiogènes (sans compter que les auteurs de troubles peuvent provenir d'ailleurs). Et lorsque l'on estime être trop vulnérable physiquement pour se défendre, que les inconnus avec lesquels on voyage sont peu enclins à intervenir en cas de problème et que les forces de l'ordre sont peu présentes, l'insécurité personnelle trouve alors un terrain favorable à son expression.

II – Les générateurs microsociaux

Si les variables contextuelles influencent l'insécurité personnelle des usagers, c'est précisément parce que certains contextes sont jugés propices aux expériences de victimation. Mais si les déplacements nocturnes, les environnements anxiogènes, l'isolement et parfois même les situations d'affluence engendrent la perception du risque, c'est d'abord parce qu'ils concentrent d'après nos enquêtés un nombre important d'agresseurs potentiels et sont dépourvus d'agents protecteurs. C'est pourquoi aux variables contextuelles s'ajoutent nécessairement l'étude des protagonistes qui participent à l'évolution de l'insécurité personnelle des voyageurs. On s'attachera donc à décrire dans un premier temps les mécanismes par lesquels nos enquêtés construisent la dangerosité d'un ou plusieurs individus (1). Dans un second temps, nous présenterons l'influence des dispositifs de sécurité sur la

perception du risque des usagers dans les transports en commun (2).

1 – Les individus menaçants

L'analyse de nos entretiens révèle le rôle central des protagonistes menaçants dans la production de l'insécurité personnelle. Mais qui sont les individus menaçants ? Et pourquoi sont-ils considérés comme tels ? La réponse à la première question soulève plusieurs figures du danger que nous classerons en deux catégories. Ce sont d'abord certaines personnes issues de l'immigration. Souvent en groupe, ces individus sont essentiellement des hommes. Le cas type est illustré par les jeunes dits « de banlieue » issus des milieux populaires et majoritairement d'origine africaine et maghrébine (Lieber, 2008). À ces jeunes s'ajoutent les défavorisés originaires de l'Europe de l'est (les Roms) et de l'Asie centrale (les Indiens, les Pakistanais etc.). Ce sont ensuite les individus manifestant une apparente désorganisation psychologique ou sociale (Paquin, 2006). Souvent seuls et isolés, ces hommes plus avancés en âge que les enquêtés sont subdivisés en deux groupes. D'abord, les individus dont le comportement irrationnel est suscité par l'intoxication à l'alcool ou aux drogues. Ensuite, les personnes dont les attitudes sociales laissent présager une forme de déviance mentale.

Fréquemment évoqués, ces différents protagonistes sont fortement associés à la perception du risque de victimation. L'élaboration d'un contexte ou d'une situation menaçante est d'ailleurs bien souvent façonnée par l'évocation ou la présence de ces individus. Ainsi les horaires nocturnes sont assimilés à une évolution des catégories sociales d'usagers (Koskela, 1999). Les indices de désordres présupposent le retrait des autorités publiques au profit d'une activité marginale ou délinquante (Farrall *et al.*, 2009; Ferraro, 1995; Innes, 2004; Skogan, 1990; Wilson, Kelling, 1982), alors que l'isolement exacerbe la vulnérabilité individuelle en cas d'agression (Warr, 1990). Chacun de ces contextes intensifie la crainte de victimation par la probable présence de protagonistes menaçants. Mais en quoi ces individus ou groupes d'individus suscitent-ils la vigilance des autres passagers ? La réponse à cette question permettra de dissiper les doutes. Il est bien évident que toutes les personnes issues de l'immigration ne représentent pas une menace. Il en va de même pour les personnes alcoolisées et les déviants mentaux. Si ces catégories de personnes sont fréquemment évoquées dans les entretiens, les critères d'identification du risque ne reposent pas directement sur les critères de catégorisation que nous venons de présenter. L'origine ethnique, l'intoxication à l'alcool ou aux drogues, les déviances mentales ou la pratique

d'activités délinquantes ne suffisent en rien à expliquer le caractère menaçant d'un individu. En revanche, toute personne menaçante présente aux yeux de la personne menacée deux attributs. D'abord, un potentiel de violence qui correspond à une intentionnalité agressive (a). Ensuite, une capacité physique à imposer cette violence (b). La corrélation de ces deux variables entraîne très régulièrement un sentiment de menace et c'est pourquoi il importe de porter une attention toute particulière à ces deux facteurs.

a) Le potentiel de violence

Est-il nécessaire de préciser que l'insécurité personnelle repose sur la crainte d'être victime de violences ? De toute évidence, ces formes de victimation sont les plus redoutées car elles engendrent les conséquences physiques et psychologiques les plus lourdes (Warr, 1987). Dimitri illustre parfaitement ce point dans le verbatim suivant : *moi je crains beaucoup l'agression physique, moi je suis très : « tiens tu veux mon portable ? Prends-le, mais laisse-moi tranquille quoi ».* Voilà, j'ai horreur de ça, j'ai horreur d'avoir peur, je préfère calmer le jeu tout de suite, quitte à perdre de l'argent, c'est pas grave. De la même manière, la menace représentée par un individu repose avant tout sur la charge de violence qui lui est attribuée. C'est le potentiel d'agressivité qui définit l'agresseur éventuel. Mais quels sont les critères d'évaluation qui permettent de présupposer le niveau de violence d'un individu ? Car il s'agit bien dans la plupart des cas de supposition. Les formes de violence physique dans les transports collectifs restent rares. En tout cas, les taux de victimation rapportés sont bien inférieurs à ceux de l'insécurité personnelle (Heurtel, 2013). En conséquence, l'expression de la violence physique n'est que l'un des critères – et sans doute l'un des moins fréquents – pour déceler l'agressivité d'un individu. C'est pourquoi il nous semble pertinent de parler de potentiel de violence. Celui-ci émerge à l'intersection de deux types d'appréciation. Une impression d'imprévisibilité d'abord et une impression d'altérité ensuite.

L'impression d'imprévisibilité

La violence présumée d'un individu repose d'abord sur les comportements adoptés. C'est avant tout l'attitude d'une personne en rapport à une norme communément admise qui permet d'identifier l'agresseur éventuel. Si la conformité aux normes génère l'anonymat par la transparence des comportements adoptés, la transgression des règles sociales place en revanche l'offenseur au centre de l'attention des témoins (Goffman, 1973). Ce constat est

particulièrement évident dans les transports en commun qui laissent peu d'intimité aux usagers. Les propos de Rita illustrent parfaitement ce point. *Quand on se rend compte qu'il y a quelqu'un d'autre, c'est parce qu'il crie, c'est parce qu'il chahute, c'est parce qu'il parle, c'est parce qu'il met de la musique, sinon on a tous notre tête dans notre trajet ou [...] dans notre musique. Ces personnes sont explosives parce qu'elles viennent nous couper dans notre trajet... eux on les voit parce qu'ils font du bruit, on les voit parce qu'ils ont un comportement anormal pour quelqu'un qui veut faire un trajet.* La déviance d'un individu se révèle alors lorsque son comportement ne correspond plus à la définition collectivement partagée de la situation. Mais il importe de préciser encore notre analyse. Car si l'on peut admettre que la transgression des règles dans les transports collectifs suscite des réactions de la part des témoins, il serait faux d'affirmer que tous les comportements déviants sont jugés menaçants. Un usager qui pose ses pieds sur un siège transgresse une règle sociale sans pour autant susciter la vigilance des autres usagers. Il importe donc d'identifier les formes de déviations qui engendrent la perception du risque de victimation.

En vue d'appréhender l'influence des désordres sociaux sur l'insécurité personnelle des usagers, Moore (2011) élabore une intéressante typologie des comportements déviants. L'auteur distingue les comportements intentionnels et inoffensifs (poser un sac sur le siège à côté de soi pour éviter qu'un usager ne s'y installe), les comportements accidentels et inoffensifs (bousculer un autre usager en situation d'affluence), les comportements intentionnels et menaçants (attitude agressive d'une personne ivre) et les comportements accidentels et menaçants (l'agitation d'une bande de jeunes). La transgression des normes sociales entraîne donc la perception du risque lorsqu'elle laisse présager l'imprévisibilité de son ou ses auteurs. Le concept de *comportement alarmant* élaboré par Goffman conforte cette observation. Rappelons que selon cet auteur, *les types de comportements qui alarment sont ceux qu'on ne peut ranger dans une large classe d'activités inoffensives. De tels actes opaques ne sont pas forcément menaçants par eux-mêmes, mais ils laissent le témoin dans l'ignorance des pensées ou des intentions de leur auteur et le rendent par conséquent méfiant à l'égard de celui-ci*⁴³. Ce qui éveille la vigilance, voire la crainte c'est donc bien l'impression d'imprévisibilité. Reste alors à identifier les attitudes qui dans les transports en commun suscitent la perception du risque. L'analyse de nos entretiens en révèle quatre types.

⁴³ Goffman, 1973, p.287

- *Les attitudes débordantes.* Ces attitudes consistent à imposer dans un espace collectivement partagé la sphère d'intimité d'un individu ou d'un groupe au détriment de celle des autres. La vigilance engendrée par ces comportements résulte de la négligence dont les témoins sont l'objet. Lilou s'insurge par exemple contre le manque de respect dont certains groupes de jeunes font preuve à l'égard des autres usagers. *Ils sont bruyants, ils mettent leur musique, souvent ils en ont rien à faire des gens à côté d'eux, ils disent des trucs qu'ils pourraient dire en privé et pas forcément devant tout le monde en étant un peu vulgaires sur les bords.* Cette négligence attire particulièrement l'attention lorsque les comportements adoptés par les offenseurs éveillent un risque de victimation. Chloé distingue ainsi les comportements violents des comportements inoffensifs. *Il y a la bande de jeunes où vraiment on voit qu'ils sont en train de rigoler, en train de s'amuser, là par contre il n'y a pas de souci. Et il y a des fois où ça commence... où ça déborde, justement un tel a giflé un tel et où après ça part un petit peu.* Dans le même ordre d'idée, Gabriel se réfère à l'intensité des attitudes pour évaluer la dangerosité des groupes. Le jeune homme cherche alors à mesurer *à quel point les individus sont violents, bruyants, discutant avec de grands gestes* pour s'éloigner de ceux qui *se distinguent le plus*. Mais la perception du risque de victimation ne repose pas toujours sur l'agressivité des attitudes. Hugo rapporte par exemple une méfiance particulière à l'égard *des mecs qui fument dans le bus*. Dans ce cas la vigilance ne porte pas directement sur l'action de fumer : un tel comportement n'est pas menaçant en soi. En revanche, c'est toujours l'anticipation de la violence qui anime la perception du risque des témoins. Non plus directement par l'agressivité des comportements mais par l'incapacité à déterminer les intentions réelles ou l'état d'esprit de l'offenseur. Le groupe de jeunes *en train de rigoler* livre une information précise sur l'inoffensivité de ses intentions, alors que le fumeur isolé sans expression laisse le témoin libre de l'interprétation de son action.

- *Les pratiques de sociabilité déviantes.* Ces attitudes résultent de l'interaction avec les autres usagers sans respect des normes socialement admises. À la différence des *attitudes débordantes*, les comportements adoptés par les offenseurs visent directement les témoins. On distingue trois formes de sociabilité déviantes.

D'abord les interactions non verbales, tels que les regards insistants dont les jeunes femmes sont particulièrement victimes (Condon *et al.*, 2005; Lieber, 2008; Pain, 1993, 1997). C'est le cas d'Émilie qui rapporte expérimenter fréquemment ce type d'atteinte. *Dans les transports en commun vraiment c'est plus des regards quoi... des regards hyper-insistants qui vous dévisagent.* On trouve ensuite les attitudes qui visent à interpeller verbalement les autres

usagers. L'interpellation peut être orientée vers une personne en particulier – que l'on retrouve souvent sous forme de remarques individuelles – ou directement à la cantonade. Leïla rapporte une expérience de ce type dans le verbatim suivant. *Hier il y avait une personne dans le métro qui était dans le wagon en fait et qui insultait toutes les personnes qui allaient voter pour Sarkozy. Sur le coup c'est assez rigolo mais bon quand on est dans le même [wagon], ça fait un peu flipper, on se dit : bah voilà, lui il peut, comme il est, il peut m'agresser facilement.* Enfin, la dernière forme de sociabilité déviante consiste à aborder les autres usagers. Ce comportement se distingue du précédent par le déplacement physique en direction de la victime. Caroline fait part d'expériences de ce genre. *Des hommes un peu insistants ayant un peu bu qui commencent à venir vous parler sur le quai, qui ensuite vous suivent dans la rame, s'assoient à côté de vous... et qui peuvent hausser la voix.*

La vigilance engendrée par les *pratiques de sociabilité déviantes* résulte une fois encore de l'imprévisibilité supposée de l'offenseur. Mais cette fois, c'est la transgression des règles propres aux rencontres entre inconnus qui laisse présager l'agressivité de *l'outsider*. Une situation bien souvent délicate dont les victimes éprouvent parfois de grandes difficultés à se défaire. Fausser compagnie à un individu une fois l'interaction engagée peut s'avérer compliqué, surtout dans les espaces de transport souvent confinés et clos. Il n'est donc pas étonnant que les *pratiques de sociabilité déviantes* figurent parmi les comportements les plus anxiogènes pour les enquêtés. Non pas que toutes ces attitudes soient menaçantes – les regards insistants ne suscitent parfois même plus la crainte des enquêtés tellement ils peuvent être réguliers – mais certaines de ces pratiques sont identifiées comme les prémices d'une véritable agression. Notamment lorsque les comportements laissent peu de doutes sur les intentions de l'offenseur et que la victime se retrouve prisonnière de l'interaction dans laquelle elle est engagée. Déborah rapporte une expérience de cette nature dans le verbatim suivant. *Sur la route du tram il y avait un monsieur qui marchait à côté de moi et [...] je sentais qu'il était bizarre [...] il commençait à chanter, à me dire des trucs bizarres dans mon oreille et tout, enfin des trucs ah sexuels dégueulasses et euh... Voilà j'essaye de marcher plus vite, il me suit et il me colle vraiment, il était vraiment proche de moi et tout et donc j'ai commencé à paniquer, finalement j'arrive au tram, donc j'attends mon train et tout, il était 23h00 [...] j'avais mon MP3, il prend mon MP3, il écoute avec moi la musique et j'osais pas trop le rembarrer parce que toujours j'ai peur qu'ils [les offenseurs] s'énervent.*

- *Les comportements irrationnels.* Ce sont les manières d'être et de faire qui au regard des témoins sont caractérisées par l'absence de logique et de sens. Ici c'est le déficit de cohérence

qui génère la vigilance. Chloé rapporte par exemple une méfiance particulière à l'égard des hommes dont les comportements lui paraissent inintelligibles. *Les hommes isolés [...] je trouve ça bizarre parce que je sais pas vraiment ce qu'ils attendent [...]. Des fois j'attends le bus 30, 40 minutes, plusieurs bus ont le temps de passer, ils prennent aucun des bus. Alors je sais pas s'ils attendent quelqu'un, mais en tout cas ils ont un comportement suspect parce qu'en plus ils rôdent, ils font le tour de la station, ils reviennent sur leurs pas, ils donnent pas l'impression d'attendre quelqu'un, donc je sais pas vraiment ce qu'ils font dans la gare ou même aux abords des arrêts. Ils ne donnent pas l'impression de sortir du travail, ils ont pas d'enfants avec eux, pas de femme, pas d'amis, ils sont là en train de rôder, je trouve ça bizarre quoi.* De ce fait, c'est l'incapacité à situer l'action de l'offenseur dans un univers de sens qui définit l'irrationalité d'un comportement. Le sentiment de menace à l'égard d'une telle attitude porte une fois encore sur l'imprévisibilité. Mais dans ce cas, les comportements sont inintelligibles au point que seule l'hypothèse de l'instabilité mentale de l'offenseur présente une justification cohérente. Si l'attitude est irrationnelle, la personnalité du déviant l'est vraisemblablement. Tel est le raisonnement communément adopté dès lors qu'un comportement est dénué de sens pour les témoins. Pour autant, l'instabilité mentale n'est pas nécessairement synonyme de désorganisation psychologique. Le plus souvent, l'irrationalité est justifiée par l'intoxication à l'alcool ou aux drogues. Sofia considère par exemple qu'une personne *droguée ou alcoolisée* est particulièrement dangereuse car elle est dans l'incapacité de *répondre de ses actes*. Sous l'emprise de telles substances, un individu *n'est pas responsable de lui-même et il n'est pas responsable de ce qu'il peut faire. En gros, sa conscience ne fonctionne pas*. Pour les mêmes raisons, Hugo déclare rester très vigilant à proximité d'une personne alcoolisée. *Ça m'est arrivé plusieurs fois de tomber sur des gens alcoolisés qui commencent à taper sur le métro, dans les vitres etc. Ce qu'il y a c'est qu'on ne sait pas la réaction qu'ils peuvent avoir donc je me méfie toujours parce qu'aujourd'hui n'importe qui sort un couteau pour rien... le mec est pas prévisible.* Et c'est précisément parce que les enquêtés associent souvent l'instabilité mentale à un important potentiel de violence que ces comportements sont jugés très menaçants. Qu'il s'agisse d'un état second volontairement provoqué ou d'une forme de déviance psychologique n'y change rien. Ce qui importe, c'est l'incapacité à anticiper les réactions qui pourraient être engagées par le déviant. Dimitri explique par exemple que les individus *les plus dangereux sont les tox* précisément parce qu'ils *[ne] sont pas rationnels. Avec un tox on sait jamais s'il est en manque beaucoup ou pas, on sait jamais s'il est alcoolisé ou pas, s'il est violent, on sait jamais. Il peut regarder dans le vide et la minute d'après venir vers vous et vous frapper donc c'est totalement*

incontrôlable et imprévisible donc c'est avec ce type de personne qu'il faut être le plus vigilant je pense. Dès qu'ils se rapprochent un peu trop faut vite partir.

- *Les comportements suspects.* Ce sont les manières d'être qui laissent supposer l'élaboration d'un acte délinquant, et notamment les vols à l'arraché. Ces comportements présentent alors la particularité de respecter les normes socialement admises. Les activités de repérage visant à sélectionner la future victime impliquent la discrétion la plus totale. En vue d'optimiser les chances de réussite du méfait, il importe de se révéler au dernier moment pour surprendre la victime et réduire ainsi sa capacité de réaction. En conséquence, ces attitudes sont rarement remarquées par les témoins avant le passage à l'acte. Néanmoins certains enquêtés particulièrement vigilants parviennent à anticiper ces comportements. C'est le cas de Sofia qui déclare être très attentive à l'égard des *attitudes bizarres*. Pour la jeune femme, ce sont les comportements de discrétion surjoués et superficiels qui révèlent les intentions délinquantes. *Pour moi une attitude bizarre c'est quelqu'un qui essaie de ne pas se faire remarquer justement, qui essaie de se fondre dans le décor et ça se voit quand quelqu'un essaie de faire quelque chose et qu'il le fait pas sincèrement.* Pour Dimitri, l'indicateur principal porte sur les regards orientés *un peu à droite à gauche* qui peuvent donner l'impression que le suspect *a envie d'arracher un portable.*

Pour terminer, précisons que ces différents registres de comportements ne se présentent pas dans la réalité de manière aussi fragmentés. À l'exception des *comportements suspects* dont le mécanisme est assez singulier, les trois autres attitudes s'entrecroisent souvent. D'ailleurs, l'intensité de la menace évolue essentiellement en fonction des effets de juxtaposition. Il n'est pas rare que les *attitudes débordantes* émergent sur des *pratiques de socialisation déviantes*. Ou que les *comportements irrationnels* pénètrent ces deux registres d'attitudes. C'est à ce titre que certains exemples rapportés par nos enquêtés chevauchent plusieurs types de comportements *alarmants*. Maeva déclare par exemple avoir subi les tentatives de séduction (*pratiques de socialisations déviantes*) d'un homme alcoolisé (*comportement irrationnel*). Or c'est précisément l'entrecroisement de ces différents registres d'attitudes qui module l'intensité du risque perçu.

L'impression d'altérité

Pour autant, la violence présumée d'un individu ou d'un groupe ne repose pas uniquement sur les comportements *alarmants*. Si ces attitudes placent les auteurs des faits au centre de la vigilance des témoins, rien n'indique que les offenseurs correspondent aux catégories d'individus menaçants présentées plus haut. Sauf à soutenir l'hypothèse selon laquelle seules les personnes issues de l'immigration et les individus manifestant une apparente désorganisation psychologique adoptent des comportements de cette nature ; ce que nous ne ferons pas. D'une part, les récentes études sur les incivilités montrent bien que ces frottements interactionnels sont provoqués par tout un chacun⁴⁴ (Gayet-Viaud, 2011, 2013; Smith *et al.*, 2010). D'autre part, il n'est aucune étude qui permette de démontrer la véracité d'une telle hypothèse. En plus d'être difficilement intelligible, cette théorie est invérifiable.

En revanche, il est tout à fait possible d'envisager qu'un comportement *alarmant* puisse susciter une réaction cognitive différente selon l'offenseur. Alors la menace ne porterait pas uniquement sur la nature de l'attitude mais aussi sur les caractéristiques sociales de son auteur. Cette hypothèse corrobore les résultats de Sampson et Raudenbush (2004) qui démontrent que la perception des désordres est fortement associée à la configuration sociale et ethnique d'un quartier. Pour ces auteurs, c'est la présence des minorités ethniques défavorisées – associée aux représentations de la violence qui les caractérisent – qui favorise la perception des désordres physiques et sociaux (Sampson et Raudenbush, 2004). Ainsi les quartiers les plus menaçants ne sont pas ceux qui concentrent le plus de désordres (Wilson, Kelling, 1982), mais ceux dont les désordres sont commis par les catégories de personnes les plus menaçantes. De manière analogue, les comportements *alarmants* dans les transports collectifs éveillent plus intensément la perception du risque de victimation lorsque les offenseurs répondent aux stéréotypes du danger. Il importe donc de porter notre attention sur les mécanismes de construction des individus menaçants.

Marian Tulloch élabore en ce sens une théorie tout à fait intéressante. Pour cette auteure, ce sont les critères sociaux tels que l'âge, le sexe, l'origine sociale, la classe d'appartenance qui déterminent les figures du danger. En se positionnant dans l'univers social sur la base de ces variables ; en tant qu'homme ou femme, que jeune ou personne âgée, que pauvre ou riche, que musulman, juif ou chrétien, les individus élaborent inévitablement des catégorisations

⁴⁴ Même si la validité d'un tel argument ne peut être entièrement recevable dans la mesure où les comportements *alarmants* ne représentent qu'une petite minorité de cette nouvelle conception des incivilités.

personnelles dans lesquelles les *autres* sont répartis entre *in* et *out-group* (Turner *et al.*, 1987). Tandis que l'*in-group* implique la similarité sociale avec l'individu évalué, l'*out-group* se caractérise par l'altérité avec celui-ci. La menace représentée par un individu est alors susceptible d'augmenter à mesure que l'*in-group* est minimisé et l'*out-group* maximisé. Sofia illustre parfaitement cette théorie dans le verbatim suivant. *Moi j'ai peur des vieux [...] c'est peut-être subjectif comme vision, mais je sais pas j'ai l'impression que je suis jeune aussi, donc il y a pas cette proximité qui fait que j'ai l'impression de... je sais pas, on est agressé par des gens qui ne nous ressemblent pas. J'ai l'impression qu'on aime pas les gens qui ne nous ressemblent pas parce qu'on ne les connaît pas et donc on a tendance à agresser ces gens-là, [plutôt] qu'agresser quelqu'un qui nous ressemble ou qui ressemble à notre frère, notre sœur, qui nous ressemble physiquement ou qui a à peu près le même âge que nous.* La dialectique entre *in* et *out-group* implique toujours un double mouvement. Le positionnement des autres dans l'univers social n'a de sens que par rapport à la place que l'on s'y attribue soi-même. Et c'est cette confrontation qui permet de déterminer la similarité ou la divergence sociale avec l'individu évalué. Néanmoins, il serait faux de croire que l'*out-group* engendre nécessairement la perception du risque de victimation. Les divergences sociales les plus profondes peuvent générer d'autres réactions émotives que la crainte et la suspicion. Il est tout à fait envisageable que l'*out-group* suscite l'admiration, la colère, ou encore la jalousie. Dès lors, il importe d'identifier les critères sociaux sur lesquels repose la construction de la dangerosité. On repère quatre facteurs que sont l'âge, le sexe, le milieu social et les codes culturels.

Le *sexe* est une variable lourde dans la construction des catégories de personnes menaçantes. Quel que soit le positionnement d'un individu dans l'univers social, le danger est presque toujours personnifié par les hommes. D'un côté, les travaux féministes soulignent avec justesse le rôle des nombreuses intrusions masculines indésirables dans la peur des femmes (Condon *et al.*, 2005; Lieber, 2008; Pain, 1993, 1997). De l'autre, les rares études portées sur la peur des hommes insistent sur le sentiment de perte de contrôle lors de confrontation avec d'autres individus de sexe masculin (Brownlow, 2005; Day *et al.*, 2003; May, 2001). La menace représentée par les hommes trouve deux origines. Il s'agit d'abord de l'incorporation différentielle des capacités physiques entre les individus des deux sexes. La représentation selon laquelle les hommes possèdent une force corporelle plus importante que les femmes est fortement ancrée dans les consciences individuelles. Or, l'intériorisation de cette différence implique une appréhension amplifiée à l'égard des agressions physiques perpétrées par les

hommes. Les propos de Maeva soulignent bien la prégnance d'une telle représentation. *Une femme déjà elle a moins de force qu'un homme donc, s'il y a un souci (avec une femme) on peut toujours essayer de se défendre même si on est moins fort. Alors qu'un homme, c'est sûr qu'une fille n'arrivera pas à se défendre.* Ensuite, la menace représentée par les hommes résulte de l'idée selon laquelle la délinquance est essentiellement masculine. Les hommes seraient alors les auteurs d'un nombre plus important d'agressions que leurs homologues féminins. La lecture de la presse de faits divers criminels pousse Maeva à argumenter en ce sens. *Par exemple quand on lit "le détective", c'est plus les hommes qui ont tué plutôt que les femmes [...] c'est peut-être un stéréotype mais voilà.*

La seule exception de menace féminine est celle des bandes de jeunes filles. Dans ce cas, le groupe procure aux femmes les capacités physiques nécessaires pour éveiller la vigilance des témoins. Il est par ailleurs intéressant d'observer que les bandes de filles sont souvent présentées comme *plus agressives*⁴⁵ et *plus virulentes*⁴⁶ que les bandes de garçons. Vraisemblablement car les normes de féminité s'éloignent des pratiques de violence, et que l'agressivité féminine est plus mal comprise encore que l'agressivité masculine (Lieber, 2008). Pour autant, il serait erroné de croire que les femmes représentent une menace identique aux hommes. Si certains groupes féminins éveillent la vigilance des témoins, la perception du risque de victimation est souvent modérée par rapport aux menaces masculines. Pour les hommes, la menace représentée par les bandes de filles porte moins sur la crainte de l'agression que sur l'incertitude des comportements à adopter en cas de confrontation physique. Ainsi les altercations avec les groupes de femmes sont considérées comme embarrassantes par Seydou qui refuse *de frapper les filles*. De leur côté, les femmes se sentent peu menacées par ces bandes féminines avec lesquelles les interactions sont extrêmement rares. En résumé, les groupes de jeunes femmes constituent l'exception qui confirme la règle de la menace masculine. Et le plus souvent les femmes sont présentées comme des usagères rassurantes dont la compagnie est préférée à celle des hommes. *Ça veut pas toujours dire quelque chose mais c'est plus sécurisant d'être en compagnie d'une seule femme dans un wagon plutôt que d'un seul homme*⁴⁷.

⁴⁵ Réda

⁴⁶ Seydou

⁴⁷Maeva

La menace représentée par un individu est également déterminée par son *âge*. Cette variable permet d'abord d'évaluer la force physique des personnes. La dangerosité d'un individu relève avant tout de sa capacité à imposer sa volonté agressive. L'âge représente alors le premier indicateur de risque. Pour Alexis, le danger diminue *si on descend en dessous de 16 ans et si on monte au-dessus des 60*. Bien entendu une telle évaluation n'a de sens que par rapport à la classe d'âge de l'intéressé. Un adolescent de 15 ans pourra sembler dangereux à un second du même âge. De même qu'une femme de 70 ans pourrait vraisemblablement craindre les comportements *alarmants* adoptés par une personne de 60. La force physique attribuée à un individu varie selon l'âge du témoin. Mais dans tous les cas, les individus menaçants disposent toujours d'une capacité physique importante pour les personnes menacées. Que cette force soit imaginée ou réelle importe peu, la seule conviction des témoins est suffisante. Et l'âge d'un individu – même approximatif – participe pleinement à l'évaluation de la force physique de celui-ci. Ce n'est pas par hasard que d'importantes appréhensions sont focalisées sur les groupes de jeunes. En pleine force de l'âge, ces individus disposent de capacités physiques élevées qui réduisent les chances de fuite et augmentent l'appréhension des conséquences en cas d'agression.

Mais la menace représentée par l'*âge* ne se limite pas aux performances physiques des individus. Cette variable permet aussi de répartir les *autres* entre *in* et *out-group*. Cette logique de catégorisation sur la base de l'âge est particulièrement employée par les jeunes femmes qui distinguent les diverses générations d'hommes. Les mêmes comportements adoptés par des individus de classes d'âges différentes ne suscitent pas la même intensité de menace. Maeva explique par exemple que *se faire aborder* par les *jeunes* qui *en général sont cools* ne pose pas de problème particulier. En revanche, les interactions avec *les personnes d'à peu près trente ans ou plus* sont fortement appréhendées. Même si les pratiques de séduction des jeunes hommes ne sont pas toujours bien acceptées, la proximité en âge permet la justification de tels comportements. Au contraire, les hommes plus âgés sont considérés illégitimes à se comporter de la sorte. Pour Ilona, le vieillissement devrait renforcer l'intériorisation des normes sociales. C'est pourquoi les pratiques de sociabilité déviantes sont incompréhensibles de la part d'*adultes* qui sont censés respecter, voire même garantir les règles établies. *Les gens âgés c'est des adultes [et] on a un certain regard concernant les adultes, on comprend plus que des gens qui ont 20 ans, 24 ans se comportent comme ça, mais si [c'est] un homme de 60 ans qui te suit ou qui te fait des commentaires (des avances) c'est là où ça craint*. Le risque de victimation résulte donc du sentiment profond que les attitudes adoptées par ces hommes sont en inadéquation avec leur âge. *Normalement, les hommes de 60*

*ans ne font pas ça, pas du tout. C'est fini, c'était avant. Mais s'il a pas évolué pendant 40 ans et à la fin il a pas compris que ça, ça va pas, c'est là où ça fait peur parce qu'à 60 ans ça va jamais changer. C'est pourquoi la menace engendrée par les hommes âgés ne s'explique pas uniquement par la nature des comportements adoptés. L'âge constitue un facteur discriminant. Alors que les jeunes femmes acceptent – avec plus ou moins de tolérance – les pratiques de séduction des jeunes hommes, ces attitudes sociales sont catégoriquement rejetées lorsqu'elles sont perpétrées par des individus plus âgés. Et c'est précisément l'illégitimité des hommes de génération supérieure à agir de la sorte qui suscite la perception du risque de victimation. C'est parce que l'on considère que de tels comportements ne devraient plus être entrepris par des hommes de cette classe d'âge que ces individus représentent une menace. Très souvent d'ailleurs, les jeunes femmes justifient les attitudes de ces personnes par la déviance mentale. C'est le cas de Maeva qui qualifie de *pervers* ces hommes aux comportements si menaçants. Si c'est un [...] vieux et qu'il vient pour un renseignement OK mais s'il commence à aller plus loin, là c'est un peu flippant parce qu'on sait pas trop comment réagir. Parce qu'il est plus vieux, on se dit que c'est un pervers et là on commence vraiment à avoir peur. Le risque perçu atteint son paroxysme lorsque ces individus se trouvent sous l'emprise de l'alcool ou de drogue. Sofia explique par exemple avoir *une peur bleue* de se faire agresser *par un type comme ça. J'ai l'impression qu'il n'y a pas moyen de s'en sortir [...] j'ai l'impression que quelqu'un qui est vieux, qui est bourré, qui n'a rien à perdre... d'ailleurs il sait même pas qu'il a rien à perdre, il en a aucune conscience et j'ai l'impression que voilà, il s'en fout. Un acte en amenant un autre il peut être amené à tout faire.* On entrevoit donc à l'aide de ces témoignages l'influence des deux impressions d'imprévisibilité et d'altérité dans le processus de construction d'un individu menaçant.*

La construction des catégories de personnes menaçantes repose ensuite sur le *milieu social* des individus. À l'inverse des critères sociaux de *sexe* et d'*âge*, cette variable n'est que rarement évoquée par les enquêtés sous cette forme. Ce sont davantage les figures du danger qui laissent entendre la relation entre milieu social et potentiel de violence. Le seul lien qui existe entre les *jeunes de banlieue*, les Roms, les SDF, les *hommes seuls et alcoolisés*, les *drogués* est l'appartenance aux franges les plus fragiles de la population. Notre propos corrobore ici la théorie de Sampson et Raudenbush (2004) présentée plus haut selon laquelle la perception des désordres physiques et sociaux est associée à la présence des minorités défavorisées. Dans le même ordre d'idée, Marylène Lieber (2008) – qui s'appuie sur les travaux d'Esther Madriz (1997a, 1997b) – montre que les individus menaçants sont

majoritairement des hommes appartenant aux minorités pauvres. Ces théories tout à fait intéressantes n'expliquent pourtant pas le danger représenté par les individus défavorisés. Une fois encore, il convient de rester prudent. Ce n'est pas la pauvreté qui engendre la perception du risque de victimation. Si les individus menaçants sont souvent issus des franges les plus démunies de la population, toutes les personnes défavorisées socialement ne sont pas menaçantes. Ceci est d'autant plus vrai que la précarité sociale peut être dissimulée derrière des manières d'être et des manières de faire. Or, les personnes menaçantes sont précisément des individus qui laissent entrevoir cette précarité. Leïla explique par exemple qu'une tenue vestimentaire *négligée* suppose l'imprévisibilité de son détenteur. *On dit que l'habit ne fait pas le moine mais bon quand même un peu, [...] une personne un peu négligée en fait, qui s'en fout complètement... voilà c'est une personne qui s'en fout donc si elle s'en fout de sa propre personne, elle peut s'en foutre de ce qu'elle peut faire après avec les autres personnes, elle peut l'agresser, elle s'en fout complètement de ce qui peut arriver, vraiment rien à perdre quoi.* Ilona fait part d'un sentiment similaire. Les *chav* – terme anglo-saxon pour qualifier les jeunes issus des milieux populaires et défavorisés – sont d'abord identifiables par leurs codes vestimentaires. Ces catégories de personnes ne portent pas *une veste propre ou des pantalons biens faits* mais des *hoodies* (sweats à capuche) *que l'on porte normalement à la maison pour se reposer.* Ces remarques réalisées sur les tenues vestimentaires sont intéressantes car elles montrent bien le lien entre précarité et marginalité dans la production de la vigilance. Ce n'est pas seulement la qualité vestimentaire qui est mise en cause mais surtout la légitimité à porter certains vêtements dans l'espace public. Ainsi la pauvreté des individus ne semble pas toujours suffisante pour justifier le port d'une tenue inadéquate et dans ce cas, la marginalité renforce bien souvent la précarité pour expliquer un tel accoutrement. De ce fait, ce ne sont pas les individus défavorisés qui suscitent la vigilance mais les façons d'être qui laissent supposer une forme de marginalité sociale. Et si les personnes menaçantes sont fréquemment assimilées aux classes sociales les plus populaires, c'est précisément parce que la marginalité est très souvent justifiée par la précarité. Rita montre bien cette dialectique par l'élaboration d'une catégorie de personnes qu'elle nomme les *cassées*. Ces individus sont d'abord décrits comme pauvres. Il peut s'agir *de jeunes qui n'ont pas beaucoup d'argent* ou de personnes plus âgées. Pour autant, la pauvreté ne suffit pas pour qualifier ce groupe. Ces individus sont plus que pauvres, ils sont *cassés par la vie.* Et cette fracture *se voit sur leur visage. Ils ne vont pas bien, ils boivent beaucoup et ils ont des cicatrices.* Ainsi c'est la perception de la marginalité et de l'exclusion qui peut générer la vigilance des témoins. Précisément parce que ces situations sociales définies comme faibles ou ambiguës sont souvent assimilées à un

potentiel de violence élevé. Alexis explique par exemple que *quand on est pas intégré, on a moins de choses à perdre et on a souvent moins d'argent, souvent plus d'injustice, plus de haine, plus de colère, plus de... tout ce qui fait qu'on a des raisons d'agresser quelqu'un.*

L'élaboration des catégories de personnes menaçantes repose enfin sur des *éléments culturels*. La vigilance des enquêtés est souvent renforcée envers les individus ou les groupes dont les codes sociaux sont difficilement – voire pas du tout – compréhensibles. Il s'agit le plus souvent de minorités défavorisées issues de l'immigration dont la langue d'origine ou les codes de langage sont inconnus des témoins. Pour autant, il convient de rester prudent, la seule incompréhension des codes linguistiques est insuffisante pour susciter une quelconque menace. En revanche, associées à d'autres indicateurs de risque, les différences culturelles accentuent souvent la vigilance des témoins. Par exemple, la perception de l'exclusion sociale suscite une appréhension plus importante encore lorsque les indices qui la révèlent se conjuguent à de fortes différences culturelles. C'est le cas des *cassés par la vie* de Rita. L'impression d'altérité éprouvée à l'égard de cette catégorie de personnes n'est pas seulement définie socialement mais également culturellement. Ces individus sont présentés comme étant des Hindous *dont beaucoup ne parlent pas français* ou qui possèdent *leur jargon à eux*. Ils constituent des *groupes* ou des *communautés* à part dont les codes de comportement diffèrent de ceux de la jeune femme. Rita explique que *leurs codes c'est d'exploser* dans le bus. Ainsi, les différences culturelles renforcent encore l'ambiguïté des comportements adoptés. Il devient difficile de savoir si la transgression des normes est volontaire ou non. Mais étant donné l'incompréhension des codes sociaux de ces individus et la présence d'autres indices de risque, la vigilance reste de mise. Dans le même ordre d'idée, Ilona explique par exemple que les hommes âgés qui ne parlent pas français sont ceux dont elle a *le plus peur*. D'abord parce que la barrière linguistique obscurcit l'intentionnalité de ces individus. Ensuite parce que l'incapacité à communiquer verbalement réduit considérablement les chances de faire entendre raison à l'offenseur en cas d'agression. *Si on ne peut pas communiquer, comment est-ce que je peux lui échapper ? Parce que si c'est un Français, même s'il commence à m'agresser, peut-être qu'en écoutant ce que je lui dis, peut-être qu'il arrêtera. Peut-être que je lui dirai des choses qui toucheront sa raison et qu'il [se dira] que : non bien sûr je vais pas violer une fille. Mais un Indien qui ne comprend pas plus que bonjour, au revoir, arrête, on ne peut pas vraiment l'arrêter.* Ces deux exemples sont intéressants car ils soulignent bien le rôle des variables culturelles dans la construction des individus menaçants. En soi, l'incompréhension des codes linguistiques est loin de générer la vigilance des témoins. Les

touristes qui dans les transports parisiens échangent dans une langue étrangère ne représentent aucune menace particulière. Mais il en va différemment lorsque les individus laissent supposer une forme de marginalité sociale. Dans ce cas, les différences culturelles ne sont plus si insignifiantes. D'une part, elles tendent à renforcer l'opacité des intentions. D'autre part, elles réduisent les possibilités d'échanges sociaux qui constituent le dernier recours pour enrayer une éventuelle agression.

Si ces quatre critères – que sont l'âge, le sexe, le milieu social et l'incompréhension des codes culturels – suggèrent la dangerosité des individus, ces variables sont insuffisantes en soi pour éveiller la perception du risque de victimation. Il ne peut y avoir d'individu menaçant sans comportement *alarmant*. Comme le souligne Goffman (1973), *les apparences normales* découlent du respect des normes sociales. Et tant que les comportements adoptés sont jugés légitimes par l'ensemble des témoins, le risque perçu n'a pas lieu d'être. Un SDF assis sur un siège dans une station de métro ne présente aucune menace particulière. Précisément parce que son comportement ne laisse présager aucune intention agressive.

En revanche, il serait faux d'affirmer que les stéréotypes ne jouent aucun rôle dans la production de la vigilance. Les individus dont les critères sociaux répondent à une certaine dangerosité peuvent susciter l'attention des témoins et cela malgré le respect des normes socialement admises. Comme le précise Merry (1981), l'élaboration des catégories personnelles dans lesquelles sont répartis les *autres* entre *in* et *out-group* ignore immanquablement les variations individuelles. C'est pourquoi les enquêtés accordent parfois une attention particulière à certaines personnes dont les comportements intègrent parfaitement les normes sociales. Gabriel explique par exemple ne pas être dérangé *par un groupe de jeunes qui reste dans son coin*. Pour autant, il affirme *quand même étudier leurs réactions* par simple vigilance. Parce qu'ajoute-t-il, *on ne sait jamais, des fois ça (l'agression) peut arriver très vite*. Maeva fait part d'un sentiment similaire à l'égard des Roms. Ces catégories d'individus sont présentées comme des voleurs. Et même *s'ils ne sont pas tous comme ça*, la jeune femme déclare ne pas avoir *confiance en eux*. Néanmoins, il serait trop rapide de conclure que les comportements *alarmants* sont totalement absents du processus de construction de la vigilance dans ces situations. La menace suscitée par ces catégories d'individus repose précisément sur un ensemble de représentations comportementales qui leur sont associées. Or, cette assimilation n'est jamais totalement imaginée, elle est même très souvent le fruit d'expériences intériorisées par les enquêtés. L'analyse dispositionnelle trouve ici tout son sens. L'appréhension éprouvée par Gabriel à l'égard des groupes de jeunes repose

sur l'expérimentation passée d'*attitudes débordantes* adoptées par ces catégories d'individus. De la même manière, Maeva redoute par expérience le fait que les Roms *viennent demander des trucs* et ne *lâchent plus la personne* par la suite. Pour autant, il convient de ne pas exagérer l'attention des témoins face à de telles situations. Dès lors que les normes de comportement sont respectées, la vigilance suscitée n'est que de faible intensité. Elle permet de s'assurer rapidement que ces individus potentiellement menaçants maintiennent une attitude conforme. Il en va bien différemment lorsque ces catégories de personnes adoptent des comportements *alarmants*. Dans ce cas, la vigilance des témoins atteint un autre degré d'intensité. La conjonction des critères sociaux menaçants (âge, sexe, milieu social, incompréhension des codes culturels) et des comportements alarmants (attitudes débordantes, pratiques de sociabilité déviantes, comportements irrationnels, comportements suspects) forme un contexte particulièrement favorable à l'activation des dispositions à l'insécurité personnelle en laissant supposer un important potentiel de violence.

Mais l'intentionnalité supposée de nuire aux autres ne suffit pas encore pour engendrer la perception du risque de victimation.

b) La capacité physique à imposer un potentiel de violence

Si l'agressivité supposée d'un individu suffit à susciter la vigilance des témoins, cette variable ne peut expliquer à elle seule la crainte de subir une agression violente. Alexis rapporte une anecdote qui témoigne de la véracité de ce constat. *Je lisais un livre et là je sens un coup sur le livre. C'était je crois une dame mais j'en suis pas très sûr, en tout cas c'était habillée en jupe, les talons, maquillée, à l'accent et à la taille c'était peut-être pas une dame mais on va considérer que ça l'était, et qui commence à me dire : ouais arrête de lire, ça fait tapette. Je savais pas quoi faire c'était improbable, [...] alors je lui dis : mais vous êtes complètement folle, [puis elle] m'a dit : non arrête de dire ça je vais te biffer. Je me suis dit : houlala, on va partir, on va la laisser parce que ça vaut pas la peine.* À la suite de cette narration, le jeune homme poursuit en précisant : *là-dessus j'avais pas peur parce qu'en cas d'affrontement physique bon ça va, j'avais fait un peu de judo, il y avait pas de problème... je pouvais m'en sortir.* Caroline rapporte une expérience similaire. Lors d'un trajet en métro, la jeune femme se trouve confrontée à *une vieille dame un peu ahurie* qui poussait tous les usagers afin de pouvoir monter dans la rame. L'enquêtée lui propose *gentiment* de laisser les gens sortir en vue d'éviter les bousculades. Suite à cette remarque, *le ton a commencé un petit peu à monter* et les réponses de la vieille dame se sont faites de plus en plus *incohérentes*. Malgré tout, pour

la jeune femme cette anecdote reste *plus marrante qu'autre chose*.

L'absence de risque dans ces deux situations pourrait d'abord être expliquée par les critères sociaux des offenseurs. On peut supposer que les femmes âgées et les travestis n'intègrent pas l'*out-group* menaçant de ces deux enquêtes. Ce qui pourrait justifier la faible perception du risque rapportée. Mais si l'*out-group* menaçant concentre les catégories de personnes dont le potentiel de violence semble le plus important, la dangerosité d'un individu peut être révélée en dehors de toute catégorisation. Une personne évaluée proche sur le plan social peut tout à fait susciter un état de vigilance si ses comportements laissent transparaître une intentionnalité agressive. À l'inverse, un individu dont les caractéristiques sociales correspondent aux représentations de la dangerosité n'est pas obligatoirement menaçant, même en adoptant des attitudes *alarmantes*. Précisément parce que la dangerosité d'un individu ne tient pas seulement au potentiel de violence qui lui est attribué mais aussi aux capacités physiques dont le déviant semble disposer. Autrement dit, l'intentionnalité agressive devient menaçante lorsque les témoins accordent à l'offenseur des ressources physiques suffisamment importantes pour imposer cette violence. Caroline et Alexis ne se sentent nullement menacés par leurs agresseurs car ils jugent les capacités physiques de ces individus inférieures aux leurs. Une telle évaluation renvoie l'impression de dominer physiquement la situation et d'être en capacité d'enrayer l'agression. Au contraire, le sentiment d'impuissance face aux déviants entraîne fréquemment la perception du risque de victimation. Les études focalisées sur la peur masculine insistent sur ce point. David May (2001) considère par exemple que la peur des jeunes hommes résulte de l'ébranlement de leur masculinité. Les situations anxiogènes sont donc celles où l'assurance, le contrôle de soi ou encore la force physique sont mises à mal par les offenseurs. Selon cet auteur, l'insécurité masculine possède alors une spécificité propre. À l'inverse des peurs féminines définies par *l'ombre de l'agression sexuelle*⁴⁸, les peurs masculines le sont par *l'ombre de l'impuissance*⁴⁹. Mais si cette théorie possède le grand mérite de mettre en avant la peur des hommes, la volonté de May (2001) de singulariser ce phénomène l'a poussé à élaborer une analyse trop restrictive. Il est bien difficile d'entrevoir dans ce concept la spécificité masculine. Sauf à considérer les femmes comme une catégorie de personnes constamment apeurées, on peut raisonnablement supposer que tout individu en situation d'impuissance est soumis à de plus fortes réactions émotives et

⁴⁸ « The shadow of sexual assault » (Ferraro, 1995)

⁴⁹ « Shadow of powerlessness » (May, 2001)

cognitives. Aucune distinction sexuée ne semble réellement s'extraire ici. L'impression d'impuissance varie selon les mêmes critères pour les hommes et les femmes. On en distingue deux. Il s'agit d'abord de la corpulence physique de l'offenseur et ensuite du nombre d'agresseurs auxquels on doit faire face.

La corpulence correspond à l'ensemble des attributs corporels d'une personne. Sans surprise la taille, le poids, la musculature influencent fortement la force physique attribuée à un individu. Alexis distingue par exemple les personnes *finés* et *sveltes* qui ne posent pas de problèmes, des personnes *complètement baraqués* qui suscitent une appréhension beaucoup plus importante. De son côté, Hugo rapporte avoir mis en fuite un homme *pas très impressionnant* qui cherchait à lui *faire les poches*. De ce fait, moins les attributs corporels des offenseurs sont apparentés à la force physique, moins les témoins sont susceptibles d'éprouver un sentiment de menace. Bien entendu, toute évaluation n'a de sens que par rapport aux ressources que l'évaluateur s'attribue lui-même. Il serait absurde de chercher à définir un seuil commun de force physique à partir duquel les individus deviennent vigilants. Tout dépend de la confiance que les évaluateurs possèdent en leurs propres capacités face aux performances physiques supposées de l'évalué. Il n'empêche que le processus d'évaluation répond toujours à la même logique : le sentiment d'impuissance augmente dès lors que les capacités physiques de l'offenseur sont jugées supérieures à celles que s'attribue le témoin.

