

par **Camille VANIER**
et **Hugo D'ARBOIS DE JUBAINVILLE**
Chargés d'études à l'ONDRP

Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun : *situations anxiogènes et stratégies d'évitement*



Éditorial

L'insécurité dans les transports en commun en tant que préoccupation sociale a récemment gagné en visibilité. Notamment associé au harcèlement sexuel dont sont davantage victimes les femmes, le sentiment d'insécurité semble renvoyer au fait que les femmes et les hommes ont une occupation inégale de l'espace public. La lutte contre l'insécurité ressentie dans les transports est ainsi devenue une priorité pour les pouvoirs publics. À l'automne 2015, le gouvernement a mis en place un plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun¹. Ce plan, faisant suite à l'avis du Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes (HCEfh)², est composé de 12 engagements comme la mise en place d'une campagne de sensibilisation et le développement de nouveaux outils numériques d'alerte et de signalement.

La question de la délinquance dans les transports a déjà été investie plusieurs fois par l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales (ONDRP)³. En particulier, une Note avait apporté des éléments préliminaires sur l'insécurité ressentie dans les transports en commun en France⁴. Cette étude avait alors montré que le sentiment de sécurité pouvait varier selon la fréquence d'utilisation des transports, l'âge des usagers et également leur sexe.

Ce *Grand Angle* a pour objectif d'approfondir les résultats précédents en apportant des éléments de connaissance supplémentaires. Ces résultats permettront de réfléchir à des pistes d'amélioration des politiques publiques de sensibilisation aux violences et à l'insécurité dans les transports en commun.

Comme pour toutes les études de l'ONDRP au sujet du sentiment d'insécurité, les résultats de ce *Grand Angle* sont basés sur les enquêtes de victimation « Cadre de vie et sécurité ». Conduites depuis 2007 par l'Insee, l'ONDRP et le SSMsi, ces enquêtes nationales interrogent chaque année plus de 15 000 personnes âgées de plus de 14 ans sur les atteintes qu'elles ont subies et leur perception de la sécurité. Un module de l'enquête était consacré aux transports en commun jusqu'en 2013. Toutefois, pour des raisons d'homogénéisation des questionnaires, seules les enquêtes entre 2010 et 2013 ont été retenues pour l'étude.

Stéfan LOLLIVIER

Inspecteur général de l'Insee, président du Conseil d'orientation de l'ONDRP

• • •

(1) Le plan national est détaillé ici: <http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/action/piece-jointe/2015/07/plan-national-de-lutte-contre-le-harcèlement-sexiste-et-les-violences-sexuelles-dans-les-transports-en-commun.pdf>, 2015.

(2) HCEfh, « Se mobiliser pour dire stop sur toute la ligne au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles dans les transports », 2015.

(3) Boé J., « Phénomènes de délinquance dans les transports en commun ferrés d'Ile-de-France », *Grand Angle* 15, ONDRP, 2008.

Bérardier M. et Rizk C., « 5,4 % des atteintes aux personnes déclarées par les 14 ans et plus ont lieu dans les transports en commun », *Grand Angle* 19, ONDRP, 2009.

Le Grâet A. et Vanier C., « Les atteintes personnelles dans les transports en commun », *Repères* 32, ONDRP, 2016.

(4) d'Arbois de Jubainville H. et Vanier C., « Premiers éléments d'analyse sur le sentiment de sécurité dans les transports en commun », *La Note* 6, ONDRP, 2016.

Résumé

Cette étude réalisée par l'ONDRP à partir des enquêtes « Cadre de vie et sécurité », apporte des éléments de compréhension sur le sentiment d'insécurité dans les transports en commun. En particulier, ce ressenti semble varier selon les caractéristiques individuelles des usagers et leurs habitudes de transport. À titre d'exemple, les femmes se sentent moins en sécurité que les hommes dans les transports en commun (49 % des femmes contre 61 % des hommes s'y sentent toujours en sécurité).

En distinguant quatre profils d'usagers, l'étude relève que les situations considérées comme anxiogènes et les moyens mis en place pour les éviter peuvent être différents d'un groupe d'usagers à l'autre. Bien que le facteur générant le plus d'insécurité pour chacun des profils révélés soit l'incivilité des autres passagers, on observe que les usagers quotidiens en activité ressentent particulièrement de l'insécurité lorsqu'il n'y a pas d'autres voyageurs. À l'inverse, la saturation des transports est plus souvent citée comme une situation anxiogène pour les inactifs qui ne se sentent pas toujours en sécurité dans les transports. En outre, les usagers occasionnels en activité, moins familiers des transports en commun, semblent porter une attention plus particulière à la qualité de leur environnement (dégradations des lieux, mauvais éclairage, etc.).

Les comportements adoptés par les usagers en réponse à l'insécurité ressentie sont fonction des situations considérées comme dangereuses mais également contraints par leurs capacités d'évitement. Ainsi, les inactifs sont relativement plus nombreux à éviter certains jours ou horaires. En revanche, les jeunes usagers quotidiens sont davantage « *transit captives* » (Yu et Smith, 2014), c'est-à-dire qu'une partie importante de ces usagers ressentant de l'insécurité dans les transports ne peuvent pas adopter des comportements d'évitement par manque de possibilités de transport différentes.

Abstract

This study conducted by the ONDRP using the « Cadre de vie et sécurité » surveys provides insights on the feeling of unsafety in public transport. Notably, this feeling appears to change depending on users' individual characteristics and transport habits. For instance, women feel less safe than men in this context (49% of women and 61% of men feel always safe).

By distinguishing four user profiles, this study highlights that anxiety-provoking situations and copings strategies to avoid them can change from one group to another. Although incivilities committed by other passengers are the most anxiety-provoking factor, we note that active daily users feel especially unsafe in empty transport, while crowded transport is more often quoted as an anxiety-provoking situation by inactive users. Moreover, active casual users, who are less familiar with public transport, appear to be more aware of their environment (degradations, lack of lighting, etc.).

Behaviours developed by users in response to the feeling of unsafety depend on which situations are considered dangerous, but are also constrained by their avoidance abilities. Thus, inactive users are more likely to avoid public transport during certain days or hours. On the contrary, young daily users are more likely to be "transit captives" (Yu and Smith, 2014), meaning that a significant part of these unsafe users are unable to develop avoidance behaviours because of the lack of other transport options.

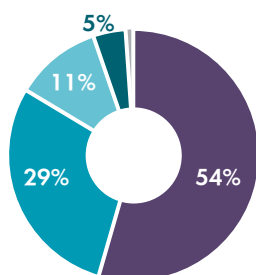
Sommaire

Éditorial.....	1
Résumé.....	2
Principaux enseignements.....	4
ÉLÉMENTS DE CONTEXTE DU SENTIMENT D'INSÉCURITÉ EN FRANCE	5
Le sentiment d'insécurité comme une préoccupation sociale.....	5
45 % des usagers ressentent de l'insécurité dans les transports en commun.....	6
Un ressenti qui varie selon différentes caractéristiques individuelles.....	6
Typologie des usagers	8
LES SITUATIONS ANXIOGÈNES.....	10
L'environnement social.....	10
Les incivilités : principal facteur d'insécurité	10
La fréquentation des transports, entre isolation et saturation	11
La surveillance formelle.....	11
Le contexte temporel	11
Le moment de la journée.....	12
Le jour de la semaine	12
L'environnement spatial	12
Le lieu.....	12
L'entretien des locaux	13
LES COMPORTEMENTS D'ÉVITEMENT EN RÉPONSE À L'INSÉCURITÉ RESSENTIE	14
Le non-recours à des stratégies d'évitement	14
Pas nécessaire.....	14
Pas d'autres moyens de transport possibles.....	14
L'évitement temporel.....	15
L'évitement spatial.....	15
Le changement du mode de transport.....	15
CONCLUSION	17
BIBLIOGRAPHIE.....	18
ANNEXES	20

Principaux enseignements

Insécurité ressentie : Qui est concerné ?

