

Julien Noble, *Comprendre l'insécurité personnelle. Le sentiment d'insécurité des jeunes dans les transports franciliens*, Genève, Editions Médecine & hygiène, coll. Déviance et Société, 2009, préface Philippe Robert.

L'étude du sentiment d'insécurité est un champ de recherche pionnier et désormais traditionnel du CESDIP. Dans ce livre, Julien Noble nous présente une étude d'une dimension du sentiment d'insécurité, l'insécurité personnelle. Celle-ci consiste dans la peur d'être victime d'une agression ou d'une incivilité. Il s'agit d'une perception de ces menaces potentielles et non d'une réalité avérée.

L'ouvrage tend d'une part à expliquer le niveau de peur élevé dans les transports en commun mis en exergue notamment par l'IAU (institut d'aménagement et d'urbanisme) de Paris et l'ONDRP. Il vise d'autre part à appréhender l'ensemble des variations individuelles de l'insécurité personnelle. Dans cette perspective, l'auteur utilise le modèle dispositionnel conceptualisé par Bernard Lahire. Ce modèle théorique permet de rendre compte via l'incorporation du passé individuel des réactions différentes à une même situation de personnes apparemment semblables. Intégrant les dimensions situationnelle et individuelle conditionnant les comportements humains, le modèle dispositionnel est testé à propos de l'insécurité personnelle dans les transports en commun.

Le livre de Julien Noble s'inscrit non seulement dans une sociologie de la délinquance mais aussi dans une sociologie urbaine et également dans une sociologie des transports. Il mobilise les différents travaux réalisés sur le sujet dans ces divers champs thématiques. Il revêt une acuité certaine dans le contexte actuel. En effet, la loi d'orientation sur les mobilités récemment votée tend à mettre en place une mobilité inclusive et à diminuer l'usage de la voiture au profit des transports collectifs notamment. Parallèlement, l'organisation de ces derniers se recompose sous l'effet des mouvements de foule massifs dus aux grèves. Ainsi, de manière informelle des agents d'une gare parisienne, dans un souci de protection des personnes vulnérables, réservent des rames de trains de banlieue aux femmes. Cette initiative pose la question déjà soulevée de la place de la gente féminine dans la problématique de la mobilité. Des travaux de l'IFSTTAR et de l'IAU ont montré que la mobilité diffère selon le genre. De plus, les espaces publics, notamment ceux affectés aux déplacements, sont des affaires masculines : comme les villes, ils ont été conçus par des hommes pour des hommes.

L'auteur expose et justifie ses choix de sujet d'étude, de méthode, de problématisation théorique et de conditions de généralisation des résultats de son travail. Ce sont là les attributs de toute recherche scientifique. C'est pourquoi, comme le souligne Philippe Robert dans son introduction, cet ouvrage constitue un véritable manuel de sociologie du sentiment d'insécurité. Il repose sur la thèse de sociologie que l'auteur a soutenu sur le sujet en 2015 et met à l'épreuve le modèle théorique qui y est proposé.

Le livre comporte quatre parties. La première, théorique, retrace l'évolution des connaissances sur l'insécurité personnelle (chapitre I) et critique les approches traditionnellement développées pour rendre compte de la peur du crime (chapitre 2). L'auteur montre ainsi que

l'approche substantialiste menée néglige les variations individuelles. Pour intégrer cette dernière dimension, il utilise le concept, peu mobilisé dans les études sur la peur du crime, de dispositionnisme. Ce changement de référentiel l'amène à choisir une méthode qualitative de recherche (chapitre 3).

Dans une seconde partie, Julien Noble justifie son objet d'étude. Il présente tout d'abord, c'est l'objet du chapitre 4, les résultats des enquêtes sur le sujet. Ces résultats soulignent que la peur dans les transports en commun est bien plus élevée que d'autres craintes. Ce constat conduit l'auteur à se focaliser sur la population étudiante d'une université de l'Ile de France pour analyser les mécanismes du sentiment d'insécurité (chapitre 5). Les jeunes, très dépendants des transports en commun -du moins en région parisienne-, y sont davantage victimes que d'autres catégories de personnes. De plus, comme l'a montré une recherche pour le PREDIT effectuée à la fin des années 1990, les jeunes éprouvent un fort sentiment d'insécurité dans les transports en commun.

La III^o partie identifie les facteurs de l'insécurité personnelle dans les transports en commun. Il s'agit là des facteurs externes participant à la perception individuelle du risque ressenti dans les transports en commun. Il y en a essentiellement trois sortes, chacune faisant l'objet d'un chapitre. La première catégorie de risque est liée aux contextes de circulation : horaires, nombre d'usagers, environnement urbain (zones traversées), absence d'ancrage dans les territoires traversés (chapitre 6). En effet, on n'a pas la même perception des risques liés à la traversée d'un territoire selon qu'on n'en soit ou non issu et qu'on y réside ou non. De manière plus générale, et Pierre-Olivier Weiss le montre bien dans sa thèse sur le sentiment d'insécurité dans trois campus universitaires marseillais, l'ancrage territorial et environnemental des sites conditionne la perception des risques par les étudiants.