Mais la force physique repose aussi sur le nombre de personnes prêtes à s'impliquer. C'est pourquoi les groupes sont évoqués à maintes reprises par nos enquêtés. Chloé explique par exemple éviter *tout ce qui est bande de jeunes*, dont les effectifs dépassent *6 ou 7 personnes*. Sofia fait part d'un sentiment similaire. Pour elle, il est préférable d'affronter *un mec grand et fort que trois personnes* en même temps, possédant *trois fois plus de bras et de jambes*. Ce qui pousse la jeune femme à conclure que les groupes sont toujours *plus difficiles à affronter qu'une seule personne*.

La menace représentée par les bandes porte alors sur la capacité physique que génère l'édification d'un groupe. En conséquence, plus la bande compte de membres, plus le sentiment d'impuissance éprouvé par les témoins est susceptible d'augmenter. C'est pourquoi face aux groupes les plus nombreux, les interventions sont souvent jugées inutiles et dangereuses pour celui ou celle qui oserait les entreprendre. Précisément parce que les capacités physiques d'un individu isolé sont considérées insuffisantes pour s'opposer à celles générées par une bande. Chloé rapporte par exemple avoir été *traumatisée* par le lynchage

d'un adolescent de 16, 17 ans dans le RER D au niveau du Stade de France. La jeune femme explique que le garçon s'est *littéralement fait tabasser* à coups de poings et de pieds par une bande de 10 jeunes hommes sans que personne ne puisse lui venir en aide sous peine de subir le même sort.

Sans prétendre que la corpulence des individus constitue une variable dérisoire, force est de constater que les enquêtés accordent peu d'importance aux critères physiques des membres d'un groupe. Si la corpulence d'un offenseur isolé représente une condition *sine qua non* pour éveiller la perception du risque de victimation, il en va différemment dans le cadre d'une bande. D'ailleurs la menace représentée par les groupes ne possède aucune exclusivité masculine comme c'est le cas des individus isolés. Il importe tout de même de préciser que si la corpulence individuelle semble susciter une faible attention dans le contexte de la bande, la classe d'âge des groupes menaçants correspond bien souvent à celle de nos enquêtés. Il s'agit donc d'hommes ou de femmes en pleine force de l'âge (17-25 ans). Dans ces conditions, on comprend aisément que le sentiment d'impuissance à l'égard d'un groupe augmente avec le nombre de personnes qui le compose.

2 – Les dispositifs de sécurité dans les espaces de transport

Pour répondre aux comportements déviants, les opérateurs de transport disposent de plusieurs dispositifs. On en distingue trois types (ONDT, 2011). Tout d'abord, les moyens techniques qui renvoient à l'ensemble des dispositifs de sécurité matériels (vidéoprotection, matériaux anti-vandalisme, tirette d'alarme, radio localisation, portes palières). Ensuite, les moyens humains qui assurent une capacité d'intervention sur les réseaux de transport (personnels de sécurité, police, armée, accueils lors des embarquements). Enfin, les moyens organisationnels qui garantissent la coordination avec différents partenaires des entreprises de transport (postes de commandement communs entreprises-police, procédures rapides de réparation des dommages, contrats locaux de sécurité transport, etc.). Peu visibles par les usagers, les dispositifs organisationnels sont rarement portés à la connaissance des enquêtés. C'est pourquoi leurs observations se focalisent exclusivement sur les moyens techniques et humains. Les caméras de vidéoprotection (a), le personnel des transports (b) et les forces de l'ordre (c) représentent les dispositifs les plus souvent évoqués.

a) La vidéoprotection

Malgré le développement intensif de la vidéoprotection depuis la fin des années 1990 dans les transports en commun (Le Goff, 2010; Malochet, Le Goff, 2013; Mariotte *et al.*, 2004), ce dispositif pèse très peu dans le discours des enquêtés. Et lorsqu'il est abordé, c'est pour être plus souvent l'objet de réticences et de critiques que d'éloges. Les réactions engendrées par la vidéoprotection sont de deux ordres.

Tout d'abord, les remarques portent sur la légitimité accordée à cette pratique de surveillance. En scrutant en temps réel l'activité humaine, les caméras de vidéoprotection suscitent quelques réactions éthiques. Réda exprime par exemple un sentiment de gêne à l'idée d'être observé lors de ses déplacements : *on est filmé, c'est pas forcément une bonne chose en soi, du coup moi ça me dérange plus qu'autre chose*. Moins catégorique, Alexis s'oppose à l'expansion généralisée du dispositif en dehors des espaces les plus anxiogènes. *Les caméras de vidéosurveillance partout, j'aime pas trop ça, sur les quais ça ne m'embête pas du tout*. En revanche, on ne relève aucun témoignage entièrement favorable à l'utilisation de ce dispositif. Cette absence ne signale pas pour autant un rejet catégorique de cet outil. Notons que les rapports d'évaluation sur la vidéoprotection rapportent toujours un taux de soutien élevé pour cette technologie (Gill, Spriggs, 2005; IPSOS/CNIL, 2008; Wells *et al.*, 2006). En 2013, une étude menée par l'Ifop montre que 92% des français sont *tout à fait* ou *assez* favorables à l'augmentation du nombre de caméras dans les transports en commun (Ifop, 2013). Ces résultats ne s'opposent pas nécessairement à ceux de notre enquête, surtout si l'on considère que les individus les plus portés à soulever la légitimité de ce dispositif sont les plus réticents à son utilisation. En l'occurrence, les oppositions formulées sont d'une part peu nombreuses et d'autre part de très faible intensité.

Les remarques abordent ensuite l'efficacité de la vidéoprotection. La capacité de ce dispositif à assurer la sécurité suscite un important scepticisme. Ilona rapporte par exemple ignorer le temps nécessaire aux agents pour intervenir en cas d'agression ainsi que les horaires de surveillance des caméras. *Dans le RER ou dans le train, [...] je ne sais pas vraiment s'il y a tout le temps des gens qui surveillent les caméras, parce que c'est indiqué qu'il y a des caméras mais est-ce qu'il y a vraiment des gens qui voient tout ce qui se passe et combien de temps est-ce qu'il faut pour arriver ? On ne sait pas du tout*. Les doutes portés par la jeune femme sur les modalités de fonctionnement de la vidéoprotection nourrissent une réelle

préférence pour les moyens humains dont la présence assure une intervention immédiate. Ce point de vue est partagé par Réda. Selon lui, le temps de latence entre la détection d'un problème au poste de contrôle et l'intervention humaine est trop long pour enrayer l'agression. C'est pourquoi les caméras sont démunies de toute vertu sécurisante à l'inverse du personnel de sécurité en patrouille doté d'une réelle capacité d'action. *J'ai pas le sentiment que ça me protège [la vidéoprotection], alors que voir ne serait-ce que deux agents se promener sur le quai bah c'est autre chose parce que c'est palpable [...] si on se fait agresser [...] ils sont là, peut-être qu'ils pourront intervenir. [...] Ce que j'entends par là c'est qu'il y a une vraie marque de présence et puis on se sent plus en sécurité. Alors que les vidéosurveillances, c'est certes dissuasif mais c'est pas plus efficace que ça.*

Sur ce point, on observe une étroite corrélation entre nos résultats et ceux des évaluations conduites en France (Le Goff, 2010; Le Goff, Fonteneau, 2008) et à l'étranger (Brown, 1995; Gill, Spriggs, 2005; Wells *et al.*, 2006). La capacité de la vidéoprotection à réduire les victimations est fortement mise en cause (Wells *et al.*, 2006), au même titre que sa capacité à rassurer les individus (Gill, Spriggs, 2005).

L'absence d'enthousiasme à l'égard de la vidéoprotection repose moins sur l'opposition catégorique à l'utilisation de cet outil que sur la crainte de voir se généraliser ce dispositif au détriment des moyens humains. Les résultats des évaluations le démontrent : en dehors de quelques réticents, les usagers sont favorables à l'augmentation du nombre de caméras dans les transports en commun. Ce qui inquiète en revanche, c'est la mise en œuvre d'une politique de sécurité entièrement basée sur des dispositifs matériels. Cette appréhension est d'autant plus importante qu'elle se nourrit de faits concrets. En 2004, une étude réalisée par l'IAUîdF montre que la vidéoprotection représente 15% du budget alloué à la sécurisation des réseaux de transport franciliens entre 1997 et 2002. À partir de 2003, le financement de ce dispositif est multiplié par 5 et atteint 73% de ce budget (Mariotte *et al.*, 2004). Mais cette augmentation du nombre de caméras n'assure pas pour autant un sentiment de sécurité plus élevé. Précisément parce que les usagers n'ont pas l'impression qu'elle s'accompagne d'une augmentation des effectifs du personnel de sécurité, qui seul offre une possibilité d'intervention immédiate.

b) Le personnel des transports

À proprement parler, le personnel des transports n'est pas en charge de la sécurité des usagers. Les conducteurs de bus, les contrôleurs, les agents de guichet possèdent des missions relatives à la circulation et aux déplacements des clients. Mais leur présence assure aussi parfois un sentiment de sécurité plus important. Ilona préfère le bus à tout autre moyen de transport collectif pour la présence et la proximité du conducteur. *Le chauffeur du bus, je sais très bien qu'il peut tout voir, il peut arrêter le bus [...] avec le bus c'est simple, c'est : on arrête le bus : sors maintenant et sinon on appelle la police.* Le personnel des transports se voit alors attribuer un effet dissuasif. On suppose que leur présence diminue le nombre d'agressions. En amalgamant l'action des agents de sécurité et de transport dans le maintien de l'ordre, Pierre souligne parfaitement ce point. *Il y a une présence policière et des agents de contrôle qui veillent assez bien sur les individus qui utilisent les lignes de train [...] Enfin ça dissuade les éventuels comportements déviants.* Corrélativement, de nombreux travaux exposent indistinctement l'influence bénéfique du personnel de transport (*assistants/staff members*) et de sécurité (*police officers/guards/security personnel*) sur le sentiment de protection des usagers (Cozens *et al.*, 2003, 2004; Crime Concern, 2004; Liska *et al.*, 1988; Loukaitou-Sideris, Fink, 2009; Lynch, Atkins, 1988; Yavuz, Welch, 2010).

Mais à l'ordinaire, le sentiment de sécurité des voyageurs dépend bien peu des agents de transport. À l'exception du bus occupé de manière permanente par son conducteur, les transports collectifs sont fortement « déshumanisés ». Certes, les guichetiers occupent quotidiennement les gares, mais les horaires d'ouverture dépassent rarement la fin d'après-midi laissant ces espaces totalement inoccupés en soirée. Ajoutons que le personnel des transports a considérablement diminué sur l'ensemble du réseau Île-de-France depuis une quarantaine d'années. La généralisation du péage automatique dans le métro en 1973 marque la suppression des poinçonneurs, et donc la fin d'une présence permanente d'agents sur les quais. Un an plus tard, les derniers autobus à deux agents sont remplacés par des modèles conçus pour un seul. On peut enfin évoquer le développement des lignes de métro automatiques dont le pilotage est assuré sans l'intervention d'aucun conducteur. La recherche de rentabilité des sociétés de transport entraîne donc une évaporation importante du personnel en contact avec les usagers. On peut supposer que la disparition de ces emplois ait renforcé l'anxiété des voyageurs. De même que la baisse du nombre d'agents statiques a pu fragiliser le contrôle des normes socialement admises dans les transports en commun.

Malheureusement, les premiers travaux sur la peur du crime dans les espaces de transport sont postérieurs à ces réformes, et ne permettent donc pas d'en apprécier les conséquences directes.

Ce que l'on observe en revanche, c'est la difficulté des agents restants à faire face aux agressions dont les voyageurs ou eux-mêmes sont victimes. L'incapacité de certains chauffeurs de bus à maintenir les règles d'usage dans les véhicules de transport en témoigne. *Certains [jeunes] rentrent [...] et ne valident pas leur ticket [et le chauffeur] remet ça en cause. [Mais] les jeunes ils sont nombreux, ils n'ont pas peur [...] ils s'en fichent, les jeunes ils vont l'insulter, ils peuvent [même] arriver à le frapper.* Ces propos tenus par Seydou montrent bien la capacité de dissuasion limitée dont disposent en réalité ces agents isolés. En dehors des contrôleurs qui agissent en petits groupes, ces employés sont souvent seuls (conducteurs de bus, guichetiers de petites stations etc.) et donc bien peu enclins à contenir les velléités délinquantes. C'est pourquoi le sentiment de sécurité des usagers dépend peu du personnel des transports. En résumé, ces agents rassurent uniquement lorsqu'ils sont à proximité et qu'aucun problème ne se manifeste aux alentours.

c) Le personnel de sécurité

Par personnel de sécurité nous entendons l'ensemble des agents habilités par l'État et par les sociétés de transport à assurer le maintien de l'ordre. On distingue différents corps de métier parmi lesquels figurent l'armée française dans le cadre du plan Vigipirate, la police nationale de la brigade des réseaux ferrés de la préfecture de police, les services de sécurité des entreprises publiques de transport (SUGE⁵⁰ pour la SNCF et GPSR⁵¹ pour la RATP) et les vigiles des sociétés prestataires de sécurité privée (Malochet, Le Goff, 2013).

Les réactions suscitées par la présence du personnel de sécurité sont contradictoires. Alors que la proximité avec les forces de l'ordre provoque auprès de certains un sentiment de gêne, elle engendre auprès des autres un sentiment de sécurité prononcé.

Une présence qui dérange certains usagers

Pour les premiers, les policiers et autres agents de sécurité dérangent. Loin de rassurer, la

⁵⁰ Surveillance Générale (SUGE)

⁵¹ Groupe de Protection et de Sécurisation des Réseaux (GPSR)

présence des forces de l'ordre gêne et parfois même inquiète. Ces réactions résultent de trois représentations de la contre-productivité de l'action policière.

La première d'entre elle s'inscrit dans une logique idéologique. Les tenants de cette représentation dénoncent l'orientation excessive des actions policières envers les populations les plus discriminées. Charline se plaint par exemple de la forte présence des forces de l'ordre dans le RER D qui renforce selon elle la stigmatisation des usagers d'origine immigrée très largement représentés sur cette ligne. *Il doit y avoir des problèmes [dans le RER D], ça c'est sûr, mais le fait qu'il y en ait autant [des policiers] à certaines heures me dérange parce que justement ça appuierait sur cette stigmatisation de la population du RER D. En l'occurrence les noirs, les Arabes et les gens du 93 et ça me dérange personnellement en fait. Ça touche à quelque chose qui me tient à cœur [...] et donc du coup je pense que je transpose ça... [C'est] pas une haine, mais ils [les policiers] me dérangent.* Dans le même ordre d'idée, Leïla reproche aux services de sécurité de contrôler de manière arbitraire et excessive les jeunes issus des couches sociales les plus défavorisées. *Le fait qu'ils mettent des policiers des fois comme ça, ça crée un peu des embrouilles en fait dans les transports [...]. Moi à plusieurs reprises [...] quand je suis à Gare du Nord, je vois des jeunes en face de moi dans l'escalator et j'entends : excusez-moi Messieurs contrôle d'identité. Enfin après on se dit mais pourquoi il fait ça quoi ? Pourquoi il me le fait pas à moi ou à la personne de derrière ? Tout ça parce qu'il avait une casquette achetée à Clignancourt ou un truc comme ça.* En dehors du sentiment de révolte éprouvé à l'égard des inégalités dénoncées, ces enquêtés soulignent les effets contre-productifs des actions policières. Leïla établit une relation de cause à effet entre la répétition des contrôles injustifiés et le passage dans la délinquance des populations stigmatisées : *c'est ce genre de petits trucs je pense qui font que les agressions ont lieu.*

La seconde représentation s'inscrit dans une logique inductive. En supposant que les services de sécurité patrouillent dans les espaces les plus fortement frappés par la délinquance, ces usagers en concluent que le risque d'être agressé augmente dans les zones de contrôle. La présence des forces de l'ordre constitue alors un indicateur de risque. Abdel explique par exemple être plus vigilant à proximité de policiers dont la présence trahit selon lui l'existence d'une menace. *Je me dis : je suis dans le train, je prends le train normalement et je vois des policiers qui circulent dans les wagons. Je sais que c'est censé me faire sentir en sécurité, mais ça fait l'effet inverse. Je me dis qu'ils sont pas là pour rien quelque part et que s'ils sont là, c'est que soit il y a eu quelque chose, soit qu'il va y avoir quelque chose et que donc leur*

présence n'est pas justifiée ou alors si on la justifie c'est qu'il va se passer quelque chose. Ce phénomène est aujourd'hui bien connu des chercheurs spécialisés dans l'action policière. Certains d'entre eux montrent par exemple qu'une présence importante de policiers, si elle n'est pas expliquée ou justifiée, peut entraîner l'incompréhension des populations civiles et l'augmentation de la peur du crime (Holmberg, 2002; Kennedy, Silverman, 1984; Salmi et al., 2004; Winkel, 1986).

La troisième représentation s'inscrit dans une logique sécuritaire. Ici, les forces de l'ordre représentent une menace à part entière. Fabrice rapporte par exemple être particulièrement inquiet en présence de militaires. *Ça va peut-être vous paraître un peu inversé par rapport à ce qui pourrait être le cas d'habitude mais dans les gares, souvent à Gare du Nord et à Gare de Lyon il y a des militaires. Ça je trouve que c'est un problème de sécurité... Enfin ça ne me met pas à l'aise au niveau sécurité, des mecs qui se trimbalent avec des armes lourdes, c'est pas mon truc niveau sécurité.*

L'insécurité personnelle suscitée par les forces de l'ordre trouve deux explications. La première repose sur une perception selon laquelle la violence physique légitime serait dépourvue de contraintes juridiques. Dimitri considère par exemple la Seine-Saint-Denis comme *une zone de non-droit dans laquelle les policiers sont un gang autant que les autres gangs. La police c'est quelqu'un qui a le droit de te taper dessus, donc moi ça me fait peur d'avance. On se dit que c'est eux qui ont les droits, dans tous les cas on pourra rien faire.* Cette représentation est alimentée par une expérience de violence policière dont le jeune homme déclare avoir été la victime. *Il y a un policier qui a failli me casser le bras quand je me suis fait arrêter, la seule fois de ma vie d'ailleurs où je me suis fait arrêter. Voilà ça m'a traumatisé [...] j'avais quoi 18 ans déjà mais c'est choquant.* La seconde explication repose sur l'appréhension des conséquences en cas de bavure. Fabrice redoute par exemple les dégâts qu'engendrerait un acte de folie d'un militaire armé. *En fait, il suffit qu'un mec soit un peu taré, il sort son arme et il descend 15 personnes sans trop de problèmes et en plus [...] il est formé pour faire ça, c'est un petit peu dément quoi. Bon après ça n'arrive pas, mais question d'impression.* Les tenants de cette représentation perçoivent donc les forces de l'ordre comme une menace importante qu'il convient d'éviter autant que possible.

Pour ajouter encore à cette complexité, il convient de noter que certains enquêtés agrègent différentes représentations des forces de l'ordre. Les propos tenus par Émilie le montrent. Pour la jeune femme, la présence de ces agents rassure autant qu'elle inquiète en présupposant

l'existence d'une menace. *C'est assez paradoxal parce que malgré tout je dois avouer que ça a un côté rassurant [la présence des services de sécurité] mais si on pousse un peu [...] s'ils sont là c'est qu'il y a eu des problèmes. Donc ouais il y a deux sentiments vraiment paradoxaux... honnêtement c'est vrai que je suis contente de les voir quand je sors de la gare à 23h00, minuit, 1h00 quoi. Parce qu'il n'y a pas grand monde et que voilà. Et en même temps, de savoir qu'ils sont là, on se dit : bon super, il y a besoin de... je sais pas de 5, 10 agents pour assurer la sécurité chaque soir.*

Et qui en rassure d'autres

En contrepartie, d'autres enquêtés approuvent fortement la présence des forces de l'ordre dans les transports en commun. Pour ces derniers la représentation s'inverse. La présence du personnel de sécurité renforce le sentiment que l'espace de transport est sous le contrôle des autorités (Crime Concern, 2004; Currie, Mahmoud, 2013; Ferguson, Mindel, 2007; Loukaitou-Sideris, Fink, 2009; Lynch, Atkins, 1988; Mahmoud, Currie, 2010b; Reed *et al.*, 2000; Salmi *et al.*, 2004; Wallace *et al.*, 1999; Winkel, 1986; Yavuz, Welch, 2010). Bien plus répandue que les précédentes, cette représentation touche la grande majorité des usagers. Une récente enquête dirigée par l'Ifop (2013) montre que la présence policière rassure 85% des français dans les transports collectifs. Maeva est l'une d'entre eux. *Je vois qu'il y a de plus en plus de sécurité RATP [...], ou parfois c'est carrément la police [...] et ils montent dans le train donc en général je me dis... on a de moins en moins de chance de se faire agresser parce qu'ils sont là partout, en général il y en a quelques-uns sur chaque quai et dans les trains [...] donc je pense que c'est bien qu'ils mettent en place ça, surtout dans les zones [...] comme le 93 où la fac, elle est dans une cité donc on peut se faire agresser n'importe où, surtout à la gare donc je pense que c'est bien qu'ils soient là et qu'ils en mettent autant.* Dans le même ordre d'idée, Laurent apprécie la présence des forces de l'ordre pour le sentiment de sécurité qu'elle procure. Sans pour autant se sentir menacé dans les transports franciliens, le jeune homme rapporte préférer l'utilisation du métro marseillais particulièrement bien quadrillé par les autorités. *À Marseille, il y avait beaucoup plus de policiers, il en avait vraiment partout, dans toutes les stations, du coup c'est impossible de frauder et si vraiment il y a un problème sur le quai ou s'il y a un problème dans un métro, on sait que quand on va sortir à la prochaine station il y aura forcément une quinzaine de policiers... il y en a vraiment partout tout le temps. En sachant qu'il y a des forces de police dans toutes les stations, on se sent encore plus en sécurité.*

Le sentiment de sécurité procuré par les forces de l'ordre repose sur deux critères. Il résulte d'abord de la capacité de ces agents à dissuader les éventuels agresseurs. On suppose que la présence du personnel de sécurité est efficace pour annihiler les velléités délinquantes. Mais il résulte surtout de leur capacité répressive. C'est pourquoi les patrouilles à pied figurent souvent parmi les dispositifs de sécurité les plus appréciés des usagers (Mahmoud, Currie, 2010b; Salmi *et al.*, 2004). Contrairement à la vidéoprotection, les policiers présents sur les lieux d'un méfait peuvent intervenir immédiatement. Gabriel souligne bien ce point en attribuant à ces agents une réelle compétence à maintenir l'ordre dans les espaces occupés. *Ça a un effet positif [la présence des forces de l'ordre] parce qu'on sait qu'il y a quelqu'un qui peut intervenir rapidement sur les lieux. Pour parler de mon cas personnel par exemple, j'ai vu une fois... on va parler crûment, un clodo en train de se soulager sur le quai de Saint-Lazare sur la ligne 4, [...] et on a vu intervenir les services... je crois que c'était la RATP sécurité [...] qui sont intervenus, qui l'ont abordé et puis qu'ils l'ont emmené. Donc là on se dit que s'ils l'arrêtent pour ça, on peut se dire qu'ils sont relativement efficaces et rapides.*

... mais seulement de manière ponctuelle

Si bon nombre d'usagers rapportent un sentiment de protection élevé en présence des forces de l'ordre, l'effet procuré est en réalité limité. Il suffit pour s'en convaincre de réaliser une lecture transversale de ces entretiens. Le sentiment de sécurité engendré par la présence policière ne garantit pas l'absence de risque perçu. Ce phénomène s'explique par l'insuffisance d'une présence humaine permanente et assez massive pour être rassurante sur la totalité d'un trajet. Leïla illustre bien ce constat dans le verbatim suivant : *des fois quand on va à Gare du Nord, on voit des militaires et on se dit bon bah là ça peut me rassurer, enfin c'est rassurant [...] quand on voit ce genre de personnes, mais si vous voulez les agressions elles se passent toujours quand eux ils sont pas là.* Le déploiement des forces de l'ordre réduit donc peu l'insécurité personnelle des voyageurs en raison de son incapacité à couvrir l'ensemble du réseau de transport francilien. Si la présence d'agents en gare ou dans les véhicules procure une hausse du sentiment de protection, celui-ci s'affaisse de nouveau une fois les patrouilles éloignées. Et c'est pourquoi la présence trop ponctuelle et trop discontinuée des agents ne peut garantir un sentiment de sécurité sur l'ensemble du parcours.

Mais c'est aussi pourquoi l'augmentation des effectifs policiers est l'une des principales revendications des usagers. Si l'on émet de sérieux doutes quant à l'efficacité de la

vidéoprotection, la majorité des voyageurs attribue au personnel de sécurité une réelle compétence à maintenir l'ordre. Ce que l'on déplore donc, c'est l'insuffisance des forces de l'ordre dans les transports en commun. Réda, nous l'avons montré plus haut, revendique une augmentation du nombre de policiers plutôt que de caméras. Dans le même ordre d'idée, Déborah déplore l'absence du personnel de sécurité en soirée : *il y a pas beaucoup de policiers... enfin la police, les gendarmes ou les gens de la SNCF quand il commence à se faire tard, il y a pas beaucoup de monde*. Enfin, en incriminant les contrôleurs pour leur indifférence à l'égard des déviants dans le bus, Seydou revendique aussi un quadrillage plus important des espaces de transport par les forces de l'ordre. *Les contrôleurs ne contrôlent que les tickets alors qu'il y a beaucoup d'autres choses qui se manifestent là-bas [dans les transports en commun]. Pourquoi ne pas surveiller aussi les gens ? [La façon dont] les consommateurs se comportent dans les transports ? Ça me touche profondément. Ils viennent seulement s'occuper de ça [la validité des titres de transports], sauf peut-être s'ils te voient avec une bouteille d'alcool, ils vont te dire : on ne boit pas ça comme ça. Mais ils ne viennent pas pour ça ! Ils viennent contrôler les tickets*. Mais cet espoir d'une meilleure prise en charge des transports en commun par le personnel de sécurité a peu de chance de voir le jour. Car la politique d'économie de main-d'œuvre appliquée par les sociétés de transport depuis une quarantaine d'années interdit les dépenses nécessaires en vue d'augmenter significativement les effectifs de policiers⁵². C'est pourquoi les usagers comptent en réalité davantage sur des pratiques de comportement personnel que sur le déploiement des forces de l'ordre pour assurer leur sécurité sur la totalité d'un trajet.

III – Les spécificités des transports en commun

Appréhender l'insécurité personnelle dans les transports collectifs nécessite de porter une attention particulière aux caractéristiques de ces espaces. Si les variables contextuelles (horaires de déplacement, affluence, environnements traversés) et les générateurs microsociaux (présence des forces de l'ordre et des individus menaçants) apportent de nombreux éléments de réponse, ils sont insuffisants pour éclairer la totalité du phénomène. Les deux arguments suivants en témoignent. Tout d'abord, les variables contextuelles et

⁵² Il importe tout de même de signaler une augmentation constante du nombre d'agents SUGE depuis la création de la direction de la sûreté à la SNCF. Les effectifs sont passés de 800 agents en 1989 à plus de 2800 agents en 2014, dont 60% en région parisienne.

microsociales débordent le seul cadre des transports en commun. Elles agissent aussi sur l'espace public sans pour autant y inscrire le même taux de peur (Heurtel, 2013). En Seine-Saint-Denis, la crainte d'être volé ou agressé dans le quartier de résidence touche près de 35% des enquêtés alors même que cette appréhension concerne 49% d'entre eux dans les transports collectifs⁵³. Il s'ensuit que les variables contextuelles et microsociales échouent à expliquer de manière exhaustive la hiérarchie des peurs selon les différents moyens de transport. Si l'on peut raisonnablement supposer que le faible niveau de peur enregistré dans le bus résulte de la présence permanente du conducteur et que la crainte éprouvée dans le RER et le train repose au moins en partie sur les fins de ligne particulièrement isolées, il est difficile de pousser encore davantage l'analyse à l'aide de ces seuls facteurs.

Il importe alors de porter la focale sur les caractéristiques intrinsèques aux transports en commun. En dehors des variables contextuelles et microsociales, on distingue trois types de contraintes dont l'une des conséquences est de susciter un fort sentiment d'exposition au risque. Les premières sont liées aux modalités de fonctionnement (1), les secondes à la configuration architecturale (2) et les troisièmes aux contextes sociaux (3). Inhérentes aux transports collectifs, ces composantes évoluent néanmoins selon les différents moyens de locomotion. De ce fait, elles participent à l'important niveau de peur dans les espaces de transport mais aussi aux fluctuations enregistrées selon les différents moyens de locomotion.

1 – Le service de transport et ses modalités de fonctionnement

Alors que la voiture individuelle offre une grande liberté de déplacement, les transports en commun contraignent de différentes manières la circulation des usagers. En imposant un trafic condensé, une localisation immuable des points d'accès, et des tracés déterminés, les transports collectifs favorisent l'insécurité personnelle des utilisateurs (Brantingham *et al.*, 1991). Il importe donc de s'arrêter sur ces contraintes de fonctionnement en vue d'appréhender leur influence exacte sur la perception du risque de victimation.

Les contraintes horaires

L'utilisation des transports collectifs est d'abord régie par une organisation stricte des horaires

⁵³ Résultats de septième enquête *victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France* réalisée par l'Institut d'Aménagement d'Urbanisme (2013).

de passage. Les usagers sont alors contraints à des temps d'attente plus ou moins longs avant d'accéder aux services de transport. Dans notre revue de la littérature, nous avons montré que de nombreux auteurs identifient cette étape du trajet comme étant la plus anxiogène (Booz Allen Hamilton, 2007; Cozens *et al.*, 2003, 2004; Crime Concern, 2004; Loukaitou-Sideris, 1999; Loukaitou-Sideris, Fink, 2009; Mahmoud, Currie, 2010b; Reed *et al.*, 2000; Yavuz, Welch, 2010). Plusieurs de nos enquêtés confirment les résultats de ces travaux. Ilona explique par exemple se sentir plus en sécurité *dans le RER que dans les gares ou les stations* pour deux raisons. Elle juge d'abord les temps d'attente propices aux interactions indésirables : pour pallier le stress et l'ennui, certains individus seraient susceptibles d'importuner les autres usagers. Mais surtout, elle considère les stations comme favorisant ces incivilités en offrant une importante liberté de mouvement aux voyageurs. Contrairement aux véhicules de transport qui n'offrent pas toujours *la possibilité de changer de place*, les stations autorisent les mouvements de va-et-vient des usagers et favorisent ainsi une éventuelle agression. Nadia exprime une appréhension similaire. Pour la jeune femme, l'étape de circulation dans les véhicules implique un renouvellement constant des passagers qui tend à apaiser la perception du risque. À l'inverse, *le fait de rester et attendre* durant plusieurs minutes aux côtés d'inconnus « stagnants » éveille le risque perçu. Cette perception atteint son paroxysme lorsque le temps d'attente augmente et que le nombre d'usagers diminue. *Rester une demi-heure les bras croisés dans un endroit où il y a pas beaucoup de gens ça fait un peu peur. Être vraiment sur un point et pas bouger alors qu'il y a deux personnes ou trois à côté de moi, ça je peux pas du tout, je préfère pas.* Nadia souligne bien dans ce verbatim les causes de l'insécurité personnelle relative à cette situation. L'attente dans l'espace public est anxiogène car elle renvoie l'impression d'être fortement exposé aux risques éventuels de victimation. Cette impression repose elle-même sur le sentiment d'être disponible socialement. Si le fait de marcher à un rythme soutenu en regardant droit devant soi constitue déjà une attitude de fermeture aux autres, l'immobilité et l'attente rendent cette pratique d'évitement bien plus difficile à mettre en œuvre. Chloé insiste particulièrement sur ce point dans l'extrait suivant. *J'ai remarqué que lorsqu'un individu, en particulier une femme, s'arrête à un point fixe, il ou elle a plus tendance à être abordé. Lorsque les autres voyageurs vous voient en plein mouvement, le visage fermé, le pas rapide, ils éviteront de vous aborder, pensant que vous êtes pressés ou que vous n'avez pas de temps à leur consacrer.* Les contextes d'isolement (nuit, fins de ligne) renforcent encore le risque perçu en réduisant les chances d'intervention en cas d'agression. C'est pourquoi la cadence du trafic participe fortement à la perception du risque de victimation dans les contextes déjà particulièrement anxiogènes. Car

plus l'attente se prolonge dans le temps, plus le sentiment d'exposition au risque augmente. Cette observation empirique corrobore les résultats de Mahmoud et Currie (2010) selon lesquels les longues périodes d'attente constituent le second facteur de peur, derrière la présence des personnes alcoolisées.

L'emplacement des points de chute

L'utilisation des transports en commun est ensuite contrainte par la localisation des points de chute. Car même à proximité, la destination des voyageurs est très souvent différente de l'emplacement des gares et des stations. Pour rejoindre ces infrastructures, les usagers s'adonnent à la marche, parfois au vélo, mais dans tous les cas, le trajet « porte-à-porte » (Racineux *et al.*, 2004) déborde le parcours réalisé en transports collectifs.

Comme nous le soulignons plus haut, le caractère anxiogène de cette étape est l'objet de nombreuses discussions. Face à la diversité des résultats scientifiques produits sur cette question, nous émettons l'hypothèse dans notre état des savoirs que le risque perçu lors du trajet domicile/station varie selon l'offre de transport et la concentration de stimuli menaçants dans le territoire traversé. Charline explique par exemple préférer l'utilisation du RER à celle du noctilien pour des raisons d'accessibilité. Alors que l'arrêt de bus est éloigné du logement de la jeune femme, la station de RER se situe à proximité. Le trajet en provenance de l'arrêt du noctilien est d'autant plus anxiogène qu'il implique obligatoirement l'emprunt d'un tunnel *long, sombre et aussi très restreint* que l'enquêtée refuse de traverser de nuit. L'alternative entre ces deux moyens de transport permet ainsi à la jeune femme d'éviter l'utilisation du noctilien et de réaliser le long trajet anxiogène qui sépare l'arrêt de bus de son appartement. De la même manière, la crainte éprouvée à l'idée de rentrer la nuit est renforcée par la diminution du service de transport, qui implique de parcourir un trajet plus long et plus anxiogène pour accéder aux véhicules de locomotion. En soirée, pour gagner du temps, Maeva réalise le trajet qui sépare l'Université de la Gare ferroviaire à pied lorsqu'elle est accompagnée d'un ami. Mais l'enquêtée rapporte ne jamais le faire seule par crainte d'être agressée. Elle utilise alors le bus pour effectuer ce trajet et évite de cette façon la confrontation avec cette situation jugée anxiogène. En réduisant les distances piétonnières, l'offre de transport apaise alors l'insécurité personnelle lors de l'étape domicile/station, en particulier dans les contextes d'isolement et en présence d'individus menaçants. Mais sans pour autant garantir un sentiment de sécurité plus important dans les véhicules de locomotion. Chargé d'étudiants, le bus utilisé par Maeva est considéré rassurant, mais toutes les lignes

n'impliquent pas la même homogénéité sociale. Si l'offre de transport augmente le temps passé dans les véhicules et réduit le temps d'accès aux infrastructures, rien n'indique que ce transfert influence à la baisse l'insécurité personnelle des usagers lors des autres étapes du trajet.

La rigidité des tracés

Enfin, pour atteindre une destination, les usagers composent avec les trajets qui leur sont proposés et qui nécessitent souvent des changements de ligne et de moyen de transport. Ils doivent alors emprunter des couloirs souterrains, traverser des gares et cumuler des temps d'attente. Autant de situations susceptibles de renforcer l'insécurité personnelle, surtout lorsque les itinéraires de substitution sont inexistantes. C'est exactement ce dont rendent compte les propos de Leïla. Cette jeune étudiante de 22 ans rapporte une évolution de sa perception du risque dans les transports en commun. Suite à un déménagement, l'enquêtée doit recomposer entièrement le trajet pour se rendre à l'Université. La jeune femme distingue ainsi *le coin calme* de la ligne 5 du métro parisien emprunté avant son déménagement et la portion *des grosses stations* de cette ligne utilisée aujourd'hui. Le *coin calme* correspond aux différentes stations comprises entre Église de Pantin et Gare du Nord. Victime d'ochlophobie, l'enquêtée considère cette portion de ligne rassurante en raison d'un flux appréciable d'usagers. En revanche, la section des *grosses stations* qui dessert Gare du Nord, Gare de l'Est et République est particulièrement anxiogène pour son affluence et les interactions conflictuelles qu'elle recouvre. *On se sent beaucoup en danger en fait parce que les gens ils sont assez violents, ils poussent comme ça, ils parlent méchamment enfin c'est devenu beaucoup moins... c'est beaucoup plus violent en fait dans l'attitude des personnes... où sinon les personnes qui veulent absolument s'asseoir et qui bousculent tout le monde pour rentrer en premier etc.* La gêne et les conflits occasionnés par l'abondance des usagers sur cette portion de ligne sont subis par manque d'itinéraires alternatifs de meilleure qualité. La jeune femme se refuse par exemple à emprunter la ligne 4 dans laquelle les conditions de déplacement sont jugées aussi médiocres. *Pendant un moment, je l'ai utilisée [la ligne 4] parce que la ligne 8 je peux descendre aussi à Strasbourg Saint-Denis (au lieu de descendre à République pour rejoindre la 5), mais j'ai vite changé parce que [...] c'était toujours rempli et on pouvait pas circuler facilement, j'ai vite changé quoi.* Dans le même ordre d'idée, Déborah rapporte *ne pas aimer du tout* les lignes 5 et 13 du métro parisien. C'est pourquoi la jeune femme explique *éviter de les prendre* et choisir *un autre chemin* dès que cela est

possible. On peut donc raisonnablement supposer que la rigidité des tracés est d'autant plus contraignante que l'offre de transport est faible. Si Déborah parvient à éviter les lignes de métro les moins appréciées lorsqu'elle voyage dans Paris, il est fort probable que les itinéraires alternatifs soient moins nombreux en petite et surtout en grande banlieue.

Bien entendu, les modalités de fonctionnement ne sont pas anxiogènes en soi. Le sentiment d'exposition au risque éprouvé aux stations ne peut être expliqué par la seule durée d'attente. Il en va de même pour l'accès aux transports et pour les itinéraires empruntés. Les exemples rapportés par nos enquêtés en témoignent. Dans chacun de ces cas, la perception du risque de victimation émerge à l'intersection des contraintes de fonctionnement et des contextes environnementaux anxiogènes. La cadence du trafic, l'accès aux véhicules et la rigidité des tracés constituent des contraintes particulièrement préoccupantes dans les contextes jugés criminogènes. Au contraire, une meilleure prestation de services est susceptible de diminuer le sentiment d'exposition au risque. Augmenter la fréquence du trafic permet de réduire le temps d'attente, une des étapes les plus anxiogènes du trajet. De même, le déploiement de l'offre de transport et la multiplication des points d'accès diversifient les alternatives et donnent la possibilité de contourner les parcours les moins appréciés. Nadia accorde par exemple une importance particulière *au choix des transports* empruntés et *à la destination* pour assurer sa *sécurité personnelle*. Afin d'éviter les temps d'attente particulièrement redoutés, la jeune femme *essaie* de déterminer *la destination où il y a le moins de risques et le moins de temps à rester dehors*. Dans le même ordre d'idée, Lilou rapporte éviter le réseau express régional pourtant plus rapide au profit du métro pour des raisons de sûreté : *j'avoue que quand je prends le RER je me sens moins bien que quand je prends le métro*. On comprend alors comment l'absence d'itinéraire de substitution peut entretenir l'insécurité personnelle. Le risque perçu par Leïla à la suite de son déménagement dans le Val-de-Marne porte par exemple sur la raréfaction des moyens de transport. En dehors de l'allongement du temps de trajet, les itinéraires pour rejoindre l'Université Paris 13 sont moins nombreux en provenance de Créteil que de Pantin. *Créteil c'est pas très bien desservi à part la ligne 8 alors que Pantin on peut y aller de différentes manières, on a le bus, le tramway et le métro*.

Les contraintes générées par les modalités de fonctionnement des transports collectifs sont donc inégalement réparties selon les territoires et les moyens de locomotion. Le temps d'attente aux stations par exemple évolue de manière significative selon les types de transport. Si le métropolitain connaît une fréquence de service importante, il en va différemment pour

certaines lignes de bus et de RER. De même, les contraintes générées par la rigidité des tracés et l'accessibilité aux transports sont inégalement réparties sur la région parisienne. En ce sens, il est intéressant d'observer l'étroite corrélation entre le déploiement des services de transport et la distribution des peurs sur le territoire régional. Alors que l'insécurité personnelle des Parisiens est inférieure à celle de la moyenne régionale, les habitants de la grande couronne rapportent un taux de peur particulièrement élevé (Zauberman *et al.*, 2013). En parallèle, le déploiement des services de transport dans la capitale surpasse fortement celui des départements les plus excentrés. Les Parisiens jouissent d'une facilité d'accès aux transports et d'une diversité des moyens de locomotion inégalées dans la région. À contrario, les habitants de banlieue – et particulièrement de la grande banlieue – sont dans l'obligation de composer avec un service de transport moins développé, dans des contextes souvent jugés plus anxiogènes. C'est le cas des fins de ligne fréquemment désertées par les services de sécurité mais aussi des autres usagers.

2 – Le confinement des transports en commun

Les transports collectifs se singularisent également par une architecture spécifique. À l'exception des bus et des tramways accessibles directement par la chaussée, l'accès aux véhicules de transport est toujours disjoint de l'espace public. Les gares et les stations fonctionnent comme des sas dont l'objectif est de séparer la rue des quais. Le transfert d'un espace à l'autre est plus ou moins marqué selon les moyens de transport et les lieux d'accès. Il peut être régulé par des dispositifs de contrôle (portiques, barrières) ou permettre librement la circulation des usagers à l'instar des grandes gares parisiennes. Mais dans tous les cas, ces aménagements engendrent une transformation de l'architecture. À l'espace ouvert des axes de circulation en plein air succède le confinement des infrastructures et des véhicules de transport. Pour plusieurs enquêtés, cette transition n'est pas indolore : elle marque une rupture dans le parcours effectué en engendrant une modification des réactions et des perceptions. Il importe donc de déterminer l'influence du confinement sur les usagers. On distingue deux types de réaction. La première est le sentiment de gêne et d'anxiété à l'égard de la promiscuité. La seconde est la montée du risque perçu, notamment en situation d'isolement ou en présence d'individus menaçants.

Le stress, l'irritation et la gêne

Lorsque le nombre de voyageurs n'est pas trop élevé, la présence des autres tend à réduire la perception du risque de victimation. On considère souvent cette présence comme une barrière sociale susceptible de décourager le passage à l'acte des délinquants, surtout en ce qui concerne les atteintes les plus visibles telles que les agressions et les vols avec violence (Clarke, 1983; Paquin, 2006). Les préoccupations des voyageurs se tournent alors vers des formes de victimation plus discrètes. C'est le cas notamment des vols à la tire. Néanmoins, la simplicité des comportements à adopter pour contrecarrer l'action des pickpockets et le caractère non-violent de cette pratique diminuent considérablement la peur d'une telle atteinte.

Mais si la présence des autres voyageurs rassure, elle peut aussi déranger, surtout lorsque les espaces sont insuffisamment spacieux pour accueillir les individus qui s'y trouvent. Les propos de nos enquêtés convergent pour souligner le sentiment de mal-être éprouvé en situation de forte affluence. Sofia délivre en ce sens une description tout à fait pertinente. Pour la jeune femme, la configuration des espaces de transport génère un rapport singulier aux autres. *Le fait de prendre les transports en commun avec d'autres gens c'est que... comment dire ? Il y a une proximité physique avec ces gens-là, à la base on est dans un espace cloisonné enfin clos donc c'est une autre relation que celle qu'on a avec des passants dans la rue. Je pense qu'on passe plus de temps ensemble déjà, enfin peut être que le temps d'un arrêt mais c'est quand même... voilà on est dans un espace clos, on est assis, on est des fois face à face, on est des fois à quelques trentaines de centimètres, des fois, quand c'est blindé, on est à quelques millimètres donc je pense que c'est une autre relation que les gens ont entre eux.* Cette sensation de promiscuité atteint son paroxysme durant les heures de pointe et dans les espaces les plus confinés. Gabriel explique par exemple détester être abordé dans les wagons du métro et du RER en situation de forte affluence, car l'espace restreint des véhicules de locomotion impose des conditions d'interaction désagréables. Le fait d'être *collés les uns aux autres* et de *forcer les individus à se rapprocher alors qu'ils ne le veulent pas* engendre de la part du jeune homme des réactions agressives lorsqu'il se sent importuné. En revanche, l'enquêté explique être plus réceptif aux interactions dans les *lieux d'attente* où la promiscuité est moins importante. Retenons-nous de conclure pour autant que ce sentiment de mal-être pénètre davantage les véhicules de transports que les stations. L'expérience la plus extrême rapportée par Leïla se déroule à la sortie d'une rame de métro. *Une fois je me souviens à République je suis descendue, on pouvait pas avancer, c'était noir de monde, on était tous*

tassés l'un à côté de l'autre comme ça, on pouvait pas avancer pendant 5 minutes, il y a eu des malaises.

Le sentiment de mal-être augmente alors avec la rupture des espaces personnels et l'intensification des contacts physiques (Hall, 1971; Thomas, 2009). Souvent difficilement supportables, ces conditions de circulation sont redoutées des usagers, surtout lors des périodes estivales où les températures élevées engendrent d'autant plus d'interactions conflictuelles que les sensations de gêne et de dégoût sont à leur acmé. Lilou en témoigne dans le verbatim suivant : *on est tous tendus surtout quand il fait chaud c'est le pire, moi l'été je supporte pas le métro [...] enfin début du mois de juin quand il commence à faire vraiment chaud les gens ils en peuvent plus, on est entassés dans les trains de banlieue et ils commencent à s'engueuler pour un truc pourri.* Ces conditions de circulation sont d'autant plus insupportables qu'elles s'accompagnent de nombreuses incivilités. Les difficultés à circuler entraînent des frottements interactionnels qui participent encore à augmenter les sentiments de gêne et d'irritation dans cette situation. Chloé rapporte observer très régulièrement ce type d'échanges conflictuels. *Les insultes et les disputes pour des places, ça ça arrive mais tout le temps, que je sois dans le bus ou sur les réseaux ferrés ça arrive tout le temps. Quand le bus est trop bondé en général les esprits sont échauffés, c'est la fin de journée donc les gens ont tendance à plus vraiment être eux-mêmes.*

Pour tenter de pallier ces désagréments, les usagers cherchent à réinstaurer une distance. Et comme il est impossible de le faire physiquement, on se sépare des autres psychologiquement. On trouve ici l'une des spécificités de ces espaces confinés en situation d'affluence. Lilou explique par exemple *se couper du monde dans les transports* par la lecture et l'écoute de musique. *Les heures de pointe c'est vraiment désagréable, on a la proximité des gens on n'a pas en plus envie d'avoir une gêne mutuelle, d'être collé ou de se regarder je trouve ça désagréable. Je suis vraiment coupée du monde quand je suis dans les transports. Je lis, j'écoute de la musique et je regarde rien autour, juste les stations pour savoir quand je m'arrête.* Les comportements de la jeune femme sont alors déterminés par le niveau de promiscuité auquel elle fait face. Les déplacements dans la rue laissent place à une attitude d'ouverture envers les autres : *dans la rue moi j'aime bien, je regarde les gens [...] enfin il y a plein de choses qui attirent mon regard.* Relativement vaste et en plein air, l'espace public permet à l'enquêtée de préserver sa distance personnelle (Hall, 1971). Et c'est pourquoi la jeune femme n'y ressent aucune oppression et déclare profiter de l'environnement qui

l'entoure. Pour les raisons inverses, les trajets réalisés dans les transports en commun impliquent un repli sur soi plus prononcé. *Dans le métro, je fais en sorte de regarder devant moi où je vais c'est tout. Je reste vachement bornée dans ce que je fais et je pense que beaucoup de gens sont comme ça parce que dans le métro par exemple on se bouscule vachement quand on marche [...] on regarde pas les gens quoi. Et puis on va plus vite ! Franchement moi quand je suis dans le métro je trace quoi, j'aime pas c'est désagréable. J'ai envie de sortir de là le plus vite possible et je sais pas quand on sort on fait : ah c'est bon, on se relaxe, c'est cool.*

Le sentiment de mal-être évolue néanmoins selon les espaces de transport. Pour justifier ce phénomène, les enquêtés insistent sur le développement de l'ergonomie et de la prévention situationnelle (Clarke, 1983; Jacobs, 1961). C'est pourquoi les gares récemment aménagées et les nouveaux véhicules de transport sont particulièrement appréciés des usagers. Pierre reconnaît par exemple aux nouvelles conceptions des gares SNCF des temps d'attente plus agréables et des conditions de circulation fluidifiées grâce à un aménagement cohérent et judicieux. La présence d'un équipement moderne et surtout bien pensé à l'image *des bornes qui permettent d'aller plus vite* pour obtenir un billet, des quais mieux adaptés *avec beaucoup plus de places assises* ou encore le remplacement systématique *des marches par des escalators* est appréciée du jeune homme. Ces critiques positives s'adressent aussi aux véhicules les plus récents dont la conception contraste fortement avec les précédents qualifiés de *vieux et vétustes*. Pierre apprécie par exemple l'aménagement des nouveaux transiliens qui améliore la qualité des déplacements. *Il y a beaucoup plus de place dans les couloirs [...], les barres sont mieux installées... enfin bien au centre donc ça permet à plus de monde de s'y accrocher et ils sont plus grands aussi je trouve personnellement [...]. C'est plus agréable, oui de manière générale les personnes préfèrent ceux-là car [...] beaucoup de personnes se plaignent quand même d'être vraiment ratatinées alors que... enfin je sais pas... dans les grands c'est déjà un peu mieux.* Julie élabore un constat similaire et rapporte *être plus détendue* dans les véhicules de la ligne H en comparaison de ceux du RER B. Alors que les déplacements en RER suscitent un fort sentiment de gêne durant les heures de pointe, cette sensation est diminuée dans les nouveaux trains de banlieue en direction de Villetaneuse. Sans pouvoir réellement expliquer ce phénomène, la jeune femme reconnaît à ces wagons un aménagement mieux adapté aux besoins des usagers : la présence d'écrans signalétiques, la climatisation, les formes aérodynamiques et surtout l'espace au sol se conjuguent pour favoriser de meilleures conditions de déplacement.