45% des usagers **SONT «INSÉCURES»**, c'est-à-dire ne se sentent pas toujours en sécurité dans les transports en commun.




51% pour
LES FEMMES


38% pour
LES HOMMES


31% des
66 ANS ET PLUS


48% pour les
14-65 ANS

■ Toujours en sécurité ■ La plupart du temps ■ Parfois ■ Jamais ■ nr

Champ : Usagers des transports en commun âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine. Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Dans quelles situations ?



Les incivilités des autres passagers, principal facteur d'insécurité ressentie. Citées près de **8 FOIS SUR 10** comme situations **anxiogènes**



« **Lorsqu'il n'y a pas d'autres passagers** », cité comme **situation anxiogène dans 58% DES CAS**.
67% pour les usagers quotidiens en activité



56% des usagers considèrent le **transport en lui-même** comme faisant partie des deux types de lieu les plus anxiogènes...



32% estiment que ce sont les stations de métro ou les gares

Quel comportement adopté

en réponse à l'insécurité ressentie ?

26% mettent en place **une stratégie d'évitement**

- **15%** des usagers insécures évitent certains jours ou horaires (20% pour les inactifs)
- **7%** changent de moyens de transport
- **6%** évitent certaines lignes
- **4%** évitent certains lieux

72% n'en développent pas

- **21%** des usagers insécures **n'ont pas d'autres possibilités de transport** (37% pour les jeunes usagers quotidiens)
- **51%** jugent **non nécessaire** de modifier leurs habitudes

Champ : Usagers des transports en commun n'ayant pas déclaré se sentir toujours en sécurité dans les transports âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine
Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Éléments de contexte du sentiment d'insécurité en France

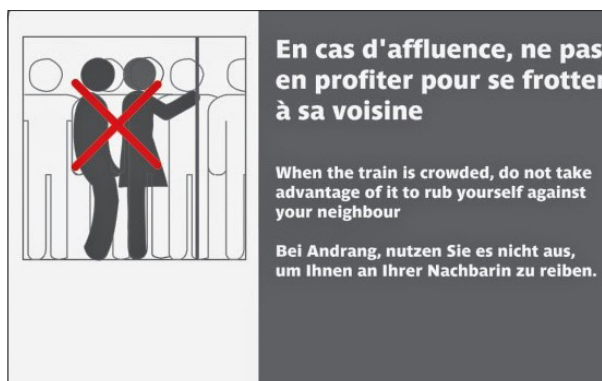
Le sentiment d'insécurité comme une préoccupation sociale

Ce *Grand Angle* s'intéresse au sentiment d'insécurité dans les transports en commun. Cet espace public possède des caractéristiques particulières dans la mesure où les usagers peuvent se déplacer librement mais doivent respecter certaines règles sociales qui régissent leurs interactions. Bien qu'ayant des valeurs différentes, les usagers doivent interagir dans un même endroit. De plus, la façon dont est organisé cet espace est également particulière puisque l'environnement est clos, parfois en sous-terrain, ce qui peut renforcer le sentiment d'insécurité. Cela en fait un environnement particulièrement intéressant à étudier (Yavuz et Welch, 2010; Ceccato et Newton, 2015; Noble 2015). En outre, certains chercheurs ont mis en évidence que le niveau d'insécurité pouvait être perçu plus élevé dans certains types de lieux publics comme les parkings, les forêts, les passages souterrains, et également les transports en commun (Koskela et Tuominen, 1995; Koskela et Pain, 2000).

Par ailleurs, la question de l'insécurité ressentie dans les lieux publics et plus précisément dans les transports en commun, entretient un lien très étroit avec celle des inégalités entre femmes et hommes. Bien que les femmes soient moins victimes d'atteintes à l'intégrité physique que les hommes, l'insécurité qu'elles ressentent dans les transports est plus élevée que chez les hommes (ONDT et CIPC, 2015). Plusieurs chercheurs ont avancé des pistes d'explication pour comprendre ce phénomène. Les violences envers les femmes semblent être sous-estimées par les statistiques officielles, dans la mesure où de nombreux comportements pouvant être qualifiés d'intimidants ou de sexistes ne sont pas pris en compte dans le recensement des victimations (Smith et Torstensson, 1997; Condon, *et al.* 2005; Lieber, 2008). Or, ces comportements (regards insistants, tentative de drague excessive, etc.) renforceraient le sentiment d'insécurité des femmes.

Pour dénoncer ces violences dont sont victimes les femmes dans les transports en commun, l'association Osez le Féminisme ! a lancé à l'automne 2014 une campagne de sensibilisation nommée «*Take back the métro!*». Le nom de cette campagne fait référence aux marches nocturnes «*Take back the night*» initiées aux Etats-Unis dans les années 70 qui avaient pour objectif la réappropriation des espaces publics sans peur de subir des agressions ou du harcèlement sexuel par les femmes. L'une des actions menées par l'association Osez le féminisme ! est l'affichage de messages de sensibilisation en détournant ceux utilisés par la RATP pour prévenir les vols à la tire, les dangers ou les colis suspects (*Illustration 1*).

Illustration 1 – Exemples de messages détournés pour la campagne de sensibilisation de Osez le féminisme ! intitulée «*Take back the métro*»



Un an plus tard, et après l'avis du HCEfh, un plan gouvernemental a été initié afin de lutter contre ces violences définies comme du harcèlement sexiste et contre les violences sexuelles. Douze engagements ont alors été actés, regroupés au sein de trois grandes priorités : prévenir, agir et accompagner.

Grâce à ce plan, des actions ont été menées au niveau local comme par exemple l'arrêt à la demande dans les bus de nuit qui a été expérimenté à Nantes. Ce dispositif permet aux usagers de descendre lorsqu'ils le souhaitent entre deux arrêts de bus à partir de 22h30. Le but est de rapprocher un usager de sa destination, en réduisant son temps de trajet à parcourir à pied une fois descendu du bus. Après six mois d'expérimentation, le système a été pérennisé.

Plus globalement, les opérateurs de transport ont pris conscience de l'intérêt à se préoccuper de la question du sentiment d'insécurité dans les transports en commun. En

effet, l'augmentation du niveau de sécurité ressentie participe à l'amélioration des conditions de transports et donc, incite davantage les personnes à les emprunter. À l'inverse, un fort niveau d'insécurité ressentie dégrade les conditions de voyage des usagers, ce qui les dissuade de prendre les transports en commun, réduisant ainsi le nombre de clients usagers. Ainsi, SNCF Transilien a consulté près de 6 000 voyageurs au sujet du lien entre le design des gares et le sentiment de sécurité et de tranquillité (Baromètre sûreté SNCF). Les résultats issus de cette enquête montrent que plus les gares sont « spacieuses, propres, fluides et vivantes », plus les voyageurs se sentent en sécurité. À l'inverse, lorsque les espaces sont étroits, sombres, malodorants ou isolés, les passagers se sentent davantage en insécurité. Les résultats de cette enquête ont permis à la SNCF Transilien d'établir un cahier des charges pour concevoir les prochaines gares plus colorées, plus lumineuses en privilégiant les baies vitrées et accueillant des jardins urbains⁵.

En dépit des initiatives locales et nationales, l'insécurité dans les transports est ressentie par toutes les catégories d'usagers, que ce soit les hommes ou les femmes, résidant ou non en Ile-de-France et touche toutes les catégories d'âge (Ceccato, 2013 ; Noble, 2015 ; d'Arbois de Jubainville et Vanier, 2016).