La seconde catégorie de risques qui découle de ce qui précède est liée aux générateurs microsociaux (chapitre 7). Des individus sont perçus comme menaçants pour diverses raisons. Ce peut être parce que du fait de leurs comportements, ils représentent des potentiels de violence. Ces menaces diffuses résistent aux dispositifs de sécurité mis en place dans les espaces de transport. Là comme ailleurs, les caméras de vidéo-protection sont jugées insuffisantes pour protéger les usagers. En revanche, la présence du personnel, si elle dérange certaines personnes, en rassure d'autres. On retrouve là les conclusions des travaux de Laurent Mucchielli notamment. Une troisième catégorie de facteurs de risque est liée aux spécificités des transports en commun (chapitre 8). Ceux-ci sont dotés de caractéristiques organisationnelles : espaces de transport, emplacement des rames, rupture de charge, confinement des usagers, mixité sociale. Ces deux derniers éléments conditionnent la perception des risques.

La IV^o partie expose d'abord le fonctionnement de l'insécurité personnelle (chapitre 9). Après une présentation des diverses émotions dont les personnes sont porteuses, l'auteur montre les différentes formes d'atteintes perçues dans les transports en commun et l'évolution de la perception des risques dans le temps. Il apparaît que la perception des risques conditionne les comportements des usagers des transports en commun : ils adoptent ou non des pratiques

d'évitement, des comportements de prévention etc. C'est un constat déjà établi à propos des risques liés à la circulation automobile notamment.

L'auteur dresse ensuite la typologie des profils des usagers des transports en commun (chapitre 10). Les profils sont sécures ou inquiets, ces qualificatifs se déclinent en sous-types. Toutefois, ces profils sont poreux et superposables. ils posent la question de la généralisation de la typologie établie. En effet, les profils des jeunes usagers des transports en commun peuvent différer dans d'autres villes de France, grandes ou petites, bien ou mal desservies en transports en commun, situées dans un environnement urbain ou rural.

Cette étude de l'insécurité personnelle chez des jeunes étudiants usagers des transports collectifs en Ile de France a été réalisée au moyen de questionnaires et d'entretiens. Elle apporte des connaissances empiriques sur une population peu investiguée par les chercheurs. Reste, et on conclura ainsi, à la répliquer auprès d'autres populations et sur d'autres territoires. Cela permettra, outre de mesurer sa portée, d'éprouver de nouveau le concept de dispositionisme forgé par Bernard Lahire.

Anne Kletzlen

Références bibliographiques :

Association française de psychologie appliquée aux transports, 1999 et 2002, *Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun*, rapport de recherche, PREDIT.

Granié M-A., 2018, *Transport, mobilité, sécurité : une question de genre ?*, Champ-sur-Marne, IFSTTAR.

Institut d'aménagement et d'urbanisme, 2015, "Femmes et hommes : une mobilité qui reste différenciée", *La mobilité en Ile de France*, n°5.

Lahire B., 2002, *Portraits sociologiques*, Dispositions et variations individuelles, Paris, Nathan

Noble J., 2015, *L'insécurité personnelle des jeunes dans les transports en commun franciliens : une étude dispositionnelle du sentiment d'insécurité*, Thèse pour le doctorat en sociologie, Université Paris 13.

Mucchielli L. , 2018, *Vous êtes filmés ! Enquête sur le bluff de la vidéosurveillance*, Paris, Armand Colin.

Mucchielli, L. et Raquet É. (2014). Victimation et sentiment d'insécurité à Marseille : Premiers résultats d'une enquête inédite. *Faire Savoirs*, n°11, 81-93.

Raibaud Y., 2015, *La ville faite par et pour les hommes*, Paris, Belin.

Robert Ph., 2002, "Le sentiment d'insécurité", in Mucchielli L., Robert Ph., *Crime et sécurité, l'état des savoirs*, Paris, La découverte.pp. 367-375

Robert Ph., Zauberman R., 2017, "Le sentiment d'insécurité : dimensions et évolutions", *Questions pénales*, XXX, 2, [en ligne] <http://www.cesdip.fr/wp-content/uploads/formidable/47/QP-inse%CC%81curite%CC%81-final.pdf>.

Vanier C., D'Arbois de Jubainville , 2018, *Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun : situations anxiogènes et stratégies d'évitement*, ONDRP, Grand Angle, n°46.

Weiss P-O., 2018, *Les usagers des campus universitaires marseillais face à la délinquance et aux incivilités*, Thèse de doctorat en sociologie, Aix-Marseille Université.