Le confinement et la perception du risque

De même que le confinement participe à l'éveil du sentiment de gêne en situation d'affluence, ce facteur est parfois évoqué pour justifier l'insécurité ressentie dans des contextes de circulation anxigènes. Mais concernant le risque perçu, le confinement entraîne des réactions ambivalentes.

Une première partie des enquêtés considère la configuration des transports comme menaçante. Pour les tenants de cette représentation, les espaces fermés et cloisonnés intensifient la perception du risque de victimation en neutralisant les comportements d'évitement. Caroline explique qu'il est impossible d'éviter une tentative d'agression *une fois que le métro a démarré*. Hugo fait part d'un sentiment similaire. Le jeune homme rapporte être *plus méfiant* à l'intérieur des rames dans lesquelles les usagers sont enfermés *pendant une minute ou deux* sans possibilité *d'en sortir*. Alexis explique à son tour que *tant que l'arrêt n'est pas là, on ne peut pas sortir, on ne peut pas rentrer, on ne peut pas aller de wagon en wagon*. De fait, le confinement génère l'insécurité personnelle par l'absence d'issue. C'est l'impossibilité des usagers de se dégager physiquement d'une situation potentiellement menaçante qui suscite la perception du risque de victimation. Cette observation empirique corrobore les résultats de plusieurs travaux centrés sur l'environnement bâti selon lesquels les individus se sentent davantage en sécurité dans les espaces ouverts, à l'intérieur desquels ils peuvent voir les autres, être vus et s'enfuir en cas de problème (Blöbaum, Hunecke, 2005; Börjesson, 2012; Herzog, Chernick, 2000; Nasar *et al.*, 1993; Stamps III, 2005b). Dans un article intitulé *Visual permeability, locomotive permeability, safety, and enclosure*, Stamps III (2005a) souligne par exemple le rapport étroit entre le sentiment de menace et la sensation de cloisonnement physique. On peut donc raisonnablement supposer que les moyens de transport les plus confinés sont aussi les plus anxigènes. Cette explication permettrait par ailleurs de rejoindre les résultats soulevés par l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France* selon laquelle la peur atteint son paroxysme dans le RER et le métropolitain (Bon *et al.*, 2011; Heurtel, 2013). Contrairement aux trains, bus et tramways, le RER et le métro s'inscrivent dans une infrastructure architecturale entièrement cloisonnée, à l'intérieur de laquelle les issues sont peu nombreuses. Les couloirs souterrains sont souvent sinueux et propices aux embuscades. Il est y aussi difficile d'éviter les situations menaçantes déjà repérées que d'anticiper les risques éventuels à chaque bifurcation. Emma considère par exemple les couloirs de métro comme *plus ou moins effrayants et cela par rapport au fait qu'ils soient*

lugubres, puants et sales. Dans le même ordre d'idée, Julie qualifie d'*interminables* ces axes de circulation à l'intérieur desquels il est difficile de prévoir *ce qui peut se passer*. Corrélativement, le rapport du PREDIT (2002) identifie les déplacements dans les couloirs du métro comme l'une des étapes les plus anxiogènes du trajet. Les véhicules de locomotion et les infrastructures confinés apparaissent donc propices aux agressions en tout genre. Les propos de Sofia soulignent encore la prégnance de cette représentation. Pour la jeune femme, le confinement des transports collectifs offre un cadre favorable à la réalisation des actes délinquants. *Commettre un vol à l'arraché dans la rue, je trouve ça plus difficile que le commettre dans les transports en commun. C'est à dire que dans la rue, il faut avoir où se cacher après, [alors que] dans les transports en commun il suffit de faire comme les autres ont fait, d'attendre que l'arrêt arrive, de voler la chose et de partir en courant, les portes se referment, la personne est coincée dans le métro ou dans le RER. Si j'étais une voleuse, bah je trouverais plus facile de commettre un crime dans les transports que dans la rue.* Cette perception corrobore les résultats d'une étude belge réalisée par Herbrand (2004) dans le métro bruxellois. Selon cet auteur, les espaces de transport souterrains engendrent un *imaginaire collectif* sur lequel reposent de nombreux stéréotypes liés à l'insécurité et au danger.

Pour autant, le rôle du confinement dans la perception du risque doit être nuancé dans la mesure où certains enquêtés considèrent l'espace fermé des transports comme sécurisant. Pour ces étudiants, les contraintes architecturales agissent moins sur les victimes potentielles que sur les agresseurs. Autrement dit, le confinement des véhicules de locomotion, des axes de circulation et des quais est jugé peu favorable à l'exécution des actes délinquants. C'est l'opinion d'Antoine pour qui la probabilité de victimation est plus importante dans la rue que dans les véhicules de transport. Alors que les espaces ouverts offrent des *échappatoires* propices à la fuite des agresseurs, le confinement des véhicules contraint fortement leurs mouvements et l'exécution de leur méfait. Karim partage un avis similaire. En comparaison aux *grands espaces*, le confinement des transports collectifs offre la possibilité de se confronter aux offenseurs et d'enrayer l'agression. *Je pense qu'il faut être plus vigilant dans la rue parce que [...] c'est des personnes qui sont dans un espace libre, alors que dans le train vous savez que [...] pendant quelques minutes vous êtes enfermés [...], vous avez toujours la possibilité de voir la personne, de se confronter à elle.*

Par conséquent, et à la différence du sentiment de gêne généralisé en situation d'affluence,

l'influence des cadres architecturaux sur le risque perçu contraste fortement selon les usagers. On peut une fois encore expliquer ces différentes représentations par les expériences de peur vécues, observées ou rapportées. Hugo rapporte avoir été l'objet d'une agression à main armée dans une rame de métro en fonctionnement et Caroline invoque le passage à tabac de son petit ami dans des circonstances similaires. Sofia témoigne quant à elle d'un nombre important de vols à l'arrachée dans le RER et le métropolitain. À l'inverse, Antoine et Karim ne rapportent aucun incident dans les transports en commun. Pour le premier – victime de deux agressions dans les rues de Villetaneuse – la probabilité de victimation semble légèrement plus importante à pied que dans les transports collectifs alors que pour le second, sa très récente utilisation des transports en commun se caractérise par l'absence de désordre lors de ses déplacements. Force est donc de constater que les expériences de victimation façonnent des représentations du danger, et notamment des espaces criminogènes. Précisons néanmoins que ces représentations ne sont pas uniquement issues d'expériences de victimation comme pourraient le laisser supposer les exemples précédents. Les expériences de peur débordent de loin les vols et les agressions. Il s'agit de l'ensemble des situations menaçantes, directement expérimentées (vécues ou observées) ou rapportées par des communicants extérieurs. Elles sont générées par les victimations subies ou rapportées mais aussi par tous les stimuli ayant suscité la peur ou au moins l'appréhension des enquêtés. Alexis par exemple n'a jamais été victime d'agression dans les transports mais est confronté à plusieurs reprises aux attitudes jugées imprévisibles de certains usagers. C'est pourquoi le confinement des véhicules de transport et des axes de circulation suscite d'autant plus la perception du risque que les expériences passées des usagers – qu'elles soient subies, observées ou rapportées – impliquent une dévalorisation de ces configurations architecturales. Cette conclusion corrobore une fois encore les résultats soulevés par Koskela et Pain (2000). À l'aide d'une enquête qualitative réalisée auprès de résidentes des villes d'Helsinki et d'Edinburg, ces auteures montrent que les femmes définissent comme menaçants des types d'espaces hétérogènes. Ces résultats poussent les auteures à considérer que la perception du risque n'est pas directement liée à la configuration architecturale mais aux significations sociales que leur attribuent les femmes. Un espace est considéré dangereux lorsque la probabilité d'y être agressé est jugée importante. Par ailleurs, la diversité des réponses obtenues en matière d'espaces menaçants amène Koskela et Pain à appréhender les mécanismes à travers lesquels se construisent ces représentations. Pour ces deux géographes, la menace représentée par un environnement est influencée par la peur du crime de chaque femme, elle-même façonnée par toute une gamme d'expériences sociales et individuelles, et notamment par la réputation que la personne

attribue à l'espace en question (Koskela et Pain, 2000).

3 – La mixité sociale imposée dans les transports collectifs

Les transports en commun se singularisent ensuite par l'hétérogénéité sociale des usagers. Alors que les quartiers d'habitation, les établissements scolaires et les espaces de loisirs sont l'objet d'une importante ségrégation résidentielle orchestrée par la volonté d'entre-soi des plus aisés et par la relégation des plus pauvres (Lagrange, 2008), les transports collectifs sont empruntés par des individus d'horizons sociaux variés (André *et al.*, 2007; Tulloch, 2000). En dépit d'un nombre restreint d'études focalisées sur la répartition sociologique dans les transports, quelques travaux permettent d'éclairer l'hétérogénéité sociale des utilisateurs franciliens. En 2004, l'IAUÎDF montre que 40% des hommes et 48% des femmes empruntent les transports collectifs pour se rendre sur leurs lieux de travail (Heurtel, Anache, 2004). Une enquête réalisée par l'INSEE en 2001 auprès d'un échantillon de 20 200 ménages révèle que 46,2% des cadres, 40,2% des professions intermédiaires, 45,1% des employés et 31,5% des ouvriers utilisent ce moyen de locomotion pour les trajets domicile-travail (Caenen *et al.*, 2011). En dernier lieu, l'enquête nationale sur les conditions de vie des étudiants réalisée en 2010 montre que 76% des habitants de la grande couronne et 85% des parisiens et des habitants de proches banlieues empruntent les transports en commun pour suivre leurs cours (Van De Velve *et al.*, 2010).

La diversité sociale est évoquée par de nombreux travaux pour expliquer l'insécurité ressentie par les usagers. Non que cette mixité génère en soi une peur systématique des autres, mais la présence d'individus issus des couches sociales les plus défavorisées auxquels on accorde parfois un potentiel de violence élevé (Paquin, 2006) entraîne une vigilance importante de la part des autres voyageurs. Dans deux études extraites d'une même enquête, Tulloch (2000) et Tulloch *et al.*(1998b) montrent que les jeunes usagers redoutent particulièrement les bandes d'adolescents issus de minorités ethniques défavorisées et les hommes seuls alcoolisés, fréquemment rencontrés dans les transports en commun. Les rapports rédigés par Crime Concern (1999, 2004) corroborent ces résultats. Selon le plus ancien, 67% des jeunes âgés de 10 à 24 ans se sentent en insécurité en présence d'individus en état d'ébriété dans les espaces de transport (Crime Concern, 1999). Celui de 2004 présente les déviants mentaux, les mendiants agressifs, les groupes de jeunes et les personnes ivres comme étant les utilisateurs les plus menaçants (Crime Concern, 2004). De la même manière, le rapport rédigé par Booz

Allen Hamilton (2007) montre que les bandes de jeunes et les usagers alcoolisés sont les principales sources de crainte des voyageurs dans les véhicules de transport et durant l'attente aux stations. Ces résultats sont corroborés par les propos de nos enquêtés. Chloé rapporte par exemple une augmentation du risque perçu après une modification de l'usage des transports qui s'accompagne d'une importante diversification des profils d'usagers. D'abord limitée à l'utilisation du bus pour se rendre au lycée, la jeune femme est rapidement amenée à diversifier ses pratiques de transport pour élargir le panel de ses destinations. Cette modification entraîne un changement radical des expériences vécues jusqu'alors. Réalisés *entre lycéens* dans un bus *bondé* du matin au soir, les trajets en direction du lycée sont jugés particulièrement sûrs. Il en va différemment lorsque la jeune femme se déplace dans Paris. Le sentiment d'entre-soi est alors mis à mal par la présence de catégories d'usagers hétérogènes jugées moins rassurantes. *Lorsque j'ai commencé à aller sur Paris, [...] je ne connaissais et n'avais même jamais vu les autres voyageurs et puis c'est bien connu, l'inconnu fait peur. Il n'y avait plus seulement des lycéens mais davantage de personnes se rendant au travail, des hommes plus âgés, des mères de famille, etc. C'est la raison pour laquelle je me sentais moins en sécurité qu'auparavant.* Dans le même ordre d'idée, Sofia rapporte être plus rassurée dans les bus aux abords de chez elle que dans le RER. À l'intérieur de sa ville natale, la jeune femme prétend connaître *tout le monde et tous les dangers potentiels*, ce qui suscite chez elle un fort sentiment de sécurité. En revanche, les trajets réalisés en dehors d'Athis-Mons sont l'objet d'une vigilance accrue. Les individus menaçants y sont jugés plus nombreux et la probabilité d'être agressé plus importante. *C'est souvent, c'est quasiment tout le temps dans les transports qu'on est amené à croiser ce genre de personnes [les individus menaçants] et comme on est dans un lieu clos, on est moins en sécurité parce qu'on est proche de ces gens-là.* Sofia évoque ici l'une des principales spécificités de l'insécurité ressentie dans les espaces de transport, à savoir un important brassage social – comprenant des individus indésirables – dans un environnement confiné. L'important taux de peur des usagers (Bon *et al.*, 2011; Heurtel, 2013) résulte de l'intersection de ces deux composantes. La concentration d'individus menaçants est d'autant plus anxiogène que l'espace resserré des transports collectifs impose avec eux une proximité physique très fortement indésirée de la part des autres usagers.

Il n'est donc pas étonnant que le choix des moyens de transport et des trajets effectués – lorsqu'une alternative est possible – repose sur une logique d'entre-soi ou plus précisément sur une logique de minimisation des contacts avec les populations les plus indésirables.

Certains travaux montrent par exemple que le risque d'être confronté à des personnes menaçantes justifie la baisse voire l'absence d'utilisation de ces moyens de locomotion. Stradling *et al.*, (2007) révèlent que 45% des voyageurs évitent les bus la nuit par crainte d'être abordés par des individus alcoolisés. Gardner et Abraham (2007) corroborent ces résultats. Pour ces auteurs, la présence des usagers indésirables est l'une des raisons principales pour lesquelles les automobilistes préfèrent l'utilisation de la voiture à celle des transports collectifs. Très souvent non-véhiculés, nos enquêtés engagent pourtant des logiques d'évitement similaires en empruntant autant que possible les lignes les moins fréquentées par les agresseurs potentiels. Lilou explique par exemple préférer l'usage du métro à celui du RER pour des raisons de composition sociale. Par opposition au métropolitain, le réseau express régional concentrerait un grand nombre de *jeunes* dont les comportements *agressifs* et *décomplexés* incommode la jeune femme. Ilona fait part d'un sentiment similaire. Cette étudiante rapporte éviter autant que possible les lignes de métro et de RER en direction de la Gare du Nord fréquentées par les usagers *les plus pauvres*. Ces observations empiriques confortent les résultats de Sampson et Raudenbush (2004) selon lesquels la perception des désordres est fortement associée à la composition ethnique et sociale d'un quartier. Pour ces auteurs, c'est la présence des minorités défavorisées qui entraîne la perception des incivilités. Il en va de même pour les transports en commun. Les lignes et les moyens de transport les plus menaçants ne sont pas ceux qui concentrent le plus de désordres, mais ceux dont les désordres sont commis par les usagers les plus menaçants. Et comme ces individus sont très souvent issus des couches sociales les plus démunies, il n'est pas étonnant que les lignes de transport régulièrement empruntées par des catégories de population défavorisées suscitent de nombreuses préoccupations. Rita explique par exemple être particulièrement vigilante à l'intérieur des bus qu'elle considère comme *un moyen de locomotion populaire qui brasse énormément* et dans lequel *les gens explosifs* sont surreprésentés. Sans surprise, les lignes de transport jugées criminogènes sont toutes en provenance – ou à destination – des communes et des quartiers les plus défavorisés. Les lignes B et D du RER ainsi que les lignes 4, 5 et 13 du métro parisien en direction de la Seine-Saint-Denis figurent selon nos enquêtés parmi les plus anxiogènes. Il en va de même pour tous les autres moyens de transport : Seydou évoque les nombreux désordres commis par les jeunes de son âge dans les bus à Aulnay-sous-Bois alors que Rita fait explicitement référence aux aléas durant les trajets parcourus dans le Nord-Est parisien à l'intérieur du même moyen de locomotion.

Mais l'insécurité personnelle éprouvée en présence d'individus menaçants n'est pas un phénomène spécifique aux véhicules de locomotion. Les gares et les stations occupées par ces catégories de personnes suscitent les mêmes appréhensions. C'est pourquoi plusieurs enquêtés rapportent un état de vigilance élevé en présence d'individus « errants » dans ces infrastructures considérées comme des lieux de passage exclusifs. Le concept de *non-lieu* élaboré par Marc Augé conforte cette observation. À l'inverse du lieu anthropologique, le *non-lieu* est d'abord défini par l'absence de référence identitaire, relationnelle et historique. Il s'agit d'espaces à forte concentration humaine dont les rassemblements ne visent pas directement la production des formes de solidarité (Augé, 1992). Dès lors, l'appropriation des *non-lieux* engendre une rupture des normes sociales dans ces espaces dont la fonction exclusive est la circulation des personnes. Ainsi que le souligne Camille Gosselin (2012) dans un rapport de l'IAUîdF, les comportements passifs de contemplation et d'observation ne trouvent pas – à la différence des places publiques et des rues – de légitimité dans les espaces de transport. C'est pourquoi l'insécurité personnelle éprouvée dans les gares et les stations est majoritairement influencée par la présence de population en « errance ». Chloé explique par exemple que *certaines stations sont plus dangereuses que d'autres*. C'est le cas de la Gare du Nord où des *flopées de garçons* positionnés devant les boutiques de vêtements féminins provoquent de nombreuses appréhensions. Dans le même ordre d'idée, Réda associe la dangerosité de ces infrastructures à la présence d'individus considérés menaçants. Alors que la station Châtelet-les-Halles est présentée comme *le foyer des jeunes de banlieue*, la gare du Nord comme un espace de transaction illicite dans lequel se retrouvent *les drogués et leurs fournisseurs*, les petites stations parisiennes telles que Saint Germain des Près – très peu sujettes à ces logiques d'appropriation – se caractérisent par leur charme et leur tranquillité.

Force est donc de constater que les espaces de transport sont aussi des composantes en interrelation avec l'environnement dans lequel ils se trouvent. L'évolution du risque perçu fluctue selon les espaces urbains traversés et les catégories d'usagers en présence. Mais si les taux de peur dans les transports sont aussi importants, c'est parce que ces espaces confinés obligent à côtoyer de très près les individus menaçants. Et c'est pourquoi les lignes, gares et stations dans lesquelles la présence de ces personnes est jugée importante sont particulièrement anxiogènes : le risque perçu de victimation est exacerbé par cette proximité physique imposée.

4 – Les enjeux de maintenance et la gestion des espaces de transport

Le sentiment de sécurité éprouvé dans les transports collectifs repose en dernier lieu sur la gestion de l'espace par les transporteurs. Nous avons montré plus haut l'influence de l'aménagement des stations et des wagons sur le bien-être général des usagers : plusieurs enquêtés observent une nette amélioration des conditions de circulation dans les espaces de transport récemment rénovés. Au contraire, le mauvais entretien des véhicules de locomotion peut favoriser l'appréhension des voyageurs. Ceci est particulièrement vrai lorsque les dégradations s'insèrent dans un environnement préalablement anxiogène (Sampson, Raudenbush, 2004). Déborah explique par exemple se sentir plus en sécurité sur les lignes 1 et 14 présentées comme *propres, classes et éclairées* que sur la ligne 5 munie de *sièges déchirés avec des tags partout* et sur laquelle le système d'éclairage défectueux plonge les usagers *dans le noir d'un coup*. Dans le même ordre d'idée, Caroline rapporte une nette préférence pour la ligne 2 décrite comme *très lumineuse et très calme* en opposition à la ligne 13 dépeinte comme étant *sombre et bruyante*. Les propos de Julie vont également dans ce sens. Les véhicules de locomotion du RER B, pourtant rénovés depuis quelques mois, sont l'objet de détériorations importantes atténuant le sentiment de sécurité de la jeune femme. Non pas que la dégradation des sièges et l'omniprésence des tags génèrent en soi l'insécurité personnelle de l'enquêtée, mais la présence de ces désordres suppose que *des personnes louches traînent* sur la ligne.

De fait, les désordres physiques (tags, dégradations du matériel) et sociaux (errance en gare, présence d'individus menaçants) entraînent l'insécurité personnelle des usagers par la conjonction d'un double mécanisme cognitif. Tout d'abord, ces pratiques déviantes laissent présager l'imprévisibilité des individus qui les réalisent, mais elles indiquent aussi le manque de préoccupation ou l'incapacité des transporteurs à maintenir l'ordre (Farrall *et al.*, 2009). Pour le formuler autrement, l'insécurité personnelle augmente lorsque les transports collectifs sont perçus comme des espaces délaissés par les autorités *ad hoc* au profit d'une population délinquante. Le rôle de la prévention situationnelle, développée en France depuis la seconde moitié des années 1990 et définie comme l'ensemble des actions visant à réduire ou supprimer les occasions de commettre un délit, est dès lors prépondérant (Clarke, 1983; Gosselin, 2012; Jacobs, 1961). Par un travail concerté sur l'aménagement, l'architecture et l'entretien des espaces, les sociétés de transport cherchent non seulement à réduire le nombre de délits mais aussi à rassurer les voyageurs. Le développement de la vidéoprotection, des

abribus transparents, des écrans signalétiques indiquant en temps réel l'arrivée du prochain véhicule s'inscrit dans cette démarche. En Île-de-France, les grandes gares parisiennes récemment réaménagées telle que Saint-Lazare ou Montparnasse recèlent des idées innovantes pour lutter contre l'insécurité personnelle. Le développement de l'offre commerciale permet de limiter l'isolement, et l'installation des pianos très souvent occupés incite les usagers à s'approprier ces *non-lieux*. La volonté de sécuriser les gares se traduit aussi par l'installation de dispositifs de contrôle d'accès dont l'objectif – en plus de réduire la fraude – est de lutter contre l'errance dans les transports en commun. Rita apprécie par exemple la présence des portiques à l'entrée de chaque station de métro visant à interdire aux fraudeurs l'accès aux quais. La conception des véhicules les plus récents n'échappe pas à cette approche nord-américaine. Les nouveaux transiliens, métros et RER sont plus spacieux que les anciens. Ils disposent de plus grandes fenêtres et surtout ils sont démunis d'inter-wagons, ce qui est censé réduire la sensation de cloisonnement. L'utilisation de peintures anti-tags et de sièges résistants aux lacérations limite les incivilités physiques. Enfin, la climatisation est susceptible d'améliorer le bien-être des usagers et de réduire les conflits liés aux conditions de circulation. Malheureusement, les évaluations manquent. Établir l'influence de la prévention situationnelle sur la peur du crime nécessite de produire des études qui sont pour l'heure rarissimes.

Mais si le rôle des rénovations les plus récentes est mal connu, force est de constater que certaines caractéristiques intrinsèques aux transports en commun influencent l'insécurité personnelle des usagers. Nous avons montré comment les modalités de fonctionnement, le confinement et la mixité sociale imposée participent à la perception du risque des voyageurs. Reste alors à détailler le rôle de ces variables dans la hiérarchie des peurs selon les moyens de transport.

On observe tout d'abord un niveau de peur particulièrement élevé dans les transports collectifs souterrains (Bon *et al.*, 2011; Fouquet *et al.*, 2006; Heurtel, 2013; Pottier *et al.*, 2002; Zauberman *et al.*, 2011). Il est donc raisonnable de penser que le confinement, tout particulièrement en présence d'individus menaçants, favorise fortement l'appréhension des usagers. Concernant les taux de peur dans le RER, ils sont d'autant plus importants que ce moyen de transport cumule l'ensemble des configurations menaçantes. Il est essentiellement souterrain à l'intérieur de la capitale et souvent déserté en fin de ligne. Ce dernier point est aussi caractéristique des trains de banlieue. Si ce moyen de transport transite en surface au

même titre que le bus et le tramway⁵⁴, le niveau de peur y est souvent plus important pour trois raisons (Booz Allen Hamilton, 2007). Tout d'abord, les gares – contrairement aux arrêts de bus et stations de tramway – sont souvent séparées de l'espace public par la présence de dispositifs de contrôle (portiques, barrières) qui réduisent les opportunités de sortie en cas d'agression. Ensuite, les stations de train sont pour bon nombre d'usagers plus difficilement accessibles et plus éloignées de leur domicile que les arrêts de bus. Enfin, le train se trouve rarement occupé par le personnel de transport contrairement au bus où le conducteur assure une présence en toutes circonstances (Booz Allen Hamilton, 2007).

Mais la distribution des peurs telle qu'elle est présentée par l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité* repose exclusivement sur les différents moyens de transport (RER, métro, train, bus, tramway) sans porter aucune attention aux différentes lignes qui les composent. Pourtant, les variations intrinsèques à ces moyens de locomotion semblent tout aussi importantes. Alors que les lignes 4, 5 et 13 du métropolitain sont jugées menaçantes par plusieurs enquêtés, les lignes 1, 2 et 14 sont présentées comme rassurantes et agréables. Ces variations s'observent aussi pour le bus. D'un enquêté à l'autre, ce moyen de locomotion est tantôt sûr, tantôt anxiogène. Ces distinctions s'expliquent en grande partie par l'évolution des variables contextuelles : les environnements traversés, les horaires de circulation, les lieux de départ et de destination influencent la composition sociale dans les véhicules et partant le niveau d'appréhension des usagers. Les touristes qui transitent sur la ligne 1 du métropolitain suscitent beaucoup moins de vigilance que les populations pauvres et défavorisées présentes sur la ligne 13. De même, la perception des désordres physiques et sociaux fluctue largement d'une ligne à l'autre : la ligne 5 est qualifiée de *ghetto* par Leïla pour souligner l'ensemble des incivilités qui y règnent. Déborah partage un avis similaire. La jeune femme rapporte préférer la ligne 14 mieux entretenue et moins sujette aux désordres. À ces contraintes contextuelles/microsociales s'ajoutent ensuite les contraintes spécifiques aux transports en commun. Il est peu probable que la cadence du trafic, les conditions d'accès aux véhicules, la rigidité des tracés ou encore le confinement génèrent en soi la peur d'être agressé. Mais ces facteurs renforcent le sentiment d'exposition au risque dès lors que les trajets sont réalisés dans des contextes jugés menaçants. C'est donc bien l'enchevêtrement des facteurs

⁵⁴ Le faible niveau de peur enregistré dans le tramway francilien s'explique moins par les caractéristiques environnementales et architecturales que par l'utilisation limitée de ce moyen de locomotion. Selon la campagne de 2009 de l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France*, 43% des enquêtés disent ne jamais prendre le tramway (Bon *et al.*, 2011).

contextuels (les horaires de déplacement, l'affluence, les environnements traversés), des variables microsociales (la présence ou l'absence de dispositifs de sécurité et des individus menaçants) et des spécificités de ces espaces de circulation (les modalités de fonctionnement, le confinement, le brassage social) qui singularise l'insécurité personnelle dans les transports en commun.

Chapitre VII – Les réactions à l’insécurité personnelle

Le chapitre précédent identifie les différents stimuli impliqués dans la construction de l’insécurité personnelle. Il s’agit par conséquent d’une présentation des facteurs externes à ce phénomène social. Mais cette étape est insuffisante pour appréhender la complexité de la peur du crime. Et pourtant plusieurs études sur ce thème se sont limitées à l’analyse de ces variables, comme s’il suffisait d’exposer les principaux stimuli extérieurs pour rendre compte de l’insécurité personnelle telle qu’elle est expérimentée par chaque individu. Or, notre précédent chapitre montre bien que l’interprétation de ces facteurs varie d’un enquêté à l’autre. Il importe alors de délaisser *l’extérieur* pour étudier les différentes manières de réagir à ce phénomène social. Nous chercherons de cette façon à comprendre les manières de vivre l’insécurité personnelle tout en cherchant à expliquer les causes de ces variations individuelles. Ce chapitre est donc consacré à l’étude des trois composantes de l’insécurité personnelle que sont les réactions émotive (I), cognitive (II) et comportementale (III). On y présentera les mécanismes de fonctionnement de chacune d’elle tout en insistant sur les relations qui les unissent.

I – Les émotions ressenties

Si l’on parle aujourd’hui d’émotions au pluriel pour évoquer le contenu de la composante émotive de l’insécurité personnelle, cela n’a pas toujours été le cas. Jusqu’au milieu des années 1990, la peur domine. Les travaux étudient alors exclusivement l’influence des victimations et des désordres sur cette émotion. Mais le développement des enquêtes qualitatives bouleverse bon nombre de certitudes. En révélant une diversité émotive insoupçonnée, ces travaux engagent un travail de redéfinition de cette composante (Farrall, Ditton, 1999; Farrall *et al.*, 1997). La prédominance de la peur en réaction aux incivilités est notamment remise en cause. Carvalho et Lewis (2003) repèrent par exemple trois réactions émotives que sont le sentiment de sécurité, la colère et la peur en réponse aux désordres physiques et sociaux. Dans une étude plus récente, Smith, Philips et King (2010) identifient une panoplie de six émotions éprouvées en réaction aux incivilités. Basée sur un échantillon de 1621 adultes, l’enquête montre que la colère (éprouvée par 59,6% des répondants), la surprise (33,7%) et le dégoût (26,8%) sont plus communément ressentis que la peur (11,2%) face aux comportements déviants, cette dernière émotion se situant juste devant l’indifférence

(6,1%) et la honte (3,5%).

Deux points importants émergent de ces travaux. D'abord, les incivilités physiques et sociales engendrent diverses formes de réactions émotionnelles : la crainte de victimation n'étant que l'une d'entre elles. Ensuite, la peur de subir un vol ou une agression représente une faible proportion des réponses émotives. La transgression des normes sociales suscite en réalité assez peu l'inquiétude et la crainte en comparaison à la colère, la surprise ou le dégoût (Carvalho, Lewis, 2003; Ditton *et al.*, 1999; Innes, 2004; Smith *et al.*, 2010).

Mais ces avancées conceptuelles trouvent certaines limites. Si de nombreuses études insistent sur la diversité émotive, peu de travaux étudient les modalités d'émergence des émotions. Il apparaît pourtant nécessaire d'en appréhender les causes. Sachant que la colère, la surprise, le dégoût, la peur, l'indifférence et la honte sont susceptibles d'être générés par des comportements déviant (Smith *et al.*, 2010), il importe de déterminer avec exactitude la nature des attitudes qui éveillent chacune de ces émotions. L'objectif de cette section consiste donc à appréhender les mécanismes d'expression des principales émotions évoquées par nos enquêtés que sont la colère (1), le dégoût (2) et la peur (3).

1 – La colère

Définie comme un *état affectif violent et passager, résultant du sentiment d'une agression, d'un désagrément, traduisant un vif mécontentement et accompagné de réactions brutales*⁵⁵, la colère est une émotion fréquemment évoquée par nos enquêtés bien que très rarement avec une telle intensité. Il s'agit le plus souvent d'un état d'irritation à l'égard d'un comportement jugé négligeant (Smith *et al.*, 2010). Emma qualifie par exemple d'*aberrant le manque de respect* que les usagers entretiennent entre eux dans les transports en commun franciliens. Pour souligner son propos, la jeune femme rapporte l'anecdote suivante : *j'ai le souvenir une fois où je rentrais de la gare de chez mes parents, j'avais ma valise, j'avais un sac, j'avais plein de trucs avec moi et là on me pousse dans le tram, [...] c'est limite si je tombais pas, les gens, ils en n'ont rien à faire quoi, il n'y a pas une formule de politesse pour dire pardon des choses comme ça, c'est... ça peut paraître bête pour certains, mais pour moi c'est la moindre des choses*. Face à ce type d'incivilités fréquentes et impersonnelles, l'irritation est souvent éphémère et de faible intensité. Smith *et al.*, (2010) montrent par exemple que pour 59,6% des

⁵⁵ Dictionnaire de la Langue française, Larousse, Larousse Poche, Edition 2014

individus éprouvant de la colère au moment d'une interaction incivile, 40,7% ressentent toujours cette même émotion directement après l'incident et seulement 15,2% l'éprouvent encore au moment de l'enquête. Pour se convaincre du caractère fugace de cette colère, il suffit de relever le manque de précision des souvenirs rapportés par les enquêtés. À l'exception d'Emma, très peu évoquent des anecdotes précises pour souligner l'expression de ces irritations quotidiennes. Lilou rapporte une panoplie d'exemples tous introduits par le terme *genre* pour en souligner le caractère générique : *genre : poussez-vous, je veux passer et un bon gros coup en partant ou : laissez les gens sortir; voilà des espèces de petites agressions quotidiennes... genre : tu m'as marché sur le pied, vous pourriez dire pardon. Ah excusez-moi, j'avais pas vu et c'est bon après ils commencent à s'exciter et ça met une ambiance dans le wagon qui est super désagréable.*

Mais l'intensité colérique augmente lorsque les atteintes visent directement les identités personnelles et collectives. Dounia, une jeune étudiante musulmane, se remémore le fait de rentrer chez elle *énervée et fâchée* après avoir subi des regards et des insultes islamophobes. Ainsi, c'est le sentiment d'être victime d'un manque de respect qui suscite la colère (Carvalho, Lewis, 2003). Qu'il s'agisse d'une bousculade ou d'une remarque islamophobe, la colère émerge lorsque le comportement ou l'action d'un individu est jugé irrespectueux par l'offensé. C'est pourquoi l'intensité émotionnelle évolue moins selon la nature des incivilités que selon la manière dont elle est interprétée par les victimes. Si dans les exemples rapportés plus haut, le fait d'être bousculé à l'entrée d'un véhicule de transport engendre une irritation de plus faible intensité que celle de subir une atteinte islamophobe, c'est précisément parce que l'on accorde plus d'importance au respect de son intégrité religieuse qu'au simple fait d'être bousculé. Comme le précise très justement Philippe Braud dans son ouvrage *Violences Politiques, plus les identités sont surinvesties émotionnellement, plus les atteintes qui leur sont portées seront perçues comme violentes* (Braud, 2004, p.164). En conséquence, c'est moins la forme que le contenu des atteintes qui engendre la colère : il ne sera pas tenu rigueur à un individu dont la chute accidentelle occasionne une bousculade, car dans ce cas l'incident ne sera pas considéré comme une marque de négligence ou d'irrespect. Mais il en va différemment si la bousculade est perpétrée volontairement. Dans ce cas, le fautif a de forte chance de cristalliser sur lui la colère des usagers qui l'entourent. De même, l'intensité émotionnelle générée par une insulte islamophobe résulte davantage de son contenu que de sa forme.

Il est d'ailleurs intéressant d'observer que certaines atteintes génèrent plusieurs émotions, variant selon les contextes et les conditions de leur émergence. Les insultes représentent l'un des cas les plus intéressants. Lilou explique par exemple qu'être insultée par des hommes dont elle a refusé les avances est *vraiment désagréable mais pas menaçant*, sauf lorsque ces tentatives de séduction sont subies *dans le dernier train de banlieue pour rentrer chez elle*. Dans ce cas, l'agacement laisse place à la crainte car la probabilité de subir un viol est jugée plus importante de nuit que de jour. Dimitri fait part d'un sentiment similaire. Pour le jeune homme, les agressions verbales peuvent autant susciter la colère que la peur et seule l'interprétation des intentions de l'offenseur justifie la prédominance de l'une ou l'autre réaction émotionnelle. Alors que la colère est une réponse fréquente dans les conflits verbaux jugés bénins et sans conséquence particulière, la peur est éprouvée par le jeune homme lorsque les agressions verbales sont perçues comme *les prémices d'une agression physique*. Dans le premier cas, les insultes sont considérées comme la manifestation d'un état de lassitude dans des contextes de circulation éreintants, alors que dans le second, elles sont interprétées comme des formes d'intimidation qui visent à apeurer la victime pour mieux la soumettre.

Mais la réalité des faits n'est pas toujours si clivée : la perception du risque de victimisation suscite également la colère (Ditton *et al.*, 1999; Farrall, Ditton, 1999). Théo explique par exemple *bouillir à l'intérieur et avoir envie de péter un câble* lorsqu'il est *pris de haut* par une bande de *scarlas* (racailles) *qui se fout de [sa] gueule*. Mais le jeune homme préfère contenir cette colère *pour éviter d'envenimer les choses*. Une fois encore, c'est le sentiment d'un profond manque de respect qui génère cette émotion. Et comme la victime se sent fortement offensée, l'intensité émotionnelle est vive. C'est pourquoi il serait erroné de penser que la peur et la colère émergent nécessairement dans des situations différentes. Ces deux émotions cohabitent parfois (Ditton *et al.*, 1999), notamment lorsque les individus sont confrontés à des comportements jugés menaçants et irrespectueux.

2 – Le dégoût et la gêne

Le dégoût et la gêne ne traduisent pas tout à fait les mêmes sensations, mais parce qu'elles sont souvent éprouvées dans les mêmes contextes de circulation, il nous semble intéressant de les traiter ensemble. Alors que la gêne est définie comme un *désagrément imposé par quelqu'un ou quelque chose*, le dégoût désigne quant à lui *une sensation d'écœurement, de*

*répugnance*⁵⁶. Très fréquemment éprouvées dans les contextes d'affluence, ces deux émotions se distinguent pourtant l'une de l'autre.

La sensation de gêne repose sur la rupture des *distances personnelles* permettant d'assurer l'intimité de chaque individu (Hall, 1971). Son intensité croît à mesure que le nombre de personnes augmente dans les transports, et atteint son paroxysme lorsque la concentration des usagers ne permet plus aucun mouvement individuel. Face à une telle situation, la gêne atteint souvent un niveau de mal-être important. Les propos de Leïla en témoignent dans le verbatim suivant : *une fois je me souviens à République je suis descendue, on pouvait pas avancer, c'était noir de monde, on était tous tassés les uns à côté des autres comme ça, on pouvait pas avancer pendant 5 minutes, il y a eu des malaises*. La sensation de gêne telle qu'elle est éprouvée dans les transports collectifs génère parfois le dégoût au point où ces deux émotions se trouvent étroitement corrélées. Aude se dit par exemple *vraiment dégoûtée* à l'approche des grandes gares, *là où il y a de plus en plus de monde*, car au dire de la jeune femme, *on peut vite s'apercevoir que les gens ne sentent pas bon, ils collent dès le matin, ils puent dès le matin*. De fait, la rupture des distances personnelles amplifie les sens par une mise en contact physique et olfactive parfois très mal supportée par les usagers. Pour autant, la proximité physique n'engendre pas nécessairement le dégoût. Si cette émotion s'éveille au contact d'une personne en sueur et dont les odeurs corporelles sont peu réjouissantes, il en va différemment face à une jeune femme charmante et propre. Cet exemple volontairement provoquant vise à souligner les divergences entre ces deux émotions. Alors que la sensation de gêne est éprouvée dans les deux cas – en admettant que l'individu ait intériorisé les normes de comportements en public (Hall, 1971) – le dégoût émerge lorsque les contacts sensoriels sont estimés répugnants. En ce sens, cette dernière émotion n'est pas limitée au contexte d'affluence. Elle peut aussi être ressentie à l'égard d'un individu isolé et de manière indépendante à la sensation de gêne. Il est d'ailleurs intéressant de noter que les jeunes femmes assimilent souvent le dégoût à la crainte de subir une agression sexuelle. Les tentatives de séduction les plus obscènes, surtout lorsqu'elles sont réalisées par des hommes plus avancés en âge, génèrent tout autant le dégoût que la peur. Déborah déclare par exemple avoir *vraiment flippé* le jour où un homme d'environ trente ans est venu lui chuchoter *des trucs sexuels dégueulasses* sur les quais d'un tramway. Caroline rapporte une sensation de dégoût similaire à l'égard des *frotteurs*, définis comme des personnes atteintes d'une déviance mentale dont la caractéristique est de trouver une forme de plaisir sexuel à travers le contact

⁵⁶ Dictionnaire de la Langue française, Larousse, Larousse Poche, Édition 2014

physique avec les autres usagers. Le dégoût trouve donc une place importante dans la crainte de l'agression sexuelle, à tel point que les offenseurs les plus répugnants sont souvent ceux dont on redoute le plus l'agression.

3 – La peur

Définie par Mark Warr comme *une émotion, un sentiment d'alarme ou de menace provoqué par la conscience ou la prévision d'un danger*⁵⁷, la peur est la réaction émotionnelle prédominante dans l'étude de l'insécurité personnelle. Longtemps considérée comme la réponse la plus fréquente face à la présence de désordres physiques et sociaux (Skogan, 1990; Wilson, Kelling, 1982), cette émotion est aujourd'hui l'objet d'études approfondies dont les résultats tendent à modérer sérieusement cet ancien postulat (Carvalho, Lewis, 2003; Ditton *et al.*, 1999; Farrall, Gadd, 2004; Farrall *et al.*, 2009; Innes, 2004; Jackson, Gray, 2010). Il importe donc de revenir avec précision sur les conditions d'émergence de la peur. Alors que la colère est une réponse aux attitudes négligentes et irrespectueuses, que la gêne et le dégoût reposent sur la rupture des distances personnelles, la peur est engendrée quant à elle par la perception du risque de victimisation (Farrall *et al.*, 2009; Ferraro, 1995; Hale, 1996; LaGrange *et al.*, 1992; Warr, 2000). Aude rapporte par exemple avoir *vraiment eu peur* lors d'un trajet dans le transilien en rentrant chez elle. Sur la fin du parcours, la jeune femme se retrouve seule dans le wagon avec un homme d'abord occupé à lui lancer *des clins d'œil* puis à se rapprocher pour lui murmurer quelques obscénités avant de quitter le train à la station suivante. Si cette atteinte peut sembler de bien faible intensité pour générer la peur, c'est sans compter le risque perçu d'être victime de violences sexuelles dans cette situation. D'après Ferraro (1995), la peur d'une agression est déterminée par la probabilité d'en être victime. Or, être enfermée dans un wagon avec un homme dont les allusions sont plus qu'explicites présente pour l'enquêtée une situation suffisamment alarmante pour entraîner la perception du risque de viol et la peur d'en subir l'agression. Au même titre que pour la colère concernant le manque de respect, l'intensité de la peur repose moins sur la nature des incivilités que sur le niveau de risque perçu. Gabriel rapporte une anecdote particulièrement éloquent en ce sens. Le jeune homme explique être *descendu vite fait* d'un train après avoir croisé par deux fois le regard d'un homme dont la réaction fut de lancer en direction de l'enquêté un « fais attention à ta vie

⁵⁷ "Fear is an emotion, a feeling of alarm or dread caused by a awareness or expectation of danger" (Warr, 2000, p.453).

toi ». Le caractère menaçant d'une telle incivilité ne porte pas sur la forme de l'atteinte – en l'occurrence une menace verbale dont nous avons détaillé plus haut la diversité des réactions émotives – mais sur son contenu peu implicite qui laisse supposer l'agressivité de l'offenseur (Innes, 2004). Une fois encore, c'est l'interprétation des incivilités comme menaçantes et dangereuses qui engendre la peur. L'intensité de l'émotion éprouvée évolue quant à elle selon le niveau de menace représenté par le désordre observé.

Pour obtenir un regard plus général sur la fréquence et l'intensité de cette émotion, il est nécessaire de faire appel aux travaux quantitatifs. Sur ces questions, les études réalisées par Farrall et ses collègues depuis 2004 sont de loin les plus concluantes (Farrall, Gadd, 2004; Farrall *et al.*, 2009). À la question très générale utilisée dans le *British Crime Survey* et formulée de la manière suivante : êtes-vous inquiets d'être victime [d'un cambriolage/d'un vol/du vol de votre voiture] ?⁵⁸, ces auteurs ajoutent une série de trois questions axées sur la fréquence et l'intensité de la peur.

Q1 : Durant les 12 derniers mois, avez-vous déjà été inquiet d'être victime [d'un vol de voiture/d'un cambriolage/d'un vol ou d'une agression] ?

Q2 : [si oui à Q1] Combien de fois avez-vous été inquiet durant les 12 derniers mois ? [N fois rapporté]

Q3 : [si oui à Q1] La dernière fois que vous avez éprouvé la crainte d'être victime [d'un vol de voiture/d'un cambriolage/d'un vol ou d'une agression], quelle intensité d'inquiétude avez-vous ressentie ? [très peu inquiet, un petit peu inquiet, assez inquiet, très inquiet, ne se rappelle plus]⁵⁹.

Alors que l'unique question employée par la célèbre enquête de victimation anglaise enregistre un taux de peur relativement important (35% des répondants déclarent avoir au moins assez peur d'être volé, 47% d'être cambriolé et 45% d'être victime d'un vol de voiture), les scores de peur diminuent considérablement lorsqu'ils sont mesurés par les

⁵⁸ « How worried are you about being [burgled/robbed/having your car stolen]? » (Farrall *et al.*, 2009, p.200)

⁵⁹ Q1: During the past 12 months, have you ever felt worried about [having your car stolen/having your home broken into and something stolen/being mugged or robbed]?