45 % des usagers ressentent de l'insécurité dans les transports en commun

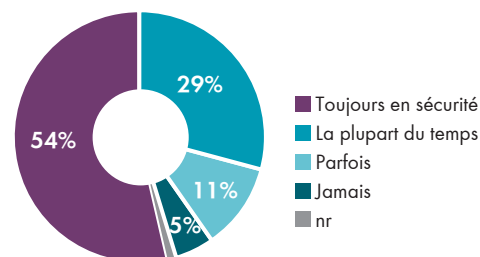
Pour estimer le sentiment d'insécurité des usagers dans les transports en commun, cette étude se base sur les enquêtes nationales de victimation appelées « Cadre de vie et sécurité ». Ces enquêtes sont menées conjointement par l'Insee et l'ONDRP depuis 2007 et avec le service statistique ministériel de la sécurité intérieure (SSMSi) depuis 2015. Chaque année, plus de 15 000 personnes sont interrogées sur les atteintes qu'elles ont pu avoir subies et sur leur opinion de la sécurité.

Cet échantillon est ensuite pondéré afin d'être représentatif de la population française. Jusqu'en 2013, un module supplémentaire de l'enquête était consacré aux transports en commun. Toutefois, des changements dans les questionnaires nous contraignent à nous limiter aux enquêtes conduites entre 2010 et 2013.

À partir des réponses des enquêtés, on estime que 54 % des usagers interrogés⁶ ont déclaré se sentir toujours en sécurité dans les transports en commun. Les personnes se sentant la plupart du temps en sécurité représentent 29 %

des usagers. Enfin, 16 % des usagers se sentent parfois voire jamais en sécurité dans les transports en commun (Graphique 1).

Graphique 1 – Niveau de sécurité dans les transports en commun



Champ : Usagers des transports en commun âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Un ressenti qui varie selon différentes caractéristiques individuelles

Plus d'insécurité ressentie chez les femmes

Plus de la moitié des usagères ressentent de l'insécurité dans les transports en commun tandis que 61 % des hommes s'y sentent toujours en sécurité (Figure 1). Ajoutons que 7 % des femmes utilisatrices des transports ne s'y sentent jamais en sécurité contre 4 % des hommes⁷. Ces résultats sont en cohérence avec les recherches antérieures sur le sujet (Valentine, 1989 ; Lieber, 2008 ; Bérardier et Rizk, 2009 ; Ceccato, 2013 ; d'Arbois de Jubainville et Vanier, 2016). Le taux d'insécurité ressentie plus élevé chez les femmes est souvent considéré comme une évidence, comme si, par nature, elles avaient plus peur que les hommes (Condon *et al.*, 2005). Fondée sur des préjugés sexistes, cette hypothèse considère que les femmes sont plus sensibles et plus facilement affectées. Des recherches récentes ont cherché à comprendre cet écart en passant outre les qualités supposées et allouées aux femmes. Ces travaux ont montré que certains comportements qui peuvent *a priori* être considérés comme anodins ou inoffensifs, sont perçus par les femmes comme insultants voire agressifs.

Typiquement, certains compliments ou tentatives de drague participent à une forme de harcèlement et renforcent leur sentiment de vulnérabilité (Condon *et al.*, 2005). En outre, les violences sexuelles sont perçues comme une atteinte spécifique aux femmes. Même si toutes les femmes n'en ont pas subi, elles gardent à l'esprit que la probabilité qu'elles en soient victimes est plus élevée que pour les hommes, renforçant ainsi leur sentiment d'insécurité (Jackson, 2009).

(5) Plus d'informations sont disponibles à cette adresse : <http://96minutes.transilien.com/thematique/tranquillite-et-securite-des-voyageurs/#perspectives-article-gares-episode-3>

(6) Les personnes considérées comme des usagers sont celles ayant déclaré avoir utilisé au moins un type de transports en commun (bus, car, métro, train, etc.) au

cours des deux années précédant l'enquête (soit 41 134 individus représentant 63 % des enquêtés).

(7) Le lien entre le sexe et le sentiment d'insécurité est significatif selon un test de χ^2 (p-value < 0,0001) et le V cramer estimant l'intensité de cette relation est mesurée à 0,14 (Annexe 1).

Figure 1 – Sentiment de sécurité selon le sexe

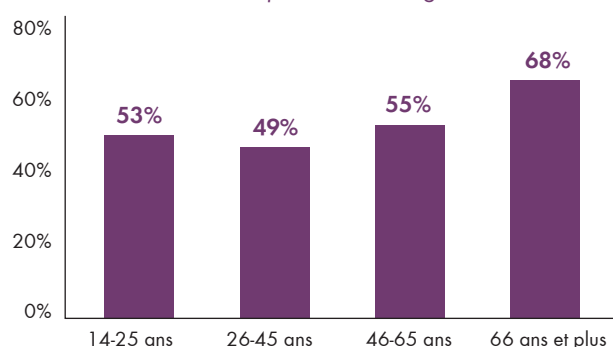


Champ : Usagers des transports en commun âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.
Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Les usagers les plus âgés se sentent le plus en sécurité

L'âge de l'utilisateur a également un lien avec l'insécurité ressentie⁸. Les résultats de certaines études suggèrent que les personnes les plus âgées sont celles qui se sentent le plus en sécurité (Pain, 1997 ; Duguay et al., 2014). Plus des deux tiers des utilisateurs ayant plus de 65 ans se sentent toujours en sécurité dans les transports, contre 54 % en moyenne. La classe d'âge qui se sent le moins en sécurité est celle composée des usagers âgés entre 26 et 45 ans puisque moins de la moitié d'entre eux ont déclaré se sentir toujours en sécurité dans les transports (Graphique 2).

Graphique 2 – Proportion d'usagers se sentant toujours en sécurité dans les transports, selon l'âge



Champ : Usagers des transports en commun âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.
Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Le sentiment d'insécurité dans les transports serait lié à celui ressenti dans son environnement personnel

Il est également intéressant de voir qu'il existe un lien entre le sentiment d'insécurité dans les transports en commun et l'insécurité ressentie dans son environnement personnel. En effet, que ce soit le sentiment d'insécurité au domicile, dans le quartier ou sur le trajet vers les transports en commun, tous sont liés au sentiment d'insécurité ressentie dans les transports (Annexe 1).

Ainsi, les personnes se sentant en sécurité à leur domicile sont également plus nombreuses à déclarer se sentir en sécu-

rité dans les transports. 58 % des personnes déclarant n'être jamais en insécurité à leur domicile, se sentent toujours en sécurité dans les transports en commun, contre un tiers des personnes ressentant souvent de l'insécurité à leur domicile.

Parmi les personnes ressentant souvent de l'insécurité dans leur quartier ou leur village, 23 % ne se sentent jamais en sécurité dans les transports en commun contre 5 % en moyenne. À l'inverse, 61 % des personnes n'éprouvant jamais de l'insécurité dans leur quartier, se sentent toujours en sécurité dans les transports, contre 29 % pour les personnes ressentant souvent de l'insécurité dans leur environnement résidentiel.

De même, le sentiment d'insécurité dans les transports peut être lié au sentiment d'insécurité sur le trajet vers les transports en commun. En effet, 40 % des personnes ne se sentant jamais en sécurité en allant prendre les transports, ne se sentent jamais en sécurité dans les transports en commun contre 5 % en moyenne. À l'inverse, près des deux tiers des personnes se sentant toujours en sécurité sur le trajet vers les transports en commun, se sentent également toujours en sécurité dans les transports (64 % contre 54 % en moyenne).