Q2: [if YES at Q1] How many times have you felt like this in the past 12 months? [N fois rapporté]

Q3: [if YES at Q1] On the last occasion you felt worried about [offense], how worried did you feel? [not very worried, a little bit worried, quite worried, very worried, can't remember]. (Farrall *et al.*, 2009, p.201)

instruments de mesure utilisés par Farrall et ses collègues (Farrall, Gadd, 2004; Farrall *et al.*, 2009). Intégré à la question Q1, le filtre temporel réduit fortement le nombre de personnes touchées par cette émotion (15% des répondants déclarent avoir eu peur d'être volé au moins une fois l'année passée, 31% d'être cambriolé et victime d'un vol de voiture). La question Q2 révèle quant à elle la faible fréquence de cette émotion. Sur les 15% d'enquêtés qui déclarent craindre d'être victime d'un vol, 35% rapportent avoir ressenti cette émotion 1 à 3 fois dans l'année, 25% 4 à 11 fois, 24% 12 à 52 fois et seulement 9% d'entre eux l'ont éprouvé plus d'une fois par semaine durant l'année passée (53 fois et plus). Malgré tout, l'intensité de la peur reste assez élevée lorsqu'elle est éprouvée. Lors de la dernière expérience de peur de vol (question Q3), 13% des enquêtés déclarent un niveau important d'inquiétude, 40% un niveau d'inquiétude assez élevé, 43% un niveau d'inquiétude un peu élevé et seulement 4% rapportent avoir été très peu inquiets. Les auteurs observent également avec intérêt le nombre non négligeable de répondants inquiets à l'idée d'être victime d'un crime (question utilisée par le *British Crime Survey*) et qui pourtant affirment ne pas avoir éprouvé cette émotion durant l'année passée (question élaborée par Farrall). 63% de ceux qui rapportent être très inquiets d'être volés (question *BCS*) déclarent ne pas l'avoir été durant les 12 derniers mois (question Farrall). Ce constat s'élève à 71% concernant les individus déclarant un niveau d'inquiétude assez élevé. Face à ces résultats, Farrall *et al.* (2009) établissent une typologie fondée sur quatre groupes :

Les sécures (unworried) : représentent les répondants qui déclarent (a) ne pas être inquiets ou très peu inquiets et (b) qui n'ont pas ressenti d'inquiétude durant l'année passée (62% des répondants concernant la crainte de subir un vol).

Les anxieux (anxious) : sont les enquêtés qui rapportent (a) être assez ou très inquiets et qui pourtant (b) n'ont pas ressenti d'inquiétude durant l'année passée (23%).

Les inquiets (worried) : représentent les répondants qui déclarent avoir peur entre 1 et 51 fois durant l'année précédente (13%).

Les inquiets réguliers (frequently worried) : sont les enquêtés qui rapportent avoir eu peur au moins 52 fois dans l'année (2%).

L'analyse de nos entretiens permet d'identifier trois de ces groupes. Les *sécures* d'abord représentent les enquêtés dont les déplacements en transports collectifs ne suscitent aucune crainte. C'est le cas d'Abdel qui explique par exemple ne jamais avoir rencontré *de problème particulier* ni même avoir été *témoin de scène violente et d'agression* dans les transports. Les

inquiets ensuite correspondent aux enquêtés dont les craintes sont justifiées et rapportées tout au long des entretiens. Composés d'individus dont l'intensité et la fréquence de la peur varient fortement d'un enquêté à l'autre, les *inquiets* rapportent tous des expériences, des interactions, des situations ou des contextes considérés menaçants pour justifier cette réaction émotive. Mais l'absence d'un recensement précis des fréquences de peur éprouvée pour chaque enquêté nous oblige à intégrer dans ce vaste groupe les *inquiets* et les *inquiets réguliers*. Restent enfin les *anxieux* dont l'identification pose de plus grandes difficultés. Ce groupe repose sur une contradiction : il s'agit d'individus inquiets à l'idée d'être victimisés sans avoir éprouvé la moindre crainte durant l'année passée. Or, cette configuration n'apparaît pas dans nos entretiens. Les discussions échangées avec nos enquêtés montrent une étroite corrélation entre les craintes de victimisation et l'expérimentation de ces peurs dans les transports en commun. Mais ce rapport étroit apparaît lorsque l'on tient compte de la totalité des peurs éprouvées, qu'elles soient de forte ou de faible intensité.

Corrélativement à ceux de Farrall *et al.* (2009), les résultats de nos travaux montrent la très faible fréquence des peurs de forte intensité. Générées par des vols, des agressions et des interactions violentes, ces réactions émotives sont rarement éprouvées plus de trois fois par un même enquêté, alors même que certains d'entre eux utilisent les transports depuis plusieurs années. Lilou rapporte par exemple une seule expérience *vraiment menaçante* qui concerne le vol à l'arraché du téléphone portable de l'une de ses amies alors que les deux jeunes femmes voyageaient ensemble. Dans le même ordre d'idée, Alexis rapporte quatre expériences dont seulement deux ont suscité une peur intense. La première est une interaction avec trois jeunes aux intentions mal identifiées et la seconde une agression physique perpétrée par deux individus. Sans surprise, les peurs les plus intenses sensibilisent pendant plusieurs jours, parfois plusieurs semaines les individus qui en sont les victimes. Alexis explique par exemple se sentir *beaucoup plus en insécurité* durant la semaine suivant une agression que *deux ou trois mois* plus tard.

En parallèle de ces réactions émotives peu fréquentes, notre étude montre une forte proportion des peurs de faible intensité. Les déplacements nocturnes, l'isolement, les trajets réalisés en direction des territoires les plus défavorisés suffisent souvent à susciter d'infimes appréhensions, difficilement qualifiables de peur ou d'inquiétude, mais qui pourtant se traduisent par des états de vigilance plus avancés. En parallèle de son expérience unique de forte intensité, Lilou explique par exemple avoir *toujours une petite appréhension* lorsqu'elle emprunte le RER. De même, traverser certaines gares après une certaine heure génère pour

beaucoup d'enquêtés une crainte similaire. Gabriel explique *se sentir mieux* en évitant de descendre à la gare du Chesnay Gagny après 21h00 alors que Chloé rapporte avoir *quand même peur* en attendant les bus de nuit à la Gare de Saint Denis. La terminologie employée pour qualifier ces appréhensions souligne bien la faible intensité de ces réactions émotives. À l'inverse de Chloé dans l'exemple précédent, les enquêtés préfèrent souvent la formulation *je n'aime pas* à celle de *j'ai peur* qui marque une intensité trop importante pour définir l'émotion réellement ressentie dans ce type de situation. Par exemple, pour exprimer sa crainte de la station Châtelet-les-Halles, Aude s'exprime en ces termes : *j'aime pas cette gare non plus*. De fait, ces formes d'appréhension de faible intensité apparaissent comme fugaces et fréquentes. Fugaces d'abord, car ces réactions émotives s'évanouissent directement une fois l'utilisateur en dehors du contexte à l'origine de cette appréhension. Lilou rapporte par exemple *se sentir moins bien dans le RER que dans le métro* et la simple transition d'un moyen de transport à l'autre marque l'apparition ou la disparition de cette émotion. Fréquentes ensuite, car ces appréhensions se forment dans des contextes auxquels les usagers sont régulièrement confrontés. Déborah explique par exemple *se faire beaucoup de films* envers les gens qui ne lui *inspirent pas confiance* mais reconnaît que la plupart du temps *ils vont rien [lui] faire*. Ces appréhensions éprouvées notamment sur les lignes 5 et 13 poussent même la jeune femme à considérer chez elle *une petite paranoïa* car la fréquence des peurs est jugée disproportionnée par rapport au risque réel d'agression.

Alors que Hough (2004) et Farrall *et al.* (2009) définissent l'anxiété comme une forme de malaise diffus dont les causes sont mal identifiées, les appréhensions dont nous font part nos enquêtés trouvent des cadres d'expression précis. C'est pourquoi l'anxiété s'adapte mal à nos observations. Selon Hough, il s'agit d'une émotion *qui ne repose pas sur une série d'évènements localisés dans le temps et l'espace, mais plutôt un état de mal-être souvent en partie submergé et parfois totalement immergé*⁶⁰. Mais l'auteur ne donne aucune information supplémentaire. On est donc en droit de s'interroger sur les facteurs d'éveil de l'anxiété. Comment expliquer l'évolution de cet état émotif, surtout s'il est indépendant des contextes temporels et spatiaux ? C'est pourquoi nous soutenons l'hypothèse inverse. L'appréhension émerge lorsque les individus sont confrontés à des stimuli qui activent leurs dispositions à l'insécurité personnelle. Les déplacements nocturnes, les différents moyens de transport

⁶⁰ "Anxiety is not comprised of a series of events that can be located in space and time. Rather, it is a rumbling state of unease, often partly submerged, sometimes fully surfacing" (Hough, 2004, p.174)

empruntés, les espaces urbains défavorisés, la présence d'individus menaçants ou encore l'isolement représentent des contextes et des situations identifiables dans lesquels le risque d'être victime d'une agression est jugé important. Les appréhensions et les peurs sont donc concrètes et non diffuses car elles prennent forme dans des cadres environnementaux, temporels et sociaux précis et disparaissent en dehors. Il s'agit le plus souvent d'appréhensions de faible intensité – pour autant identifiables et bien réelles – et, de manière beaucoup moins régulière, de peurs plus intenses générées par des agressions, vols et altercations subis ou observés.

Au final, nos entretiens confortent systématiquement la présence d'un lien entre les craintes de victimation et les peurs éprouvées dans les transports collectifs ; même si ces formes d'appréhension sont de faible – voire de très faible – intensité. Le groupe des *anxieux* dont les peurs *se rapportent à des états mentaux beaucoup plus diffus*⁶¹ n'apparaît donc pas à la lumière de nos résultats. L'une des deux hypothèses suivantes pourrait apporter une explication à ce phénomène.

La première est de nature méthodologique et suggère que l'absence des *anxieux* résulte de la nature qualitative de notre étude. Il est tout à fait envisageable que sur nos 29 enquêtés, aucun ne corresponde à ce profil.

La seconde est de nature épistémologique et suggère que le groupe des *anxieux* expérimente des peurs fréquentes mais de trop faible intensité pour être rapportées. Il importe alors de découvrir dans quelle mesure ces peurs sont prélevées par les instruments quantitatifs. On peut raisonnablement supposer que les appréhensions fugaces et de faible intensité puissent échapper à la mémoire des enquêtés au moment de répondre à un questionnaire ou encore que leurs auteurs les jugent trop insignifiantes pour être rapportées. Une telle défaillance technique ferait basculer les individus faiblement inquiets vers la catégorie théorique des *anxieux* (personne déclarant avoir peur d'être volé ou agressé mais qui rapporte ne pas avoir éprouvé cette émotion durant l'année passée). Or, certains éléments confortent cette hypothèse. Il est par exemple étonnant de constater la prédominance des peurs intenses rapportées par les *inquiets* dans les résultats de Farrall *et al.* (2009). Sur les 15% de personnes qui déclarent craindre d'être victime d'un vol, 47% rapportent un faible niveau d'inquiétude (pas très inquiet et un petit peu inquiet) lors de leur dernière expérience émotionnelle, alors que 53% déclarent avoir éprouvé un niveau de peur important (assez inquiet et très inquiet). Or,

⁶¹ “anxiety refers to a more diffuse mental state” (Gray *et al.*, 2011, p.76)

cette petite majorité de peur intense correspond mal aux résultats de notre enquête. L'analyse de nos entretiens souligne la prédominance des appréhensions de faible intensité en comparaison à la rareté des peurs plus importantes. De fait, on peut s'interroger sur l'efficacité des instruments de mesure quantitatifs à prélever les peurs de faible intensité. Bien entendu, cette observation empirique ne possède aucune vertu démonstrative dans la mesure où notre étude est dans l'incapacité de vérifier une telle hypothèse. Néanmoins, il serait intéressant de poursuivre cette réflexion car si nos suppositions s'avèrent exactes, le nombre d'*anxieux* décroîtrait de manière significative au profit du nombre d'*inquiets*.

II – La perception du risque de victimation

C'est dans un article de Jonathan Jackson (2009) relativement récent que l'on trouve la définition la plus élaborée de la perception du risque de victimation. Défini jusqu'alors par Ferraro (1995) comme la probabilité de subir une forme d'agression spécifique, le risque perçu est revisité par Jackson (2009) qui suggère de traiter cette variable à l'intersection de trois concepts cognitifs que sont la probabilité de victimation, le contrôle perçu et l'appréhension des conséquences. Le premier est l'évaluation de la probabilité d'être victime d'une atteinte dans une situation donnée. Le second correspond aux différentes ressources mobilisables pour faire face aux situations jugées menaçantes. Le troisième est l'évaluation de la gravité des actes subis par une atteinte spécifique. Partant, le risque perçu atteint son paroxysme lorsque la probabilité d'occurrence et l'appréhension des conséquences sont jugées importantes alors même que l'atteinte est considérée comme incontrôlable. À l'inverse, un type de victimation peu probable dont les conséquences sont jugées mineures et sur lequel on éprouve un fort sentiment de contrôle engendrera une très faible perception du risque.

Reste à déterminer comment ces perceptions sont façonnées par les individus qui les adoptent. Précisons que les manières de percevoir sont déjà le résultat d'une construction sociale. Comment expliquer sinon qu'un même stimulus puisse générer selon les individus différentes formes de risque perçu (Innes, 2004; Jackson, 2004) ? Il importe alors de comprendre les mécanismes par lesquels les individus évaluent la probabilité d'une atteinte spécifique. Ce point est crucial, surtout lorsque l'on sait que les évaluations subjectives corroborent mal les réels risques d'agression. Les auteures féministes insistent par exemple sur le paradoxe spatial : alors que l'espace privé recouvre le plus grand nombre d'agressions sexuelles, c'est l'espace public qui cristallise la peur du viol (Pain, 1993, 1997). De même, les violences de forte intensité sont largement surestimées alors qu'au contraire celles de faible intensité sont

sous-évaluées (Farrall *et al.*, 2009). Ce travail devra aussi s'intéresser à l'évaluation du contrôle perçu et à l'appréhension des conséquences. Il importe d'expliquer pourquoi la gravité d'une atteinte varie d'une personne à l'autre. Mais aussi de répertorier les compétences dont disposent les individus pour faire face aux agressions et de déterminer les cadres dans lesquels elles ont été acquises.

Notre hypothèse est la suivante : la perception du risque de victimation d'un individu est déterminée par sa disposition à l'insécurité personnelle. Ce qui implique que le risque perçu est l'expression de l'activation d'une disposition. Sur la base de leurs expériences menaçantes, leurs représentations du danger et leurs caractéristiques individuelles, les *inquiets* sont disposés à percevoir un risque de victimation lorsque ces propriétés incorporées entre en congruence avec les propriétés de la situation présente. Cette hypothèse suppose alors qu'un usager en possession d'un téléphone portable récent et victime d'une tentative de vol par le passé est plus à même de juger importante la probabilité d'être volé qu'un usager déclarant ne pas posséder de biens convoités. Mais ce second voyageur peut tout à fait percevoir de manière plus fréquente que le premier le risque d'être victime d'une agression violente, surtout s'il est régulièrement confronté à des individus dont il redoute ce type d'atteinte. De même, le risque de l'agression sexuelle est exclusivement perçu par les femmes car les hommes sont très peu nombreux à subir des tentatives de séduction indésirables dans l'espace public. En vue de démontrer cette hypothèse, nous analyserons cette section en deux parties distinctes. Nous reviendrons tout d'abord sur les différentes formes d'atteintes redoutées dans les transports collectifs afin de mettre en lumière l'influence des dispositions incorporées sur la perception du risque de victimation (1). Nous étudierons ensuite les mécanismes par lesquels les dispositions à l'insécurité personnelle, et partant le risque perçu, évoluent à travers le temps (2).

1 – Les formes d'atteinte perçues dans les transports en commun

On dénombre quatre types de risque perçu de victimation dans les espaces de transport, à savoir l'agression sexuelle, l'agression physique non sexuelle, le vol à la tire/arraché et les atteintes à l'intégrité identitaire. Si les trois premiers reposent exclusivement sur des types d'atteinte, le quatrième se distingue par sa nature. On aurait pu intégrer ce dernier dans la catégorie plus large de l'agression physique, mais aucun enquêté ne redoute d'être agressé physiquement pour son appartenance identitaire. En revanche, plusieurs craignent d'être

agressés verbalement. Il était donc possible d'élaborer un quatrième groupe en lien avec les trois autres : le risque perçu de l'agression verbale. Mais ce type d'atteinte pose problème. Il engendre des craintes tantôt importantes (prémices d'une agression physique) tantôt faibles (conflits liés aux problèmes de circulation). Or, il en va encore différemment pour les atteintes à l'intégrité identitaire, dont les insultes sont particulièrement blessantes sans pour autant être menaçantes. C'est la raison pour laquelle nous avons isolé cette perception du risque si singulière.

Le risque perçu de l'agression sexuelle

Depuis les premiers travaux réalisés par Mark Warr (1984, 1985), la crainte de l'agression sexuelle constitue le principal facteur explicatif de l'insécurité féminine. À tel point que pour certains auteurs, la peur des femmes repose exclusivement sur cette atteinte. L'hypothèse de *l'ombre de l'agression sexuelle* élaborée par Ferraro (1995) va dans ce sens. Selon lui, le risque perçu du viol est reporté sur l'ensemble des victimations susceptibles d'entraîner des violences sexuelles. Corrélativement, dans un ouvrage intitulé *Genre, violences et espaces publics*, Lieber (2008) affirme que *les femmes (toutes sans distinction ?) ont peur des agressions sexuelles et cette appréhension est constamment présente à leur esprit* (Lieber, 2008, p.204). L'analyse de nos entretiens laisse entrevoir des résultats sensiblement différents. S'il est incontestable que le risque perçu de l'agression sexuelle est très présent chez les femmes, il n'en demeure pas moins absent chez certaines d'entre elles. Les travaux de Pain (1993, 1997) consolident d'ailleurs cette hypothèse. Cette auteure montre que les femmes victimes d'attouchements, de remarques à caractère sexuel, d'interpellations et de lorgnements sur l'espace public rapportent un niveau de peur plus important que les autres. C'est exactement ce dont rend compte notre étude. Dounia qui ne fait état d'aucun harcèlement particulier considère le viol comme *inimaginable*. Cette jeune femme voilée explique ironiquement que cette atteinte improbable ne peut être perpétrée que par des *islamophobes nazis*. Présentant des caractéristiques personnelles identiques, Nadia considère la même improbabilité à l'idée d'être victime de violences sexuelles. *Les agressions sexuelles pour moi c'est trop loin, je sais pas pourquoi, je me dis que ça pourrait pas m'arriver... je sais pas pourquoi, il y a une distance avec l'agression sexuelle*. L'explication réside dans la théorie de Pain. Si ces deux jeunes femmes ne sont pas inquiétées par le viol, c'est précisément parce que rien ne laisse supposer une telle atteinte. Ces enquêtées n'ont jamais subi de harcèlement ou de remarques à caractère sexuel. On peut même raisonnablement supposer que le port du

voile protège d'une certaine manière contre ce type d'atteinte. Il est probable que les auteurs de ces incivilités ciblent davantage les femmes dont les vêtements dissimulent moins le corps. Quoi qu'il en soit, l'agression sexuelle préoccupe les jeunes femmes ayant expérimenté des formes de harcèlement sur l'espace public. Charline rapporte par exemple avoir été *un peu traumatisée* par les tentatives de séduction perpétrées par *un groupe de quatre jeunes noirs* à la sortie du noctilien. *En fait le noctilien m'a déposée dans un endroit que je ne connaissais pas dans Saint-Denis mais qui était juste à côté de chez moi en fait, mais c'était séparé par justement la gare. Et donc bah j'ai demandé mon chemin... c'était une grave erreur, et j'ai été un peu embêtée étant une fille seule voilà... enfin ils m'ont un peu suivie, ils m'ont un peu fait des avances et après ils sont rentrés dans le hall de l'immeuble et là j'ai eu la chance de... un ami est venu très rapidement et a dit qu'il était mon copain en fait et du coup ça a été.* Dans le même ordre d'idée, Déborah rapporte *avoir vraiment flippé* face aux agissements d'un homme à son égard alors qu'elle attendait le tramway non loin de chez elle. Aux alentours de 23h00, la jeune femme est abordée par un usager qui lui murmure à l'oreille *des trucs sexuels dégueulasses* avant de prendre l'un de ses écouteurs pour écouter de la musique avec elle. Au moment de l'arrivée du tramway, la jeune femme tente en vain de fausser compagnie à l'offenseur jusqu'à ce qu'un voyageur intervienne et mette définitivement fin à l'agression.

Parallèlement aux formes de harcèlement sexuel, plusieurs jeunes femmes font état de lorgnements et remarques récurrents lors de leurs déplacements sur l'espace public. Émilie explique par exemple *se faire alpaguer 15 fois par jour* et Déborah rapporte être *tout le temps embêtée*.

Pour autant, toutes ces expériences n'engendrent pas nécessairement la perception du risque de victimation sexuelle. Les travaux de Jackson (2004) ou ceux de Sampson et Raudenbush (2004) montrent que les situations les plus anxiogènes sont celles qui entrent en résonance avec les représentations du danger intériorisées par la victime. Or, Émilie rapporte être indifférente à ce type de comportement en journée alors que *la nuit*, explique-t-elle, *il y a toujours plus de crainte, parce qu'on ne sait jamais selon ce que l'on répond ou selon le regard que l'on renvoie, comment va réagir la personne.* Dans le même ordre d'idée, Caroline explique penser plus souvent à l'éventualité d'une agression lorsqu'elle transite dans la ville de Saint-Denis que dans Paris intramuros. On peut également évoquer la représentation selon laquelle le risque de subir une agression sexuelle augmente avec les agresseurs plus avancés en âge. Les expériences de harcèlement sexuel, même de faible intensité, génèrent donc d'autant plus la perception du risque qu'elles sont perpétrées dans des situations estimées

favorables à des atteintes plus importantes. Si le contexte influence peu l'appréhension des conséquences (le viol est toujours l'une des atteintes les plus graves : Leïla parle d'*agression ultime*), il en va autrement pour l'évaluation de la probabilité et du contrôle perçu. La baisse de l'affluence en soirée, le confinement d'une rame de métro, la confrontation avec des individus considérés comme imprévisibles et instables accroissent considérablement la probabilité de l'atteinte et le caractère incontrôlable de la situation.

Ce sont donc les formes de harcèlement sexuel (le plus souvent de faible intensité) perpétrées dans les situations jugées les plus menaçantes qui façonnent le risque perçu du viol. Si les jeunes femmes inquiètes à l'idée d'être victime de violences sexuelles rapportent toutes un niveau de vulnérabilité physique plus ou moins important, cette vulnérabilité augmente considérablement dans les contextes les plus anxiogènes. L'isolement ôte par exemple toute possibilité d'être secourue par un autre usager, de même que les remarques proférées par un groupe d'hommes peuvent laisser supposer une agression collective. On retrouve ici une supposition formulée par Gabriel et Grève (2003). Selon ces auteurs, les dispositions à l'insécurité personnelle sont fortement façonnées par les expériences qui suscitent un faible sentiment de contrôle. La tendance à percevoir un risque de violence sexuelle dans certaines situations résulte alors d'un certain nombre d'expériences et de représentations qui ne sont pas partagées par toutes les femmes. L'exemple de nos deux enquêtées voilées en témoigne. L'absence d'expérience de harcèlement (y compris des regards, insultes, remarques etc.) protège considérablement contre la perception du risque de l'agression sexuelle. Au contraire, le risque perçu du viol atteint son paroxysme lorsque la probabilité d'occurrence est jugée importante (répétition des expériences de harcèlement, remarques, lorgnements, attouchements) et que les atteintes sont considérées incontrôlables (perpétrées en situation d'isolement, par des catégories d'individus menaçants).

Le risque perçu de l'agression physique non sexuelle

Le risque perçu de l'agression physique emprunte les mêmes mécanismes de construction que celui des violences sexuelles. Ce sont les expériences vécues, les représentations personnelles et les caractéristiques individuelles qui façonnent cette forme d'insécurité.

Le faible risque perçu repose d'abord sur l'absence d'expérience menaçante. Pour Abdel qui explique ne *jamais* avoir été témoin ni victime d'aucune atteinte dans les transports collectifs, la probabilité de subir une agression physique est faible. Cette corrélation se vérifie auprès de plusieurs enquêtés. Laurent par exemple ne fait état d'*aucun problème* lors de ses

déplacements et rapporte *se sentir en sécurité* dans les transports en commun. Pourtant, le jeune homme explique par la suite que *s'il arrive quelque chose, une agression ou quoi, il est mort*, estimant être incapable de faire face à une tentative d'agression.

De ce fait, l'absence de risque perçu repose ensuite sur le sentiment de contrôle face aux situations menaçantes. Les individus les plus sécures sont incontestablement ceux qui estiment être en mesure d'assurer leur protection personnelle. Mathieu explique par exemple pouvoir compter sur ses *capacités d'art martiaux* en cas d'agression. De la même manière, Abdel qui pratique le Judo depuis l'âge de 4 ans déclare *avoir l'habitude du contact physique* et être en capacité *de se défendre face* à un agresseur potentiel. Quelles que soient les activités qui le justifient, un fort sentiment de contrôle repose toujours sur la conviction d'être familiarisé avec les expériences de conflit physique. Ce qui tend à réduire considérablement l'appréhension des conséquences envers ce type d'atteinte comme en témoigne Pierre à travers l'exemple des matches de rugby. *Au rugby, [...] on se met des coups mais [...] on se parle une fois que c'est passé. Lors des matchs, on essaie de faire voir à l'autre, à l'adversaire qu'on est le plus costaud, par exemple à mon poste, on y vient facilement lorsque l'arbitre a le dos tourné à mettre un petit coup, quand quelqu'un est par terre lui marcher dessus etc. et des fois il y a des bagarres, mais après lors de la troisième mi-temps, on est tous ensemble, même si on se tapait dessus [auparavant], on rigole ensemble.*

En dernier lieu, la faible probabilité de victimation repose sur la conviction d'appartenir à la même segmentation sociale et culturelle que les agresseurs présumés. D'origine maghrébine, Karim estime par exemple être protégé des atteintes portées par les individus du même groupe culturel que le sien. Pour ce jeune homme, le partage d'un certain nombre de codes vestimentaires, sociaux et culturels avec les agresseurs potentiels tend à diminuer considérablement la probabilité de victimation en provenance de ces individus. *Je pense que les personnes qui agressent ont peut-être des personnes de mon genre comme ami, comme frère, comme cousin, comme oncle qui sont peut-être dans la même situation que moi, arabe, barbe [...] habillé comme je le suis, peut-être étudiant. Donc je pense que psychologiquement, ils vont peut-être avoir tendance à se dire : non je vais pas toucher à ces personnes-là, parce que c'est comme si je touchais à un membre de ma communauté, donc je vais éviter ça et je vais aller voir ailleurs. Je pense que c'est comme ça que ça se passe dans la tête de ces agresseurs.*

En revanche, les individus inquiets à l'idée d'être victime d'une agression physique présentent des caractéristiques, des représentations et des expériences inverses (Gilchrist *et al.*, 1998).

Pour commencer, ces enquêtés rapportent tous des expériences menaçantes, engendrées par des faits de violence d'intensité variable.

En premier lieu, on trouve les atteintes physiques violentes telles qu'elles sont expérimentées par deux de nos enquêtés. La première se déroule entre 21h00 et 22h00 à proximité de la Gare de Cesson. En rentrant chez lui, Alexis est passé à tabac par deux *jeunes de banlieue* qui cherchent à lui dérober son téléphone portable. Roué de coups au sol, l'enquêté s'accroche à son bien au point de démotiver ses agresseurs qui l'abandonnent avec *des grosses bosses et des hématomes sur la tête*. La seconde expérience se déroule vers 2h00 du matin à Saint-Denis. Alors qu'il rentrait chez lui, Dimitri est attaqué avec l'un de ses amis par quatre drogués. Sans aucune forme de sommation, les agresseurs armés d'un couteau frappent l'enquêté jusqu'à ce que l'un d'eux lui demande de l'accompagner au distributeur pour retirer de l'argent. Après avoir abandonné son portefeuille aux ravisseurs, l'enquêté parvient à s'enfuir jusqu'au portail de son appartement, à l'ouvrir et à s'enfermer chez lui en compagnie de son ami.

En second lieu, on trouve les vols sous menace mais qui ne débouchent pas sur des formes de violence physique. Un matin vers 10h30, Hugo et sa petite amie sont victimes d'un racket sur la ligne 5 entre Pantin et Gare du Nord. Les quatre ravisseurs armés d'une barre en métal et d'un couteau exigent le téléphone de la jeune femme. Démuni, le couple décide de céder à la requête des agresseurs. Ces derniers abandonnent la rame une fois le portable en leur possession. De la même manière, Antoine livre son téléphone sans résistance à un jeune qui prétend dissimuler un couteau. Trois semaines plus tard, l'enquêté doté d'un nouveau portable subit une autre tentative de vol. Décidé à préserver son bien, l'enquêté résiste et parvient à dissuader l'agresseur. *Je me suis un peu débattu et puis j'ai réussi à le faire partir mais c'est vrai qu'il y avait du monde autour donc il n'a pas trop insisté non plus. Mais il a raconté la même histoire comme quoi il avait un couteau donc bon je lui ai dit : fais-le voir ton couteau si t'en as vraiment un, je te donne mon téléphone. J'ai bien compris qu'il en avait pas donc euh... Il en aurait eu un, bah il serait peut-être parti avec, j'avais pas envie de me prendre un coup de couteau*. Enfin, Dimitri rapporte une agression similaire sur le pont qui traverse le canal de Saint-Denis. Arrêté par un groupe de jeunes, l'enquêté accompagné par deux de ses amis refuse toute résistance physique et cède les biens qui lui sont réclamés.

En dernier lieu, les expériences menaçantes résultent des comportements alarmants. Ce terme élaboré par Goffman (1973) correspond à l'ensemble des attitudes déviantes qui laissent supposer un risque de victimation. Aude explique par exemple redouter *tout ce qui est bandes de jeunes qui parlent fort et qui se font remarquer*. Aux dires de la jeune femme, ces groupes

ont tendance à provoquer et à se moquer des autres usagers *ce qui peut engendrer des altercations*. Dans le même ordre d'idée, Réda explique que les agressions par les bandes de jeunes *qui parlent souvent très fort et qui mettent la musique à fond avec des systèmes de haut-parleurs peuvent partir au quart de tour pour rien du tout*. Par ailleurs, il est intéressant de noter que ces comportements suscitent d'autant plus la perception du risque qu'ils sont engendrés par des catégories d'individus menaçants (Madriz, 1997a; Sampson, Raudenbush, 2004; Tulloch, 2000). Le terme « groupe de jeunes », employé régulièrement par nos enquêtés, est une litote pour qualifier des adolescents ou de jeunes adultes issus des minorités ethniques défavorisées (Lieber, 2008). Or, les individus inquiets à l'idée d'être victimes d'une agression physique évoquent souvent la menace représentée par ces catégories de personnes. Contrairement à certains *séures* rassurés à l'idée de partager les mêmes normes sociales et culturelles que ces agresseurs potentiels, les *inquiets* laissent entendre une forte incompréhension à l'égard des valeurs et des codes sociaux de ces individus. Réda revient par exemple *sur les codes de langage utilisés par ces jeunes que l'on ne comprend pas forcément*. De son côté, Lilou s'insurge contre le fait que ces jeunes *sont vraiment décomplexés au niveau des rapports humains et qu'ils n'en n'ont rien à faire des gens à côté d'eux*. Aux côtés des bandes d'adolescents, les hommes sous l'emprise de l'alcool et des drogues suscitent des appréhensions analogues. Sofia redoute par exemple d'être agressée par un *vieux bourré* jugé inconscient de ses actes. De même, Hugo se méfie *des mecs pas prévisibles* tels que *les camés et les shootés* susceptibles de *sortir un couteau*. Ainsi, la probabilité de victimation et l'appréhension des conséquences augmentent lorsque les agresseurs présumés correspondent aux stéréotypes du danger (impression d'imprévisibilité et d'altérité) (Madriz, 1997a; Tulloch, 2000).

Enfin, les *inquiets* se distinguent des *séures* par un sentiment de vulnérabilité physique plus important. Bien qu'intrinsèquement liés, deux arguments sont évoqués par les enquêtés pour justifier l'impression de vulnérabilité. Certains se considèrent d'abord comme physiquement faibles. C'est le cas de Caroline qui explique par exemple qu'elle *n'aurait pas assez de force pour se défendre si on l'agresse*. Antoine fait part d'un sentiment similaire. Selon lui, les expériences de victimation subies sont les conséquences d'un physique peu dissuasif. De son côté, Lilou explique être *un peu terrifiée* par son manque de combativité. Pour d'autres ensuite, le sentiment de vulnérabilité physique résulte d'une absence de compétence en matière de combat. Le cas de Dimitri correspond à ce second cas de figure : *je me suis déjà pris des coups, j'ai répliqué d'une manière ou d'une autre mais battu... j'ai beau chercher dans*

mes souvenirs, mais non je crois que ça m'est jamais arrivé parce que je dois être quelqu'un qui se bat pas quoi, qui préfère donner son portable plutôt que se battre. Voilà je sais pas, d'une manière générale, j'ai pas cette culture de la violence, je m'y connais pas là-dedans. Voilà j'arrive pas. À l'image de Vladimir, les *inquiets* à l'idée d'être victime d'agressions violentes sont toujours très peu familiarisés avec les expériences de conflits physiques. On observe d'ailleurs une étroite corrélation entre le sentiment de vulnérabilité et la rareté de ce type d'expérience. La plupart des *inquiets* affirment ne s'être jamais battus. C'est le cas d'Alexis qui déclare *être tétanisé* devant toute situation de violence. Il en va de même pour Déborah qui explique ne pas aimer se battre : *j'aime pas le conflit, même m'engueuler avec quelqu'un, j'aime vraiment pas ça et je fais tout pour... même si ça vaut à m'écraser, à pas ouvrir ma bouche, je préfère tracer mon chemin, j'aime pas du tout me battre ni m'embrouiller avec quelqu'un donc ça m'est arrivé je crois jamais*. D'autres enquêtés rapportent quelques rares bagarres dont les expériences remontent au collège, parfois au lycée. Caroline explique par exemple s'être battue une fois en 5^{ème} contre deux de ses camarades et Hugo rapporte avoir dû se défendre quelque fois contre les initiatives d'offenseurs collégiens. Mais dans tous les cas, ces expériences sont extrêmement limitées. Il en va différemment auprès des *sécurés*. Comme nous le soulignons plus haut, ces enquêtés rapportent une expérimentation plus importante des pratiques d'opposition physique qui leur assure un sentiment de contrôle plus élevé et une moindre appréhension des conséquences (Jackson, 2009; Killias, 1990).

Le risque perçu des vols à l'arraché et des vols à la tire

Le vol à la tire d'abord est une pratique qui consiste à subtiliser les biens d'une personne alors qu'elle les porte sur elle au moment du méfait. D'après l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France*, les espaces de transport demeurent les lieux les plus propices à ce type d'atteinte. En 2011, 31% des vols sans violence s'y produisent. En dehors de quelques rares cas souvent mal exécutés, la discrétion imposée par la pratique du vol à la tire laisse les usagers inconscients du méfait. À ce titre, ces formes d'atteinte sont peu rapportées par nos enquêtés. Caroline déduit par exemple avoir été la cible d'un pickpocket après avoir constaté la disparition de son portefeuille. En possession de celui-ci à l'entrée du métro, la jeune femme constate son absence lors de son retour à la surface. Réda fait part d'une expérience similaire. À l'intérieur d'une rame de métro, l'enquêté assiste à une tentative de vol perpétrée par des jeunes Roms sur une personne âgée. Remarqués par plusieurs usagers, les voleurs prennent la fuite suite aux réflexions qui leur sont adressées. Cette expérience renforce la

conviction de Réda selon laquelle les Roms sont *formés pour ça*. Notons que cette catégorie de population est assimilée à ce type d'atteinte par plusieurs de nos enquêtés. Leïla qualifie par exemple les Roms *d'experts du vol, qu'ils soient petits, grands, jeunes ou vieux*. Néanmoins, Réda explique qu'il peut être trompeur de *trop se fier aux apparences*. Les *professionnels*, ceux qui *sont capables d'avoir la main très légère et d'arriver à leurs fins très rapidement*, adoptent des codes vestimentaires et des comportements assimilables à ceux des autres usagers.

En contrepoint du vol à la tire, discret et minutieux, le vol à l'arraché expose ses pratiquants aux regard des usagers. Pour cette raison, ce type d'atteinte qui consiste à ôter violemment à la victime un objet convoité est rapporté par certains de nos enquêtés. Lilou assiste par exemple au vol du portable de l'une de ses amies alors que les deux jeunes femmes rentraient de soirée. *On a pris le dernier métro avec une copine, on avait un petit peu bu et elle avait son iPhone, elle s'en servait et il y a un mec qui est passé et qui lui a arraché [...] On a essayé de lui courir après mais ça servait à rien de toute façon le mec... nous on était à moitié à l'ouest et lui voilà il était déjà loin*. Dans le même ordre d'idée, Leïla assiste au vol du portable d'une jeune femme. Avant que les portes du métro ne se referment, un homme surgit, arrache le téléphone des mains de la victime et s'enfuit en courant à travers les couloirs souterrains. Tous les faits rapportés décrivent le même scénario et visent toujours les mêmes objets. Les téléphones portables tactiles et dans une moindre mesure le matériel informatique représentent l'ensemble des vols à l'arraché dont témoignent les enquêtés. Si bien que la possession de ce matériel renforce fortement le risque perçu d'être victime d'une telle agression. Alexis explique par exemple être *bien content d'avoir un portable tout pourri* qu'il qualifie d'*involable*. Chloé exprime un sentiment similaire eu égard à l'ancienneté de son téléphone. *Le fait que mon téléphone n'ait pas beaucoup de valeur, ça déjà ça incite moins au vol. C'est à dire que si par exemple j'avais le nouveau Galaxy S ou un iPhone, je pense que j'aurais plus de probabilité de me faire voler mon téléphone donc là du coup étant donné que j'ai un ancien, il y a moins de souci*. À l'inverse, un certain nombre d'enquêtés en possession de ce type de matériel évalue à la hausse la probabilité d'être victime d'un vol. Alexis explique par exemple être *beaucoup plus à cran* lorsqu'il voyage avec son ordinateur et Dimitri suppose avoir été agressé *pas mal de fois à cause d'objets de valeur comme des iPods ou ce genre de chose*.

Pour autant, les vols à l'arraché et les vols à la tire représentent des formes de victimation peu redoutées en comparaison des agressions physiques et sexuelles, et cela même si la probabilité d'occurrence est jugée plus importante. Abdel explique par exemple que *le plus agressif c'est d'entendre finalement les voix qui répètent, alors qu'on marche tout sereinement, que des vols ont lieu dans les gares et qu'il faut être prudent avec les téléphones*. Lilou explique quant à elle que malgré les contrariétés dues à une telle atteinte, les objets dérobés sont toujours remplaçables. De son côté, Ilona relativise les conséquences d'un vol de portable par rapport à d'autres types d'atteintes jugées plus graves : *si on me prend mon Samsung je m'en fous, mais le fait d'être violée, je ne veux même pas penser à ça*. En parallèle, le sentiment de contrôle à l'égard du vol à l'arraché et du vol à la tire est souvent élevé. Plusieurs enquêtés évoquent la simplicité des attitudes à adopter pour contrecarrer l'action des voleurs. D'ailleurs, les comportements insouciantes des victimes sont souvent incompris par les enquêtés les plus vigilants. Hugo qualifie par exemple de *paumés* les touristes *avec leurs appareils autour du cou et les poches ouvertes* dans les transports en commun. Alors que Julie s'insurge contre les femmes dont le sac à main est laissé entrouvert au milieu du wagon.

Comme pour les formes d'agression précédentes, le risque perçu de vols à l'arraché et de vols à la tire est façonné par des expériences de victimation subies, rapportées ou observées, des représentations personnelles et le cas échéant par la possession de biens convoités (caractéristiques individuelles). Malgré tout, la simplicité des comportements à adopter pour éviter ce type d'atteinte renforce le sentiment de contrôle et réduit le risque d'en être victime. C'est pourquoi, malgré une probabilité estimée importante pour certains, la crainte à l'égard du vol est bien plus modérée que celles des victimations précédentes.

Le risque perçu des atteintes envers l'intégrité identitaire

Si les expériences vécues et les représentations sociales et culturelles de la menace sont des facteurs prédominants dans l'élaboration des dispositions à l'insécurité personnelle, il convient d'y ajouter les caractéristiques individuelles. C'est parce que les jeunes femmes sont convoitées par les hommes qu'elles sont l'objet de tentatives de séduction de leur part dans l'espace public. De même, c'est parce que certaines personnes portent sur elles des marqueurs identitaires visibles (signe religieux distinctif, couleur de peau) qu'elles appréhendent les atteintes envers leurs identités personnelles ou collectives. Marian Tulloch (2000) montre par exemple que les jeunes homosexuels éprouvent souvent un niveau de peur plus important envers un faisceau d'individus plus large. La perception du risque est accrue à l'égard des

autres jeunes mais aussi à l'égard des catégories de personnes censées assurer leur protection tels que les policiers et parfois même leurs parents (Tulloch, 2000). Les identités individuelles et collectives participent ainsi activement au processus d'élaboration des dispositions à l'insécurité personnelle. Ce constat se vérifie notamment lorsque les identités revendiquées sont l'objet de tensions et de controverses importantes. Pour certaines de nos enquêtées, l'appartenance religieuse représente un vecteur identitaire favorable aux expériences de victimation. De confession musulmane et portant le voile, Dounia juge importante la probabilité d'être insultée en raison de ses pratiques et convictions religieuses. Présentant des caractéristiques individuelles identiques, Nadia fait part d'un sentiment similaire. Pour la jeune femme, les agressions verbales à l'égard de son appartenance religieuse sont non seulement probables mais aussi fortement redoutées. L'enquêtée distingue alors les insultes islamophobes, qui sont *vraiment dures* pour elle, des autres agressions verbales que la jeune femme *arrive à relativiser*. La crainte éprouvée à l'égard *des cas d'islamophobie* est d'autant plus intense que ces atteintes sont associées selon l'enquêtée à des représentations péjoratives de l'Islam. Pour la jeune femme, ces offenses sont interprétées comme une manifestation du mépris porté par les détracteurs de cette religion. *Les cas d'islamophobie ça me fait plus peur parce qu'on va dire que les gens ils ont bien ça dans leur tête, c'est bien construit. Du coup ça serait vraiment méchant et c'est pour ça que ça me toucherait le plus, le reste ça va, c'est loin mais c'est vrai que l'agression verbale, c'est vraiment la chose que je prendrais trop à cœur, ça me toucherait trop*. Mais les atteintes à l'intégrité religieuse ne sont pas seulement redoutées par les jeunes femmes musulmanes. Déborah fait part d'un sentiment similaire depuis une altercation dans la ligne 5 du métro parisien. La jeune femme déclare s'être faite *gueuler dessus pour rien* par un autre usager, uniquement parce que celui-ci *a vu l'étoile de David* que l'enquêtée porte en pendentif.

De même que pour les autres types de victimation, le risque perçu des atteintes à l'intégrité identitaire repose sur des expériences menaçantes et des représentations du danger. Nadia rapporte par exemple avoir été abordée dans le forum de Châtelet par une femme qui lui demandait d'ôter son voile en prétextant l'illégalité de cette pratique. Dans une autre situation, la jeune femme intègre une discussion entre deux usagers au sujet de la burqa. Durant l'échange, l'une des deux personnes secoue le bras de l'enquêtée pour marquer son désaccord avec ses positions personnelles. À la fin de l'interaction, la seconde personne s'excuse auprès de la jeune femme du comportement de son ami avant de se retirer. Nos deux étudiantes musulmanes insistent également sur les regards soutenus dont elles sont la cible, notamment

dans les transports collectifs. Nadia explique en ce sens qu'*il y a toujours une petite gêne par rapport au voile* dans les véhicules de transport. Alors que dans la rue, la fluidité des déplacements permet un passage rapide et régulier des piétons, les instants d'immobilité dans les véhicules de locomotion imposent un *face à face* avec les autres usagers durant lequel *on sent les regards pesants*.

Il est intéressant d'observer que les atteintes à l'intégrité religieuse suscitent davantage la gêne, l'irritation et la colère que la peur des enquêtées. D'ailleurs, les jeunes femmes insistent sur le caractère verbal et visuel des atteintes redoutées, sans évoquer la possibilité d'être agressée physiquement en raison de leur appartenance religieuse. Dounia explique par exemple qu'elle ne serait pas surprise de se faire insulter mais n'évoque jamais l'éventualité de subir une atteinte plus importante. On identifie deux facteurs à ce phénomène. Tout d'abord, les expériences vécues correspondent à des faits de violence de très faible intensité. Aucune de nos deux enquêtées musulmanes ne rapporte une agression, même verbale : les remarques et les regards représentent les seules expériences vécues par les deux jeunes femmes. L'agression verbale vécue par Déborah n'est guère plus violente. Suite à une altercation qui porte d'abord sur *une histoire de siège*, l'agresseur envoie à la jeune femme un *vas-y les juifs sont tous pareils* avant de quitter la rame. En revanche, certaines ont connaissance de faits plus importants qui leur ont été rapportés. Lors d'un trajet en bus, Nadia explique que l'une de ses collègues a reçu une bouteille de jus d'orange lancée par une femme. De son côté, Dounia rapporte l'agression physique d'une fille voilée dont l'histoire lui a été racontée par l'une de ses amies. Malgré la connaissance de ces faits, ces événements corroborent mal les expériences personnelles des enquêtées, ce qui pourrait expliquer la faible perception du risque d'agression physique des deux jeunes femmes. Ensuite, les expériences vécues sont perpétrées par des individus faiblement menaçants. Nadia évoque deux expériences incluant des femmes seules et Dounia insiste souvent sur les usagers *de la classe moyenne*. On peut donc supposer que ces catégories d'individus laissent présager à nos enquêtées une très faible probabilité d'agression physique.

Malgré tout, les trois jeunes femmes rapportent une évolution du risque perçu de victimation selon les différents contextes et situations rencontrés. Déborah *n'aime pas du tout* les lignes 5 et 13 en direction de la Seine-Saint-Denis, dans lesquelles elle est régulièrement *embêtée par des gens*. Il en va très différemment pour nos deux enquêtées de confession musulmane. Dounia explique par exemple *n'avoir jamais eu affaire à des regards aussi soutenus qu'en province*. Mais surtout, les jeunes femmes évoquent de concert un contexte particulièrement

éprouvant durant lequel la probabilité de subir une agression verbale augmente considérablement. Interrogées quelques semaines après l'affaire Mohammed Merah, nos enquêtées insistent toutes deux sur la tension éprouvée les jours suivant l'attentat. Nadia en témoigne dans le verbatim suivant. *Après Toulouse là c'est pff, ça c'est complètement... c'est horrible, je suis déjà sortie avec la gorge nouée alors là vraiment quand je voyais les gens, ils regardaient trop. Après ça a pas duré longtemps, vraiment les trois jours d'après, là c'est vraiment le regard il était super lourd, on dirait [qu'] ils [n'] ont jamais vu de voilées alors qu'on est là tout le temps, pareil qu'avant mais là ils nous accordaient plus d'intérêt. Et moi ça m'a gênée parce que je savais ce qui se tramait dans leur tête alors que je savais que c'était faux.* Dounia fait part d'un sentiment similaire. Pour la jeune femme, l'attentat laisse place à *une ambiance de stigmatisation* vécue comme une période de *laisser-aller au niveau des critiques* envers l'Islam. Au regard de l'enquêtée, les médias portent une responsabilité toute particulière dans la construction des tensions qui ont suivi l'attentat. Tout d'abord, la jeune femme accuse les supports médiatiques de diffuser à outrance l'affaire Merah au détriment des autres faits d'actualité. Ensuite, l'enquêtée s'insurge face à la confusion des termes employés pour définir les responsables de l'attentat. Selon elle, l'absence de distinction réalisée par les médias entre un musulman, un islamiste et un terroriste engendre une double conséquence. L'enquêtée insiste d'abord sur l'intériorisation de cette confusion par les populations non-musulmanes. Selon la jeune femme, même ses amies ont désormais *du mal à faire la distinction, elles ne comprennent plus.* Ensuite, *cette médiatisation complètement bête* augmente considérablement la probabilité *d'être insultée ces temps-ci* par des non-musulmans mal renseignés.

2 – L'évolution de la perception du risque à travers le temps

La disposition à l'insécurité personnelle émerge donc à l'intersection des caractéristiques individuelles, des expériences menaçantes et des représentations du danger. Par conséquent, l'*identité* de la disposition est façonnée par le « contenu » de ces trois composantes. Le « contenu » correspond aux expériences, représentations et caractéristiques propres à chaque individu. Et c'est l'enchevêtrement de ces propriétés qui détermine la nature du risque perçu dans une situation ou un contexte donné (*identité* de la disposition). Une fois incorporées, ces dispositions viennent à s'activer – lorsque les propriétés qui les composent entrent en résonance avec les propriétés de la situation présente – et déclenchent alors la perception du risque de victimation. Voilà le mécanisme que nous nous sommes attachés à montrer dans le

développement précédent. Mais une question reste en suspens. Comment les dispositions en viennent-elles à évoluer ? Autrement dit, dans quelle mesure une nouvelle expérience, qu'elle soit vécue, observée ou rapportée façonne-t-elle à son tour la disposition à l'insécurité personnelle ? On distingue trois cas de figure.

La nouvelle expérience peut d'abord corroborer les représentations de la menace intériorisées par l'individu. Dans ce cas, elle renforce encore les représentations du danger et avec elle la tendance à percevoir un risque de victimation dans telle ou telle situation. Leïla – que les agressions sexuelles *font trop flipper* – explique par exemple avoir regardé une vidéo sur laquelle on pouvait voir un violeur agressant des femmes dans les stations de métro. Le visionnage de cet enregistrement a pour effet de renforcer l'idée que les agressions sexuelles se déroulent bel et bien dans l'espace public et les transports en commun. La vidéo est d'autant moins rassurante que la victime est livrée à elle-même sans la moindre intervention extérieure, qu'il s'agisse de celle des forces de l'ordre ou des autres voyageurs. *Ça faisait peur, [...] il baissait les vêtements des femmes et il les agressait quoi, il leur faisait des attouchements ou des viols et tout ça, ça a été filmé et euh... donc à quoi ça sert de mettre des caméras et de ne pas agir, et de ne pas regarder ce qui se passe en fait ?* De son côté, Aude qui considère que *les jeunes en général sont très irrespectueux* évoque les nombreux reportages télévisés diffusés sur la violence juvénile et sur les bandes de jeunes dont le contenu fait écho à ses propres observations dans les espaces de transport. Le sentiment de colère éprouvé par la jeune femme à l'égard des groupes d'adolescents est alors renforcé lorsqu'elle visionne ces émissions. *Quand on entend par exemple ces groupes-là qui vont finir dans « enquête exclusive », on les entendait en interview et finalement ils disaient que voilà, ils avaient fait ça [une agression] parce qu'ils voulaient un téléphone portable ou je ne sais quoi, on se dit mais finalement c'est vraiment prêt à tout pour n'importe quoi et qu'on a l'impression que bah les valeurs, tout ça, tout se perd.* Les expériences et les représentations de la menace se renforcent alors mutuellement et tendent à consolider encore la disposition à l'insécurité personnelle dans sa voie initiale.

Il en va différemment dans le second cas de figure. Ici, la nouvelle expérience transforme les représentations de la menace et avec elles la disposition à l'insécurité personnelle. Arrivée dans la région parisienne depuis quelques mois pour y effectuer ses études, Maeva rapporte avoir reçu plusieurs recommandations de la part de sa mère en vue de prévenir les éventuelles agressions dans les transports en commun franciliens. Pourtant, ces nombreux conseils font

l'objet d'une forte sélectivité de la part de la jeune femme qui revendique une liberté de décision quant aux précautions à prendre. Si l'enquêtée explique être attentive à ses affaires, elle refuse d'adopter un comportement de vigilance à l'encontre des usagers désireux de communiquer avec elle comme le souhaiterait sa mère. Ce refus d'obéissance traduit un faible risque perçu de victimation lors d'une interaction de cette nature. *Non ça je le respecte pas, parce qu'en général c'est des touristes ou des gens qui viennent pour me demander leur chemin ou demander quel train prendre [...] donc moi je réponds.* Mais l'intérêt accordé à cette recommandation évolue après une expérience malheureuse vécue par l'enquêtée. Alors qu'elle se trouvait dans une station de métro, la jeune femme est abordée par un homme alcoolisé. Persuadée que l'utilisateur désire un renseignement, l'enquêtée s'approche et entame la conversation. Très rapidement, les propos et les comportements de l'inconnu inquiètent l'étudiante qui cherche en vain à se dégager de l'interaction. Au bout de quelques instants, un usager intervient et met fin aux agissements de l'offenseur. Suite à cette expérience, les conseils dispensés par la mère de l'enquêtée sont reconsidérés par la jeune femme qui reconnaît avoir *fait une erreur* en ayant favorisé l'interaction avec cet homme. *Le soir même j'ai appelé ma mère, je lui ai raconté et je lui ai dit : maintenant je vais peut-être t'écouter quand tu vas me donner un conseil.* Dans ce cas, les représentations de la menace sont redéfinies par cette nouvelle expérience. Alors que les interactions avec les inconnus étaient jugées inoffensives, elles font maintenant l'objet de précautions plus importantes, particulièrement lorsqu'il s'agit d'hommes ivres. La disposition à l'insécurité personnelle s'en trouve elle aussi modifiée. La présence des hommes alcoolisés, notamment lorsqu'ils cherchent à interagir tend désormais à susciter la perception du risque de Maeva : *si c'est des vieux qui viennent parler en général [...] ça fait un peu peur.*

Ce phénomène s'observe aussi dans le sens inverse. Une expérience (ou plutôt dans ce cas une série d'expériences) peut tout à fait déconstruire des représentations démesurées de la menace. Fille d'une femme anxieuse, Aude rapporte par exemple avoir *été éduquée dans la peur* de l'agression sexuelle. Lors de son adolescence, la jeune femme se voit dispenser de nombreuses recommandations en vue d'éviter ces atteintes dont la probabilité d'occurrence est estimée importante par la mère de l'enquêtée. C'est pourquoi les premiers trajets réalisés par la jeune femme sont particulièrement anxigènes. Mais *au fur et à mesure de l'âge et étant régulièrement dans les transports*, la jeune femme prend conscience *que cela n'arrive pas tous les jours à tout le monde.* Forte de son expérience personnelle bien moins dramatique que ce à quoi le discours maternel la préparait, la jeune femme parvient petit à petit à *démonter* cette appréhension. Les statistiques liées au viol participent aussi à relativiser cette

crainte. En montrant que *les violeurs se trouvent dans notre entourage*, les campagnes de prévention contre l'agression sexuelle permettent de démystifier la représentation d'un agresseur inconnu et psychopathe (Madriz, 1997a). Mais si ces expériences ont permis de relativiser les craintes à l'égard du viol, elles ne les ont pas complètement dissoutes, notamment parce que d'autres expériences de faible intensité laissent toujours présager la possibilité d'une telle atteinte. Dans le même ordre d'idée, Émilie rapporte une forte appréhension lors de ses premiers déplacements dans les transports en commun franciliens. Originaire de Basse Normandie, la jeune femme s'installe à Saint-Denis pour entreprendre ses études universitaires dans la région parisienne. Avant même d'avoir emménagé, l'enquêtée accumule les conseils de précaution et *les visions assez caricaturales des transports en commun* de ses proches. La jeune femme évoque notamment un repas partagé avec *un technicien de la SNCF* selon lequel il était préférable d'éviter les transports collectifs dans de nombreuses situations. La profusion de ces discours génère d'abord chez la jeune femme une appréhension importante durant les semaines qui suivent son emménagement. Mais la faible intensité de violence des faits observés dans les transports collectifs relativise avec le temps la perception du risque de l'étudiante. *L'insécurité elle est là... enfin je la vois à travers tous les agents de sécurité et le regard aussi que l'on porte [...] et en même temps, je n'ai jamais eu de problème [...]. C'est peut-être idiot, mais je pense que quand on n'a pas connu l'agression finalement, on n'a pas forcément l'appréhension d'être agressée.* Le réajustement des représentations implique une fois encore la transformation des dispositions à l'insécurité personnelle. La tendance à percevoir un risque de victimation se focalise progressivement sur des contextes spécifiques. Alors que dans les premiers temps, l'appréhension de la jeune femme s'étend sur la totalité de ses déplacements, elle s'estompe peu à peu pour ne réapparaître que dans quelques situations toujours jugées anxiogènes.

Notons que plus une représentation est fortement intériorisée, plus les expériences vécues devront être nombreuses et répétées pour la transformer (Lahire, 2002, 2013). Le sentiment de sécurité éprouvé par Maeva avant son agression est particulièrement fragile. Il repose uniquement sur une faible probabilité de victimation, et non sur un fort contrôle perçu ou une faible appréhension des conséquences. C'est pourquoi une simple expérience menaçante a suffi à transformer ses représentations du danger et sa disposition à l'insécurité personnelle. Il en va différemment pour Aude, et dans une moindre mesure pour Émilie. Dans le cas de ces deux étudiantes, un unique voyage sans agression ne permet pas de renverser les représentations de la menace. Il est donc nécessaire de répéter ces expériences qui, en traduisant une autre réalité que celle livrée par les représentations, finissent peu à peu par les

transformer et par la même à refaçonner les dispositions à l'insécurité personnelle.

Le dernier cas de figure conforte cette analyse. Ici, la nouvelle expérience ne parvient pas à déstabiliser les représentations du danger. Bien qu'elle bénéficie de l'aide d'un voyageur dans une situation délicate, Déborah émet de sérieux doutes sur la capacité de réaction des usagers en cas d'agression. *Je me suis toujours demandée s'il arrive quelque chose dans les métros, je sais pas si j'arriverais à trouver quelqu'un qui m'aide surtout que voilà les gens quand même... sauf la dernière fois quand il y a quelqu'un qui est venu m'aider, à mon avis les gens se bougeraient pas beaucoup pour venir vous aider si jamais on se fait agresser.* L'incapacité des expériences à transformer des représentations opposées s'explique par la ténacité de ces dernières. L'exemple de Déborah en témoigne. Pour elle, l'intervention passée ne garantit en rien d'être aidée lors d'une prochaine agression, précisément parce qu'elle suppose toujours que les usagers interviennent peu. Or, ce contre-exemple isolé ne suffit pas à renverser cette représentation particulièrement tenace. Les propos de Maeva sont très intéressants en ce sens. Bien que deux hommes interviennent pour éloigner son agresseur alcoolisé, la jeune femme insiste sur l'absence de réaction de tous les autres. *Oui bah justement je voulais dire que les gens ils réagissaient pas trop en fait... par rapport à ce qui s'est passé, ils voyaient bien que le gars alcoolisé il parlait super fort et donc ils réagissaient pas trop [les autres usagers], sauf les deux hommes qui sont intervenus.* Là est peut-être l'explication de la ténacité de cette représentation. Si quelques rares personnes interviennent parfois, la majorité semble rester indifférente. Les usagers prêts à intervenir sont donc perçus comme une minorité que l'on a peu de chances de trouver dans notre wagon. C'est pourquoi les expériences d'intervention sont insuffisantes pour renverser l'idée selon laquelle les témoins sont indifférents aux agressions des autres usagers. On peut donc raisonnablement supposer qu'une nouvelle expérience ne peut transformer une représentation tant que d'autres la confortent.

Pour terminer, il importe de réintégrer les caractéristiques individuelles à cette analyse. L'influence de ce facteur sur la construction ou la transformation des dispositions à l'insécurité personnelle est indéniable. L'âge, le sexe, le département de résidence, l'appartenance religieuse, la possession de biens convoités influencent fortement la probabilité de victimation et les formes d'atteinte auxquelles on s'expose. L'un des travaux les plus intéressants à ce sujet est le récent article de Zauberman *et al.* (2013). Basée sur les résultats de l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France*, cette étude souligne l'influence de l'implantation territoriale sur la perception du risque de victimation. Les auteurs montrent que l'insécurité personnelle est particulièrement présente dans deux

zones géographiques. On la trouve d'abord dans les départements de proche banlieue nord et dans les arrondissements du nord-est parisien, là où sont principalement concentrées les populations jugées les plus anxieuses. Le risque perçu sévit ensuite auprès des habitants de grandes banlieues, mais uniquement dans les transports en commun : ces départements situés aux confins de la région proposent une offre de transport peu développée, où les temps d'attente et les trajets domicile/station sont importants, les situations d'isolement nombreuses et la présence des forces de l'ordre inexistante ou presque. C'est pourquoi l'évolution des caractéristiques individuelles est susceptible de provoquer d'importantes transformations quant aux risques perçus de victimation. C'est l'emménagement dans la région parisienne qui justifie par exemple le bouleversement des dispositions à l'insécurité personnelle de Maeva et d'Émilie. Les caractéristiques individuelles sont donc à même de déterminer certaines expériences menaçantes et représentations du danger. La peur de l'agression sexuelle n'a pas grand sens pour les hommes parce qu'ils ne sont pas soumis aux tentatives de séduction indésirables auxquelles sont confrontées certaines jeunes femmes. Il en va de même pour la peur du vol. Après avoir été roué de coups pour son portable, Alexis rapporte se sentir moins menacé depuis qu'il possède un téléphone sans valeur.

Le paradigme dispositionnel nous semble donc pertinent dans la mesure où il permet d'appréhender les variations individuelles. En considérant que le risque perçu est déterminé par la propension à l'insécurité personnelle, elle-même façonnée par des expériences vécues, observées ou rapportées, des représentations et des caractéristiques individuelles propres, on comprend pourquoi deux individus aux expériences socialisatrices distinctes interprètent différemment un même stimulus. On comprend aussi comment une propension est amenée à évoluer dès lors que les propriétés qui la composent sont modifiées. Même si comme nous venons de le montrer, la modification d'une disposition rencontre une résistance plus ou moins importante selon le degré de fixation de cette dernière.

III – Les comportements adoptés

Les réactions comportementales enfin correspondent à l'ensemble des comportements adoptés en vue de réduire les chances d'être victime d'un vol ou d'une agression. Peu nombreuses, les études focalisées sur ce thème développent deux principaux points. Elles tentent d'abord de déterminer la place des comportements dans ce modèle ternaire. Mais les résultats des différents travaux concordent peu les uns avec les autres. Pour certains, les comportements sont une réponse apportée aux risques perçus de victimation (Cobbina *et al.*,

2008; Ferraro, 1995; Randa, Wilcox, 2010), alors que pour d'autres ils interagissent de différentes manières avec la peur (Condon *et al.*, 2005; Guilloux, 2013; Lieber, 2008; Liska *et al.*, 1988; May *et al.*, 2010). Ces études cherchent ensuite à classifier les comportements adoptés. Mais une fois encore, les résultats divergent fortement d'une analyse à l'autre. Certains distinguent les *comportements d'évitement* et les *comportements défensifs* (Ferraro, 1995; Ferraro, LaGrange, 1992; Hale, 1996; Liska *et al.*, 1988; May *et al.*, 2010). Les premiers correspondent aux comportements visant à éviter les situations et les contextes menaçants alors que les seconds regroupent les précautions prises par les individus pour faire face aux agressions potentielles. D'autres discernent les *tactiques de gestion du risque* entreprises dans les situations jugées menaçantes, et les *tactiques d'évitement* basées sur la restriction des déplacements afin de limiter l'exposition au risque (Lieber, 2008; Riger *et al.*, 1982). D'autres enfin proposent de distinguer les comportements de vigilance des comportements d'évitement (Guilloux, 2013). La *vigilance* se caractérise par une attention soutenue envers les stimuli menaçants, alors que *l'évitement* consiste à détourner son attention des agents stressants.

Ces résultats contrastés nous permettent de réaliser deux hypothèses. D'abord, les nombreuses classifications pourraient laisser supposer un éventail complexe de pratiques, variant selon les individus et la proximité de la menace. Ensuite, les effets des comportements sur l'insécurité personnelle pourraient varier d'un individu à l'autre, ce qui expliquerait la relation ambiguë de la dimension comportementale avec les composantes émotive et cognitive. Il convient donc d'appréhender ces variations individuelles afin de rendre compte du rôle des réactions comportementales sur l'insécurité personnelle. Pour ce faire, nous traiterons cette section dans l'ordre suivant. D'abord, nous focaliserons notre attention sur les différentes formes de pratiques élaborées par les individus (1). Ensuite, nous nous intéresserons aux facteurs qui déterminent la pratique – ou l'absence – des comportements de précaution (2). En dernier lieu, nous nous intéresserons au sentiment d'efficacité et à ses variations selon les individus et les comportements adoptés (3).

1 – Des comportements hétérogènes

Dans le cadre de notre enquête, nombreux sont les étudiants qui rapportent *faire gaffe* ou *faire attention* lors des déplacements dans les transports collectifs. Fréquemment employées, ces litotes font appel à des comportements hétérogènes, utilisés par les individus en vue de restreindre différentes formes de victimation. Vouloir dresser une liste exhaustive des

pratiques adoptées par les usagers est illusoire, mais il importe de rendre compte des moyens par lesquels les individus cherchent à assurer leur sécurité dans les espaces de transport. De plus, ces comportements sont également révélateurs des menaces redoutées par les usagers. La classification que nous proposons s'apparente à celle élaborée par Riger *et al.* (1982) et Lieber (2008). À l'instar de ces auteurs, il nous apparaît pertinent de dresser une catégorisation comportementale basée sur différents niveaux de proximité avec la menace. Cette typologie s'éloigne volontairement de la classification la plus répandue qui distingue *les comportements d'évitement* et *les comportements défensifs* sans prendre en considération les comportements de vigilance. On s'éloigne aussi de la typologie élaborée par Paulhan (1992) et Guilloux (2013) figée sur un seul niveau de proximité avec la menace. Enfin, notre typologie comportementale se distingue aussi de celle de Riger *et al.* (1982) et Lieber (2008) par l'élaboration d'une troisième catégorie de comportements. On recense alors les comportements visant à éviter les contextes anxiogènes, les comportements visant à restreindre les interactions indésirables et les comportements de gestion de l'interaction.

Voyager en dehors des contextes anxiogènes

Les logiques d'évitement des contextes anxiogènes consistent à restreindre les déplacements aux environnements les moins menaçants. Afin de réduire l'exposition au risque, on évite autant que possible les moyens de transport, les stations et les créneaux horaires les plus redoutés. Chloé explique par exemple que la probabilité de *se prendre un coup de couteau ou de se faire agresser pour un regard* est plus importante la nuit, ce qui pousse la jeune femme à *éviter carrément* les sorties nocturnes. Dans le même ordre d'idée, Déborah *préfère être chez elle avant 21h00 au plus tard*, et lorsqu'elle transite dans le métro parisien, la jeune femme *évite de prendre les lignes 5 et 13*. On aurait tort de penser que ces pratiques de précaution sont exclusivement féminines. Gabriel explique par exemple qu'*à partir de 21h00*, il descend du train une station avant la sienne *par mesure de précaution*.

Cette tactique d'évitement repose exclusivement sur les représentations du danger des étudiants. Le concept de *carte mentale* utilisé par plusieurs auteurs anglo-saxon (Kitchin, 1994, 1996; Lupton, Tulloch, 1999; Merry, 1981; Perkins, Taylor, 1996; Taylor, Jamieson, 1998) est particulièrement pertinent pour appréhender la logique de ce comportement. Élaborées par les individus à travers des représentations de l'activité délinquante et criminelle, les *cartes mentales* permettent d'identifier la dangerosité des contextes spatiaux, temporels et sociaux dans un territoire donné. On évite alors les environnements les plus anxiogènes, ceux

qui concentrent de nombreux stimuli menaçants. C'est pourquoi on cherche souvent à éviter les déplacements nocturnes et les espaces de transport censés regrouper les individus les plus marginaux. Parce qu'il pense qu'il ne peut y *trouver que des ennuis*, Dimitri explique par exemple limiter autant que possible les sorties nocturnes dans son quartier de résidence.

Éviter les interactions indésirables

Mais il n'est pas toujours possible de restreindre ses déplacements aux seuls environnements jugés sécurés. Pour beaucoup d'étudiants n'ayant pas le permis de conduire, de véhicule, qui veulent éviter des coûts importants ou des difficultés de stationnement, les transports collectifs représentent souvent l'unique moyen de sortir, de se rendre à l'Université ou sur son lieu de travail. Et comme les itinéraires dépendent des destinations et les horaires d'utilisation des activités entreprises, il est souvent difficile pour les usagers de limiter leurs déplacements aux contextes les moins anxiogènes. Les individus élaborent alors des tactiques de précaution en vue de restreindre toute forme d'interaction avec les autres usagers, et particulièrement avec les plus menaçants. Mobilisées à proximité des dangers potentiels, ces pratiques reposent sur une double logique d'action qui consiste à *voir sans être vu*. Cette maxime présente la stratégie de nos enquêtés pour réduire les tentatives de victimation dans des contextes anxiogènes.

Le terme *voir* correspond aux pratiques de vigilance entreprises dans les transports collectifs. Pour maximiser les chances d'anticiper ou de contrôler une situation jugée dangereuse, les usagers scrutent les signes alarmants (Goffman, 1973). On peut alors définir la vigilance comme une recherche active d'informations permettant de définir le degré de menace d'une situation. *À chaque fois* qu'il emprunte les transports collectifs, Dimitri regarde *où est-ce qu'il va s'asseoir, s'il y a pas un mec bizarre, ou plusieurs jeunes un peu excités* à proximité. Dans le même ordre d'idée, Aude explique voyager sans écouter de musique pour être attentive *à ce qu'il y a autour* d'elle. Sofia pousse cette pratique à son paroxysme. Dans le RER, la jeune femme *s'installe dos au mur, face à tout le monde* de manière à *tout voir*.

Lorsqu'une menace potentielle est repérée suffisamment tôt, les individus sont en mesure d'anticiper l'agression et d'agir en conséquence. Le répertoire d'actions mobilisables dépend alors des individus mais aussi des situations. À proximité d'un groupe de jeunes sur un quai de métro, Dimitri rapporte *se déplacer délibérément pour monter dans une autre rame*. De la

même manière, Alexis explique *changer de wagon ou d'endroit sur le quai* en présence d'individus menaçants. Mais les comportements de fuite – qui consistent à s'éloigner de la menace – sont parfois difficilement applicables. D'abord, ils sont neutralisés dans les espaces les plus confinés comme les véhicules de transport en circulation. Ensuite, ils sont inutiles si la victime est repérée par les agresseurs. C'est pourquoi il importe à nos enquêtés de *ne pas attirer l'attention* sur eux. Leïla explique que la probabilité de victimation augmente lorsque l'on adopte une *attitude provocante*. La discrétion s'impose alors comme gage de sécurité pour la jeune femme. Gabriel fait part d'un sentiment similaire. Afin de ne pas être *remarqué*, l'enquêté *se fait le plus petit possible dans le métro*. Pour assurer cette discrétion, nos enquêtés élaborent des tactiques de neutralité dont les formes varient selon les situations et le risque perçu.

On repère tout d'abord les comportements qui visent à indiquer l'indisponibilité sociale. L'objectif consiste à neutraliser toutes les attitudes susceptibles de laisser transparaître une forme d'ouverture aux autres. On affiche alors un comportement de fermeture pour dissuader les interactions éventuelles. Gabriel explique par exemple *bomber le torse, lever la tête et regarder droit devant*. Leïla *essaye au maximum d'esquiver les regards, de ne pas parler avec les gens* et de paraître *assez pressée*. Pour pas qu'on vienne [la] voir, Déborah rapporte *faire la gueule et baisser souvent la tête*. Dans le même ordre d'idée, Chloé explique que la probabilité d'être *abordée* est moins importante *en plein mouvement, le visage fermé et le pas rapide*. C'est pourquoi la jeune femme évite *par tous les moyens* d'être immobile dans les espaces de transport. *Un point fixe représente un danger potentiel, surtout lorsque j'attends quelqu'un. Si l'attente est trop longue, certains sont tentés de venir me parler et [...] ils ne me lâchent plus d'une semelle. [...] Cela m'est déjà arrivé plusieurs fois. Impossible après de faire fuir la personne et dès qu'elle sent que je cherche à lui échapper, elle a tendance à s'énerver et j'ai parfois eu droit à des injures*. L'utilisation d'objets permet de renforcer encore l'indisponibilité sociale des acteurs, notamment lorsque les comportements de fuite sont neutralisés ou inefficaces. Après un changement de rame inutile pour fuir un homme qui la suivait, Caroline empêche l'interaction en *faisant semblant de lire un journal*. Pour paraître *occupée* dans le métro, Emma *essaye d'être avec quelqu'un au téléphone*. De son côté, Seydou rapporte lire pour *ne pas regarder* les groupes de jeunes présents dans le bus. À l'instar de ce jeune homme, plusieurs enquêtés insistent sur le rôle des regards dans le déclenchement des interactions indésirables. Ilona explique par exemple qu'on attire l'attention des gens lorsque l'on *croise le regard* avec eux. Il importe donc d'éviter le regard des autres usagers tout en

surveillant leurs comportements. S'exerce alors un véritable savoir-faire qui consiste à *voir sans être vu*. Lorsqu'un homme en état d'ébriété entre dans la rame, Laurent s'incline vers la fenêtre tout *en jetant quelques petits coups d'œil* pour surveiller *les va-et-vient et les faits et gestes* du déviant. La pratique se complexifie encore lorsque les tactiques de neutralité s'entremêlent avec des comportements de dissuasion. Certains enquêtés insistent sur l'importance de *ne pas laisser transparaître sa peur*. C'est pourquoi Seydou s'oblige à prendre un air *sérieux* et à lancer quelques regards furtifs aux jeunes déviants dans le bus. Cette conduite consiste à laisser supposer aux individus menaçants que l'enquêté *est capable de tout*. De cette façon, on évite aussi de dévoiler que les comportements adoptés sont des pratiques de précaution. Il importe de laisser entendre qu'on ne lit pas pour détourner son attention, mais pour occuper un trajet que les déviants perturbent.

On repère ensuite les comportements de dissimulation dont l'objectif est de masquer les biens matériels. Afin de dissimuler le contenu de son sac à main, Leïla *essaie au maximum de ne pas l'ouvrir*. De la même manière, Chloé rapporte *sortir très rarement* son téléphone portable ou ses bijoux dans les transports en commun. Mais la dissimulation des biens n'est pas toujours pratiquée de manière aussi régulière et constante. Les temps de trajet sont employés à l'utilisation des téléphones portables, des lecteurs MP3, parfois même des ordinateurs dont certains usagers semblent peu disposés à se passer. Si certains d'entre eux refusent la pratique des comportements de précaution, d'autres concilient l'utilisation des biens convoités et les pratiques de dissimulation. En apparence contradictoire, cette coordination est rendue possible par l'évaluation du risque de la situation. Lilou rapporte par exemple *faire plus attention à ses affaires dans le RER que dans le métro*. Par crainte d'être victime d'un vol à l'arraché, Abdel évite de *sortir son téléphone* lorsqu'il est à proximité d'une porte de métro prête à se refermer. De son côté, Nadia retire parfois sa montre et ses bagues pour *éviter de provoquer les regards*. Il ne s'agit pas d'un comportement systématique, mais d'une tactique adoptée selon le degré de risque perçu d'une situation. *Dès que je me sens un peu « pas en sécurité » ou je me dis : oh là là il y a moins de monde, là j'enlève tout ce qui peut être attirant*. Dimitri fait part de réactions similaires. En présence d'une personne menaçante, le jeune homme dissimule ses écouteurs et son téléphone portable. Mais une fois le danger potentiel éloigné, l'enquêté sort à nouveau ses biens jusqu'à l'apparition d'une nouvelle menace. Pour finir, Sofia évoque le savoir-faire qu'implique la pratique des comportements de dissimulation. En présence d'un usager *suspect*, il importe *de cacher son téléphone discrètement* au risque de *se montrer en tant que proie*. La logique sous-jacente de cette représentation correspond à celle que nous avons mise en

exergue pour les pratiques de précaution précédentes. On évite par tous les moyens de montrer aux autres que les comportements adoptés sont des tactiques de dissimulation. Il importe de laisser supposer que le rangement du téléphone est motivé par la fin de son utilisation et non par la crainte de subir une agression. Le savoir-faire consiste à opérer des tactiques de précaution tout en laissant transparaître la plus grande assurance possible.

On repère enfin les comportements qui visent à masquer la disponibilité sexuelle. Exclusivement féminines, ces pratiques consistent à limiter l'attrait des femmes sur les hommes. On cherche alors à neutraliser les attitudes et les manières d'être les plus féminines pour éviter d'attirer sur soi l'attention des voyageurs masculins. Émilie explique par exemple éviter les jupes, les couleurs trop vives et les maquillages trop visibles lorsqu'elle prévoit de rentrer tard le soir. Déborah fait part d'un comportement similaire. Pour *qu'on évite de venir [la] draguer*, la jeune femme *fait exprès* de s'habiller en survêtement et de ne mettre aucun bijou. Pour finir, Ilona attache ses cheveux dans les transports collectifs car elle s'estime plus attirante lorsqu'ils sont relâchés.

Aux comportements de vigilance et de neutralité, s'ajoutent deux autres pratiques de précaution.

Il s'agit d'abord de l'attention portée à ses biens. Semblables aux tactiques de dissimulation évoquées plus haut, ces pratiques consistent à réduire l'accessibilité des affaires transportées aux voleurs potentiels. Cette forme d'attention se distingue pourtant de la dissimulation dans la mesure où la discrétion n'est pas nécessairement recherchée. Leïla explique par exemple qu'elle ne dépose jamais son sac par terre. Par mesure de précaution, la jeune femme garde toujours ses affaires *collées à [elle]*. Caroline *évite de laisser [son] sac à main ouvert et [son] téléphone dépasser de sa poche*. Pour *éviter les pickpockets*, Mathieu *se balade toujours les mains dans les poches*, qu'il soit dans les gares ou dans les trains. De la même manière, Abdel s'assure de ne laisser aucun objet de valeur dans les poches les plus accessibles.

On repère ensuite les comportements d'évitement situationnel. Façonnées par des représentations du danger, ces pratiques consistent à éviter les emplacements les plus anxiogènes dans les espaces de transport. Lorsqu'elle *prend le dernier train de banlieue*, Lilou sélectionne les véhicules de locomotion les plus bondés. Chloé ne s'installe jamais en fin de wagon car *c'est toujours là* explique-t-elle *qu'il y a des regroupements de jeunes mecs*. Seydou fait part d'une représentation similaire. L'enquêté évite de s'asseoir à l'arrière du bus où les bandes de jeunes s'installent *le plus souvent*. À l'instar de l'évitement contextuel,

l'évitement situationnel vise à anticiper l'exposition au risque sur la base d'une répartition supposée de la menace dans les espaces de transport. Mais l'échelle de proximité fluctue fortement entre ces deux pratiques. Alors que l'évitement contextuel restreint les déplacements aux environnements les plus sûres (on évite de sortir le soir), l'évitement situationnel marque une distance limitée avec la menace potentielle (on ne s'installe pas à l'arrière des véhicules de transport).

On assiste à un relâchement de ces pratiques de précaution lorsque les usagers se sentent protégés durant leur trajet. Mais ce sentiment de protection résulte souvent en réalité de comportements spécifiques. Les voyages en groupes représentent la pratique la plus souvent évoquée, en particulier par les jeunes femmes. Chloé rapporte par exemple *se sentir plus en sécurité* dans les transports collectifs lorsqu'elle est accompagnée. *Si je suis accompagnée d'amis, là par contre il n'y a pas de soucis. Mais quand je suis toute seule, je préfère être avec des mères de famille ou des personnes d'un certain âge. Bizarrement, ça m'inspire plus de sécurité que d'être avec une bande de jeunes où parfois ça peut partir pour rien.* Dans le même ordre d'idée, Maeva refuse de réaliser à pied le trajet qui sépare l'Université de la gare, sauf en compagnie d'un ami. On pourrait alors supposer que les groupes rassurent les individus qui les composent (Cobbina *et al.*, 2008), mais les propos de nos enquêtés divergent à ce sujet. Alors que nos étudiantes insistent sur le caractère protecteur du groupe, notamment lorsqu'il est composé d'un ou plusieurs hommes (Lieber, 2008), certains étudiants éprouvent une sensation inverse en compagnie de jeunes femmes. Alexis redoute par exemple de devoir protéger sa petite amie lorsqu'il transite avec elle dans les transports collectifs. Karim fait part d'un sentiment similaire. Alors que seul, le jeune homme *se fond dans la masse*, en groupe il attire plus facilement *l'attention et la convoitise*, notamment en compagnie *de filles*. C'est pourquoi il estime *que plus on est nombreux, plus il y a de probabilité d'être agressé*. Les déplacements en groupe mixte présentent alors des effets ambivalents en matière de risque perçu. Si pour les jeunes femmes, l'accompagnement est un moyen d'afficher publiquement leur indisponibilité sexuelle, il est pour certains jeunes hommes une responsabilité supplémentaire. En cas d'agression, Karim déclare s'inquiéter pour *ses proches* dont il ignore *l'état physique et psychologique*. De son côté, Alexis espère être capable de défendre sa petite amie dans l'éventualité d'une interaction indésirable.

Malgré une hétérogénéité importante, cette seconde famille de comportements converge vers un objectif commun : réduire les interactions physiques et verbales indésirables avec les

autres usagers dans les espaces de transport. On évite alors par tous les moyens d'attirer l'attention sur soi (comportements de neutralité, évitement situationnel), tout en surveillant le comportement des autres (vigilance) afin de réagir furtivement face à une menace éventuelle (comportements de fuite). Dans le même temps, on réduit l'accessibilité à ses affaires pour éviter les risques de vol à la tire (attention portée à ses biens). Ces comportements synchrones sont relâchés lorsque les usagers se sentent protégés durant leur voyage. Même si en réalité, il s'agit moins d'un relâchement que d'une substitution dans la mesure où ce sentiment de protection est souvent généré par une pratique particulière (comportements de protection).

La gestion de l'interaction

Malgré tout, les interactions indésirables s'engagent parfois. Et bien que la menace soit alors imminente, les individus cherchent toujours à réduire la probabilité de victimation. Mais le répertoire d'actions disponibles évolue, il ne s'agit plus d'éviter les interactions, mais de les contenir. Il importe de gérer la situation afin de limiter les conséquences physiques et matérielles que les offenseurs sont susceptibles d'occasionner. Pour ce faire, les individus adoptent des comportements dont la forme varie selon le risque perçu mais aussi selon la nature des échanges. On distingue ainsi deux formes d'interactions indésirables suscitant chacune un ensemble de comportements spécifiques.

Dans la première, les intentions agressives des offenseurs sont dévoilées. Les acteurs optent alors pour la soumission ou l'opposition. L'attitude de soumission consiste à répondre favorablement aux volontés des agresseurs. Pour éviter *de prendre des coups*, Dimitri préfère par exemple donner les biens qui lui sont réclamés : *je me dis juste que les objets qu'ils veulent, voilà ça vaut pas une vie. J'ai envie de dire tant pis, ça vaut de l'argent mais moi je peux en avoir un gratos derrière donc je vais pas me faire chier à courir parce que j'aime pas ça ou discuter avec le mec alors qu'il est complètement chtarbé*. En contrepartie, l'attitude d'opposition consiste à résister aux agresseurs. Alors qu'il transitait dans un bus, Hugo est abordé par un homme *voulant [lui] faire les poches*. L'enquête lui propose alors de sortir au prochain arrêt *pour s'expliquer*, ce qui entraîne l'abandon de l'agresseur. Les pratiques d'opposition sont même parfois délibérément engagées par les usagers pour venir en aide à une tierce personne. Aude rapporte par exemple avoir déjà tiré *la sonnette d'alarme* d'un train pour signaler une bagarre. À l'aide d'un autre usager, Mathieu est intervenu pour séparer les deux belligérants d'un conflit physique. De la même manière, Karim est parvenu à dissuader

un étudiant armé d'un couteau d'attaquer quatre de ses camarades.

Dans la seconde forme d'interaction, les intentions des individus sont peu ou mal identifiées. Aucune demande n'est formulée explicitement, les comportements adoptés ne sont pas nécessairement agressifs mais l'interaction reste injustifiée. Souvent engagé avec des individus peu soucieux du respect des normes de comportement socialement admises, l'échange verbal génère la vigilance des offensés. Face à une telle situation, plusieurs de nos enquêtés rapportent des logiques de comportement similaires. Pour Alexis, la rupture volontaire d'une interaction ne peut se faire sans offenser les autres participants et augmenter la probabilité de victimation. C'est pourquoi les étudiants soucieux d'éviter le conflit préfèrent assurer l'interaction plutôt que de la rompre. La stratégie comportementale adoptée par nos enquêtés repose alors sur une représentation commune. On suppose que les liens – quels qu'ils soient – avec les agresseurs potentiels sont susceptibles de réduire la probabilité de victimation. Il importe par exemple d'accentuer les similitudes avec les offenseurs et de se montrer sympathique. Abordée par *trois petites racailles*, Sofia élabore une stratégie analogue. *Elles m'ont demandé une cigarette. J'ai dit que j'avais arrêté de fumer parce que [...] ça plaçait en fait une proximité entre elles et moi dans le sens où j'étais pas opposée à elles, donc j'ai arrêté de fumer, sous-entendu [...] moi aussi j'ai fumé comme toi avant.* Assis dans un train face à *trois jeunes*, Alexis explique avoir essayé de faire *comme dans une interaction normale, comme [s'il] sympathisait dans un bar sauf que c'était pas un bar.* Cette dernière remarque souligne la complexité de l'exercice. Le caractère anxiogène de la situation pousse les usagers à anticiper les conséquences de chaque prise de parole. C'est pourquoi Alexis contourne les questions dont les réponses peuvent motiver le passage à l'acte des agresseurs potentiels (concernant par exemple la possession d'un téléphone portable ou la station d'arrêt), tout en cherchant à relancer les offenseurs sur des sujets de conversation moins personnels. On tente alors de poursuivre l'interaction, d'établir des liens, de paraître sympathique mais aussi de maîtriser le contenu de la discussion. Sofia tente par exemple de maintenir la conversation sur le sujet *des mères* après s'être rendu compte qu'une des trois filles était attendrie en évoquant la sienne. Conjointement, il importe de dissimuler sa peur sous peine d'augmenter considérablement la probabilité de victimation. On laisse alors supposer que l'interaction est anodine et sans conséquence particulière. Alors que les *trois petites racailles commençaient à être agressives*, Sofia a voulu leur faire comprendre qu'elle n'avait pas peur d'elles. Habillée en *petite bourgeoise* lors de l'altercation, l'enquêtée a cherché à rompre l'image d'une cible éventuelle en montrant qu'elle était prête à se défendre. Pour ce faire, la jeune femme a commencé à parler avec les mêmes expressions que ses

antagonistes pour montrer que *malgré [son] apparence, [elle] venait du même milieu* et que la situation *ne [l]'impressionnait pas*. On observe ainsi une double logique comportementale visant à réduire la probabilité de victimation lors des interactions incertaines. D'un côté, il importe de réduire l'intention agressive des offenseurs et de l'autre, il convient de masquer la peur éprouvée. Mais dans tous les cas, on évite de rompre brutalement l'interaction au risque de précipiter une agression éventuelle. Par peur d'être suivi hors du train, Alexis s'apprête à sortir au terminus dans l'espoir de voir les trois jeunes quitter le wagon avant lui. Le groupe descend finalement du véhicule de transport un arrêt avant celui de l'enquêté. L'interaction rapportée par Sofia prend fin différemment. Arrivée à sa station, l'enquêtée se lève, s'excuse auprès des trois jeunes femmes afin de limiter les conséquences du désengagement et cherche à sortir. Malgré tout, Sofia est dans l'obligation de bousculer les jambes des trois jeunes femmes – peu désireuses d'interrompre l'interaction – pour s'extraire de cette situation.

Contrairement à certains travaux féministes, notre étude montre une analogie importante des comportements de précaution adoptés par les hommes et les femmes. Nos résultats contrastent par exemple avec ceux de Marylène Lieber lorsqu'elle affirme que *les femmes mettent en pratiques des tactiques d'évitement et de gestion du risque qui se distinguent nettement des pratiques masculines dans les espaces publics* (Lieber, 2008, p.232). En dehors des comportements visant à masquer la disponibilité sexuelle, aucune pratique de précaution n'est exclusivement féminine (Liska *et al.*, 1988). Au même titre que les femmes, les hommes cherchent à restreindre les risques de victimation présents dans les espaces de transport, et qui plus est, à l'aide de pratiques analogues. Pour tous les individus, il importe de garder ses distances avec les menaces éventuelles. Lorsque cela n'est pas réalisable, on surveille son environnement tout en affichant une attitude de fermeture aux autres pour éviter les interactions indésirables. Si malencontreusement une telle interaction se produit, on cherche alors à dissimuler sa peur et à contrôler la volonté agressive des offenseurs.

2 – La pratique des comportements de précaution

On observe néanmoins d'importantes variations individuelles concernant la pratique des comportements de précaution. Adoptées par certains enquêtés, elles sont aussi délaissées par d'autres – hommes et femmes confondus – dans les mêmes situations. Il convient donc de déterminer les raisons qui poussent les acteurs à agir d'une certaine manière plutôt que d'une autre dans les transports collectifs.

On peut d'abord définir les pratiques de précaution comme des formes d'anticipation élaborées par les individus pour contrôler ou limiter les atteintes redoutées (Lieber, 2008). La pratique d'un comportement de précaution porte alors sur l'évaluation du risque de la situation. Dans ce cas, les individus s'imposent des contraintes comportementales pour restreindre la probabilité de victimation. *Quand [elle] rentre toute seule*, Emma emprunte les moyens de transport les plus fréquentés dans lesquels elle sait qu'elle *n'aura pas de problème*. De son côté, Julie rapporte ranger systématiquement son portable et son MP3 dans son sac *quand le bus est vraiment bondé* pour être *sûre de ne pas se les faire piquer*. Alexis explique quant à lui prévenir toute interaction indésirable en s'éloignant autant que possible *des gens qui ont l'air embêtant*. Le choix des pratiques à adopter dépend alors du type de menace auquel les individus estiment être confrontés. On dissimule son téléphone parce qu'on estime être en possession d'un bien convoité dans une situation favorable au vol à l'arraché. De même, on recherche les moyens de transport les plus fréquentés parce qu'on suppose que l'isolement est propice aux agressions. Ainsi, les pratiques de précaution à adopter et les contextes de mobilisation sont déterminés par les expériences menaçantes, les représentations sociales du danger et les caractéristiques individuelles des usagers. Lors de sa première semaine à Saint Denis, Charline est victime d'une tentative de séduction perpétrée par quatre jeunes hommes à la sortie du noctilien. Ne reconnaissant pas les lieux, la jeune femme demande son chemin à ses futurs agresseurs qui en guise de réponse l'insultent et la suivent jusqu'à la porte de son immeuble. Cet incident engendre la pratique de plusieurs précautions visant à limiter les expériences de ce genre. *Depuis ce qui s'est passé*, la jeune femme *rentre plus tôt pour ne pas prendre le noctilien*, elle porte toujours ses écouteurs *pour ne pas être embêtée* et elle s'interdit de répondre aux personnes qui l'interpellent comme elle avait l'habitude de le faire au Kenya⁶². De son côté, Antoine rapporte utiliser systématiquement le bus qui transite de la Gare à l'Université. Alors que le jeune homme *avait plutôt tendance à venir à pied*, il proscrit cette pratique après avoir subi deux agressions successives dans ces conditions. D'autres enquêtés rapportent adopter des comportements de précaution sans même avoir vécu la moindre expérience de peur. Dans ce cas, les pratiques sont justifiées par des témoignages dont le contenu retient l'attention des acteurs. Habitant depuis peu la région parisienne, Emma se plie aux conseils de sa sœur aînée vivant à Paris depuis plusieurs années. Les pratiques de

⁶² L'enquêtée a vécu trois ans au Kenya avant de revenir en France pour effectuer une licence à l'Université Paris 13.

précaution dispensées consistent à *éviter les regards* et *éviter les derniers métros* propices à l'isolement et à la présence d'individus menaçants. La légitimité de ces recommandations porte sur une agression physique dont témoigne la sœur de l'enquêtée. Alors que la jeune femme voyageait dans le métro, un homme entre et frappe d'*une grosse claque* un autre usager qui *n'avait rien demandé*. Marquée par cet épisode, l'enquêtée rapporte *faire attention* pour limiter les risques d'une telle agression. Dans le même ordre d'idée, Julie justifie les pratiques de précaution visant à ranger son téléphone et à maintenir son sac devant elle par les témoignages de vol qui lui sont rapportés. *Je suis peut-être parano, mais j'ai tellement entendu des gens dire : ah je me suis fait piquer mon portable dans le bus, dans le métro ou dans le RER que je fais attention.*

Le point commun entre toutes ces pratiques – quels que soient les comportements adoptés et les situations dans lesquelles ils sont mobilisés – est la justification de ces manières d'agir par la perception d'un risque de victimation. On adopte des comportements de précaution pour réduire la menace à laquelle on estime être confronté. Mais l'évaluation personnelle du risque n'est pas la seule raison qui pousse les individus à adopter des comportements de précaution. La mobilisation de ces pratiques porte aussi sur des contraintes externes qui s'imposent aux individus sans qu'ils éprouvent directement le besoin de les adopter. Dès lors, l'action ne porte plus uniquement sur le risque perçu mais sur le respect de normes sociales intériorisées. Alors même qu'elle insiste fermement sur l'absence de risque perçu dans les transports collectifs, Dounia explique qu'elle *ne prendra jamais les transports tard*. Face à ce discours contrasté, l'enquêtée éprouve la plus grande difficulté à justifier les raisons qui la poussent à agir de la sorte. La jeune femme parle alors de *vigilance mécanique* qu'elle applique en *ne réfléchissant pas trop*. Elle évoque un principe éducatif *inculqué dès le plus jeune âge* selon lequel *il ne faut pas traîner dans les transports quand il fait nuit*. Elle termine en cherchant à relativiser sa position par rapport au discours de sa mère *très inquiet et très catastrophiste*, sans parvenir à justifier les raisons qui la poussent à respecter ce choix. D'autres enquêtées appréhendent avec plus de précision les représentations qui déterminent ces normes. Aude explique par exemple que *pour certains hommes, les filles qui traînent seules le soir n'ont pas de bonnes mœurs*. Charline fait part d'un sentiment similaire. Sur les conseils de l'intendante de sa résidence, la jeune femme s'oblige à ignorer les personnes qui lui adressent la parole pour *ne pas être vue comme une fille facile*. Ces résultats corroborent ceux des études féministes qui insistent sur la dimension socio-sexuée de l'espace (Condon *et al.*, 2005; Lieber, 2008; Pain, 1997). Lieber met en évidence l'idée persistante selon laquelle, passée une certaine heure, une femme seule

sur l'espace public est disponible sexuellement. Pour l'auteure, les pratiques de précaution adoptées dans ces situations visent à réduire la disponibilité sexuelle des femmes, et par extension à limiter la transgression des normes sociales qui s'imposent à elles (Lieber, 2008). Si selon Lieber, ces normes sont intériorisées par *la plupart* des femmes, il convient de préciser que le consentement à l'égard des règles prescriptives varie lourdement d'un individu à l'autre.

On peut d'abord choisir délibérément de respecter la norme sachant que l'on pourrait ne pas le faire (Demeulenaere, 2003). C'est le cas de Charline qui décide d'adapter son comportement après une tentative de séduction. C'est aussi le cas de Maeva qui choisit d'écouter les conseils de sa mère suite à une expérience menaçante. Dans les deux cas, le consentement aux normes est justifié par des agressions dont les enquêtées s'estiment responsables. Lorsqu'elle évoque son agression, Charline reconnaît avoir commis *une grave erreur* en demandant son chemin à ses futurs agresseurs. Le respect délibéré de la norme porte en l'occurrence sur la perception d'un risque de victimation. On choisit alors d'adopter des comportements de précaution pour restreindre les risques auxquels les transports collectifs nous confrontent. C'est aussi le cas d'Emma qui recherche systématiquement les véhicules de transport les plus fréquentés pour éviter l'isolement, alors même qu'elle n'a jamais été agressée dans une telle situation.

On peut ensuite consentir à la norme de manière mécanique. Il est alors inconcevable pour les individus de transgresser cette règle prescriptive tellement elle est ancrée en eux (Demeulenaere, 2003). On adopte ce comportement car aucun autre n'est envisageable. C'est le cas de Dounia lorsqu'elle affirme qu'elle *ne prendra jamais les transports tard*. Pour la jeune femme, *être à la maison le soir est un principe*. Les sorties nocturnes se font en groupe et les rares fois où l'enquêtée se retrouve seule, elle demande à son frère de venir la chercher en voiture. Mais en aucun cas on ne doit prendre les transports collectifs après une certaine heure.