La familiarité avec les transports en commun accroît le sentiment de sécurité

La fréquence d'utilisation des transports est significativement liée au niveau de sécurité ressentie puisque les personnes qui empruntent le moins souvent les transports semblent ressentir le plus d'insécurité⁹. En effet, les personnes qui empruntent peu les transports en commun sont moins familières avec les lieux et ressentent ainsi plus d'insécurité que les usagers quotidiens (Cozens et al., 2003 ; Mahmoud et Currie, 2010). De ce fait, 18 % des personnes utilisant les transports moins de deux fois par mois déclarent se sentir « parfois » ou « jamais » en sécurité. Or, cette proportion est de 14 % pour les personnes empruntant les transports en commun au moins deux à trois fois par semaine (- 4 points).

À travers ces quelques éléments de contexte, nous pouvons observer que le sentiment de sécurité varie selon différentes caractéristiques propres à l'utilisateur et à ses habitudes de transport. Le sentiment de sécurité diffère donc selon le profil de l'utilisateur. Nous avons donc cherché à regrouper les usagers ayant des caractéristiques similaires pour ensuite étudier les différences de perception en matière de sécurité dans les transports pour chacun des groupes. Pour ce faire, nous avons réalisé une analyse de correspondances multiples (ACM) afin de connaître les variables qui distinguent le plus notre échantillon. Les variables nécessaires à l'élaboration de la classification ont donc été celles qui distinguaient le plus notre population d'étude et qui, en s'appuyant sur la littérature préexistante, semblaient avoir un intérêt certain pour l'étude. Ces variables sont : l'âge en quatre modalités (14-25 ans, 26-45 ans, 46-65 ans, 66 ans et plus) ; le diplôme (sans diplôme ou CEP-BEPC,

• • •

(8) P-value <0,0001 et V de Cramer = 0,07 (Annexe 1).

(9) P-value <0,0001 et V de Cramer = 0,05 (Annexe 1).

CAP-BEP, baccalauréat ou équivalent, diplôme supérieur); la situation au regard de l'emploi (occupant un emploi, au chômage, étudiant, autre inactif); résider en Ile-de-France ou non; être en couple même non cohabitant; utiliser les transports en commun pour aller au travail ou sur son lieu études; et la fréquence d'utilisation des transports (tous les jours ou presque, deux à trois fois par semaine, deux à trois fois par mois, moins souvent)¹⁰.

Une classification ascendante hiérarchique a révélé quatre profils d'usagers, à partir des variables précédemment citées. Cette méthode de classification a pour but de regrouper les individus ayant des caractéristiques proches en définissant des groupes d'usagers les plus distincts les uns des autres possibles et les plus homogènes à l'intérieur des groupes. Cette classification est dite ascendante hiérarchique dans la mesure où le rassemblement des individus se fait petit à petit dans des classes de plus en plus grandes.

Typologie des usagers

Le premier groupe d'usagers à se distinguer est majoritairement composé de personnes en activité (94% d'entre eux occupent un emploi et 5% sont au chômage, *Tableau 1*). Plus des trois quarts de ce groupe d'usagers habitent en Ile-de-France (78%) et empruntent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études (90%). En outre, plus de la moitié d'entre eux ont un niveau de diplôme supérieur au baccalauréat (55% contre 30% en moyenne). Les individus correspondant à ce profil représentent 9% des usagers (*Graphique 3*). Au vu de leur spécificité, ces personnes peuvent être qualifiées d'« usagers quotidiens en activité ».

Le deuxième groupe est composé d'usagers relativement jeunes puisque 84% d'entre eux ont entre 14 et 25 ans. Comme les usagers quotidiens en activité, ils empruntent les transports en commun très fréquemment. La quasi-totalité de ces usagers prend les transports en commun plusieurs fois par semaines (97% les utilisent au moins 2 à 3 fois par semaine). Toutefois, ils se distinguent du premier groupe révélé puisque près des trois quarts de ces individus sont étudiants (73%, *Tableau 1*) et sont majoritairement célibataires (seuls 8% d'entre eux sont en couple contre 59% en moyenne). Ce profil d'individus que nous pouvons qualifier de « jeunes usagers quotidiens » représente 15% de notre population d'étude.

Un autre profil d'usagers se distingue, majoritairement composé de personnes en inactivité (94% d'entre eux sont inactifs). Ces individus sont plus âgés que la moyenne et la moitié d'entre eux a plus de 65 ans contre 14% pour l'ensemble des usagers. 28% des usagers se regroupent au sein de cette catégorie que nous pouvons définir comme les « inactifs ».

Enfin, le dernier groupe révélé par la classification est celui des « usagers occasionnels en activité » et représente 48% des usagers (*Graphique 3*). Plus des trois quarts de ces individus utilisent les transports une ou deux fois par mois maximum (77%). Comme les « usagers quotidiens en activité »,

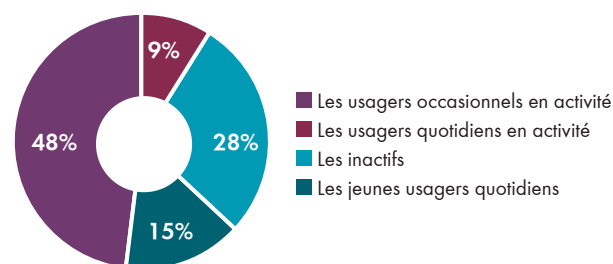
...

(10) Les liens entre les variables utilisées pour la classification sont décrits en Annexe 2.

ces personnes sont le plus souvent en activité (78% d'entre eux ont un emploi et 9% sont des actifs non occupés). En revanche, ces individus se distinguent du premier groupe d'usagers dans la mesure où ils habitent moins fréquemment en Ile-de-France (dans 14% des cas contre 78% pour les actifs quotidiens) et empruntent moins souvent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études (23% contre 90% pour les actifs quotidiens, *Tableau 1*).

Ces quatre profils d'usagers se distinguent donc selon des caractéristiques sociodémographiques et des habitudes de transport différentes qui, comme observé précédemment, peuvent être liées au sentiment d'insécurité. Ainsi, le sentiment d'insécurité dans les transports varie d'un groupe d'individus à l'autre. En effet, on observe que le niveau d'insécurité ressentie est le plus faible chez les usagers ayant un profil qui peut être assimilé aux inactifs puisque près des deux tiers de ces individus se sentent toujours en sécurité dans les transports en commun (63%). En revanche, les personnes qui se sentent le plus fortement en insécurité sont les usagers au profil d'occasionnels en activité: 18% d'entre eux déclarent se sentir « jamais » ou « parfois » en sécurité dans les transports (contre 15% sinon). Le sentiment d'insécurité semble davantage tempéré pour les « usagers quotidiens en activité »: 40% se sentent la plupart du temps en sécurité contre 29% en moyenne (*Graphique 4*).

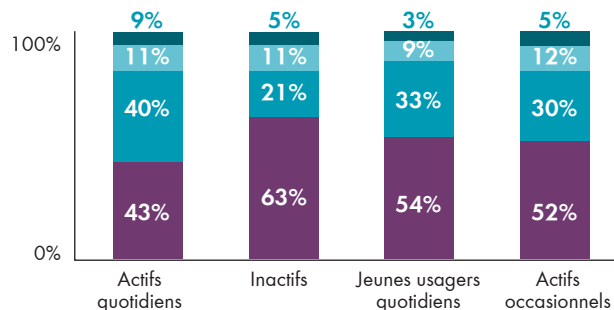
Graphique 3 – Répartition des profils d'usagers



Champ : Usagers des transports en commun âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Graphique 4 – Fréquence du sentiment de sécurité dans les transports selon le profil d'usager



Proportion d'usagers qui, dans les transports en commun, se sentent

- Toujours en sécurité
- La plupart du temps en sécurité
- Parfois en sécurité
- Jamais en sécurité

Champ : Usagers des transports en commun âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Tableau 1 - Répartition des variables nécessaires à la classification pour chaque profil d'usagers révélé

	Actifs quotidiens	Inactifs	Jeunes quotidiens	Actifs occasionnels
Âge				
14 à 25 ans	3%	3%	84%	20%
26 à 45 ans	69%	8%	9%	48%
46 à 65 ans	28%	39%	7%	31%
66 ans et plus	0%	50%	0%	0%
Niveau de diplôme				
Sans diplôme, CEP, BEPC	18%	52%	56%	19%
CAP ou BEP	12%	18%	10%	23%
Baccalauréat	15%	12%	20%	21%
Supérieur au baccalauréat	55%	18%	14%	37%
Situation au regard de l'emploi				
Occupant un emploi	94%	0%	20%	78%
Au chômage	5%	6%	7%	9%
Etudiant, stagiaire	1%	0%	73%	11%
Inactif ou autres	0%	94%	0%	2%
Être en couple, même non cohabitant				
Oui	80%	67%	8%	67%
Non	20%	33%	92%	33%
Lieu d'habitation				
Hors Ile-de-France	22%	77%	74%	86%
En Ile-de-France	78%	23%	26%	14%
Fréquence d'utilisation des transports collectifs				
Tous les jours ou presque	76%	8%	79%	1%
2-3 fois par semaine	9%	18%	18%	5%
2-3 fois par mois	1%	17%	3%	16%
Moins souvent	14%	57%	0%	77%
Prendre les transports pour aller au travail/études				
Oui	90%	3%	91%	23%
Non	10%	97%	9%	77%

Note de lecture : 3 % des usagers au profil d'actifs quotidiens sont âgés de 14 à 25 ans.

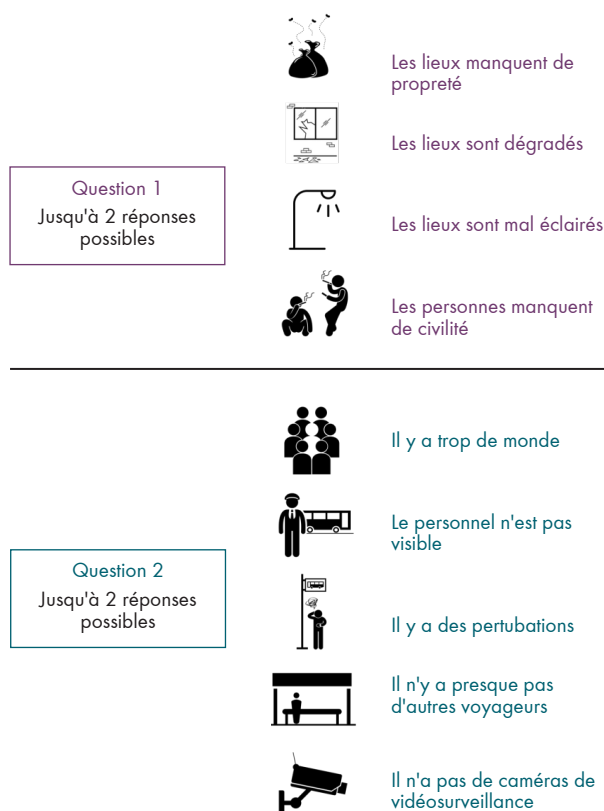
Champ : Usagers des transports en commun âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Les situations anxiogènes

Ayant observé que le sentiment d'insécurité dans les transports pouvait varier selon le profil de l'utilisateur, nous allons approfondir ce résultat et étudier les situations qui génèrent de l'insécurité pour chacun des groupes d'utilisateurs. Nous ne cherchons donc plus à estimer le niveau de sécurité et d'insécurité mais à comprendre quelles situations sont anxiogènes pour les usagers. Ainsi, notre population d'étude est restreinte aux usagers ayant déclaré ne pas toujours se sentir en sécurité dans les transports en commun, ce qui est le cas pour 18 217 enquêtés entre 2010 et 2013. Plusieurs questions sont alors posées à ces usagers dits « insécures » afin de préciser dans quelles situations ils se sentent particulièrement en insécurité. Dans l'une des questions, ils peuvent citer jusqu'à deux situations générant de l'insécurité parmi les suivantes : lorsque les lieux manquent de propreté ; lorsqu'ils sont mal éclairés ; lorsqu'ils sont dégradés ; lorsque les personnes manquent de civilité. Une seconde question leur permet de préciser jusqu'à deux situations générant de l'insécurité parmi les cinq suivantes : lorsqu'il y a trop de monde ; lorsque le personnel n'est pas visible ; lorsqu'il y a des perturbations ; lorsqu'il n'y a pas d'autres voyageurs ; quand il n'y a pas de caméras de surveillance (Figure 2).

Figure 2 - Schémas présentant les modalités de réponses



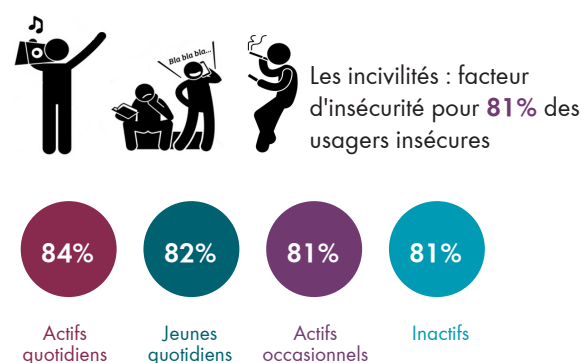
L'environnement social

Les incivilités : principal facteur d'insécurité

Les facteurs générant le plus d'insécurité sont les incivilités, et cela pour chacun des profils d'utilisateurs. Ces comportements, définis par Ferraro (1995) comme des *social incivilities*, peuvent être volontaires comme proférer des insultes ou fumer, mais peuvent également être involontaires, comme parler fort au téléphone ou manger de la nourriture (Roché, 1993 ; Loukaitou-Sideris, 1999 ; Crime Concern, 2004 ; Moore, 2011). Parfois considérés comme inconscients ou inoffensifs par ceux qui les commettent, ces comportements peuvent se traduire par de la gêne ou de l'intimidation pour les personnes qui les subissent (Farrall et al., 2009).

Parmi les usagers ressentant de l'insécurité, 81 % ont déclaré que ce sentiment était particulièrement ressenti en présence de voyageurs incivils¹¹. Cette proportion est légèrement plus élevée pour les usagers quotidiens en activité (84 % soit 3 points supplémentaires).

Figure 3 - Les incivilités, principal facteur d'insécurité ressentie



Note de lecture : 84 % des usagers au profil d'actifs quotidiens ressentant de l'insécurité ont cité les incivilités des autres passagers comme un facteur particulièrement anxiogène.

Champ : Usagers des transports en commun ressentant de l'insécurité, âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Afin de réduire les incivilités des voyageurs, la RATP (Régie autonome des transports parisiens) a mené une campagne de sensibilisation contre les comportements impolis en 2011. Cette communication, intitulée « Restons civils sur toute la ligne », présente des situations courantes dans les transports en commun, en remplaçant les visages des voya-

...

(11) Les autres situations d'insécurité étant : lorsque les lieux manquent de propreté ; lorsqu'ils sont mal éclairés ; lorsqu'ils sont dégradés.

geurs impolis par ceux d'animaux. À travers une approche humoristique, cette campagne montre l'intérêt d'adopter un comportement respectueux des lieux et des autres voyageurs. À titre d'illustration, l'une des affiches montre un voyageur à la tête de buffle en train de bousculer les voyageurs pour entrer dans la rame de métro et conclue que pousser les autres usagers est inutile car cela ne fait pas partir plus vite. En parallèle à cette campagne de sensibilisation, la RATP a observé une baisse de deux points de la proportion de passagers ayant constaté des incivilités entre 2014 et 2015¹².