On peut aussi refuser délibérément de consentir à la norme. C'est le choix de Rita qui *fait abstraction de l'insécurité* en sortant le soir maquillée et en minijupe. Malgré une appréhension de l'agression sexuelle, la jeune femme *entre en résistance avec ce ressenti* en opposition aux valeurs de libertés individuelles auxquelles elle se réfère. L'enquêtée refuse alors de porter *un jean pour sortir plus tard le soir* et de restreindre ainsi ses choix personnels. Mais le refus de consentir aux conduites prescrites n'est jamais sans conséquences. La

transgression des normes est sanctionnable (Robert, 1998), et lorsqu'elles sont intériorisées, les individus sont conscients des sanctions auxquelles ils s'exposent. Les propos de Rita mettent en évidence ce constat. *Des fois je me pose cette question, je me dis : qu'est ce qui arriverait si jamais ça m'arrivait (l'agression sexuelle), vous voyez ? Comment on interpréterait ça ? Est-ce qu'on va me reprocher d'être sortie, d'avoir eu une tenue vestimentaire... est-ce qu'on va me voir comme une meuf qui est complètement inconsciente, [ou] est-ce qu'on va dire : bah voilà dans les transports en commun il y a de l'insécurité, [...] c'est pas de chance ? Je sais pas, et ça ça me fait un peu chier en fait franchement, ça m'embête un peu, parce que je pense que ça va plutôt être la première version qui va être dite.* L'appréhension de Rita révèle la nature des sanctions attachées à la transgression de cette norme. Le refus de consentir aux conduites prescrites engage les déviantes à supporter une part importante de responsabilité en cas d'agression sexuelle. Autrement dit, les femmes encourent le risque d'être jugées partiellement responsables des atteintes dont elles sont victimes.

On peut enfin transgresser la norme par ignorance de son existence. Quelle qu'en soit la raison, les individus n'ont pas intériorisé les conduites prescrites et par voie de conséquence, la transgression est involontaire. Si ce cas de figure n'apparaît pas clairement dans nos entretiens, c'est précisément parce que les déviants sont inconscients des transgressions qu'ils commettent. D'autant que certaines normes sont plus répandues que d'autres. Celle régulant le comportement des femmes seules sur l'espace public en soirée est fortement généralisée et par conséquent incorporée par beaucoup de femmes (Lieber, 2008). Néanmoins, la déviance involontaire s'observe envers des normes plus localisées. Caroline rapporte par exemple n'avoir jamais prêté attention à ses biens lorsqu'elle voyageait dans le métro Lillois. Mais une fois à Paris, la jeune femme rapporte avoir adopté certains comportements de vigilance. La prise en considération de ces pratiques est marquée par l'intervention d'un usager qui rappelle à la jeune femme les principes de précaution à adopter dans les transports collectifs parisiens. *Une fois, j'avais mon sac à main ouvert, il y a quelqu'un qui est venu me taper sur l'épaule pour me dire : mademoiselle, faites attention, votre sac à main est ouvert, fermez-le !* Dans le même ordre d'idée, Hugo reproche aux touristes qui transitent dans le métro parisien une totale méconnaissance des comportements de précaution à adopter. Au regard du jeune homme, *les gens paumés avec leur appareil photo autour du cou et les poches ouvertes* représentent de parfaites cibles pour les pickpockets.

À la différence d'une routine, une norme est toujours prescriptive et sanctionnable (Robert, 1998). Prescriptive d'abord, car elle impose aux individus qui l'ont intériorisée le sentiment de devoir adopter un comportement plutôt qu'un autre dans une situation donnée (Demeulenaere, 2003). Sanctionnable ensuite, car la transgression des conduites prescrites est susceptible de sanction. C'est d'ailleurs souvent l'irruption d'une sanction qui permet de déterminer l'existence d'une norme (Robert, 1998). Julie s'insurge par exemple contre les femmes dont le sac à main reste ouvert dans les transports collectifs. Pour l'enquêtée, ces usagères non vigilantes sont hautement responsables des agressions qu'elles subissent. *Les femmes qui laissent leur sac ouvert, elles se plaignent après qu'on leur a volé ci, qu'on leur a volé ça. Mais c'est à cause d'elles, ce sont elles qui ont laissé leur sac ouvert, donc peut-être que... qu'elles réfléchissent avant de laisser leur sac ouvert.* De son côté, Rita rapporte une remarque qui lui a été adressée. Alors que la jeune femme s'apprête à monter seule dans un noctilien vers deux heures du matin, elle est interceptée par le chauffeur du bus. Surpris par le comportement de l'enquêtée, ce dernier s'adresse à elle en ces termes : *vous êtes complètement inconsciente mademoiselle, on sort pas comme ça à 2h00 du matin.* Dounia fait part d'une expérience similaire. Alors que la jeune femme lisait dans un wagon, un homme assis en face d'elle lui demande de ranger son téléphone posé sans surveillance sur ses genoux. Ces réactions permettent alors d'identifier aux moins deux comportements normatifs dans les transports en commun : les attitudes visant à indiquer l'indisponibilité sexuelle pour les femmes et l'attention portée aux biens transportés avec soi. Concernant les autres pratiques de précaution, elles semblent moins rattachées à des normes de comportement. Mais cette supposition nécessite une étude plus approfondie pour être validée.

3 – Le rôle des pratiques de précaution dans l'insécurité personnelle

Montrer que certaines pratiques sont assignées à des normes de situation renvoie à démontrer l'existence d'une conduite conforme dans les espaces de transport collectifs franciliens. Dès lors, on peut adopter un comportement de précaution pour se conformer aux normes de situation et non uniquement pour répondre à la perception d'un risque de victimation. Cette différence majeure permet d'apporter une explication aux relations contrastées entre les réactions comportementales et les composantes émotives et cognitives. Alors que Chloé évite de sortir en soirée par peur de subir une agression, Dounia adopte le même comportement par conformité aux normes plus que par crainte. Si dans le premier cas, les comportements adoptés répondent à la perception d'un risque (Carvalho, Lewis, 2003; Cobbina *et al.*, 2008;

Ferraro, 1995; Randa, Wilcox, 2010), dans le second, la corrélation entre ces deux variables est inexistante (May *et al.*, 2010; Rader *et al.*, 2007). De la même manière, l'absence de précaution comportementale ne signifie pas forcément l'absence de risque perçu. Malgré une appréhension de l'agression sexuelle, Rita refuse d'adopter des pratiques opposées aux valeurs de libertés individuelles auxquelles elle se réfère. Pour établir l'existence d'un lien entre comportements de précaution et perception du risque, il importe donc d'appréhender les raisons pour lesquelles les comportements sont adoptés ou non.

Une fois le lien établi entre ces deux dimensions, il reste à élucider le rôle des pratiques adoptées sur la composante émotionnelle. Dans un article assez récent, Jackson et Gray (2010) distinguent l'inquiétude *fonctionnelle* et *dysfonctionnelle*. Dans un cas comme dans l'autre, les individus craignent d'être victime d'une agression spécifique. Mais à la différence de *l'inquiétude dysfonctionnelle*, *l'inquiétude fonctionnelle* suppose que les précautions adoptées réduisent la crainte éprouvée et que l'insécurité personnelle (dimension émotionnelle, cognitive et comportementale) ne possède aucune influence sur la qualité de vie des enquêtés. Cette étude montre notamment le rôle des expériences de victimation sur l'émergence de *l'inquiétude dysfonctionnelle*. Autrement dit, les personnes victimes d'une atteinte durant les douze derniers mois ont moins de chances que les autres de réduire leur niveau de crainte par le biais des précautions adoptées et plus de chances que l'insécurité personnelle affaisse leur qualité de vie (Jackson, Gray, 2010). Le principal intérêt de cette enquête est de montrer l'influence modulable des comportements sur la dimension émotionnelle. Nos observations empiriques suggèrent en première analyse un résultat similaire. Mais contrairement aux thèses avancées par Jackson et Gray, il apparaît que cette modulation résulte davantage de la proximité avec la menace que des expériences de victimation. Plus les individus s'éloignent des situations ou des contextes menaçants, plus le niveau de crainte éprouvée est restreint. Gabriel explique par exemple *se sentir mieux* en évitant de descendre à la station du Chesnay-Gagny après la nuit tombée. Dans le même ordre d'idée, Lilou rapporte *se sentir moins bien* dans le RER que dans le métro et évite par conséquent l'utilisation du réseau express régional. À l'inverse, les pratiques adoptées à proximité des menaces éventuelles s'accompagnent parfois d'un important niveau de crainte. Les comportements de précaution visent alors bien souvent à masquer la peur éprouvée. Seydou explique par exemple que l'objectif des tactiques de neutralité et de dissuasion est d'empêcher les jeunes présents dans le bus de ressentir sa peur. Le niveau de crainte augmente encore lorsqu'une interaction indésirable s'engage, alors même que les individus redoublent d'efforts pour limiter les risques de victimation.

Ces observations empiriques montrent que les comportements adoptés ne visent pas seulement à diminuer le niveau de crainte éprouvée mais aussi à restreindre les atteintes redoutées. Si ces deux variables se conjuguent parfois, elles se distinguent pourtant l'une de l'autre. On peut supposer que la restriction des sorties après une certaine heure est susceptible de réduire à la fois la probabilité d'être victime et le niveau de crainte éprouvée. Mais cette corrélation tend à disparaître lorsque les individus sont situés à proximité d'une menace potentielle. Le cas échéant, c'est l'efficacité estimée des précautions à restreindre les atteintes redoutées qui conditionne leur pratique. Laurent estime par exemple avoir moins de chances d'être agressé en refusant *de répondre à la provocation*. Dans le même ordre d'idée, Dimitri explique qu'il *ne coûte rien de faire un peu attention*. Des fois ajoute-t-il, les pratiques de précaution permettent d'éviter *une mauvaise soirée*, ou encore *15 jours de galère à récupérer un nouveau téléphone avec son opérateur*. Sans surprise, le sentiment d'efficacité à l'égard des pratiques de précaution est étroitement corrélé aux expériences de victimation. Les enquêtés les plus précautionneux et les moins victimés sont convaincus des effets positifs des comportements adoptés (Jackson, Gray, 2010). Julie établit par exemple une corrélation entre l'absence de victimation subie et le fait d'être *trop prudente*. À la question concernant les vols et tentatives de vol endurés, Lilou répond par la négative tout en précisant *[faire] attention*. Mais le sentiment d'efficacité à l'égard des pratiques de précaution est aussi revendiqué par certains enquêtés victimés. On identifie deux cas de figure. Il s'agit d'abord des personnes voyageant sans précaution particulière au moment de l'agression. C'est le cas de Charline qui décide de modifier son comportement suite à une tentative de séduction dont elle s'estime aujourd'hui responsable. C'est aussi le cas de Maeva qui évite les interactions avec les autres usagers après avoir *fait l'erreur* de répondre à un homme alcoolisé. Parfois adoptées à contrecœur, les pratiques de précaution représentent pour ces enquêtés le seul moyen de limiter efficacement les atteintes endurées par le passé. On trouve ensuite les personnes estimant que le nombre d'atteintes évitées à l'aide des comportements de précaution est suffisamment important pour continuer de les adopter. Alors même qu'elle échoue à éviter l'interaction avec *trois petites racailles*, Sofia déclare que les pratiques de vigilance lui ont *évités pas mal de désagréments*. La jeune femme rapporte par exemple avoir déjoué deux tentatives de vol de son téléphone portable. Dans les deux cas, l'enquêtée repère des usagers dont les comportements – chuchotements, regards, déplacements – lui paraissent suspects. Elle dissimule alors son téléphone juste avant que ces usagers s'emparent des biens de ses voisines et quittent les wagons en courant. En contrepartie, les pratiques de précaution ont plus de chances d'être jugées inefficaces à limiter les atteintes redoutées lorsqu'elles sont

adoptées au moment d'une agression. Depuis un racket subi en présence d'autres usagers, Hugo estime qu'il est inutile de s'installer dans les rames fréquentées. Malgré tout, l'enquêté continue d'adopter cette pratique qu'il considère plus rassurante que les trajets isolés.

En résumé, un comportement de précaution est adopté volontairement sous l'une des deux conditions suivantes : s'il est estimé efficace pour restreindre les atteintes redoutées et/ou s'il permet de limiter le niveau de crainte éprouvée.

Chapitre VIII – Une analyse par profils

Les manières d'appréhender l'insécurité personnelle évoluent donc fortement selon les individus et les situations. Selon le risque perçu, les capacités défensives, les modalités de déplacement, les valeurs personnelles, les expériences vécues, les caractéristiques individuelles, les comportements adoptés et les représentations du danger, les individus expérimentent différemment l'insécurité dans les transports collectifs. L'analyse de nos entretiens permet de dégager deux profils d'usagers que sont les *séures* et les *inquiets*, chacun subdivisé en trois sous profils. Les *séures* d'abord rassemblent les *fragiles*, les *assurés* et les *tranquilles* (1). Les *inquiets* ensuite se répartissent entre les *vigilants*, les *protégés* et les *résistants* (2). Plus que des profils stables et figés, ces catégorisations sont des états expérimentés plus ou moins durablement par les individus. Le passage d'une catégorie à l'autre nécessite l'évolution de la perception du risque (probabilité de victimation, appréhension des conséquences, contrôle perçu), des émotions ressenties (intensité, diversité et fréquence émotive) et/ou des comportements adoptés. À l'inverse, la stabilité de ces trois composantes inscrit durablement les individus dans l'un de ces six profils (3). Ce chapitre présente en détail cette typologie en insistant sur les caractéristiques propres à chacun de ces groupes. Nous discuterons pour finir le caractère généralisable de cette catégorisation aux autres groupes sociaux et à d'autres espaces (4).

1 – Les séures

Il s'agit des usagers qui déclarent n'éprouver aucune crainte dans les transports en commun. Pour ces individus, les déplacements dans les espaces de transport ne représentent pas de danger particulier. La probabilité de subir un vol ou une agression est estimée faible quels que soient les contextes de circulation. En matière de risque perçu, les *séures* réalisent peu de distinctions entre les déplacements diurnes et nocturnes, les situations d'affluence et d'isolement, la présence ou l'absence des dispositifs de sécurité, les environnements traversés, les moyens de transport ou encore les différents usagers. Quelle que soit l'évolution de ces contextes, les déplacements dans les espaces de transport sont toujours faiblement anxiogènes. C'est pourquoi, mises à part quelques précautions prises par certains pour éviter les vols à l'arraché et les vols à la tire, les *séures* adoptent peu de pratiques visant à assurer leur sécurité personnelle. Par opposition aux *inquiets*, les *séures* sont donc porteurs d'une disposition à la

sécurité personnelle. Autrement dit, une tendance à se sentir en sécurité ou à ne pas se sentir menacé dans les transports en commun. Néanmoins, et malgré une apparente uniformité, les *sécurés* constituent un groupe hétérogène. L'absence de risque perçu dans les espaces de transport repose sur différentes expériences socialisatrices passées. On distingue alors trois sous-profilés que sont les *fragiles*, les *assurés* et les *tranquilles*.

Les fragiles

La faible perception du risque des *fragiles* porte sur l'absence d'expérience de peur (Gilchrist *et al.*, 1998; Innes, 2004). Ces enquêtés déclarent n'avoir observé aucun incident menaçant dans les transports en commun. C'est le cas de Fabrice dont les deux seules expériences rapportées génèrent un niveau de crainte très modéré. La première met en scène une dispute entre un homme et une femme âgés de 20 à 25 ans dans le RER D. À l'instant où l'homme menace la jeune femme de violence physique, les usagers à proximité interviennent et mettent fin au conflit. La seconde situation se déroule vers quatre heures du matin dans le noctilien en direction de Villeteuse. À moitié endormi durant le trajet, l'enquêté jette quelques rares regards sur les autres passagers pour s'assurer que personne ne *décide de prendre tous les sacs et de les balancer par la fenêtre*. Aux dires du jeune homme, ces expériences peu anxiogènes justifient la probabilité *ultra faible* d'être victime d'une agression dans les espaces de transport. Mais dans ce cas de figure, l'absence de risque perçu est entièrement soumise au hasard des rencontres. Il suffit d'une seule expérience menaçante pour que ces *sécurés* basculent vers le profil des *inquiets*. C'est le cas de Charline qui décide d'adopter des pratiques de précaution suite à une tentative de séduction indésirable à la sortie du noctilien. C'est aussi celui de Maeva qui modifie son comportement dans les transports collectifs après avoir été abordée par un homme alcoolisé dans une station de métro. Les propos de Laurent confirment encore la fragilité du statut de *sécuré* lorsque celui-ci repose uniquement sur l'absence d'expérience menaçante. Alors que le jeune homme ne fait état d'*aucun problème* lors de ses déplacements et rapporte *se sentir en sécurité* dans les transports collectifs, il explique que *s'il arrive quelque chose, une agression ou quoi, [il est] mort*, estimant être incapable de faire face à une tentative d'agression. Cette remarque souligne bien la singularité des *fragiles*. L'absence de risque perçu repose sur le sentiment d'une faible probabilité de victimation, et non sur un fort contrôle perçu ou une faible appréhension des conséquences. C'est pourquoi la moindre expérience menaçante est susceptible de basculer les individus de ce groupe vers celui des *inquiets*.

Les assurés

Contrairement aux *fragiles*, la faible perception du risque des *assurés* repose sur le sentiment de contrôle face aux situations menaçantes. Dans ce cas, les enquêtés estiment être en mesure d'assurer leur protection personnelle à l'aide des compétences physiques dont ils disposent (Farrall *et al.*, 2000; Killias, 1990; Weitlauf *et al.*, 2000; Van der Wurff *et al.*, 1989). Mathieu explique par exemple pouvoir compter sur ses *capacités [en] arts martiaux* en cas d'agression. De la même manière, Abdel qui pratique le Judo depuis l'âge de quatre ans déclare *avoir l'habitude du contact physique* et être en *capacité de se défendre* face à un agresseur potentiel. Quelle que soit l'activité qui le justifie, un fort sentiment de contrôle repose toujours sur la conviction d'être familiarisé avec des expériences d'opposition physique (Weitlauf *et al.*, 2000). Karim rapporte par exemple avoir participé à un nombre important de *bagarres* depuis son adolescence. Pratiquant le rugby, Pierre mentionne l'intensité des interactions physiques durant les matchs et montre comment les capacités sportives valorisent le sentiment d'assurance physique éprouvé dans la vie quotidienne. *Au rugby, on m'appelait la machine ou l'ours... mentalement, ça vous laisse supposer que vous êtes réellement plus costaud et plus développé qu'un individu lambda, donc vous craignez moins les gens que vous rencontrez, même s'il y a des risques d'agression, vous les craignez moins car [...] même s'il y a conflit, on se dit que ça sera plus facile de le régler que lorsque vous êtes une personne un peu plus petite et frêle.* Si certains *assurés* déclarent n'avoir observé aucun incident menaçant dans les transports collectifs, d'autres rapportent des tentatives d'agression dont les faibles conséquences ou l'échec des offenseurs renforcent encore le sentiment de contrôle de ces étudiants. Alors qu'il rentre chez lui, Abdel est abordé par *une bande* de jeunes intéressés par son téléphone portable. Après *[s'être] poussé un peu avec l'un d'entre eux*, le jeune homme parvient à raisonner la bande et à conclure l'interaction sans difficulté. Mathieu fait part d'une expérience similaire. Dans le RER B, l'enquêté se voit réclamer son téléphone portable par deux individus. Le simple refus du jeune homme interrompt la discussion et provoque le départ des agresseurs. Loin de favoriser l'insécurité personnelle, la faible violence des interactions et le caractère peu menaçant des offenseurs renforcent le sentiment de contrôle de ces usagers (Agnew, 1985; Tyler, Rasinski, 1984). Pierre explique par exemple que les agresseurs potentiels *ne [l'] inquiètent pas plus que ça*, car il s'agit souvent de *jeunes et rarement de brutes épaisses*. De plus, la conviction d'être familiarisé avec des expériences d'opposition physique réduit l'appréhension des conséquences corporelles. Karim rapporte par exemple s'être toujours relevé des coups subis. Il n'est donc pas étonnant que les rares

interventions rapportées le soient par des étudiants appartenant à cette catégorie (Schwartz, Ben David, 1976; Shotland, Goodstein, 1984; Shotland, Stebbins, 1980). Avec l'aide d'une autre personne, Mathieu arrête une bagarre qui oppose deux usagers dans le RER B. Dans le même ordre d'idée, Karim contient les ardeurs agressives d'un étudiant armé d'un couteau devant l'Université. Ces interventions témoignent de l'assurance dont disposent ces étudiants face à certaines situations de violence. Et c'est pourquoi ces individus éprouvent une faible perception du risque dans les espaces de transport et de manière plus générale, dans leur vie quotidienne.

Les tranquilles

L'absence de risque perçu des *tranquilles* repose sur la conviction de ne pas être ciblés par les agresseurs potentiels (Gilchrist *et al.*, 1998; Van der Wurff *et al.*, 1989). Dans ce cas de figure, les usagers estiment disposer de caractéristiques personnelles suffisamment dissuasives pour empêcher toute tentative de victimation. Cette conviction porte essentiellement sur deux attributs.

On peut d'abord estimer posséder un physique dissuasif, susceptible de pousser les délinquants à cibler un usager plus vulnérable. Bien qu'étroitement liée avec la logique des *assurés*, cette représentation s'en distingue par sa nature. Le faible risque perçu repose alors moins sur les capacités de réaction en cas d'agression que sur la conviction de ne pas correspondre au profil physique de la victime idéale. Pierre est par exemple convaincu que *les agresseurs préfèrent s'attaquer à des personnes plus faibles comme des femmes ou des personnes âgées* afin d'optimiser leurs chances de réussite. Abdel fait part d'un sentiment similaire. Le jeune homme suppose que les voleurs préfèrent *arracher le téléphone d'une femme en talon* incapable de courir plutôt que celui d'un *garçon de vingt ans*, susceptible de les rattraper. Aux regards de ces enquêtés, être un homme en bonne condition physique suffit à éviter les tentatives de victimation. Perçus comme des calculateurs rationnels, les agresseurs sélectionnent les cibles les plus vulnérables sans porter atteinte aux usagers capables de se défendre. Mais tous les enquêtés masculins ne partagent pas cette conviction. Majoritairement rapporté par des usagers ayant confiance en leurs capacités physiques, ce discours évolue radicalement auprès d'étudiants victimes d'agressions et d'expériences menaçantes. Possesseur de biens convoités et victime de plusieurs rackets, Dimitri insiste par exemple sur la probabilité élevée de subir une nouvelle agression dans les mois à venir.

On peut ensuite estimer appartenir à une segmentation sociale et/ou culturelle faiblement

ciblée par les agresseurs présumés. L'absence de risque perçu repose alors sur une double représentation. Elle porte d'abord sur la conviction que les agresseurs attaquent des individus d'origine sociale et culturelle différentes des leurs. Pour Karim, le partage des codes vestimentaires, sociaux et culturels avec les agresseurs potentiels diminue considérablement la probabilité de victimation par ces individus. *Je pense que psychologiquement (les agresseurs) vont peut-être avoir tendance à se dire : non je vais pas toucher à ces personnes-là parce que c'est comme si je touchais à un membre de ma communauté, donc je vais éviter ça et je vais aller voir ailleurs.* Dounia parle quant à elle d'une solidarité susceptible de lier tous les stigmatisés. *Je sais pas si le fait qu'on soit tous arabes ça va nous créer une solidarité peut-être, peut-être pas. Moi je l'espère à chaque fois parce que je me dis : entre stigmatisés, enfin même un noir, même un blanc de banlieue vous savez avec tout l'attirail du gars de banlieue, je pense que ça crée une... pas une conscience de classe, on va pas aller jusque-là, mais on sait qu'on est un groupe de stigmatisés et ça crée une solidarité.* L'absence de risque perçu repose ensuite sur le sentiment d'appartenir à la même segmentation sociale et/ou culturelle que les agresseurs présumés. Parce qu'il considère que les agresseurs *sont tous d'origine étrangère* et qu'il est lui-même originaire d'Algérie, Karim estime *avoir moins de chances de se faire agresser, voler ou taper qu'une personne d'origine française.* Dounia partage un sentiment similaire. Pour la jeune femme, les agressions sont réalisées en dehors de ce large groupe social et culturel que sont *les stigmatisés de banlieue.* *Un arabe il va pas se sentir en danger à Saint Denis [...]. On porte les stigmates, on va pas avoir peur, vous voyez ce que je veux dire ? Enfin, on est les méchants, on va pas avoir peur des méchants.*

En définitive, ces résultats confirment l'influence des trois évaluations cognitives qui composent la perception du risque. L'absence de risque perçu résulte d'une faible probabilité de victimation (*les fragiles* et *les tranquilles*), d'un fort contrôle perçu (*les assurés*) et/ou une faible appréhension des conséquences (*les assurés*). Mais toutes ces composantes ne sont pas d'égale importance. Si le sentiment de contrôle tend à inscrire durablement les *assurés* dans le groupe des *sécurés*, il en va différemment pour les *fragiles* et les *tranquilles* qui en sont dépourvus. Les *fragiles*, dont le sentiment de sécurité repose sur la seule conviction que les victimations sont rares dans les espaces de transport, sont particulièrement vulnérables aux incidents qui pourraient s'y produire. Il suffit alors d'une seule expérience menaçante pour basculer du côté des *inquiets*. La situation des *tranquilles* n'est guère plus stable. Le sentiment de sécurité prédomine tant que les expériences – ou l'absence d'expérience – confirment les représentations dont les individus sont imprégnés. Mais si un événement vient à invalider ces

théories de la délinquance, il est fort à parier que les *tranquilles* basculeront eux aussi du côté des *inquiets*. C'est pourquoi le sentiment de contrôle face aux situations menaçantes protège davantage que la simple conviction d'une faible probabilité d'être victime, surtout si la confiance en ses capacités physiques entraîne une faible appréhension des conséquences.

2 – Les inquiets

À l'inverse des *séures*, les *inquiets* insistent sur le caractère anxiogène des espaces de transport. Estimés favorables aux expériences de victimation, certains contextes de circulation et certaines situations génèrent la perception du risque de ces usagers. Mais les atteintes redoutées, le degré de risque perçu, le niveau de peur, les précautions adoptées et les stimuli anxiogènes fluctuent fortement d'un individu à l'autre. C'est pourquoi le seul élément commun aux *inquiets* est une disposition à l'insécurité personnelle intériorisée par chacun d'eux, autrement dit, une tendance propre à chaque individu à percevoir un risque de victimation et à se sentir en insécurité dans certaines situations (Gabriel, Greve, 2003; Lahire, 1998, 2002, 2013). Il importe alors de revenir sur les modalités d'incorporation de ces propensions communes à tous les *inquiets*. On identifie trois facteurs dans la construction des dispositions à l'insécurité personnelle que sont les expériences menaçantes, les caractéristiques individuelles et les représentations du danger.

L'expérience menaçante résulte de la confrontation d'un individu avec une situation ou un contexte qu'il juge à risques (Gabriel, Greve, 2003; Jackson, 2004). On distingue trois formes d'expériences menaçantes dans les transports collectifs. La première correspond aux expériences de victimation. Certains *inquiets* rapportent avoir été personnellement victimes d'agression physique, de harcèlement sexuel, de racket, de menaces ou encore de vol à l'arraché. La seconde forme d'expérience menaçante est générée par des comportements alarmants. Élaboré par Goffman, ce terme désigne toutes les attitudes déviantes qui laissent supposer un risque de victimation. Les interpellations, les lorgnements, les attouchements, les insultes, les comportements agressifs, les prises de parole à la cantonade, l'immobilité en gare représentent des attitudes souvent évoquées par les *inquiets*. La troisième et dernière forme d'expérience menaçante est engendrée par des contextes de circulation anxiogènes. L'isolement, les déplacements nocturnes, certaines lignes, gares ou stations traversées suffisent parfois à susciter la perception du risque des usagers. Précisons que les atteintes les plus violentes sont toujours les moins fréquentes. Si certains étudiants rapportent quelques

agressions, il s'agit surtout de comportements alarmants et davantage encore de contextes anxio-gènes. Mais il n'est pas rare que les *inquiets* cumulent ces trois formes d'expérience. Lilou explique par exemple avoir *toujours une petite appréhension* lorsqu'elle emprunte le RER (contexte anxio-gène), elle redoute également les usagers *bruyants, agressifs et décomplexés au niveau des rapports humains* (comportements alarmants). Pour finir, la jeune femme assiste au vol du téléphone portable de l'une de ses amies dans le métropolitain (expérience de victimation).

Bien que ces expériences entraînent des niveaux de peur différents, elles révèlent toujours un sentiment d'impuissance face aux menaces éventuelles ou en cours. C'est parce que l'on estime être dans l'incapacité de faire face à certaines situations que celles-ci sont jugées dangereuses (Day *et al.*, 2003; May, 2001; Tulloch, 2003). De fait, le sentiment de vulnérabilité perméabilise les *inquiets* aux expériences menaçantes. Et c'est pourquoi l'épreuve de ce type d'expérience est ce qui distingue, pour une large part, les *inquiets* des *sécurés*. Alors que les tentatives de victimation ébranlent peu le sentiment de contrôle des *assurés* (ce qui est encore plus vrai pour les comportements alarmants et les contextes anxio-gènes), elles génèrent souvent une très forte appréhension auprès des *inquiets*. Le meilleur exemple pour illustrer ce propos est sans doute l'intervention de Karim devant l'Université. Alors que le jeune homme approche un étudiant armé d'un couteau pour le dissuader de *faire une erreur*, Hugo présent sur les lieux au moment des faits réagit différemment. Pour lui, il est totalement exclu de résister à l'agresseur et il préfère informer les agents de sécurité de la situation : *moi le mec avec le couteau qui vient, je le laisse courir (rires), je vais pas aller le chercher comme [Karim] l'a fait*. On peut expliquer les réactions divergentes de ces deux enquêtés par des expériences socialisatrices différentes. Alors que Karim explique être familiarisé avec les expériences de conflits physiques, notamment à travers la participation à plusieurs *bagarres*, Hugo rapporte plusieurs expériences menaçantes (dont l'une d'elles est un racket qui le marque profondément) et aucune compétence particulière en matière de combat.

La disposition à l'insécurité personnelle porte également sur les caractéristiques individuelles des usagers. Plusieurs *inquiets* soulignent l'influence des propriétés sociales (âge, sexe, appartenance religieuse, milieu social, commune et quartier de résidence) et des possessions matérielles (téléphones portables tactiles, ordinateurs, tablettes) sur la probabilité de victimation et les types d'atteintes redoutées.

La possession d'un objet de valeur dans les transports collectifs représente pour certains un

risque supplémentaire d'être volé. C'est pourquoi Alexis rapporte être *inquiet* en transportant des *affaires précieuses*. Le jeune homme se dit par exemple *beaucoup plus à cran* lorsqu'il voyage avec son ordinateur. Chloé fait part d'un sentiment similaire. Pour cette enquêtée, l'ancienneté de son téléphone portable *incite moins au vol* que la possession d'un plus récent. Les propriétés sociales déterminent aussi le risque perçu de victimation. La crainte de l'agression sexuelle par exemple est exclusivement éprouvée par les femmes, précisément parce que les hommes sont très peu nombreux à subir des tentatives de séduction sur l'espace public. En revanche, plusieurs étudiantes inquiètes à l'idée d'être violentées sexuellement expérimentent régulièrement des lorgnements, des remarques et des interpellations (Condon *et al.*, 2005; Lieber, 2008; Pain, 1993, 1997). De même, c'est parce que certaines personnes portent sur elles des marqueurs identitaires qu'elles appréhendent les atteintes envers leur identité personnelle ou collective. Nous avons déjà eu l'occasion de montrer que certaines étudiantes d'obédience juive ou musulmane considèrent l'appartenance religieuse comme un vecteur propice aux agressions verbales. Déborah rapporte par exemple s'être fait *gueuler dessus* par un usager ayant remarqué son *étoile de David* et Nadia explique avoir été abordée violemment par une femme qui lui demandait d'ôter son voile en prétextant l'illégalité de cette pratique.

Les dispositions à l'insécurité personnelle sont enfin façonnées par des représentations du danger. Il s'agit d'un ensemble de perceptions et d'opinions que les étudiants possèdent de la délinquance (Farrall *et al.*, 2009). Ces représentations déterminent des territoires et des moyens de transport criminogènes, des agresseurs présumés, des contextes et des situations à risque, mais aussi la vulnérabilité que les usagers s'attribuent.

On observe par exemple deux catégories de personnes souvent considérées menaçantes par les *inquiets* (Lieber, 2008; Madriz, 1997a; Paquin, 2006). Ce sont d'abord certains individus appartenant aux minorités ethniques défavorisées (Merry, 1981; Sampson, Raudenbush, 2004). Souvent en groupe, ces personnes sont essentiellement des hommes (Tulloch, 2000). Le cas typique est illustré par les jeunes dits « de banlieue » issus des couches sociales populaires et majoritairement originaires d'Afrique du Nord et Subsaharienne (Lieber, 2008). Réda considère par exemple que les tentatives d'agression en provenance de ces usagers *peuvent partir au quart de tour, parfois pour rien du tout*. Ce sont ensuite les individus manifestant une apparente désorganisation psychologique ou sociale (Madriz, 1997a; Paquin, 2006). Souvent seuls et isolés, ces individus avancés en âge sont particulièrement redoutés par les jeunes femmes (Madriz, 1997a; Paquin, 2006; Tulloch, 2000). C'est le cas de Sofia qui

rapporte avoir *une peur bleue* d'être agressée par un *vieux bourré*.

Un autre exemple de représentation partagée par les *inquiets* est le sentiment de vulnérabilité (Jackson, 2009; Killias, 1990). Contrairement aux *assurés*, les *inquiets* estiment souvent être dans l'incapacité de faire face à des situations de violence. Cette conviction est toujours justifiée par l'un des deux arguments suivants. Certains estiment d'abord être trop faibles physiquement pour se confronter aux agresseurs potentiels. C'est le cas de Caroline qui considère ne pas avoir *assez de force pour se défendre si on l'agresse*. Pour d'autres, ensuite, le sentiment de vulnérabilité physique repose sur l'absence de compétences en matière de combat. Dimitri justifie par exemple son incapacité à se battre par manque de savoir-faire.

Pour terminer, on peut évoquer les contextes de circulation considérés comme propices aux expériences de victimation. Plusieurs *inquiets* estiment d'abord que les populations menaçantes sont surreprésentées la nuit et sur certaines portions de trajets (Madriz, 1997a; Tulloch, 2003). C'est l'avis d'Ilona pour qui les déplacements nocturnes concentrent un nombre important d'*alcoolisés ou de drogués*. De son côté, Caroline distingue la ligne 13 sur laquelle *tout le monde sait qu'il y a des agressions*, de la ligne 2 empruntée par des usagers *calmes et joyeux*. Ensuite, la probabilité d'agression physique est souvent exacerbée en situation d'isolement (Warr, 1990). L'absence de témoin représente pour certains un contexte favorable au passage à l'acte des agresseurs. C'est pourquoi Alexis estime que le risque de victimation diminue à mesure que le nombre d'usagers augmente. Pour conclure, certains *inquiets* considèrent que les indices de désordres présupposent le retrait des autorités publiques au profit d'une activité délinquante (Farrall *et al.*, 2009; Ferraro, 1995; Innes, 2004; Skogan, 1990; Wilson, Kelling, 1982). Julie explique par exemple que les détériorations dans le RER B laissent penser *que des individus louches traînent* sur la ligne.

En somme, les dispositions à l'insécurité personnelle émergent toujours à l'intersection des expériences menaçantes, des représentations du danger et des caractéristiques personnelles, dont le « contenu » façonne *l'identité* de la propension de chaque *inquiet* (individus, contextes, situations et types d'atteintes face auxquels ils perçoivent un risque de victimation). Cependant, l'hétérogénéité de ce groupe ne se limite pas à la diversité des formes d'insécurité redoutées, mais aussi aux manières de s'y confronter. Les façons d'agir face aux stimuli menaçants permettent de repérer trois sous-profil d'*inquiets* que sont les *vigilants*, les *résistants* et les *protégés*.

Les vigilants

Pour ces individus, la probabilité de victimation est liée aux attitudes des usagers dans les transports en commun. Les *vigilants* adoptent alors des comportements de précaution en vue de limiter les atteintes redoutées (Condon *et al.*, 2005; Lieber, 2008). Ils tentent d'abord de restreindre leurs déplacements aux environnements les plus sûrs. Afin de réduire l'exposition au risque, on évite autant que possible les moyens de transport, les stations et les créneaux horaires anxiogènes. Pour *ne pas prendre le noctilien*, Charline préfère rentrer plus tôt le soir ou dormir chez ses amies. De la même manière, Alexis explique être rarement sur l'espace public *durant les horaires qui craignent*. Néanmoins, il est souvent difficile pour ces usagers de se déplacer dans les seuls environnements jugés sécurisés. Souvent considérée comme étant fortement touchée par la délinquance, la Gare du Nord par exemple est un passage obligé pour bon nombre d'étudiants en direction de l'Université Paris 13. C'est pourquoi les *vigilants* adoptent ensuite des tactiques de précaution en vue de restreindre toute forme d'interaction avec les autres usagers. Mobilisées à proximité des dangers potentiels, ces pratiques s'inscrivent dans une double logique d'action qui consiste à *voir sans être vu*. Cette stratégie repose sur la conviction selon laquelle les agresseurs ciblent les usagers les plus *provocants*. Leïla explique par exemple que si elle *se trimbale avec un joli sac* et qu'elle *fait la star dans les transports*, elle aura plus de chances de se *faire remarquer*. Or pour se faire agresser poursuit-elle, *il faut se faire remarquer*. La discrétion est alors le mot d'ordre de tous les *vigilants*. On se dissimule derrière son journal, on regarde à travers les vitres des wagons, on écoute de la musique, on évite de sortir son téléphone portable et de regarder les autres usagers dans les yeux. Les jeunes femmes préfèrent aussi porter des vêtements longs aux couleurs sobres de manière à limiter les tentatives de séduction masculines. Conjointement, il importe de repérer le plus tôt possible les agresseurs potentiels de manière à anticiper les précautions à prendre. *À chaque fois* qu'il emprunte les transports collectifs, Dimitri regarde *où est-ce qu'il va s'asseoir, s'il y a pas un mec bizarre, ou plusieurs jeunes un peu excités* à proximité. Si c'est le cas, l'étudiant rapporte se *déplacer délibérément pour monter dans une autre rame*. Lorsque l'interaction s'engage malgré tout, les *vigilants* adoptent des pratiques de précaution visant à en limiter les conséquences physiques et matérielles. On tente alors de paraître sympathique, d'évoquer des centres d'intérêt communs, de contourner les sujets de discussion douteux et surtout de ne pas montrer sa peur. Mais dans tous les cas, on évite de rompre brutalement l'interaction pour ne pas s'exposer à une potentielle agression.

Les *vigilants* se caractérisent donc par des prises de précaution individuelles. Il importe à ces

usagers de garder leurs distances avec les menaces éventuelles. Lorsque cela n'est pas réalisable, on surveille son environnement tout en affichant une attitude de fermeture aux autres pour éviter les interactions indésirables. Et si malencontreusement une telle interaction se produit, on cherche alors à dissimuler sa peur et à contrôler la volonté agressive des interlocuteurs.

Les résistants

Contrairement aux *vigilants*, les *résistants* refusent d'adopter certaines pratiques de précaution. La raison de ce rejet est l'incompatibilité des comportements de vigilance avec les valeurs individuelles auxquelles ces usagers se réfèrent. On observe alors chez les *résistants* une conflictualité normative qui oppose d'un côté des normes de libertés individuelles et de l'autre des normes de vigilance, relatives à l'utilisation des transports collectifs. C'est le cas de Rita qui dit *faire abstraction de l'insécurité* en sortant le soir maquillée et en minijupe. Malgré une appréhension de l'agression sexuelle, la jeune femme explique *entrer en résistance avec ce ressenti* en opposition avec les manières d'être et de faire souhaitées. Bien que conscients des risques encourus, les *résistants* refusent de sacrifier une partie de leur vie sociale au profit de leur sécurité personnelle. Rita refuse par exemple de porter *un jean pour sortir plus tard le soir* et de restreindre ainsi ses choix individuels. Ilona exprime un sentiment similaire. Malgré les remarques et les tentatives de séduction indésirables subies dans les espaces de transport, la jeune femme continue de sortir comme il lui plaît, en tenue de soirée.

De même, les étudiantes d'obédience juive ou musulmane qui jugent l'appartenance religieuse propice aux agressions verbales s'exposent davantage en arborant des marqueurs d'identité religieux. L'exemple le plus éloquent est rapporté par deux jeunes femmes voilées. Nadia et Dounia soulignent de concert une vive augmentation de la perception du risque de victimation les jours suivants l'attentat perpétré par Mohammed Merah. Mais bien que très anxieuses durant cette période, les deux jeunes femmes n'ont pas envisagé de retirer leur voile pour limiter les risques d'agression.

On observe néanmoins une distinction majeure entre ces deux cas de *résistantes*. Si l'appréhension de subir une atteinte est commune à toutes, les jeunes femmes désireuses d'afficher leur féminité redoutent de se voir attribuer une part importante de responsabilité en cas d'agression. Rita craint par exemple d'être jugée responsable des violences sexuelles qu'elle pourrait subir lorsqu'elle transite la nuit en minijupe dans les transports collectifs. Cette

appréhension se nourrit des avertissements adressés à la jeune femme, comme si le comportement de celle-ci transgressait des règles prescriptives intériorisées par bon nombre d'usagers. Le chauffeur d'un noctilien rappelle par exemple à l'enquêtée son insouciance de voyager seule à deux heures du matin. Ce constat corrobore les résultats de travaux féministes mettant en évidence l'idée persistante selon laquelle, passée une certaine heure, une femme seule sur l'espace public est disponible sexuellement (Lieber, 2008). À l'aune de cette représentation, les femmes sont tenues de respecter certaines normes comportementales pour ne pas prendre le risque d'accroître la probabilité de subir une agression sexuelle. Or, c'est parce qu'elle a conscience de transgresser délibérément cette norme en sortant seule, maquillée et en tenue de soirée que Rita redoute d'être jugée responsable en cas d'agression. Si elle explique être d'accord avec la remarque que lui adresse le chauffeur de bus, elle refuse pourtant d'adopter les comportements qui lui sont conseillés, jugés incompatibles avec ses pratiques individuelles. Au contraire, les jeunes femmes arborant des marqueurs identitaires religieux ne laissent entendre aucune appréhension de cette sorte. On peut donc supposer que ces pratiques sont détachées des normes de vigilance à adopter dans les espaces de transport.

Les protégés

Les *protégés* enfin pensent pouvoir être défendus par d'autres individus en cas d'agression. Cette conviction assure à ces usagers un sentiment de sécurité sans pour autant réduire la perception des désordres physiques et sociaux dans les espaces de transport. Un exemple souvent évoqué dans nos entretiens est l'influence des forces de l'ordre sur le risque perçu de victimation (Lynch, Atkins, 1988; Reed *et al.*, 2000; Salmi *et al.*, 2004; Wallace *et al.*, 1999; Winkel, 1986; Yavuz, Welch, 2010). Si certains étudiants s'opposent par principe à la présence des autorités policières, d'autres la considèrent rassurante. Réda explique par exemple *se sentir plus en sécurité lorsqu'il voit ne serait-ce que deux agents se promener sur le quai*. Gabriel fait part d'un sentiment similaire. À proximité d'un *groupe de trois ou quatre personnes*, l'étudiant se dit rassuré par la présence de militaires capables d'intervenir *si ça dégénère*. À l'inverse, l'incapacité supposée de la vidéoprotection à assurer la sécurité des voyageurs explique la faible popularité de ce dispositif auprès de nos enquêtés. Réda rapporte par exemple *ne pas se sentir protégé* en présence de caméras et Ilona s'interroge sur le temps d'intervention des forces de l'ordre. Le cas de la vidéoprotection est analogue aux autres matériels de sécurité : les appels d'urgence et les tirettes d'alarme soulèvent des contraintes similaires. Il s'agit de leur incapacité à déclencher une intervention immédiate. Alors que les

forces de l'ordre sont capables de réagir instantanément, les dispositifs matériels imposent un temps de latence jugé trop long pour enrayer une agression. C'est pourquoi seule la présence humaine induit le sentiment de protection. La volonté de certains étudiants de voir le nombre de policiers et d'agents de sécurité se renforcer de manière significative dans les transports en commun a pourtant bien peu de chances de se réaliser dans la mesure où la gestion des ressources humaines des sociétés de transport promeut le développement des dispositifs matériels au détriment des effectifs humains. Une stratégie économique assez contreproductive qui, en raréfiant les présences rassurantes au profit de technologies peu efficaces, tend à réduire les occasions de se sentir rassuré et par conséquent à augmenter les situations anxiogènes.

En dehors de la présence des policiers et des agents de sécurité, certains enquêtés évoquent le caractère protecteur du groupe (Cobbina *et al.*, 2008; Day *et al.*, 2003; Lieber, 2008). Chloé rapporte par exemple *se sentir plus en sécurité* dans les transports collectifs lorsqu'elle est accompagnée. Dans le même ordre d'idée, Maeva refuse d'effectuer seule à pied le trajet qui sépare l'Université de la gare. Pour autant, le groupe ne rassure pas toujours. Le sentiment de protection émerge uniquement lorsque la bande est composée d'individus dont les caractéristiques physiques ou sociales sont estimées avantageuses pour neutraliser les tentatives d'agressions. C'est pourquoi beaucoup d'étudiantes préfèrent voyager en compagnie masculine (Lieber, 2008). Plusieurs d'entre elles pensent les hommes capables de les défendre physiquement face aux éventuels dangers. Mais surtout, la présence masculine permet d'afficher publiquement leur indisponibilité sexuelle et de réduire les tentatives de séduction indésirables. À l'inverse, certains étudiants expriment une appréhension plus importante en compagnie féminine. C'est le cas d'Alexis qui redoute de devoir protéger sa petite amie lorsqu'il transite avec elle dans les transports en commun.

Le sentiment de protection émerge donc à proximité de personnes dont les caractéristiques individuelles ou sociales sont susceptibles de dissuader les offenseurs ou de neutraliser les tentatives d'agression. Nécessairement éprouvé en présence d'autres individus, le statut de *protégé* est par conséquent limité dans le temps et l'espace. Leïla reconnaît par exemple être rassurée en présence de militaires, mais insiste sur l'absence des forces de l'ordre au moment des agressions. Dans le même ordre d'idée, Chloé déplore l'impossibilité d'être toujours accompagnée dans ses déplacements. Ces observations insistent sur le caractère éphémère du sentiment de protection, éprouvé sur des portions de trajet restreintes (présence policière) et

au mieux sur la totalité d'un voyage isolé (accompagnement). Mais en l'absence d'individu protecteur, ces usagers basculent nécessairement vers les profils de *vigilants* ou de *résistants*. Pour les *vigilants*, le sentiment de protection autorise souvent un relâchement des pratiques de précaution. Émilie préfère dormir chez ses amies plutôt que de rentrer seule le soir, sauf si elle est accompagnée. Dans ce cas de figure, l'accompagnement laisse supposer une diminution de l'exposition au risque qui justifie la transgression des précautions habituellement adoptées. Pour les *résistants*, le sentiment de protection permet de consentir entièrement aux normes de libertés individuelles sans se soucier des risques potentiels d'agression. Il est alors possible à ces usagers d'adopter les attitudes de leur choix sans craindre de supporter une part importante de responsabilité en cas d'agression.

3 – Des profils poreux et superposables

Les profils présentés dans le développement précédent correspondent aux différentes manières de se « positionner » face à l'insécurité personnelle. Selon les expériences vécues, les compétences acquises, les ressources mobilisables, les conflictualités normatives et les représentations, les individus se répartissent dans chacun de ces groupes. Mais notre analyse ne dit rien sur les modalités de passage d'un profil à l'autre. Ce point nécessite pourtant d'être développé dans la mesure où ces différents profils d'usagers ne sont pas imperméables les uns aux autres mais bien poreux et superposables.