La fréquentation des transports, entre isolation et saturation

En fonction du nombre de personnes qui les entourent, les usagers des transports en commun peuvent s'y sentir plus ou moins en sécurité (Smith et Clarke, 2000). Certains voyageurs ressentent de l'insécurité lorsque les transports sont bondés : parmi les situations proposées¹³, 31 % des usagers ressentant de l'insécurité dans les transports ont cité la saturation des transports comme situation particulièrement anxiogène.

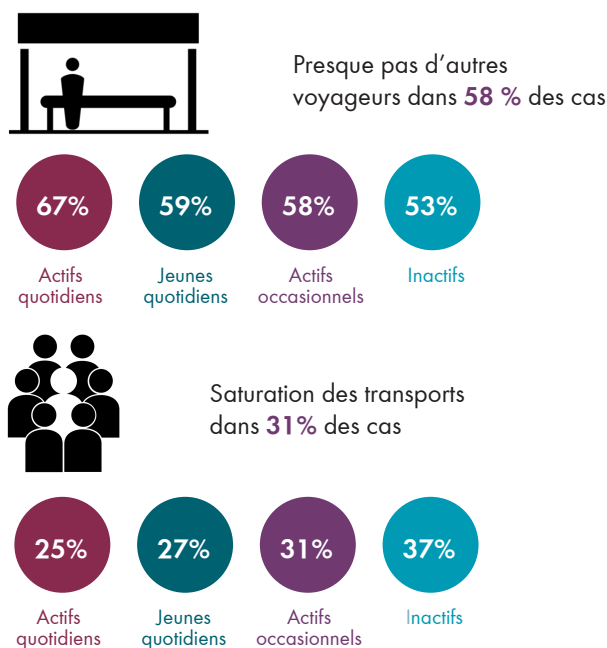
Cette impression est d'autant plus forte pour les usagers au profil d'inactifs puisque 37 % de ces usagers ressentant de l'insécurité dans les transports le sont lorsqu'il y a trop de monde autour d'eux. En effet, la saturation des transports en commun en heure de pointe est une situation facilitant les victimations telles que les vols (pickpockets, etc.) ou les agressions sexuelles (Loukaitou-Sideris, 1999 ; Jaspard, 2011 ; Horii et Burgess, 2012). En outre, la proximité imposée lorsque les transports sont très fréquentés est quasi-immédiate avec des personnes aux valeurs différentes, créant ainsi un sentiment de gêne et d'insécurité pour les voyageurs (Noble, 2015). Les usagers quotidiens en activité et les jeunes usagers quotidiens, qui empruntent les transports en commun plus fréquemment que les deux autres groupes d'usagers, semblent davantage s'en accommoder. En effet, 25 % des actifs quotidiens insécures et 27 % des jeunes usagers quotidiens ont cité la saturation des transports comme une situation anxiogène (contre 31 % en moyenne).

À l'inverse, le sentiment d'insécurité peut aussi se développer lorsqu'il n'y a pas beaucoup de voyageurs : 58 % des usagers ressentant de l'insécurité ont cité l'absence d'autres voyageurs comme une situation anxiogène. Définie comme de l'isolation par Smith et Clarke (2000), cette situation génère de l'insécurité dans la mesure elle implique un manque de surveillance formelle ou informelle (de la part des autres voyageurs par exemple) et donc, de protection (Atkins, 1989). Les usagers quotidiens en activité insécures semblent plus sensibles à ce contexte puisque près des deux tiers d'entre eux ont cité cette situation comme étant anxiogène (67 % contre 58 % en moyenne).

...

(12) Les résultats détaillés de cette enquête sont disponibles à cette adresse : <http://www.adutec-montreuil.fr/app/download/16359926/dossier+presse+de+la+campagne-ratp-incivilités+23+mars+2015.pdf>.

Figure 4 – Situations citées comme anxiogènes



Note de lecture : 67 % des usagers insécures au profil d'actifs quotidiens, ressentent particulièrement de l'insécurité lorsqu'il y a presque pas d'autres voyageurs.

Champ : Usagers des transports en commun ressentant de l'insécurité, âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

La surveillance formelle

La surveillance formelle à travers la présence d'agents dans les stations ou de caméras de surveillance semble impacter plus faiblement le sentiment d'insécurité. En moyenne, 22 % des usagers ressentant de l'insécurité dans les transports en commun ont précisé que ce sentiment est d'autant plus fort lorsque les personnels ne sont pas visibles (24 % pour les actifs quotidiens insécures). En outre, 14 % ont déclaré que l'absence de caméras de surveillance est une situation particulièrement anxiogène. La présence d'agents supplémentaires pourrait réduire l'insécurité ressentie de manière plus efficace que la vidéosurveillance (Loukaitou-Sideris et Fink, 2009), et cela d'autant plus que les usagers n'ont pas toujours connaissance de la présence de caméras de surveillance.

Le contexte temporel

Le moment de la journée

Par ailleurs, le sentiment d'insécurité varie selon le moment de la journée (Cozens et al., 2003 ; Mahmoud et Currie, 2010). Les enquêtes « Cadre de vie et sécurité » permettent également de révéler l'influence de la temporalité sur le sentiment d'insécurité dans les transports. En effet, lors de la passa-

(13) À savoir: lorsqu'il y a trop de monde; lorsque le personnel n'est pas visible; lorsqu'il y a des perturbations; lorsqu'il n'y a pas d'autres voyageurs; quand il n'y a pas de caméras de surveillance

tion de ces enquêtes, les personnes interrogées peuvent citer jusqu'à deux créneaux horaires les plus anxiogènes parmi les six suivants : avant 8h30 ; entre 8h30 et midi ; entre midi et 18h30 ; entre 18h30 et 20h30 ; entre 20h30 et 22h30 ; et après 22h30. La soirée, i.e. entre 20h30 et 22h30, est le créneau horaire le plus souvent mentionné comme générant de l'insécurité. Plus d'un tiers des personnes ressentant de l'insécurité dans les transports ont déclaré que ce sentiment était plus fort à ce moment de la journée (35%). La nuit est aussi un moment particulièrement anxiogène puisque plus d'un quart des usagers insécures ont précisé se sentir particulièrement en insécurité après 22h30 (28%) (Figure 5).

Pour expliquer que les usagers ressentent davantage d'insécurité la nuit, alors même que le niveau de luminosité est le même dans les stations souterraines qu'en journée, des chercheurs et en particulier Koskela (1999) ont mis en évidence la dimension sociale de la nuit. En effet, Koskela a étudié le sentiment d'insécurité des femmes à Helsinki en Finlande, où les nuits en hiver sont plus longues et plus sombres qu'en été. Les résultats ont montré qu'il n'y avait pas de différences entre l'insécurité ressentie en hiver et celle ressentie en été. Plus que le manque de lumière, c'est la représentation sociale de la nuit qui générerait le sentiment d'insécurité (Koskela, 1999 ; Koskela et Pain, 2000).

À noter que les usagers quotidiens en activité ou ayant un profil de jeunes usagers quotidiens se sentent davantage en insécurité tôt le matin. En effet, 11% des usagers quotidiens en activité et 13% des jeunes usagers quotidiens ont cité le créneau horaire d'avant 8h30 comme particulièrement anxiogène, contre 8% en moyenne. En revanche, le moment de la journée semble moins affecter les usagers ayant un profil se rapprochant des inactifs puisque 40% de ces usagers insécures n'ont pas indiqué de moment de la journée particulièrement anxiogène, contre 32% en moyenne.

Le jour de la semaine

En moyenne, les usagers se sentent plus en insécurité la semaine que le week-end : près d'un quart des usagers insécures ressentent de l'insécurité la semaine, c'est-à-dire du lundi au vendredi contre 15% le week-end. Cette observation est d'autant plus vraie pour les usagers au profil d'actifs quotidiens ou de jeunes usagers quotidiens puisque

respectivement 34% et 32% d'entre eux se sentent en insécurité la semaine contre 15% et 17% le week-end¹⁴. À nouveau, les usagers au profil d'inactif semblent moins sensibles au contexte temporel dans la mesure où 71% n'ont pas cité de jours précis contre 63% en moyenne.

Ces résultats permettent ainsi de relever que les jeunes usagers quotidiens et les usagers quotidiens en activité se sentent plus en insécurité la semaine et relativement plus en insécurité tôt le matin comparativement aux autres usagers. En approfondissant cette idée, on observe que ces résultats sont à lier au fait que les usagers quotidiens (jeunes ou actifs) ont des habitudes de transport spécifiques. En particulier, 91% d'entre eux empruntent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études, or ce trajet est cité comme particulièrement anxiogène pour 39% de ces usagers insécures.

L'environnement spatial

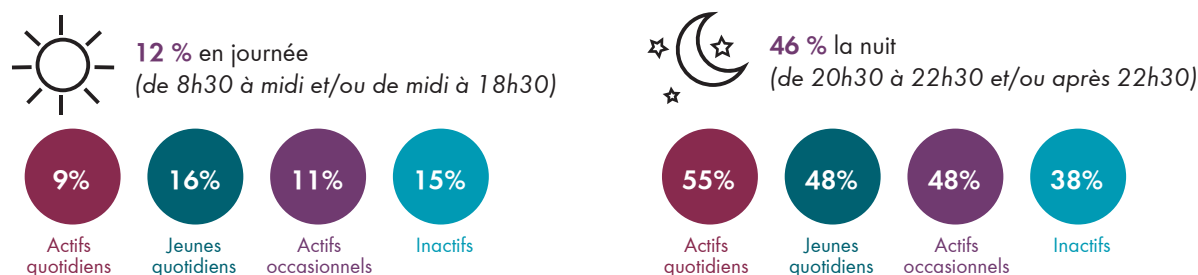
Le lieu

La façon dont est organisé l'espace autour des transports collectifs a une importance dans l'étude du sentiment d'insécurité (Valentine, 1989 ; Vanier et d'Arbois de Jubainville, 2017). Un environnement clos accroît le niveau d'insécurité ressentie puisqu'il semble plus difficile de s'en échapper en cas d'agression.

L'enquête « Cadre de vie et sécurité » apporte également des éléments de connaissance sur les lieux où les usagers interrogés se sentent le plus en insécurité. Ces derniers peuvent citer jusqu'à deux endroits qu'ils estiment particulièrement anxiogènes parmi les cinq suivants : aux abords d'une gare ou d'une station de métro ; dans la gare ou la station de métro ; aux arrêts de bus ou leurs abords ; dans le transport lui-même ; et ailleurs. À noter que 13% des usagers insécures ont déclaré se sentir en insécurité dans aucun lieu en particulier.

On observe ainsi que plus de la moitié des usagers se sentant en insécurité, éprouvent ce sentiment dans le transport lui-même (56%). Cette proportion est plus élevée pour les actifs quotidiens (62%). Près d'un tiers des usagers insécures se sentent particulièrement en insécurité dans les stations de métro ou dans les gares (32%).

Figure 5 - Contextes temporels cités comme particulièrement anxiogènes

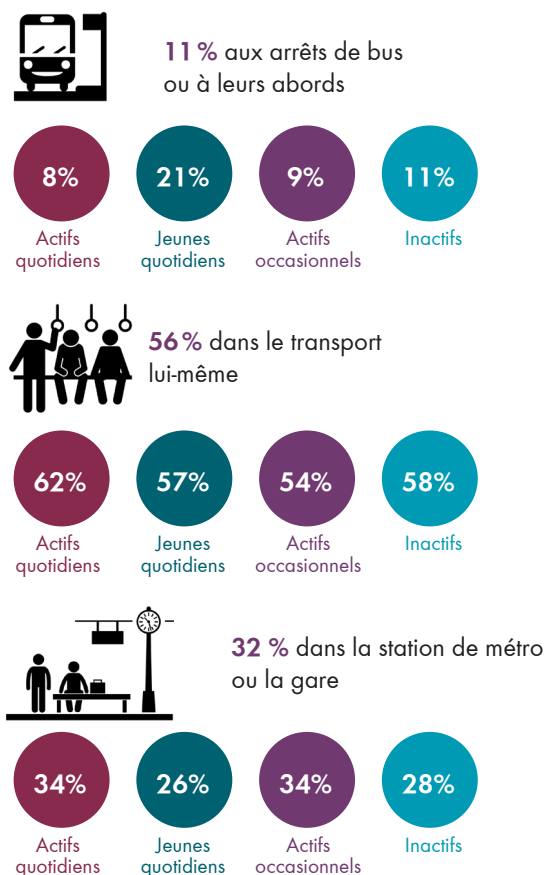


Note de lecture : 12% des usagers ressentant de l'insécurité ont cité le créneau horaire de 8h30 à midi et/ou de midi à 18h30 comme particulièrement anxiogène. Champ : Usagers des transports en commun ressentant de l'insécurité, âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine. Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

(14) Les autres usagers ayant répondu ne pas se sentir en insécurité à un moment précis de la semaine.

Les jeunes usagers quotidiens sont ceux qui éprouvent le plus d'insécurité aux arrêts de bus ou à leurs abords. En effet, 21 % des jeunes quotidiens ressentant de l'insécurité estiment que les abris-bus ou leurs alentours représentent un lieu anxiogène contre 11 % en moyenne (Figure 6).

Figure 6 - Lieux cités comme particulièrement anxiogènes



Champ : Usagers des transports en commun ressentant de l'insécurité, âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.
Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

L'entretien des locaux

L'entretien des zones qui entourent les transports en commun joue un rôle important sur le sentiment d'insécurité. En effet, un environnement propre, bien entretenu et éclairé améliorera le sentiment de sécurité. À l'inverse, un cadre dégradé et abîmé renforcera le sentiment d'insécurité. Un mauvais éclairage va notamment générer de l'insécurité : près d'un tiers des usagers insécures a précisé se sentir particulièrement en insécurité lorsque les lieux sont mal éclairés (32%)¹⁵ (Figure 7). À noter que cette proportion est légèrement plus élevée pour les actifs occasionnels insécures (33%). Selon Loewen et al. (1993), une faible luminosité réduit la visibilité des passagers et accroît ainsi leur perception du risque. Outre le fait que la vision des usagers est réduite lorsque la luminosité est faible, ces derniers sont moins visibles des autres passagers en cas d'agression.

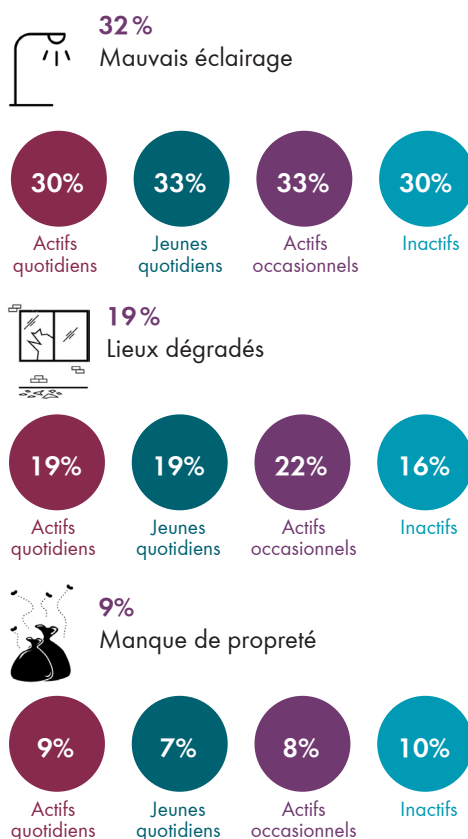
...