Des profils poreux

Poreux d'abord, car les individus expérimentent parfois plusieurs états successifs à travers le temps. Le passage d'un profil à un autre s'effectue toutefois sur des échelles temporelles extrêmement variables selon les expériences vécues et les transitions réalisées. Une seule expérience traumatisante peut suffire pour faire basculer un usager du statut de *sécuré* à celui d'*inquiet*. Anciennement *fragiles*, certains enquêtés intègrent désormais le rang des *vigilants* suite à des tentatives d'agression ou des interactions indésirables. C'est le cas de Charline qui refuse tout d'abord d'adopter des comportements de fermeture aux autres dans les transports collectifs. Mais la jeune femme revisite cette position après avoir subi les avances violentes de quatre jeunes hommes qu'elle sollicitait pour un renseignement. On observe dans ce cas une augmentation soudaine de la perception du risque qui pousse l'étudiante à prendre des précautions envers les autres individus. Leïla opère une transition similaire sur une échelle de

temps plus importante. Le déménagement de la jeune femme de Pantin vers Créteil marque une rupture en matière de risque perçu dans les transports en commun. Avant son emménagement dans le Val de Marne, Leïla n'éprouve aucune crainte dans ses déplacements : les espaces de transport sont perçus comme sûrs, au point où l'étudiante voyage jusqu'à minuit dans le métro sans percevoir le moindre risque de victimation. Mais l'allongement des temps de trajet dû au déménagement transforme peu à peu le rapport de la jeune femme aux transports collectifs. Alors que trente minutes suffisaient pour accéder à l'Université en provenance de Pantin, deux heures sont nécessaires pour atteindre la même destination au départ de Créteil. Ce temps supplémentaire passé dans les espaces de transport justifie pour l'enquêtée l'évolution du risque perçu. *Avant je prenais pas autant le métro donc je faisais pas trop attention, je le prenais pas aussi longtemps... les gens ils étaient assez gentils, ils souriaient, ils étaient assez agréables enfin on se sentait pas en danger... maintenant je fais beaucoup plus attention. Les gens ils sont tordus, ils sont vraiment fous. C'est vrai qu'on se sent beaucoup plus en danger en fait parce que les gens ils sont assez violents, ils poussent comme ça, ils parlent méchamment enfin c'est devenu beaucoup moins... c'est beaucoup plus violent en fait dans l'attitude des personnes. Ou sinon les personnes qui veulent absolument s'asseoir et qui bousculent tout le monde pour rentrer en premier etc. Et aussi je me sens de plus en plus en danger dans les transports parce qu'à plusieurs reprises j'ai été témoin de certains... de violences, surtout de vol dans les transports, c'est pas très rassurant.* Si le déménagement déclenche le processus transitoire, aucune expérience menaçante n'est évoquée par Leïla comme centrale dans ce renversement cognitif. Dans ce cas, l'évolution du risque perçu repose sur une accumulation d'expériences qui peu à peu transforme en profondeur le rapport de la jeune femme aux espaces de transport et à ses usagers. Malgré l'absence totale de ce cas de figure dans nos entretiens, on peut imaginer que la transition durable du profil d'*inquiet* à celui de *sécure* repose sur une logique analogue. On envisage difficilement la disparition sur le court terme des dispositions à l'insécurité personnelle incorporées par les individus, en revanche il est tout à fait possible de les voir se transformer sur le long terme « à force de réajustements congruents successifs » (Lahire, 2002, p.23). La pratique d'un sport de combat, la diminution des expériences menaçantes et la confiance en soi sont susceptibles de façonner au fur et à mesure du temps de nouvelles dispositions et compétences permettant à des *inquiets* d'accéder au statut de *sécure*. Quelle que soit l'échelle temporelle nécessaire, ces transitions ont toutes en commun de renverser durablement la perception du risque des usagers. À travers des modalités différentes, Charline et Leïla sont passées du statut de *fragile* à celui de *vigilante* sans possibilité à court terme de rétablir la disposition initiale.

Mais le passage d'un profil à un autre n'est pas toujours associé à une modification profonde du risque perçu de victimation. L'exemple le plus éloquent est celui des *protégés*. La transition vers ce profil repose sur la présence de personnes susceptibles de dissuader les agresseurs ou de neutraliser les tentatives d'agression. Dans ce cas, le changement de profil est justifié par le sentiment de protection. L'insécurité ressentie baisse car on pense pouvoir être défendu en cas d'agression. À l'inverse des exemples précédents, l'évolution de la perception du risque n'est pas le résultat d'une modification des dispositions à l'insécurité personnelle (variable interne) mais celui des conditions de circulation (variable externe).

On distingue alors deux formes de transition. La première est interne et durable. Le passage d'un profil à un autre est le résultat d'une transformation des dispositions à l'insécurité personnelle. Opérées sur des échelles temporelles variables, ces modifications renversent durablement la perception du risque des usagers, les comportements adoptés et les émotions ressenties. La seconde forme de transition est externe et fugace. Elle résulte d'une modification des conditions de circulation. Dans ce cas, c'est l'évolution du contexte qui engendre une variation du risque perçu. Nombre d'usagers se sentent protégés lorsqu'ils sont accompagnés d'amis ou à proximité des forces de l'ordre. Le changement de profil est alors déclenché par une situation singulière et non par une modification de la perception des désordres physiques et sociaux. C'est pourquoi ce type de transition est toujours éphémère. Considérant la stabilité des dispositions, le sentiment de protection éprouvé par les *protégés* est nécessairement limité au temps de présence des protecteurs.

... *et superposables*

Certains profils sont ensuite superposables entre eux : l'insécurité personnelle de certains enquêtés ne s'appréhende qu'au croisement de différentes catégorisations. On distingue alors deux formes de superposition.

La première se caractérise par l'intégration simultanée à différents groupes. On retrouve cette configuration auprès d'étudiants intégrant plusieurs sous-profils de *sécuré*. Karim explique par exemple ne *percevoir aucune insécurité* dans les espaces de transport (*fragile*), appartenir au groupe culturel des agresseurs potentiels (*tranquille*) tout en étant familiarisé avec les expériences de violences physiques (*assuré*). Mathieu et Pierre valorisent de concert l'assurance procurée par les sports qu'ils pratiquent (*assurés*) et estiment en parallèle disposer d'une corpulence physique suffisamment dissuasive pour ne pas être ciblés par les agresseurs

(*tranquilles*). Pour finir, Dounia revendique un sentiment d'appartenance prononcé au groupe des *stigmatisés de banlieue (tranquille)* et déclare n'avoir vécu aucune expérience menaçante dans les transports collectifs (*fragile*). Sans surprise ces étudiants figurent parmi les moins *inquiets* de tous nos enquêtés, comme si l'expérimentation simultanée de différents sous-profil de *sécure* renforçait encore l'ancrage dans cette catégorisation. On peut donc supposer que l'accumulation de diverses expériences, compétences et représentations susceptibles de limiter la perception du risque assure aux usagers un solide sentiment de sécurité dans les espaces de transport.

La seconde forme de superposition se caractérise par l'intégration à un profil dominant, modulée par des traits émotifs, cognitifs et comportementaux spécifiques à d'autres profils. Cette configuration s'observe par exemple auprès des *assurés* dont certains comportements sont caractéristiques des *vigilants*. *Pour éviter les pickpockets, Mathieu [se] balade toujours les mains dans les poches que ce soit dans les gares ou dans les trains. Malgré une profonde confiance en ses capacités physiques et la faible probabilité d'être agressé de but en blanc dans les transports, le jeune homme reste vigilant envers les tentatives de vol à la tire/arraché. Quand je m'assois à côté de la porte, il y a toujours quelqu'un qui peut passer en courant, prendre [mon] sac et partir avec. Alors je mets la bretelle de mon sac autour de ma jambe comme ça il faut me soulever moi pour partir avec mon sac.* Abdel rend compte de pratiques similaires : lorsqu'il est *collé* aux portes du métro et que la sonnerie de départ retentit, il garde son téléphone dans sa poche pour éviter les vols à l'arraché. Néanmoins, ces pratiques de précaution ne sont pas suffisantes pour qualifier ces usagers de *vigilants*. Tant qu'il s'agit d'un comportement singulier au regard de leur attitude générale, ces individus demeurent avant tout des *assurés*. Alors que les *vigilants* se caractérisent par la pratique généralisée des comportements de précaution dans les espaces de transport, les *assurés* limitent cette pratique aux vols sans violence, sur fond d'un fort sentiment de sécurité. Pour autant, ces usagers s'écartent du profil de référence auquel ils sont rattachés pour adopter des traits émotifs, cognitifs et comportementaux spécifiques des autres catégorisations. Cette forme de superposition partielle avec les *vigilants* s'observe aussi auprès des *résistants*. Rita explique par exemple *fermer [son] manteau et baisser les yeux histoire de pas attirer l'attention des hommes. Parce qu'elle considère que cela est moins attirant, Ilona attache ses cheveux dans les espaces de transport. Pour autant, ces comportements de vigilance ne sont adoptés par les résistantes que dans la mesure où ils ne restreignent pas leurs libertés individuelles.*

4 – Une typologie généralisable ?

Une dernière question s'impose encore. Cette typologie est-elle propre aux seules populations étudiantes dans les transports en commun ? Sous-entendu, est-il possible d'appliquer cette catégorisation aux autres groupes socioprofessionnels et dans d'autres espaces ? Étant donné que notre travail de recherche porte sur une population particulière (les étudiants) dans un environnement spécifique (les transports en commun franciliens), il est délicat d'opérer une montée en généralité. On peut néanmoins effectuer quelques conjectures.

Peut-on appliquer cette typologie à l'ensemble des usagers, quels que soient leur âge, sexe ou profession ? Nous répondrons par l'affirmative. Le principal argument de cette réponse est l'absence d'une réelle spécificité du public étudiant. L'intérêt suscité par ce groupe découle de sa tranche d'âge : les étudiants se composent majoritairement de populations jeunes (18-25 ans). Population qui, rappelons-le, est fortement consommatrice des transports en commun, fortement exposée aux agressions et très sensible à l'insécurité personnelle dans les espaces de transport. Pour ces différentes raisons, les jeunes se sont révélés être une population particulièrement intéressante pour étudier ce phénomène social. Mais tout laisse à penser que l'insécurité personnelle se manifeste de la même manière auprès des autres voyageurs. On peut raisonnablement supposer que les usagers les moins exposés aux situations et contextes anxigènes augmenteront le nombre de *fragiles*, alors que ceux qui le seront pénétreront le groupe des *vigilants*. Quels que soient leur âge ou leur sexe, les pratiquants d'un sport de combat seront toujours plus à même d'intégrer le rang des *assurés* qu'une personne estimant être vulnérable physiquement. Il est par exemple très peu probable qu'une personne âgée se dise capable de faire face à une agression. Mais ce n'est pas pour autant qu'elle intégrera le groupe des *vigilants*. Elle peut figurer parmi les *protégés* en évitant d'utiliser les transports en commun au profit de la voiture. On entrevoit ici une éventuelle différence entre la population étudiante et d'autres groupes sociaux. Si cette typologie nous semble adaptée pour tous les voyageurs, les moyens et les compétences de certaines personnes (dont sont peut-être démunis les étudiants) leur permettront d'intégrer d'une autre manière les différents profils. Le permis de conduire et la possession d'un véhicule personnel en sont de parfaits exemples. Ils permettent notamment d'éviter complètement l'usage des transports en commun et d'intégrer définitivement le groupe des *protégés*. Une éventualité bien peu probable pour les étudiants. Très dépendants des transports en commun pour les raisons inverses, les étudiants *inquiets* se sentent *protégés* uniquement dans de rares occasions (présence policière, accompagnement).

Un autre exemple est celui d'utilisateurs dont la profession implique le contact avec des populations menaçantes. Il est possible que des travailleurs sociaux ou des éducateurs spécialisés rapportent ne pas se sentir menacés face aux groupes de jeunes ou aux personnes alcoolisées. Amenés à travailler quotidiennement avec ces populations, les professionnels du social pourraient estimer posséder des compétences à communiquer avec elles. S'exercerait alors un savoir-faire particulier qui tendrait à placer ces professionnels dans le groupe des *assurés*. Si pour les étudiants, ce profil regroupe essentiellement des individus capables de se défendre physiquement, on peut imaginer que les professionnels du social intègrent ce groupe à l'aide d'autres compétences. C'est pourquoi nous pensons que la diversité des caractéristiques, des moyens et des savoir-faire individuels enrichit davantage les manières d'intégrer et de faire exister nos différents profils qu'elle n'en conteste la validité.

Reste enfin à déterminer si cette typologie s'applique en dehors des espaces de transport. Là encore la réponse devrait être positive. Si l'insécurité personnelle est exacerbée dans ces espaces, aucun des profils établis n'est spécifique à ce cadre. La spécificité des transports collectifs résulte de la concentration de différentes contraintes – liées aux contextes sociaux, aux modalités de fonctionnement et aux configurations architecturales – qui tendent à éveiller plus intensément qu'ailleurs la perception du risque. Mais les mécanismes de l'insécurité personnelle sont immuables. Que l'on soit chez soi, dans la rue ou dans une rame de métro, une situation est jugée menaçante lorsque la probabilité de victimation et l'appréhension des conséquences sont jugées importantes alors même que l'atteinte est considérée incontrôlable (Farrall *et al.*, 2009). C'est pourquoi les individus qui supposent que les agressions sont peu nombreuses, qui éprouvent un fort sentiment de contrôle ou qui estiment ne pas être la cible des agresseurs potentiels seront respectivement répartis dans le groupe des *fragiles*, *assurés* et *tranquilles* quel que soit l'environnement dans lequel sont réalisées ces évaluations cognitives. Cette observation s'applique aussi pour le profil des *inquiets*. Si les comportements de vigilance sont régulièrement adoptés dans les transports, c'est parce que les stimuli menaçants y sont nombreux. Mais ces pratiques de précaution sont aussi suivies dans l'espace public, notamment la nuit (Condon *et al.*, 2005; Lieber, 2008). Il en va de même pour le sentiment de protection. La présence des forces de l'ordre et le fait d'être accompagné rassurent tout autant dans la rue que dans les transports en commun (Lieber, 2008). Enfin, les jeunes femmes qui sortent seules le soir en minijupe subiront une pression normative élevée quel que soit l'espace traversé. On peut donc supposer que notre typologie déborde les seuls utilisateurs des transports en commun pour concerner la majorité des individus au sujet de

l'insécurité personnelle. Bien entendu, il ne s'agit là que d'une hypothèse. La validité de cette supposition nécessite de poursuivre la recherche sur ce thème en dehors des transports collectifs et de leurs usagers.

CONCLUSION

Lorsque j'étais adolescent, j'ai moi aussi développé une disposition à l'insécurité personnelle. La mienne ciblait tout particulièrement les « jeunes de cité ». Issus des minorités ethniques défavorisées, ces adolescents représentaient pour moi une véritable menace. Dès qu'un groupe agité se trouvait à proximité, je percevais le risque d'être agressé. Plus que tout, c'était la peur des coups qui m'envahissait.

Mais comment expliquer cela ? Comment expliquer la crainte de l'agression physique, et pourquoi spécifiquement par ces catégories d'individus ? La réponse à ces questions se trouve dans les propriétés que j'ai intériorisées. Fils d'une famille de classe moyenne résidant dans un quartier pavillonnaire de la proche banlieue ouest parisienne, j'ai été éduqué à l'écart des pratiques de violence physique. Et en dehors de quelques bousculades, je n'ai souvenir d'aucune réelle bagarre. Si bien que les conséquences d'un coup me semblaient extrêmement importantes. Quant aux « jeunes de banlieue », ils représentaient ceux qui pouvaient me les asséner. D'abord parce qu'ils étaient à l'origine de la plupart de mes expériences menaçantes. Alors que je rentrais du collège, deux jeunes armés d'un couteau sont venus vers moi et m'ont demandé les piles de mon baladeur. Sans résistance, je leur ai donné ce qu'ils désiraient. Quelques années plus tard dans le transilien en direction de Colombes, quatre ou cinq jeunes prennent place à mes côtés et engagent la conversation. Très rapidement, ils remarquent ma montre et me demandent de l'enlever pour mieux l'observer. Je résiste jusqu'à l'arrivée du train. Je me lève alors du siège avant de forcer la barrière de jambes de mes voisins peu désireux de me voir partir. Ce sont là les deux seules expériences menaçantes que je garde encore bien en mémoire. D'autres les ont précédées et suivies, mais paradoxalement aucune d'entre elle n'a donné lieu à la moindre agression physique. Alors comment expliquer la crainte de recevoir un coup par l'un de ces jeunes ? Précisément parce que ces individus me paraissaient violents et imprévisibles. Cette représentation était renforcée par une forte impression d'altérité à leur égard. Les relations que j'entretenais avec ces adolescents se limitaient à des interactions de ce type. C'est pourquoi les manières qu'ils avaient de se comporter et d'agir résonnaient en moi comme une forme d'agressivité. Si bien que tout échange constructif me paraissait voué à l'échec.

Mais progressivement cette disposition à l'insécurité personnelle s'est affaïssée. À partir des dernières années de lycée, les expériences menaçantes se sont faites plus rares. Si je rencontrais toujours des groupes de jeunes de temps à autre dans les transports en commun par exemple, les interactions étaient moins fréquentes. Malgré tout, la simple présence de ces adolescents suffisait encore à susciter le risque perçu d'être agressé. Celui-ci a disparu peu à peu avec l'intervention de deux pratiques. La première est celle de la boxe française. Les

entraînements et les compétitions depuis six ans ont considérablement renforcé la confiance en mes capacités physiques et réduit la peur des coups. La seconde est la découverte de ce « milieu social » tant redouté jusqu'alors. Depuis le lycée, les nombreuses relations amicales tissées avec certains de ces jeunes ont renversé ma représentation du danger. Celle-ci disparaissait à mesure que l'impression d'altérité s'effaçait elle aussi. L'inversion de cette disposition résulte donc de l'intrication de ces trois facteurs. La baisse des interactions menaçantes, la pratique de la boxe et les liens d'amitié entretenus avec des personnes en provenance de ce milieu social ont entraîné chez moi une augmentation du contrôle perçu, une diminution de la probabilité de victimation et de l'appréhension des conséquences.

De l'étude des dispositions à l'insécurité personnelle...

Si je me permets de revenir sur mon expérience, c'est parce qu'elle illustre l'intérêt du dispositionalisme pour comprendre les mécanismes de l'insécurité personnelle. Ma tendance à percevoir un risque de victimation face aux « groupes de jeunes » durant mon adolescence émergeait à l'intersection de mes expériences menaçantes (racket, interactions indésirables), mes représentations du danger (sentiment de vulnérabilité physique, agressivité supposée des « jeunes de banlieue ») et mes caractéristiques individuelles (adolescent de sexe masculin, résident d'Île-de-France, éducation éloignée de toute pratique de violence physique). La prise en considération du « contenu » de ces trois facteurs est indispensable pour appréhender l'insécurité personnelle telle que je la vivais à l'époque. La nature des craintes éprouvées (la peur de l'agression physique et non les autres) et l'interprétation de certains stimuli comme menaçants (« les jeunes de banlieue » et non d'autres catégories d'individus) résultaient de l'incorporation de propriétés spécifiques. Et c'est aussi l'évolution de ces propriétés qui a permis le renversement de cette disposition à l'insécurité personnelle. Ma tendance à expérimenter la « peur du crime » face à ces individus a commencé à diminuer dès que mes expériences (baisse du nombre d'interactions menaçantes, pratique d'un sport de combat), mes représentations (sentiment de confiance en mes capacités physiques, réévaluation de la dangerosité des « jeunes de banlieue ») et mes caractéristiques individuelles (intégration d'une tranche d'âge moins propices aux agressions) ont évolué. Jusqu'au jour (difficilement identifiable) où ces nouvelles propriétés ont entièrement remplacé les précédentes et entraîné la disparition de cette disposition.

Mais il s'agit là d'une configuration dispositionnelle singulière. Façonnée sur la base des

expériences menaçantes, des représentations du danger et des caractéristiques individuelles propres à chacun, la disposition à l'insécurité personnelle évolue avec le « contenu » de ces trois facteurs. On rejoint ici Bernard Lahire lorsqu'il affirme que *ce que l'acteur perçoit, voit, sent ou se représente de la situation présente et ce qu'il y fait ne se saisit qu'au croisement des propriétés de la situation en question et de ses propriétés incorporées* (Lahire, 2013, p.139). Il est alors possible d'expliquer pourquoi les individus redoutent tel type d'atteinte plutôt qu'une autre et interprètent tel contexte, situation ou catégorie de personnes comme menaçant. Pour cela, il importe de prendre en considération le *passé incorporé* de chacun : autrement dit l'ensemble des propriétés inscrites en chaque individu qui participe à la construction de leur disposition à l'insécurité personnelle. Toute la complexité de ce travail réside alors dans l'identification du degré de force de ces propriétés. Car il va de soi que l'ensemble des « données » ne va pas dans le sens de la disposition incorporée. Certaines vont même à l'encontre de cette dernière sans pour autant la transformer. Un bon exemple pour illustrer ce cas de figure est celui de l'intervention de témoins lors d'interactions menaçantes. Plusieurs de nos enquêtés en bénéficient sans que cela ait une réelle influence sur leur disposition à l'insécurité personnelle. Il convient alors d'expliquer ce type de phénomène. Dans ce cas précis, ces répondants – peu confiants en leur capacité physique – sont porteurs de fortes représentations opposées (impression d'inaction des autres usagers en cas d'agression), face auxquelles les interventions isolées pèsent bien peu.

En résumé, *l'identité* de la disposition à l'insécurité personnelle est façonnée par le « contenu » des expériences menaçantes, des représentations du danger et des caractéristiques individuelles. C'est l'enchevêtrement de ces propriétés qui déterminent la nature du risque perçu dans une situation ou un contexte donné. *La durabilité* ou *la stabilité* de la disposition résulte quant à elle du degré de force des propriétés incorporées. Plus les expériences menaçantes sont répétées et les représentations du danger fortement intériorisées, plus la propension à l'insécurité personnelle est consolidée. Il est par conséquent d'autant plus difficile de modifier une disposition que son degré de fixation ou de force est élevé.

L'apport de cette analyse en termes de disposition consiste à présenter une grille d'interprétation pour expliquer les mécanismes de la peur du crime. La théorie selon laquelle le passé des individus est sédimenté en eux sous la forme de dispositions propose un principe de production de l'insécurité personnelle (Lahire, 2002). En montrant que la tendance à percevoir un risque de victimation évolue d'un individu à l'autre selon les expériences menaçantes, les représentations du danger et les caractéristiques individuelles propres à

chacun, on entend soumettre un modèle théorique en vue d'expliquer la complexité de ce phénomène social. L'intérêt scientifique de ce modèle réside notamment dans sa capacité à appréhender les variations individuelles de l'insécurité personnelle. Celui-ci permet d'expliquer pourquoi certains individus jugent un stimulus anxiogène alors que d'autres l'estiment bénin et inoffensif (Farrall *et al.*, 2009; Jackson, 2004). Il permet aussi d'expliquer pourquoi deux individus perçoivent chacun un risque de victimation différent face à un même stimulus (Innes, 2004). Enfin, il permet de comprendre l'évolution de la perception du risque d'un individu à travers le temps.

Il convient pour autant de ne pas tomber dans un relativisme exacerbé. Si les variations résultent des propriétés incorporées de chacun, il n'existe pas une infinité de modèles dispositionnels. Pour qu'une telle éventualité prenne forme, il faudrait que les propriétés de chaque individu diffèrent totalement de celles des autres. Or, il en va bien différemment. Les individus sont des êtres sociaux qui se répartissent selon leur âge, leur sexe, leur quartier de résidence, leur religion et leur groupe d'appartenance. Autant de propriétés sociales qui influencent au moins en partie les expériences menaçantes et les représentations du danger (Tulloch, 2000; Zauberman *et al.*, 2013). C'est pourquoi plusieurs de nos enquêtés portent en eux des dispositions à l'insécurité personnelle relativement analogues. À l'inverse, deux *inquiets* aux propriétés radicalement différentes façonneront des propensions qui le sont tout autant. Mais il serait vain d'établir une typologie de ces différentes formes dispositionnelles. D'abord, une telle initiative est difficilement envisageable. Il est peu probable que nos entretiens renferment toutes les compositions possibles. Ensuite, elle ne présente aucun intérêt scientifique. En dehors du caractère assez hasardeux de la démarche, il paraît peu intéressant de dresser un tableau des propensions selon leur nature (type de crainte, de risque perçu et de comportements selon les types d'expériences, de représentations et de caractéristiques individuelles). Une telle entreprise aurait même pour effet d'atténuer la complexité du phénomène étudié, ce que nous cherchons à éviter absolument. Ce n'est pas pour autant que nous avons abandonné l'idée de concevoir une classification par types d'usagers. Mais celle-ci s'inscrit dans une tout autre logique.

Elle repose en premier lieu sur l'identification de deux profils que sont les *sécurés* et les *inquiets*. Les premiers rapportent se sentir en sécurité dans les transports en commun. Pour eux, les déplacements ne représentent pas de danger particulier. La probabilité de subir un vol ou une agression est jugée faible quels que soient les contextes de circulation. En revanche, les *inquiets* insistent sur le caractère anxiogène de ces espaces. Estimées favorables aux

expériences de victimation, certaines utilisations des transports collectifs favorisent la perception du risque de ces usagers. Mais ce premier découpage ne dit rien sur les différentes manières d'intégrer ces profils. Or, on observe des disparités importantes parmi les représentants de chacun de ces groupes. Malgré une apparente uniformité, les *séures* constituent un profil hétérogène. L'absence de risque perçu dans les transports en commun résulte de différentes expériences socialisatrices passées qui permettent de distinguer trois sous-profil que sont les *fragiles*, les *assurés* et les *tranquilles*. Les *fragiles* se caractérisent par l'absence d'expérience menaçante, les *assurés* par un sentiment de contrôle face aux situations jugées dangereuses et les *tranquilles* par la conviction de ne pas être la cible des agresseurs potentiels. Contrairement aux *séures*, les *inquiets* sont porteurs d'une disposition à l'insécurité personnelle. Mais là encore ce groupe présente une importante disparité. D'abord à travers l'*identité* et la *stabilité* des propensions incorporées, dont nous venons de discuter l'impossibilité de réaliser une typologie sans en atténuer la richesse et la complexité, mais aussi à travers les manières de se confronter et de répondre aux menaces. Les façons d'agir face aux stimuli menaçants permettent d'identifier trois sous-profil d'*inquiets* que sont les *vigilants*, les *résistants* et les *protégés*. Les *vigilants* se caractérisent par des prises de précautions individuelles. Il importe à ces usagers de restreindre la probabilité de victimation en adoptant des comportements jugés adéquats face aux contextes ou situations menaçants. Les *résistants* quant à eux refusent d'adopter certaines pratiques de précaution. La raison de ce rejet ne porte pas sur l'utilité de la pratique mais sur son incompatibilité avec les valeurs individuelles auxquels l'utilisateur se réfère. Enfin, les *protégés* pensent pouvoir être défendus par d'autres individus en cas d'agression. Mais nécessairement éprouvé en présence d'autres personnes, le statut de *protégé* est toujours limité dans le temps et l'espace.

Par conséquent, cette typologie présente deux résultats. D'abord, elle reconnaît différentes manières d'intégrer les profils de *séure* et d'*inquiet* sur la base de l'*identité* et la *stabilité* des dispositions incorporées. Parce qu'ils n'ont pas tous les mêmes expériences, ne portent pas tous les mêmes représentations et ne partagent pas tous les mêmes caractéristiques individuelles, les usagers n'expérimentent pas tous de la même manière le statut d'*inquiet* ou de *séure*. Ensuite, elle identifie différentes façons d'agir face aux stimuli menaçants. La vigilance, la résistance, la protection et l'intervention sont autant de réactions possibles. Elles ont trait aux savoir-faire (vigilance), aux compétences (intervention), aux conflits dispositionnels (résistance), aux moyens mobilisables (protection) ou encore au courage (intervention) de chacun. Précisons enfin que pour prétendre à une validité universelle, le modèle élaboré dans cette thèse devra faire l'objet d'un minutieux travail d'analyse dans

d'autres contextes que celui des transports collectifs. L'aire de validité de cette théorie en termes de dispositions s'arrête ici aux usagers dans les espaces de transport.

La question qui se pose maintenant est de savoir si une méthode d'enquête quantitative pourrait révéler ces informations. Autrement dit, est-il possible de concevoir un questionnaire dont les réponses permettraient d'identifier le profil de chaque répondant ? Tout au long de cette thèse, nous avons insisté sur la nécessité de réaliser une étude qualitative pour appréhender les dispositions à l'insécurité personnelle. Cette méthode de recherche est particulièrement adaptée à la production d'un discours car elle permet de relier les expériences passées aux tendances à percevoir, sentir et réagir dans les situations présentes. Mais les entretiens ne permettent pas de produire des distributions générales : notre enquête ne dit absolument rien de la représentativité des différents profils. C'est pourquoi il importe de déterminer si ces informations peuvent être prélevées par des méthodes quantitatives. S'il est difficile d'apporter une réponse à cette question avant toute expérimentation, on peut néanmoins envisager certaines pistes à suivre. Il s'agit d'abord de déterminer le degré d'appréhension d'être victime d'une atteinte dans les transports en commun. Et pour identifier au mieux cette crainte, il serait pertinent de distinguer différents types de victimation. Au lieu de poser une question unique, on pourrait répéter plusieurs fois la même question avec des atteintes différentes comme le proposent certains auteurs depuis plusieurs années déjà (Ferraro, LaGrange, 1987; Ferraro, 1995) : dans le cadre des transports en commun, il serait intéressant de dissocier l'appréhension d'être victime de vol sans violence, de vol avec violence, d'agression tout-venant et d'agression sexuelle. La réponse à ces questions permettrait alors 1) de répartir les enquêtés entre *séconds* et *inquiets*, et 2) d'identifier la nature des craintes de ces derniers. Il s'agit ensuite de déterminer les contextes dans lesquels est éprouvée chacune de ces appréhensions. On demanderait alors aux enquêtés de revenir sur les déplacements et les environnements estimés les plus menaçants pour tous les types de craintes rapportées. Ensuite, il conviendrait de déterminer la fréquence ou la régularité de ces réactions lorsque l'enquêté voyage dans les contextes jugés anxiogènes. Sur ce point, on pourrait s'inspirer des questions formulées par Farrall et ses collègues visant à identifier le nombre de fois où l'enquêté a éprouvé la crainte d'être victime d'une atteinte spécifique durant les 12 derniers mois (Farrall *et al.*, 2009). Enfin, on chercherait à déterminer si les répondants adoptent des pratiques de précaution pour contrecarrer les atteintes redoutées. Si la réponse est positive, on demanderait aux enquêtés de sélectionner dans une liste préétablie les comportements et les attitudes adoptés. Ces différentes questions nous renseigneraient alors

sur les dispositions à l'insécurité personnelle de chaque enquêté, mais sans expliquer pourquoi certains les portent et d'autres pas. C'est la raison pour laquelle il importe de retracer l'origine des appréhensions des *inquiets* et d'expliquer le sentiment de sécurité des *séures*. Étant donné que les propensions sont façonnées par des expériences vécues, il importe de révéler ces expériences. On demandera donc aux répondants s'ils ont été victimes d'une ou plusieurs atteintes au sens large du terme. Autrement dit, il ne s'agira pas seulement d'interroger les enquêtés sur les victimations « lourdes » tels que les vols et les agressions, mais aussi sur les atteintes de plus faible intensité de violence qui participent fortement à la construction de l'insécurité personnelle. L'expérimentation des interactions indésirables, des attouchements, des agressions verbales et de tout autre comportement incivil devra faire l'objet de questions afin d'être capturée par l'enquête. Lorsque des atteintes auront été subies, il importera de déterminer le nombre de fois où elles l'ont été depuis les trois dernières années (Farrall *et al.*, 2009) et le contexte dans lequel a été perpétrée la plus traumatisante. On demandera ensuite aux répondants s'ils ont été témoin de l'une de ces atteintes et s'ils connaissent des personnes qui en ont été victimes. Pour terminer, on élaborera une série de questions en vue d'expliquer les réactions des *séures*. Il est probable que certains d'entre eux rapportent avoir observé ou subi des atteintes. Dans ce cas, nous devons amener les individus à justifier le sentiment de sécurité éprouvé dans les transports en commun. À l'aide des résultats de notre étude, nous envisagerons deux justifications possibles : les compétences physiques d'un côté et la conviction de ne pas être la cible des agresseurs potentiels de l'autre. Le questionnaire comprendra enfin des questions classiques visant à déterminer les caractéristiques individuelles et sociales des répondants.

Ces différentes questions permettront d'identifier le profil de la plupart des enquêtés. Tout d'abord, on devrait différencier sans grande difficulté les *séures* des *inquiets*. La distinction des atteintes redoutées permettra même de déterminer quantitativement les craintes éprouvées dans les transports collectifs selon leur nature. Mais surtout, ces questions permettront de répartir les répondants dans nos 6 sous-profils. Les réponses concernant les pratiques de précaution permettront d'identifier les *vigilants* des *résistants* : les premiers multiplieront les comportements pour contrecarrer les risques encourus, alors que les seconds seront peu précautionneux malgré le risque perçu d'une atteinte singulière. En revanche, le caractère éphémère du statut de *protégé* interdira de placer les individus dans ce seul profil, sauf si l'enquêté rapporte être systématiquement accompagné lors de ses déplacements. Enfin, la répartition des *séures* dans les trois sous-profils affiliés à ce groupe devrait se faire sans difficulté particulière : les *fragiles* correspondent aux répondants qui ne rapportent aucune

crainte et aucune expérience menaçante, les *assurés* sont ceux qui rapportent éprouver un fort sentiment de contrôle face aux situations potentiellement dangereuses et les *tranquilles* ceux qui estiment ne pas être la cible par les agresseurs présumés. Pour terminer, nous insisterons sur l'importance d'élaborer une septième catégorie en vue d'y intégrer tous les enquêtés dont les réponses ne permettent pas d'identifier clairement l'appartenance à l'un de nos six sous-profils. Il est à envisager que la composition des réponses de certains enquêtés ne corresponde à aucune catégorie préétablie : une personne qui affirmerait avoir peur d'être agressée dans les transports après avoir vécu quelques expériences menaçantes tout en estimant ne pas être la cible des agresseurs potentiels ne coïnciderait avec aucun de nos profils. De telles réponses n'impliqueraient pas pour autant une incohérence de la part du répondant ou à l'inverse une remise en cause de notre typologie, mais supposeraient plutôt un manque d'item pour appréhender la globalité du raisonnement de l'enquêté. Si durant un entretien, le sociologue peut pousser le répondant à justifier une réponse jugée paradoxale par rapport à son propre discours, il en va différemment dans le cadre d'un questionnaire. Les méthodes quantitatives ne permettent pas de rebondir sur les réponses des enquêtés. C'est pourquoi il nous semble particulièrement important d'établir une catégorie visant à regrouper tous les individus dont les réponses sont difficilement classifiables, plutôt que de les intégrer arbitrairement à nos sous-profils.

... aux propriétés anxigènes des transports collectifs.

Mais notre travail ne se limite pas à l'étude des mécanismes qui régissent les dispositions à l'insécurité personnelle. Il présente aussi les caractéristiques anxigènes des transports en commun, dans lesquels ces propensions sont façonnées et/ou déclenchées. En cohérence avec les résultats de la littérature internationale, nos enquêtés identifient plusieurs facteurs que nous avons regroupés en trois catégories de contraintes propres aux transports collectifs. Les premières que nous désignons comme *sociales* sont de deux ordres. Elles portent d'abord sur l'appréhension que suscite la proximité avec des inconnus issus d'horizons sociaux différents (impression d'altérité) et aux comportements plus ou moins transgressifs (impression d'imprévisibilité). À ce titre, les groupes de jeunes, les personnes alcoolisées, les Roms et les déviants mentaux sont fréquemment désignés comme des catégories d'utilisateurs anxigènes. Elles portent ensuite sur les situations d'isolement, jugées menaçantes par l'impossibilité de mobiliser une aide extérieure en cas d'agression. C'est pourquoi la nuit et les fins de ligne figurent parmi les contextes de circulation les plus propices à l'insécurité personnelle. La

seconde catégorie de contraintes est liée aux *modalités de fonctionnement* des transports en commun, dont certaines caractéristiques renforcent l'appréhension des usagers. Il s'agit d'abord des contraintes horaires qui imposent des temps d'attente plus ou moins longs et augmentent ainsi le sentiment d'exposition au risque. Il s'agit ensuite de la localisation des points de chute, difficilement accessibles dans les territoires où l'offre de transport est peu développée. Enfin, il s'agit de la rigidité des tracés propice aux changements de véhicules, aux temps d'attente et aux déplacements à l'intérieur des infrastructures. La troisième et dernière catégorie de contraintes porte sur le *cloisonnement* des espaces de transport, dont les effets fluctuent selon les configurations sociales. En situation d'affluence, le manque d'espace génère de la promiscuité et avec elle l'intensification des sentiments de gêne et de dégoût. En revanche en situation d'isolement, l'absence d'issue renforce pour certains usagers la perception du risque de victimation. C'est pourquoi les moyens de transport souterrains écotent des scores de peur les plus élevés.

Lutter contre l'insécurité personnelle dans les transports en commun revient donc à agir simultanément sur ces trois catégories de contraintes. Il s'agit tout d'abord de s'assurer du respect des règles sociales à l'intérieur de ces espaces. En agissant contre la délinquance bien sûr, mais surtout contre les désordres sociaux. Bien plus que les vols et les agressions, ce sont les interactions indésirables, les injures, l'ivresse, l'agitation et l'errance qui suscitent par leur fréquence l'insécurité personnelle des voyageurs. Plus ou moins menaçantes en soi, ces déviances favorisent l'impression d'un manque de contrôle dans les espaces de transport. Et la politique de compression du personnel engagée depuis une quarantaine d'années n'améliore en rien cette situation. La suppression des poinçonneurs, la diminution du nombre de guichetiers et d'agents mobilisés pour la validation des titres de transport privent les gares et les véhicules d'un personnel relativement efficace pour prévenir ce type de déviances. Les substituts technologiques tels que la vidéoprotection n'offrent en comparaison qu'une efficacité très limitée contre l'insécurité personnelle. Quant à l'augmentation du nombre d'agents de sécurité, elle est encore bien trop modérée pour espérer réduire la perception du risque des usagers dans les réseaux de transport. Il s'agit ensuite d'assurer une prestation de service performante et efficace. Les contraintes de fonctionnement génèrent d'autant plus l'insécurité personnelle que l'offre de transport est faible. Il est d'ailleurs intéressant d'observer que les contextes isolés – déjà particulièrement anxio-gènes – souffrent souvent d'une circulation restreinte. La baisse du trafic la nuit et sur les fins de ligne renforce l'insécurité personnelle par l'augmentation des temps d'attente et des distances

domicile/station. Il s'agit enfin d'assurer aux usagers un trajet confortable et rassurant : à commencer par l'accueil et la gestion des flux. Or, les moyens de transport les plus confinés sont souvent mal adaptés aux fortes situations d'affluence. Ils sont aussi anxiogènes dans la mesure où ils obstruent le champ de vision et réduisent les possibilités de fuite en cas de danger. C'est pourquoi la conception de l'espace s'ajoute au développement de l'offre de transport et au maintien des règles sociales pour réduire l'insécurité personnelle des voyageurs.

BIBLIOGRAPHIE

- ABDULLAH, A., MARZBALI, M., WOOLLEY, H., BAHAUDDIN, A., MALIKI, N., 2014, Testing for Individual Factors for the Fear of Crime Using a Multiple Indicator-Multiple Cause Model, *European Journal on Criminal Policy and Research*, 20, 1, 1–22.
- AGNEW, R., 1985, Neutralizing the impact of crime, *Criminal Justice and Behavior*, 12, 2, 221–239.
- ALM, C., LINDBERG, E., 2000, Perceived Risk, Feelings of safety and worry associated with different travel modes, *Pilot Study. KFTS Meddelande*, 7, 1–34.
- ANDRÉ, P., BEAUQUIER, S., GORGEON, C., 2007, Quelle gestion des incivilités dans les entreprises accueillant du public? *Lien Social et Politique*, 57, 151–162.
- ARNOLD, H., 1991, Fear of crime and its relationship to directly and indirectly experienced victimization: A binational comparison of models, In KLAUS, S., HANS-JÜRGEN, K., Ed, *Developments in Crime and Crime Control Research*, Research in Criminology, Springer, 87–125.
- ATKINS, S., 1989, *Critical Path Design for Secure Travel*, Issues in Design.
- AUDIT AND SURVEY WORLDWILDE, 1996, New York city transit 1996 fear and disorder survey, *Prepared for the Metropolitan Transportation Authority*.
- AUGÉ, M., 1992, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Éditions du Seuil.
- AUSTIN, T., BUZAWA, E., 1984, Citizen perceptions on mass transit crime and its deterrence: A case study, *Transportation, Quarterly*, 38, 1, 103–120.
- BAKER, M., NIENSTEDT, B., EVERETT, R., MCCLEARY, R., 1983, Impact of a Crime Wave: Perceptions, Fear, and Confidence in the Police, *Law & Society Review*, 17, 2, 319–335.
- BALKIN, S., 1979, Victimization rates, safety and fear of crime, *Social Problems*, 26, 3, 343–358.
- BANNISTER, J., 1993, Locating fear: environment and ontological security, In JONES, H., Ed, *Crime and the Urban Environment*, Aldershot: Avebury, 69–84.
- BARJONET, P., GEZENTSVEY, M., MORES, C., 2010, Perception des risques et choix du mode de transport. Approche conceptuelle et modélisation prédictive, *Flux*, 81, 3, 19–32.
- BAUMER, T., 1978, Research on fear of crime in the United States, *Victimology*, 3, 3/4, 254–264.
- BAUMER, T., 1985, Testing a general model of fear of crime: Data from a national sample, *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 22, 3, 239–255.
- BELYEA, M., ZINGRAFF, M., 1988, Fear of crime and residential location, *Rural Sociology*,

53, 4, 473–486.

BIDERMAN, A., JOHNSON, L., MCINTYRE, J., WEIR, A., 1967, Report on a pilot study in the District of Columbia on victimization and attitudes toward law enforcement, *President's Commission on Law Enforcement and Administration of Justice, Field Surveys I*, Washington, DC: US Government Printing Office.

BLANCHARD, P., RIBÉMONT, T., 2002, *Méthodes et outils des sciences sociales: Innovation et renouvellement*, Paris, Éditions L'Harmattan.

BLANCHET, A., GOTMAN, A., 2007, *L'entretien*, Paris, Armand Colin.

BLÖBAUM, A., HUNECKE, M., 2005, Perceived Danger in Urban Public Space The Impacts of Physical Features and Personal Factors, *Environment and Behavior*, 37, 4, 465–486.

BON, D., CASTELBAJAC, M. de., NÉVANEN, S., ROBERT, Ph., ZAUBERMAN, R., 2011, Victimations et insécurité en Île-de-France 2006-2007-2008. *Analyse de la 5e enquête (2009) de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France*, Guyancourt, CESDIP.

BOOZ ALLEN HAMILTON., 2003, *Investigation in public transport passenger safety and security on the arterial road network*, Melbourne, VicRoads.

BOOZ ALLEN HAMILTON., 2007, *Personal security in public transport travel in New Zealand: problems, issues and solutions*, Auckland, Land Transport New Zealand.

BÖRJESSON, M., 2012, Valuing perceived insecurity associated with use of and access to public transport, *Transport Policy*, 22, 1–10.

BOWLING, B., 1993, Racial harassment and the process of victimization Conceptual and Methodological Implications for the Local Crime Survey, *British Journal of Criminology*, 33, 2, 231–250.

BOX, S., HALE, C., ANDREWS, G., 1988, Explaining fear of crime, *British Journal of Criminology*, 28, 3, 340–356.

BRADET, C., NORMANDEAU, A., 1987, La criminalité et les transports publics, *Déviance et Société*, 11, 1, 105–122.

BRANTINGHAM, P., BRANTINGHAM, P., 1997, Understanding and controlling crime and fear of crime: conflicts and trade-offs in crime prevention planning, *Crime Prevention at a Crossroads*, 43–60.

BRANTINGHAM, P., BRANTINGHAM, P., WONG, P., 1991, How public transit feeds private crime: notes on the Vancouver “Skytrain” experience, *Security Journal*, 2, 2, 91–95.

BRAUD, P., 2004, *Violences politiques*, Paris, Seuil.

BRAUNGART, M., BRAUNGART, R., HOYER, W., 1980, Age, sex, and social factors in fear of crime, *Sociological Focus*, 13, 1, 55–66.

BROLL, R., 2014, “Criminals are inside of our homes”: intimate partner violence and fear of

crime, *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, 56, 1, 1–22.

BROWN, B., 1995, *CCTV in Town Centers: Three Case Studies*, London: Home Office Police Research Group.

BROWNLOW, A., 2005, A geography of men's fear, *Geoforum*, 36, 5, 581–592.

BRUNTON-SMITH, I., 2011, Untangling the Relationship Between Fear of Crime and Perceptions of Disorder Evidence from a Longitudinal Study of Young People in England and Wales, *British Journal of Criminology*, 51, 6, 885–899.

BRYMAN, A., 1984, The debate about quantitative and qualitative research: a question of method or epistemology?, *British Journal of Sociology*, 35, 1, 75–92.

BURGESS, J., 1994, *The politics of trust: reducing fear of crime in urban parks*, London, Comedia.

CAENEN, Y., COUREL, J., PAULO, C., SCHMITT, D., 2011, *Les Franciliens utilisent autant les transports en commun que la voiture pour se rendre au travail*, Paris, INSEE.

CAPAG, 2011, *Paris 13 en chiffres 2010-2011*, Villetaneuse, Université Paris 13.

CARVALHO, I., LEWIS, D., 2003, Beyond community: Reactions to crime and disorder among inner-city residents, *Criminology*, 41, 3, 779–812.

CHIRICOS, T., HOGAN, M., GERTZ, M., 1997a, Racial composition of neighborhood and fear of crime, *Criminology*, 35, 1, 107–132.

CHIRICOS, T., ESCHHOLZ, S., GERTZ, M., 1997b, Crime, news and fear of crime: Toward an identification of audience effects, *Social Problems*, 44, 342.

CHIRICOS, T., PADGETT, K., GERTZ, M., 2000, Fear, television news, and the reality of crime, *Criminology*, 38, 3, 755–786.

CLARKE, R., 1983, Situational crime prevention: Its theoretical basis and practical scope, *Crime and Justice*, 4, 225–256.

CLARKE, A., LEWIS, M., 1982, Fear of Crime among the Elderly-An Explanatory Study, *British Journal Criminology*, 22, 1, 49–62.

CLARKE, R., EKBLUM, P., HOUGH, M., MAYHEW, P., 1985, Elderly victims of crime and exposure to risk, *The Howard Journal of Criminal Justice*, 24, 1, 1–9.

CLEMENT, F., KLEIMAN, M., 1976, Fear of crime among the aged, *Gerontologist*, 16, 207–210.

CLEMENTE, F., KLEIMAN, M., 1977, Fear of crime in the United States: A multivariate analysis, *Social Forces*, 56, 2, 519–531.

COBBINA, J., MILLER, J., BRUNSON, R., 2008, Gender, neighborhood danger, and risk-avoidance strategies among urban african-american youths, *Criminology*, 46, 3, 673–709.

CONDON, S., LIEBER, M., MAILLOCHON, F., 2005, Insécurité dans les espaces publics:

- comprendre les peurs féminines, *Revue Française de Sociologie*, 46, 2, 265–294.
- COPS, D., PLEYSIER, S., 2011, “Doing Gender” in Fear of Crime: The Impact of Gender Identity on Reported Levels of Fear of Crime in Adolescents and Young Adults, *British Journal of Criminology*, 51, 1, 58–74.
- CORRADO, R., ROESCH, R., GLACKMAN, W., EVANS, J., LEGER, G., 1980, Lifestyles and personal victimization: A test of the model with Canadian survey data, *Journal of Crime and Justice*, 3, 1, 125–149.
- COVINGTON, J., TAYLOR, R., 1991, Fear of crime in urban residential neighborhoods, *The Sociological Quarterly*, 32, 2, 231–249.
- COZENS, P., NEALE, R., WHITAKER, J., HILLIER, D., 2003, Managing crime and the fear of crime at railway stations : a case study in South Wales, *International Journal of Transport Management*, 1, 3, 121–132.
- COZENS, P., NEALE, R., HILLIER, D., WHITAKER, J., 2004, Tackling crime and fear of crime while waiting at Britain’s railway stations, *Journal of Public Transportation*, 7, 3, 23–42.
- CRIME CONCERN., 1999, *Young people and crime on public transport*, Department of the Environment, Transport and the Regions, London.
- CRIME CONCERN., 2002, *People’s Perceptions of Personal Security and Their Concerns about Crime on Public Transport: Literature Review*, Department for Transport, London.
- CRIME CONCERN., 2004, *People’s perceptions of personal security and their concerns about crime on public transport: Research Findings*, Department for Transport, London.
- CURRIE, G., MAHMOUD, S., 2013, Factors influencing young people’s perceptions of personal safety on public transport, *Journal of Public Transportation*, 16, 1, 1–19.
- DAY, K., STUMP, C., CARREON, D., 2003, Confrontation and loss of control: Masculinity and men’s fear in public space, *Journal of Environmental Psychology*, 23, 3, 311–322.
- DEFRONZO, J., 1979, Fear of crime and handgun ownership, *Criminology*, 17, 3, 331–340.
- DEMEULENAERE, P., 2003, *Les normes sociales: entre accords et désaccords*, Paris, Presses Universitaires de France.
- DIDIER, E., NÉVANEN, S., ROBERT, Ph., ZAUBERMAN, R., 2006, *Enquêtes locales 2005 sur la victimation et l’insécurité: Aulnay-sous-Bois, Guyancourt, CESDIP*.
- DITTON, J., BANNISTER, J., GILCHRIST, E., FARRALL, S., 1999, Afraid or angry? Recalibrating the “fear” of crime, *International Review of Victimology*, 6, 2, 83–99.
- DOBBS, R., WAID, C., SHELLEY, T., 2009, Explaining Fear of Crime as Fear of Rape Among College Females: An Examination of Multiple Campuses in the United States, *International Journal of Social Inquiry*, 2, 2, 105–122.
- DOOB, A., MACDONALD, G., 1979, Television viewing and fear of victimization: Is the

- relationship causal?, *Journal of Personality and Social Psychology*, 37, 2, 170–179.
- DORAN, B., LEES, B., 2005, Investigating the spatiotemporal links between disorder, crime, and the fear of crime, *The Professional Geographer*, 57, 1, 1–12.
- DOYLE, A., 2006, How not to think about crime in the media, *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, 48, 6, 867–885.
- DUBOW, F., MCCABE, E., KAPLAN, G., 1979, *Reactions to crime: a critical review of the literature: executive summary*, Department of Justice, Law Enforcement Assistance Administration, National Institute of Law Enforcement and Criminal Justice.
- DUCHESNE, S., 2000, Pratique de l'entretien dit "non-directif", In BACHIR, B., Dir, *Les méthodes au concret. Démarches, formes de l'expérience et terrains d'investigation en science politique*, Paris, Presse Universitaire de France, 9–30.
- ERSKINE, H., 1974, The polls: Fear of violence and crime, *Public Opinion Quarterly*, 38, 1, 131–145.
- ESCHHOLZ, S., 1997, Media and Fear of Crime: A Survey of the Research, *University of Florida Journal of Law & Public Policy*, 9, 37–59.
- EVE, R., EVE, S., 1984, The effects of powerlessness, fear of social change, and social integration on fear of crime, *Victimology*, 9, 290–295.
- FARRALL, S., DITTON, J., 1999, Improving the measurement of attitudinal responses: An example from a crime survey, *International Journal of Social Research Methodology*, 2, 1, 55–68.
- FARRALL, S., GADD, D., 2004, The Frequency of the Fear of Crime, *British Journal of Criminology*, 44, 1, 127–132.
- FARRALL, S., BANNISTER, J., DITTON, J., GILCHRIST, E., 1997, Questioning the measurement of the “fear of crime”: Findings from a major methodological study, *British Journal of Criminology*, 37, 4, 658–679.
- FARRALL, S., BANNISTER, J., DITTON, J., GILCHRIST, E., 2000, Social psychology and the fear of crime, *British Journal of Criminology*, 40, 3, 399–413.
- FARRALL, S., JACKSON, J., GRAY, E., 2009, *Social order and the fear of crime in contemporary times*, New York, Oxford University Press, USA.
- FERGUSON, K., MINDEL, C., 2007, Modeling Fear of Crime in Dallas Neighborhoods A Test of Social Capital Theory, *Crime & Delinquency*, 53, 2, 322–349.
- FERRARO, K., 1995, *Fear of crime: Interpreting victimization risk*, SUNY press.
- FERRARO, K., 1996, Women's fear of victimization: Shadow of sexual assault?, *Social Forces*, 75, 2, 667–690.
- FERRARO, K., LAGRANGE, R., 1987, The measurement of fear of crime*, *Sociological Inquiry*, 57, 1, 70–97.

- FERRARO, K., LAGRANGE, R., 1988, Are older people afraid of crime?, *Journal of Aging Studies*, 2, 3, 277–287.
- FERRARO, K., LAGRANGE, R., 1992, Are older people most afraid of crime? Reconsidering age differences in fear of victimization, *Journal of Gerontology*, 47, 5, 233–244.
- FISHER, B., MAY, D., 2009, College Students' Crime-Related Fears on Campus Are Fear-Provoking Cues Gendered?, *Journal of Contemporary Criminal Justice*, 25, 3, 300–321.
- FISHER, B., NASAR, J., 1992, Fear of crime in relation to three exterior site features prospect, refuge, and escape, *Environment and Behavior*, 24, 1, 35–65.
- FISHER, B., NASAR, J., 1995, Fear spots in relation to microlevel physical cues: Exploring the overlooked, *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 32, 2, 214–239.
- FISHER, B., SLOAN III, J., 2003, Unraveling the fear of victimization among college women: Is the “shadow of sexual assault hypothesis” supported?, *Justice Quarterly*, 20, 3, 633–659.
- FOUQUET, A., LOTODÉ, H., NÉVANEN, S., ROBERT, Ph., ZAUBERMAN, R., 2006, *Victimisation et insécurité en Île de France. Deuxième enquête de l'IAUîdF (2003)*, Guyancourt, CESDIP.
- FURSTENBERG, F., 1971, Public reaction to crime in the streets, *The American Scholar*, 40, 4, 601–610.
- GABRIEL, U., GREVE, W., 2003, The psychology of fear of crime. Conceptual and methodological perspectives, *British Journal of Criminology*, 43, 3, 600–614.
- GARDNER, B., ABRAHAM, C., 2007, What drives car use? A grounded theory analysis of commuters' reasons for driving, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 10, 3, 187–200.
- GAROFALO, J., 1979, Victimization and the fear of crime, *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 16, 1, 80–97.
- GAYET-VIAUD, C., 2011, La moindre des choses. Enquête sur la civilité urbaine et ses péripéties. In BERGER, M., CEFALÏ, D., *Du Civil Au Politique. Ethnographie Du Vivre Ensemble*, Bruxelles, PIE Peter Lang, 27–54.
- GAYET-VIAUD, C., 2013, *Le concept d'incivilité a permis de pénaliser des délits mineurs*, Rue 89
- GERBNER, G., GROSS, L., 1976, Living with television: The violence profile, *Journal of Communication*, 26, 3, 172–194.
- GERBNER, G., GROSS, L., MORGAN, M., SIGNORIELLI, N., 1980, The “mainstreaming” of America: Violence profile no. 11, *Journal of Communication*, 30, 3, 10–29.
- GILCHRIST, E., BANNISTER, J., DITTON, J., FARRALL, S., 1998, Women and the “fear of crime” challenging the accepted stereotype, *British Journal of Criminology*, 38, 2, 283–

298.

GILES-SIMS, J., 1984, A multivariate analysis of perceived likelihood of victimization and degree of worry about crime among older people, *Victimology*, 9, 2, 222–233.

GILL, M., SPRIGGS, A., 2005, *Assessing the impact of CCTV*, Home of office research, development and statistics directorate, Leicester.

GOFFMAN, E., 1973, *La mise en scène de la vie quotidienne. Tome 2: Les relations en public*, Paris, Éditions de Minuit.

GOODEY, J., 1997, Boys Don't Cry. Masculinities, Fear of Crime and Fearlessness, *British Journal of Criminology*, 37, 3, 401–418.

GORDON, M., HEATH, L., 1981, Reactions to crime: Institutions react: The news business, crime, and fear, *Sage Criminal Justice System Annuals*, 16, 227–250.

GOSSELIN, C., 2012, *De la conception à la gestion des espaces en gare*, Paris, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme en Île de France.

GRAY, E., JACKSON, J., FARRALL, S., 2011, Feelings and functions in the fear of crime: Applying a new approach to victimization insecurity, *British Journal of Criminology*, 51, 1, 75–94.

GRÉMY, J., 1997, *Les Français et la sécurité: trois sondages réalisés en 1996 sur l'insécurité et ses remèdes*, Paris, La Documentation Française.

GUBRIUM, J., 1974, Victimization in Old Age Available Evidence and Three Hypotheses, *Crime & Delinquency*, 20, 3, 245–250.

GUILLOUX, M., 2013a, *Du sentiment d'insécurité aux comportements de vigilance dans les espaces de la SNCF*, Thèse de doctorat, Université de Nantes.

GUILLOUX, M., 2013b, Perception sociale du risque, sentiment d'insécurité et comportements de vigilance dans les espaces ferroviaires, In VÉRITÉ, C., TEXIER, J., Dir, *Précarités et Marginalités Au Quotidien*, Paris, L'Harmattan.

GUIVER, J., 2007, Modal talk: discourse analysis of how people talk about bus and car travel, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41, 3, 233–248.

HALE, C., 1996, Fear of crime: A review of the literature, *International Review of Victimology*, 4, 2, 79–150.

HALE, C., PACK, P., SALKED, J., 1994, The structural determinants of fear of crime: An analysis using census and crime survey data from England and Wales, *International Review of Victimology*, 3, 3, 211–233.

HALL, E., 1971, *La dimension cachée*, Paris, Éditions du Seuil.

HARCOURT, B., 2001, *Illusion of order: The false promise of broken windows policing*, Cambridge, Harvard University Press.

- HASSINGER, J., 1985, Fear of crime in public environments, *Journal of Architectural and Planning Research*, 2, 4, 289–300.
- HEATH, L., 1984, Impact of newspaper crime reports on fear of crime: Multimethodological investigation, *Journal of Personality and Social Psychology*, 47, 2, 263–276.
- HEATH, L., PETRAITIS, J., 1987, Television viewing and fear of crime: Where is the mean world?, *Basic and Applied Social Psychology*, 8, 1/2, 97–123.
- HERBRAND, C., 2004, *Processus d'écoute des citoyens concernant l'insécurité: Le métro Bruxellois*, Bruxelles, Fondation Roi Baudouin.
- HERPIN, N., LAGRANGE, H., 2005, La victimation de proximité, les précautions et la peur, *Revue Économique*, 56, 2, 285–312.
- HERZOG, T., CHERNICK, K., 2000, Tranquility and danger in urban and natural settings, *Journal of Environmental Psychology*, 20, 1, 29–39.
- HERZOG, T., FLYNN-SMITH, J., 2001, Preference and perceived danger as a function of the perceived curvature, length, and width of urban alleys, *Environment and Behavior*, 33, 5, 653–666.
- HEURTEL, H., 2011, *Enquête "victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France" de 2011*, Les premiers résultats, Paris, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme en Île de France.
- HEURTEL, H., 2013a, *Victimation et sentiment d'insécurité en Île de France. Rapport final de l'enquête de 2011*, Paris, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme en Île-de-France.
- HEURTEL, H., 2013b, *Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France: le point en 2013*, Paris, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme en Île-de-France.
- HEURTEL, H., ANACHE, M., 2004, *Note rapide, sécurité et comportements*, Paris, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme en Île de France.
- HILINSKI, C., PENTECOST NEESON, K., ANDREWS, H., 2011, Explaining the Fear of Crime Among College Women, in their own Words, *Southwest Journal of Criminal Justice*, 8, 1, 112–127.
- HILL, G., HOWELL, F., DRIVER, E., 1985, Gender, fear, and protective handgun ownership, *Criminology*, 23, 3, 541–552.
- HINDELANG, M., GOTTFREDSON, M., GAROFALO, J., 1978, *Victims of personal crime: An empirical foundation for a theory of personal victimization*, Ballinger Cambridge, MA.
- HOLAHAN, C., 1982, *Environmental psychology*, New York, Random House.
- HOLMBERG, L., 2002, Personalized policing: Results from a series of experiments with proximity policing in Denmark, *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management*, 25, 1, 32–47.
- HOUGH, M., 1995, *Anxiety about crime: findings from the 1994 British Crime Survey*, London, Home Office.

- HOUGH, M., 2004, Worry about crime: mental events or mental states?, *International Journal of Social Research Methodology*, 7, 2, 173–176.
- IFOP., 2011, *Les franciliens et l'insécurité dans les transports en commun*, Ifop pour France-Soir.
- IFOP., 2013, *Étude: Les français et le sentiment d'insécurité dans les transports publics*, étude réalisée pour Axis Communication.
- INNES, M., 2004, Signal crimes and signal disorders, *The British Journal of Sociology*, 55, 3, 335–355.
- IPSOS/CNIL., 2008, *Enquête "Les Français et la vidéosurveillance"*, Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés.
- JACKSON, J., 2004, Experience and Expression Social and Cultural Significance in the Fear of Crime, *British Journal of Criminology*, 44, 6, 946–966.
- JACKSON, J., 2009, A psychological perspective on vulnerability in the fear of crime, *Psychology, Crime & Law*, 15, 4, 365–390.
- JACKSON, J., 2011, Revisiting risk sensitivity in the fear of crime, *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 48, 4, 513–537.
- JACKSON, J., GRAY, E., 2010, Functional fear and public insecurities about crime, *British Journal of Criminology*, 50, 1, 1–22.
- JACKSON, J., GRAY, E., BRUNTON-SMITH, I., 2010, Decoding disorder: On public sensitivity to low-level deviance, *Available at SSRN 1567953*.
- JACOBS, J., 1961, *The death and life of great American cities*, New York, Random House.
- JAMIESON, J., NEUSTROM, M., 1987, Crime in Acadiana: A study of the relationship between fear levels and demographic indicators in southwest Louisiana, *Sociological Spectrum*, 7, 4, 327–334.
- JAYCOX, V., 1978, The elderly's fear of crime: Rational or irrational, *Victimology*, 3, 3/4, 329–334.
- LE JEANNIC, T., 2006, Insécurité: perceptions et réalités, *Données Sociales*, 637–647.
- JEFFORDS, C., 1983, The situational relationship between age and the fear of crime, *The International Journal of Aging and Human Development*, 17, 2, 103–111.
- JONES, T., MACLEAN, B., YOUNG, J., 1986, *The Islington crime survey: Crime, victimization and policing in inner-city London*, Gower Aldershot.
- KENNEDY, L., SILVERMAN, R., 1984, Significant others and fear of crime among the elderly, *The International Journal of Aging and Human Development*, 20, 4, 241–256.
- KILLIAS, M., 1990, Vulnerability: Towards a better understanding of a key variable in the genesis of fear of crime, *Violence and Victims*, 5, 2, 97–108.

- KILLIAS, M., CLERICI, C., 2000, Different measures of vulnerability in their relation to different dimensions of fear of crime, *British Journal of Criminology*, 40, 3, 437–450.
- KIRK, N., 1988, Factors affecting perceptions of safety in a campus environment, *EDRA: Environmental Design Research Association*, 19, 215–221.
- KITCHIN, R., 1994, Cognitive maps: What are they and why study them?, *Journal of Environmental Psychology*, 14, 1, 1–19.
- KITCHIN, R., 1996, Are there sex differences in geographic knowledge and understanding?, *Geographical Journal*, 162, 3, 273–286.
- KOHN, S., WAID-LINDBERG, C., WEINRATH, M., SHELLEY, T., DOBBS, R., 2012, The Impact of Media on Fear of Crime among University Students: A Cross-National Comparison 1, *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, 54, 1, 67–100.
- KOSKELA, H., 1999, *Fear, control and space: geographies of gender, fear of violence and video surveillance*, University of Helsinki, Department of Geography.
- KOSKELA, H., PAIN, R., 2000, Revisiting fear and place: women's fear of attack and the built environment, *Geoforum*, 31, 2, 269–280.
- KUO, F., BACAICOA, M., SULLIVAN, W., 1998, Transforming inner-city landscapes trees, sense of safety, and preference, *Environment and Behavior*, 30, 1, 28–59.
- LACHANCE, M., BEAULIEU, M., DUBE, M., COUSINEAU, M., PARIS, M., 2010, Le sentiment d'insécurité lié à la victimisation criminelle: regard critique sur la modélisation d'un concept polymorphe, *Journal International de Victimologie*, 8, 1, 55–65.
- LAGRANGE, H., 1995, *La civilité à l'épreuve. Crime et sentiment d'insécurité*, Paris, Presses Universitaires de France.
- LAGRANGE, H., 2008, *L'épreuve des inégalités*, Paris, Presses Universitaires de France.
- LAGRANGE, R., FERRARO, K., 1989, Assessing age and gender differences in perceived risk and fear of crime, *Criminology*, 27, 4, 697–720.
- LAGRANGE, R., FERRARO, K., SUPANCIC, M., 1992, Perceived risk and fear of crime: Role of social and physical incivilities, *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 29, 3, 311–334.
- LAHIRE, B., 1998, *L'homme pluriel: les ressorts de l'action*, Paris, Armand Colin.
- LAHIRE, B., 2002, *Portraits sociologiques. Dispositions et variations individuelles*, Paris, Armand Colin.
- LAHIRE, B., 2012, *Monde pluriel. Penser l'unité des sciences sociales*, Paris, Éditions du Seuil.
- LAHIRE, B., 2013, *Dans les plis singuliers du social: Individus, institutions, socialisations*, Paris, La Découverte.

- LATANÉ, B., DARLEY, J., 1969, Bystander apathy, *American Scientist*, 57, 2, 244–268.
- LATANÉ, B., DARLEY, J., 1970, *The unresponsive bystander: Why doesn't he help?*, New York, Appleton-Century.
- LEBOWITZ, B., 1975, Age and fearfulness: Personal and situational factors, *Journal of Gerontology*, 30, 6, 696–700.
- LE GOFF, T., 2010, La vidéosurveillance est-elle une réponse efficace à la délinquance?, *AJ Pénal*, 6, 275–276.
- LE GOFF, T., FONTENEAU, M., 2008, *Vidéosurveillance et espaces publics. État des lieux des évaluations conduites en France et à l'étranger*, Paris, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme en Île de France.
- LEE, G., 1982a, Sex differences in fear of crime among older people, *Research on Aging*, 4, 3, 284–298.
- LEE, G., 1982b, Residential location and fear of crime among the elderly, *Rural Sociology*, 47, 4, 655–669.
- LEE, G., 1983, Social integration and fear of crime among older persons, *Journal of Gerontology*, 38, 6, 745–750.
- LEVINE, N., WACHS, M., 1986, Bus crime in Los Angeles: II—victims and public impact, *Transportation Research Part A: General*, 20, 4, 285–293.
- LEWIS, D., MAXFIELD, M., 1980, Fear in the neighborhoods: An investigation of the impact of crime, *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 17, 2, 160–189.
- LEWIS, D., SALEM, G., 1986, *Fear of Crime: Incivility and the Production of a Social Problem*, New Brunswick, Transaction Books.
- LIEBER, M., 2008, *Genre, violences et espaces publics: la vulnérabilité des femmes en question*, Paris, Les Presses de Sciences Po.
- LINDQUIST, J., DUKE, J., 1982, The Elderly Victim at Risk: Explaining the Fear-Victimization Paradox, *Criminology*, 20, 1, 115–126.
- LISKA, A., BACCAGLINI, W., 1990, Feeling safe by comparison: crime in the newspaper, *Social Problems*, 37, 3, 360–374.
- LISKA, A., SANCHIRICO, A., REED, M., 1988, Fear of crime and constrained behavior specifying and estimating a reciprocal effects model, *Social Forces*, 66, 3, 827–837.
- LOEWEN, L., STEEL, G., SUEDFELD, P., 1993, Perceived safety from crime in the urban environment, *Journal of Environmental Psychology*, 13, 4, 323–331.
- LOUKAITOU-SIDERIS, A., 1999, Hot spots of bus stop crime: The importance of environmental attributes, *Journal of the American Planning Association*, 65, 4, 395–411.
- LOUKAITOU-SIDERIS, A., 2005, Is It Safe to Walk Here?, *Research on Women's Issues in*

Transportation, 102–112.

LOUKAITOU-SIDERIS, A., FINK, C., 2009, Addressing women's fear of victimization in transportation settings A survey of US transit agencies, *Urban Affairs Review*, 44, 4, 554–587.

LUPTON, D., TULLOCH, J., 1999, Theorizing fear of crime: beyond the rational/irrational opposition, *The British Journal of Sociology*, 50, 3, 507–523.

LYNCH, G., ATKINS, S., 1988, The influence of personal security fears on women's travel patterns, *Transportation*, 15, 3, 257–277.

MACÉ, E., 1997, Service public et banlieues populaires: une coproduction de l'insécurité. Le cas du réseau bus de la RATP, *Sociologie Du Travail*, 39, 4, 473–498.

MADRIZ, E., 1997a, Images of Criminals and Victims a Study on Women's Fear and Social Control, *Gender & Society*, 11, 3, 342–356.

MADRIZ, E., 1997b, *Nothing bad happens to good girls: Fear of crime in women's lives*, California, Univ of California Press.

MAHMOUD, S., CURRIE, G., 2010, The relative priority of personal safety concerns for young people on public transport-nature of concerns and user priorities for action, In *Australasian Transport Research Forum*, Canberra, Australia.

MALOCHET, V., LE GOFF, T., 2013, *Étude sur la sécurisation des transports publics franciliens. Rapport de synthèse - Version définitive*, Paris, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme en Île de France.

MARIOTTE, S., HEURTEL, H., LE DELLIOU, S., 2004, *Évaluation de l'impact de la vidéosurveillance sur la sécurisation des transports en commun en Région Île-de-France*, Paris, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme en Île de France.

MARTIN, O., 2007, *L'analyse de données quantitatives*, Paris, Armand Colin.

MAXFIELD, M., 1987, *Explaining fear of crime: Evidence from the 1984 British Crime Survey*, London, Great Britain Home Office.

MAY, D., 2001a, *Adolescent fear of crime, perceptions of risk, and defensive behaviors: An alternative explanation of violent delinquency*, New York, Edwin Mellen Press.

MAY, D., 2001b, The effect of fear of sexual victimization on adolescent fear of crime, *Sociological Spectrum*, 21, 2, 141–174.

MAY, D., DUNAWAY, R., 2000, Predictors of fear of criminal victimization at school among adolescents, *Sociological Spectrum*, 20, 2, 149–168.

MAY, D., RADER, N., GOODRUM, S., 2010, A gendered assessment of the “threat of victimization”: Examining gender differences in fear of crime, perceived risk, avoidance, and defensive behaviors, *Criminal Justice Review*, 35, 2, 159–182.

MCCREA, R., SHYY, T., WESTERN, J., STIMSON, R., 2005, Fear of crime in Brisbane Individual, social and neighbourhood factors in perspective, *Journal of Sociology*, 41, 1, 7–

27.

MERRY, S., 1981, *Urban danger: Life in a neighborhood of strangers*, Philadelphia, Temple University Press.

MESCH, G., 2000, Perceptions of risk, lifestyle activities, and fear of crime, *Deviant Behavior*, 21, 1, 47–62.

MIETHE, T., LEE, G., 1984, Fear of Crime Among Older People: A Reassessment of the Predictive Power of Crime-Related Factors, *The Sociological Quarterly*, 25, 3, 397–415.

MOELLER, G., 1989, Fear of criminal victimization: The effect of neighborhood racial composition, *Sociological Inquiry*, 59, 2, 208–221.

MOORE, S., 2011, Understanding and managing anti-social behaviour on public transport through value change: The considerate travel campaign, *Transport Policy*, 18, 1, 53–59.

MOORE, S., SHEPHERD, J., 2007, The elements and prevalence of fear, *British Journal of Criminology*, 47, 1, 154–162.

MUCCHIELLI, L., 2002, *Violences et insécurité: fantasmes et réalités dans le débat français*, Paris, La découverte.

NASAR, J., JONES, K., 1997, Landscapes of fear and stress, *Environment and Behavior*, 29, 3, 291–323.

NASAR, J., FISHER, B., GRANNIS, M., 1993, Proximate physical cues to fear of crime, *Landscape and Urban Planning*, 26, 1, 161–178.

NÉVANEN, S., DIDIER, E., ROBERT, Ph., ZAUBERMAN, R., 2006, *Enquêtes locales 2005 sur la victimation et l'insécurité: Aubervilliers*, Guyancourt, CESDIP.

NÉVANEN, S., ROBERT, Ph., ZAUBERMAN, R., 2010, *Cadre de vie et sécurité. Analyse des enquêtes pour 2005-2006 et 2006-2007*, Guyancourt, CESDIP.

NEWMAN, O., 1972, *Defensible space*, New York, Macmillan.

NSOUR, S., 1999, *Safety and security of transit services: enhancing transportation safety in the 21st century*, ITE International Conference Proceeding, Institute of Transportation Engineers, Washington.

OBBERGELL-FUCHS, J., 2008, Les enquêtes sur la victimation et l'insécurité en Allemagne, In ZAUBERMAN, R., Dir, *Victimation et Insécurité En Europe*, Paris, L'Harmattan, 105–126.

O'KEEFE, G., REID-NASH, K., 1987, Crime News and Real-World Blues The Effects of the Media on Social Reality, *Communication Research*, 14, 2, 147–163.

OLLENBURGER, J., 1981, Criminal victimization and fear of crime, *Research on Aging*, 3, 1, 101–118.

ONDT., 2011, *L'observatoire national de la délinquance dans les transports. Au service de la sûreté dans les transports*, Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des

Transports et du Logement, Paris.

ORTEGA, S., MYLES, J., 1987, Race and gender effects on fear of crime: an interactive model with age*, *Criminology*, 25, 1, 133–152.

OZER, E., BANDURA, A., 1990, Mechanisms governing empowerment effects: a self-efficacy analysis, *Journal of Personality and Social Psychology*, 58, 3, 472–486.

PAIN, R., 1993, Women's fear of sexual violence: Explaining the spatial paradox, In JONES, H., Ed, *Crime and the Urban Environment*, Aldershot: Avebury, 55–68.

PAIN, R., 1995, Elderly women and fear of violent crime: The least likely victims? A reconsideration of the extent and nature of risk, *British Journal of Criminology*, 35, 4, 584–598.

PAIN, R., 1997, Social geographies of women's fear of crime, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 22, 2, 231–244.

PAIN, R., 2000, Place, social relations and the fear of crime: a review, *Progress in Human Geography*, 24, 3, 365–387.

PANTAZIS, C., 2000, 'Fear of Crime', Vulnerability and Poverty, *British Journal of Criminology*, 40, 3, 414–436.

PAQUIN, S., 2006, Le sentiment d'insécurité dans les lieux publics urbains et l'évaluation personnelle du risque chez des travailleuses de la santé, *Nouvelles Pratiques Sociales*, 19, 1, 21–39.

PARIS, M., BEAULIEU, M., DUBÉ, M., COUSINEAU, M., LACHANCE, M., 2011, Qualitative studies on the fear of crime: What is the situation? An epistemological, methodological, and conceptual review, *International Journal of Victimology*, 9, 11, 294–308.

PARKER, K., 1988, Black-white differences in perceptions of fear of crime, *The Journal of Social Psychology*, 128, 4, 487–494.

PARKER, K., RAY, M., 1990, Fear of crime: An assessment of related factors, *Sociological Spectrum*, 10, 1, 29–40.

PARKER, K., MCMORRIS, B., SMITH, E., MURTY, K., 1993, Fear of crime and the likelihood of victimization: A bi-ethnic comparison, *The Journal of Social Psychology*, 133, 5, 723–732.

PATTERSON, A., 1985, Fear of crime and other barriers to use of public transportation by the elderly, *Journal of Architectural and Planning Research*, 2, 4, 277–288.

PAULHAN, I., 1992, Le concept de coping, *L'année Psychologique*, 92, 4, 545–557.

PAUWELS, L., PLEYSIER, S., 2005, Assessing cross-cultural validity of fear of crime measures through comparisons between linguistic communities in Belgium, *European Journal of Criminology*, 2, 2, 139–159.

PAUWELS, L., PLEYSIER, S., 2008, Victimes de délinquance et insécurité: les enquêtes en

belgique et aux pays-bas, In ZAUBERMAN, R., Dir, *Victimation et Insécurité En Europe*, Paris, L'Harmattan? 41–65.

PERETTI-WATEL, P., 2000, L'inscription du sentiment d'insécurité dans le tissu urbain, *Les Cahiers de La Sécurité Intérieure*, 39, 1–22.

PERKINS, D., TAYLOR, R., 1996, Ecological assessments of community disorder: Their relationship to fear of crime and theoretical implications, *American Journal of Community Psychology*, 24, 63–107.

PIEDNOIR, J., 2008, *La police à l'épreuve des incivilités: la dynamique du désordre*, Paris, L'Harmattan.

PINNACLE RESEARCH AND CAPITAL RESEARCH., 2001, *Reducing car use by morning commuters*, New Zeland.

PLEYSIER, S., PAUWELS, L., VERVAEKE, G., GOETHALS, J., 2005, Temporal invariance in repeated cross-sectional “fear of crime” research, *International Review of Victimology*, 12, 3, 273–292.

POTTIER, M., ROBERT, Ph., ZAUBERMAN, R., 2002, *Victimation et insécurité en Île de France. Les résultats de la première enquête 2001*. Rapport final, Guyancourt, CESDIP.

POUPART, J., DESLAURIERS, J., GROULX, L., LAPERRIÈRE, A., MAYER, R., PIRES, A., 2000, *La recherche qualitative: diversité des champs et des pratiques au Québec*, Montréal, G. Morin.

PREDIT., 2002, *Étude du sentiment d'insécurité et sa mesure dans les transports collectifs urbains. Phase trois: approche quantitative. Rapport final de phase*, Association française de psychologie appliquée aux transports.

QUANN, N., HUNG, K., 2002, Victimization experience and the fear of crime: A cross-national study, *Crime Victimization in Comparative Perspective. Results from the International Crime Victims Survey 1989-2000*, The Hague: NSCR, BJU, 301–316.

RACINEUX, N., MERMOUD, F., CROSSONNEAU, N., 2004, *L'insécurité dans les transports publics urbains: bibliographie commentée*, Lyon, Centre d'Etude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu).

RADER, N., 2004, The threat of victimization: A theoretical reconceptualization of fear of crime, *Sociological Spectrum*, 24, 6, 689–704.

RADER, N., MAY, D., GOODRUM, S., 2007, An empirical assessment of the “threat of victimization:” Considering fear of crime, perceived risk, avoidance, and defensive behaviors, *Sociological Spectrum*, 27, 5, 475–505.

RANDA, R., WILCOX, P., 2010, School disorder, victimization, and general v. place-specific student avoidance. *Journal of Criminal Justice*, 38, 5, 854–861.

RATP., 1983, *Criminalité sécurité dans le métro de Paris*, Paris.

REED, T., WALLACE, R., RODRIGUEZ, D., 2000, Transit passenger perceptions of transit-

related crime reduction measures, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1731, 1, 130–141.

REID, L., KONRAD, M., 2004, The gender gap in fear: Assessing the interactive effects of gender and perceived risk on fear of crime, *Sociological Spectrum*, 24, 4, 399–425.

RIGER, S., GORDON, M., LEBAILLY, R., 1982, Coping with urban crime: Women's use of precautionary behaviors, *American Journal of Community Psychology*, 10, 4, 369–386.

ROBERT, Ph., 1998, *Sur les normes en sociologie*, IFRESI, Conférence à Lille.

ROBERT, Ph., 2002, Le sentiment d'insécurité, In MUCCHIELLI, L., ROBERT, Ph., Dir, *Crime et Sécurité: L'état Des Savoirs*, Paris, La Découverte, 367–375.

ROBERT, Ph., POTTIER, M., 1997, "On ne se sent plus en sécurité". Délinquance et insécurité. Une enquête sur deux décennies, *Revue Française de Science Politique*, 47, 6, 707–740.

ROBERT, Ph., ZAUBERMAN, R., 2011, *Mesurer la délinquance*, Paris, Presses de Sciences Po.

ROBERT, Ph., ZAUBERMAN, R., NÉVANEN, S., DIDIER, E., 2006, *Enquêtes locales 2005 sur la victimation et l'insécurité: Saint Denis*, Guyancourt, CESDIP.

ROBINSON, J., LAWTON, B., TAYLOR, R., PERKINS, D., 2003, Multilevel longitudinal impacts of incivilities: fear of crime, expected safety, and block satisfaction, *Journal of Quantitative Criminology*, 19, 3, 237–274.

ROCHÉ, S., 1996, *La société incivile: Qu'est-ce que l'insécurité?*, Paris, Éditions du Seuil.

ROCHÉ, S., 2002, *Tolérance zéro? Incivilités et insécurité*, Paris, Odile Jacob.

ROUNTREE, P., LAND, K., 1996, Perceived risk versus fear of crime: Empirical evidence of conceptually distinct reactions in survey data, *Social Forces*, 74, 4, 1353–1376.

SACCO, V., 1990, Gender, fear, and victimization: A preliminary application of power-control theory, *Sociological Spectrum*, 10, 4, 485–506.

SALMI, S., GRÖNROOS, M., KESKINEN, E., 2004, The role of police visibility in fear of crime in Finland, *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management*, 27, 4, 573–591.

SAMPSON, R., 2012, *Great American city: Chicago and the enduring neighborhood effect*, Chicago, The University of Chicago Press.

SAMPSON, R., RAUDENBUSH, S., 1999, Systematic social observation of public spaces: A new look at disorder in urban Neighborhoods 1, *American Journal of Sociology*, 105, 3, 603–651.

SAMPSON, R., RAUDENBUSH, S., 2004, Seeing disorder: Neighborhood stigma and the social construction of "broken windows", *Social Psychology Quarterly*, 67, 4, 319–342.

- SCHROEDER, H., ANDERSON, L., 1984, Perception of personal safety in urban recreation sites, *Journal of Leisure Research*, 16, 2, 178–194.
- SCHWARTZ, S., BEN DAVID, A., 1976, Responsibility and helping in an emergency: Effects of blame, ability and denial of responsibility, *Sociometry*, 39, 4, 406–415.
- SHAFFER, G., ANDERSON, L., 1985, Perceptions of the security and attractiveness of urban parking lots, *Journal of Environmental Psychology*, 5, 4, 311–323.
- SHOTLAND, R., GOODSTEIN, L., 1984, The role of bystanders in crime control, *Journal of Social Issues*, 40, 1, 9–26.
- SHOTLAND, R., STEBBINS, C., 1980, Bystander Response to Rape: Can A Victim Attract Help?, *Journal of Applied Social Psychology*, 10, 6, 510–527.
- SHRUM, L., 2002, Media consumption and perceptions of social reality: Effects and underlying processes, In BRYANT, J., ZILLMANN, D., *Media Effects: Advances in Theory and Research*, 69–95.
- SINGLY, F. de., 2005, *Le questionnaire*, Paris, Armand Colin.
- SKOGAN, W., 1987, The impact of victimization on fear, *Crime & Delinquency*, 33, 1, 135–154.
- SKOGAN, W., 1990, *Disorder and decline: Crime and the spiral of decay in American neighborhoods*, Berkeley and Los Angeles, Univ of California Press.
- SKOGAN, W., MAXFIELD, M., 1981, *Coping with crime: Individual and neighborhood reactions*, Beverly Hills, Sage Publications, CA.
- SMITH, M., 2008, Addressing the security needs of women passengers on public transport, *Security Journal*, 21, 1, 117–133.
- SMITH, L., HILL, G., 1991, Perceptions of crime seriousness and fear of crime, *Sociological Focus*, 24, 4, 315–327.
- SMITH, M., CLARKE, R., 2000, Crime and public transport, *Crime and Justice*, 27, 169–233.
- SMITH, W., TORSTENSSON, M., 1997, Gender differences in risk perception and neutralizing fear of crime: Toward resolving the paradoxes, *British Journal of Criminology*, 37, 4, 608–634.
- SMITH, P., PHILLIPS, T., KING, R., 2010, *Incivility: the rude stranger in everyday life*, Cambridge, Cambridge University Press.
- SMITH, W., TORSTENSSON, M., JOHANSSON, K., 2001, Perceived risk and fear of crime: Gender differences in contextual sensitivity, *International Review of Victimology*, 8, 2, 159–181.
- SNEDKER, K., 2006, Altruistic and vicarious fear of crime: Fear for others and gendered social roles, *Sociological Forum*, 21, 2, 163–195.

- STAFFORD, M., GALLE, O., 1984, Victimization rates, exposure to risk, and fear of crime, *Criminology*, 22, 2, 173–185.
- STAMPS III, A., 2005a, Visual permeability, locomotive permeability, safety, and enclosure, *Environment and Behavior*, 37, 5, 587–619.
- STAMPS III, A., 2005b, Enclosure and safety in urbanscapes, *Environment and Behavior*, 37, 1, 102–133.
- STRADLING, S., CARRENO, M., RYE, T., NOBLE, A., 2007, Passenger perceptions and the ideal urban bus journey experience, *Transport Policy*, 14, 4, 283–292.
- SUTTON, R., FARRALL, S., 2005, Gender, Socially Desirable Responding and the Fear of Crime Are Women Really More Anxious about Crime?, *British Journal of Criminology*, 45, 2, 212–224.
- SUTTON, R., FARRALL, S., 2008, Untangling the web: Deceptive responding in fear of crime research, In FARRALL, S., MURREY, L., *Fear of Crime: Critical Voices in age of anxiety*, Taylor and Francis, London, 108–124.
- SUTTON, R., ROBINSON, B., FARRALL, S., 2008, *How men and women “fake good” on fear of crime surveys: An experimental investigation*, Working paper.
- TAYLOR, I., 1996, Fear of crime, urban fortunes and suburban social movements: Some reflections from Manchester, *Sociology*, 30, 2, 317–337.
- TAYLOR, R., 1999, The incivilities thesis: Theory, measurement, and policy, In LANGWORTHY, R., Dir, *Measuring What Matters: Proceedings from the policing research institute meetings*, U.S department of Justice, 65–88.
- TAYLOR, I., JAMIESON, R., 1998, Fear of crime and fear of falling: English anxieties approaching the millennium, *European Journal of Sociology*, 39, 1, 149–175.
- TAYLOR, R., HALE, M., 1986, Testing alternative models of fear of crime, *Journal of Criminal Law and Criminology*, 77, 1, 151–189.
- TAYLOR, R., SHUMAKER, S., 1990, Local crime as a natural hazard: Implications for understanding the relationship between disorder and fear of crime, *American Journal of Community Psychology*, 18, 5, 619–641.
- THOMAS, J., 2009, *The social environment of public transport*, Thesis, Wellington, Victoria University of Wellington.
- THRASHER, E., SCHNELL, J., 1974, Summary Report on Vandalism and Passenger Security in the Transit Industry, *Transportation Research Record*, 487, 46–54.
- TRICKETT, L., SCHOOL, N., 2009, “Don’t look now’– masculinities, altruistic fear and the spectre of self: when, why and how men fear for others, *Crimes and Misdemeanours*, 3, 1, 82–108.
- TSELONI, A., ZARAFONITOU, C., 2008, Fear of Crime and Victimization A Multivariate Multilevel Analysis of Competing Measurements, *European Journal of Criminology*, 5, 4,

387–409.

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

TULLOCH, M., 2003, Combining classificatory and discursive methods: Consistency and variability in responses to the threat of crime, *British Journal of Social Psychology*, 42, 3, 461–476.

TULLOCH, J., LUPTON, D., BLOOD, W., TULLOCH, M., JENNETT, C., ENDERS, M., 1998a, *Fear of crime. Volume 1. Audit of the literature and community programs*, Canberra: Centre for Cultural Risk Research for the NCAVAC Unit for the NCAVAC, Attorney-General's Department.

TULLOCH, J., LUPTON, D., BLOOD, W., TULLOCH, M., JENNETT, C., ENDERS, M., 1998b, *Fear of Crime. Volume 2. The fieldwork research*, Canberra: Centre for Cultural Risk Research for the NCAVAC Unit for the NCAVAC, Attorney-General's Department.

TURNER, J., HOGG, M., OAKES, P., REICHER, S., WETHERELL, M., 1987, *Rediscovering the social group: A self-categorization theory*, Oxford: Basil Blackwell.

TYLER, T., 1980, Impact of directly and indirectly experienced events: The origin of crime-related judgments and behaviors, *Journal of Personality and Social Psychology*, 39, 1, 13–28.

TYLER, T., RASINSKI, K., 1984, Comparing psychological images of the social perceiver: Role of perceived informativeness, memorability, and affect in mediating the impact of crime victimization, *Journal of Personality and Social Psychology*, 46, 2, 308–329.

VALENTINE, G., 1990, Women's fear and the design of public space, *Built Environment*, 16, 4, 288–303.

VAN DE VELVE, C., AGULHON, C., DRIANT, J., EPIPHANE, D., GIRET, J., MORVAN, Y., REY, O., ROSELLI, M., 2010, *Condition de vie des étudiants, Enquête 2010*, Observatoire national de la vie étudiante.

VAN DER WURFF, A., VAN STAALDUINEN, L., STRINGER, P., 1989, Fear of crime in residential environments: Testing a social psychological model, *The Journal of Social Psychology*, 129, 2, 141–160.

VAN DIJK, J., STEINMETZ, C., 1983, Victimization surveys: Beyond measuring the volume of crime, *Victimology*, 8, 1/2, 291–301.

VILALTA, C., 2011, Fear of crime in public transport: Research in Mexico City, *Crime Prevention & Community Safety*, 13, 3, 171–186.

WALLACE, R., RODRIGUEZ, D., WHITE, C., LEVINE, J., 1999, Who noticed, who cares?, Passenger reactions to transit safety measures, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1666, 1, 133–138.

WANNER, R., CAPUTO, T., 1987, Punitiveness, fear of crime, and perceptions of violence, *Canadian Journal of Sociology*, 12, 4, 331–344.

- WARR, M., 1984, Fear of victimization: Why are women and the elderly more afraid, *Social Sciences Quarterly*, 65, 681–702.
- WARR, M., 1985, Fear of rape among urban women, *Social Problems*, 32, 3, 238–250.
- WARR, M., 1987, Fear of victimization and sensitivity to risk, *Journal of Quantitative Criminology*, 3, 1, 29–46.
- WARR, M., 1990, Dangerous situations: Social context and fear of victimization, *Social Forces*, 68, 3, 891–907.
- WARR, M., 2000, Fear of crime in the United States: Avenues for research and policy, *Criminal Justice*, 4, 4, 451–489.
- WARR, M., ELLISON, C., 2000, Rethinking Social Reactions to Crime: Personal and Altruistic Fear in Family Households, *American Journal of Sociology*, 106, 3, 551–578.
- WARR, M., STAFFORD, M., 1983, Fear of victimization: A look at the proximate causes, *Social Forces*, 61, 4, 1033–1043.
- WEAVER, J., WAKSHLAG, J., 1986, Perceived vulnerability to crime, criminal victimization experience, and television viewing, *Journal of Broadcasting and electronic Media*, 30, 2, 141–158.
- WEITLAUF, J., SMITH, R., CERVONE, D., 2000, Generalization effects of coping-skills training: influence of self-defense training on women's efficacy beliefs, assertiveness, and aggression, *Journal of Applied Psychology*, 85, 4, 625–633.
- WEITZER, R., KUBRIN, C., 2004, Breaking news: How local TV news and real-world conditions affect fear of crime, *Justice Quarterly*, 21, 3, 497–520.
- WEKERLE, G., WHITZMAN, C., 1995, *Safe cities: Guidelines for planning, design, and management*, New York, Van Nostrand Reinhold.
- WELLS, H., ALLARD, T., WILSON, P., 2006, *Crime and CCTV in Australia: Understanding the Relationship*, Australia, Faculty of Humanities and Social Sciences.
- WILSON, J., KELLING, G., 1982, Broken windows, *Atlantic Monthly*, 249, 3, 29–38.
- WINKEL, F., 1986, Reducing fear of crime through police visibility: a field experiment, *Criminal Justice Policy Review*, 1, 4, 381–398.
- WINKEL, F., 1998, Fear of crime and criminal victimization: Testing a Theory of Psychological Incapacitation of the “Stressor” Based on Downward Comparison Processes, *British Journal of Criminology*, 38, 3, 473–484.
- YAVUZ, N., WELCH, E., 2010, Addressing fear of crime in public space: gender differences in reaction to safety measures in train transit, *Urban Studies*, 47, 12, 2491–2515.
- YIN, P., 1980, Fear of crime among the elderly: Some issues and suggestions, *Social Problems*, 27, 4, 492–504.

ZAUBERMAN, R., ROBERT, Ph., 1995, *Du côté des victimes: un autre regard sur la délinquance*, Paris, L'Harmattan.

ZAUBERMAN, R., NEVANEN, S., ROBERT, Ph., 2006, *Enquêtes locales 2005 sur la victimation et l'insécurité: Communauté urbaine du Grand Lyon*, Guyancourt, CESDIP.

ZAUBERMAN, R., ROBERT, Ph., MICELI, L., NÉVANEN, S., BON, D., 2011, *Victimations et insécurité en Île de France 2002-2003-2004. Analyse de la 3e enquête (2005) de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île de France*, Guyancourt, CESDIP.

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

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

RÉSUMÉ en français

L'enquête *victimation et sentiment d'insécurité* réalisée par l'IAUîdF montre que près d'un francilien sur deux redoute d'être agressé ou volé dans les transports en commun. Basée sur une trentaine d'entretiens réalisés auprès d'étudiants de l'Université Paris 13, cette étude vise à rendre compte des mécanismes de production de ce phénomène social. Deux principaux résultats émergent de cette recherche. On identifie d'abord trois catégories de facteurs à l'origine de l'insécurité personnelle dans les transports collectifs. La première, de nature sociale, insiste sur la perception du risque suscitée par l'isolement et certaines catégories d'usagers. La seconde est liée aux modalités de fonctionnement des transports en commun, dont certaines caractéristiques renforcent la peur des voyageurs. La troisième porte sur l'architecture et plus spécifiquement sur le cloisonnement des espaces et ses différents effets selon le nombre d'usagers. À l'aide du concept de disposition, on propose ensuite une explication aux nombreuses variations individuelles en matière de perception du risque de victimation. On insiste alors sur le passé incorporé des enquêtés, façonné sur la base des expériences menaçantes, des représentations du danger et des caractéristiques individuelles de chacun, pour rendre compte de leurs réactions dans les situations présentes. Cette analyse permet de dégager deux profils d'usagers, chacun subdivisé en trois sous-profils. Les *sécurés* d'abord rassemblent les *fragiles*, les *assurés* et les *tranquilles*. Les *inquiets* ensuite se répartissent entre les *vigilants*, les *protégés* et les *résistants*.

TITRE en anglais

Young people's fear of crime in public transportation
A dispositional study of fear of crime

RÉSUMÉ en anglais

Survey on *Victimization et sentiment d'insécurité* survey conducted by the *Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France* shows that almost one in two residents of the region feels worried about being robbed or mugged while travelling in public transportation. Based on thirty interviews with *Université Paris 13* students, this study examines the mechanism of production of this social phenomenon. Two main results emerge. First, three types of factors leading to the emergence of fear of crime in public transportation are identified. The first is a social factor, relating to how isolation and certain categories of other passengers increase the perception of risk. The second relates to the operations procedures of the public transportation system, some of which reinforce passengers' fear. The third concerns architecture and, more specifically, the partitioning of spaces and its varying effects depending on the number of passengers. Then, using the concept of disposition, we propose an explanation of the many individual variations in perceived victimization risk. We insist on the past as incorporated by the respondents, shaped by the earlier threats they experienced, by their social and cultural representations of danger and by their individual characteristics, to account for their reactions to the present situations. This analysis leads to the elaboration of two users' profiles, each subdivided into three sub-profiles. The first are deemed *Secures*, and include *fragile*, *self-confident* and *tranquil* public transportation users. *Worried* and is split into the *watchful*, the *protected* and the *resistant*.

DISCIPLINE

SOCIOLOGIE

MOTS-CLÉ

Sentiment d'insécurité, Insécurité personnelle, Transports en commun, Étudiants, Jeunes, Dispositionalisme

Fear of Crime, Public Transportation, Students, Young, Dispositionalism