(15) Pour rappel, lors de la passation de l'enquête CVS, les personnes interrogées peuvent citer jusqu'à deux situations générant de l'insécurité parmi les suivantes : lorsque les lieux manquent de propreté ; lorsqu'ils sont mal éclairés ; lorsqu'ils sont dégradés ; quand des personnes manquent de civilités.

Un environnement dégradé va également renforcer le sentiment d'insécurité dans les transports en commun. Près d'une personne insécure sur cinq l'est lorsque les lieux sont dégradés (19%). Cette proportion est encore plus élevée pour les usagers occasionnels en activité puisque 22% d'entre eux ont cité cette situation comme particulièrement anxiogène. À l'inverse, les personnes au profil d'inactifs semblent moins sensibles à l'état de leur environnement : 16% ont précisé se sentir en insécurité lorsque les lieux sont dégradés.

Dans une moindre mesure, la propreté des lieux a une influence sur le sentiment d'insécurité. Moins de dix pourcents des usagers insécures ressentent de l'insécurité lorsque les lieux manquent de propreté (9%) (Figure 7). Outre le nettoyage quotidien des wagons, les opérateurs ont recours à certains moyens pour améliorer la propreté des lieux. En particulier, SNCF Transilien permet à ses voyageurs de signaler toute dégradation à partir de leur smartphone, rendant ainsi le nettoyage plus efficace.

Figure 7 - Situations citées comme anxiogènes



Champ : Usagers des transports en commun ressentant de l'insécurité, âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.
Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Les enseignements qui ressortent de cette partie sont donc que les désordres sociaux semblent avoir plus d'influence que les désordres physiques sur le sentiment d'insécurité dans les transports. En effet, le principal facteur d'insécurité est le manque de civilité des autres voyageurs, cité comme une situation particulièrement anxiogène dans 81% des cas. À l'inverse, le manque de propreté des lieux n'est cité que pour 9% des usagers ressentant de l'insécurité.

Les comportements d'évitement en réponse à l'insécurité ressentie

Lorsque des personnes ressentent de l'insécurité, elles peuvent adopter des comportements d'évitement pour s'en prémunir (Skogan et Maxfield, 1981 ; Riger *et al.*, 1982 ; Keane, 1998). Cela est d'autant plus vrai pour les transports en commun puisque la peur est l'une des principales raisons d'évitement des transports publics (Lynch et Atkins, 1988).

Les stratégies d'évitement se définissent par le fait de s'éloigner d'une situation anxiogène en raison de l'heure, du lieu ou de la présence d'individus perçus comme dangereux (Dubow *et al.*, 1979 ; Hale, 1996). Elles peuvent contraindre les personnes, réduisant ainsi leur mobilité et leur bien-être. En France, des recherches ont montré que les femmes qui se sentent en insécurité dans les espaces publics adoptent des comportements qui entravent leur liberté (Condon *et al.*, 2005 ; Lieber, 2008 ; Jaspard, 2011).

Le non-recours à des stratégies d'évitement

Pas nécessaire

Toutefois, les personnes se sentant en insécurité n'ont pas toujours recours à des stratégies d'évitement. Plus de la moitié des usagers ressentant de l'insécurité dans les transports en commun estiment qu'il n'est pas nécessaire pour eux d'adopter des comportements d'évitement (52 %) (Graphique 5). Cette proportion est légèrement plus élevée pour les actifs occasionnels (57 %) (Graphique 6). La mobilité de ces usagers ne semble donc pas être entravée par leur peur.

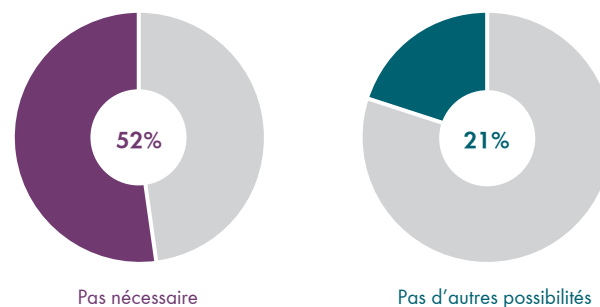
Pas d'autres moyens de transport possibles

En revanche, d'autres usagers aimeraient modifier leurs habitudes de transports mais n'ont pas d'autres moyens de locomotion possibles (pas de voitures, pas les ressources pour prendre un taxi, etc.). Ils sont donc obligés d'emprunter les transports en commun alors qu'ils s'y sentent en insécurité. Yu et Smith (2014) ont nommé ces usagers les « *transit captives* » (captifs des transports). Parmi les usagers en insécurité dans les transports, on estime que 21 % d'entre eux aimeraient changer leurs habitudes de transport mais n'ont pas d'autres possibilités de locomotion (Graphique 5).

Les jeunes usagers quotidiens semblent être davantage captifs des transports que les autres catégories d'usagers. 37% des personnes insécures au profil se rapprochant des jeunes usagers quotidiens ne peuvent pas modifier leurs habitudes de transports, contre 21 % en moyenne (Graphique 6). Les actifs quotidiens semblent également être plus cap-

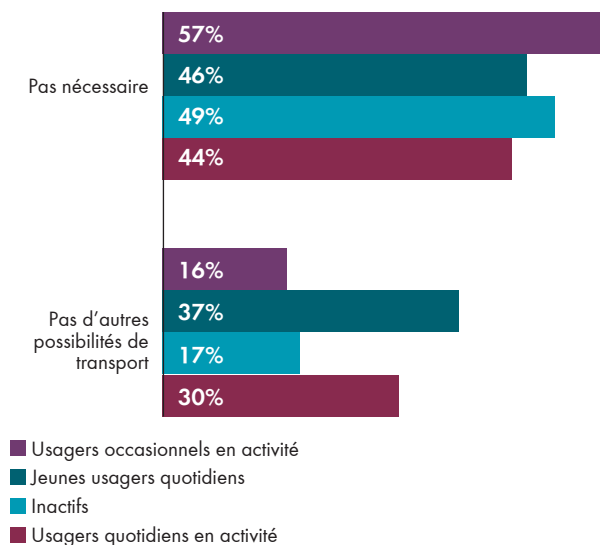
tifs que la moyenne puisque 30% des usagers quotidiens en activité ressentant de l'insécurité aimeraient pouvoir modifier leurs habitudes de transport mais n'ont pas d'autres possibilités que d'emprunter les transports en commun. À noter que 90% de ces usagers quotidiens en activité utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études. Ces résultats s'inscrivent dans l'idée que les personnes les plus jeunes et celles empruntant les transports pour aller au travail sont moins en mesure de changer leurs habitudes de transport (d'Arbois de Jubainville et Vanier, 2017).

Graphique 5 - Le non-recours aux stratégies d'évitement



Champ : Usagers des transports en commun ressentant de l'insécurité, âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.
Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Graphique 6 - Le non-recours aux stratégies d'évitement selon le profil d'usagers



Champ : Usagers des transports en commun ressentant de l'insécurité, âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.
Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

L'évitement temporel

Lorsque les usagers ressentent de l'insécurité, ils peuvent changer leurs habitudes de transport pour s'en prémunir. Ainsi, un quart de ces usagers insécures ont déclaré lors des enquêtes CVS adopter des comportements d'évitement¹⁶. Le plus souvent, il s'agit d'un évitement temporel. Quand un usager modifie ses habitudes de transport, il évite certains horaires ou certains jours dans 62 % des cas. Autrement dit, 15 % des usagers en insécurité ont recours à un évitement temporel (*Graphique 7*).

Cette proportion est plus élevée pour les inactifs : 20 % des personnes au profil d'inactifs ressentant de l'insécurité dans les transports évitent certains jours ou certaines heures en réponse à l'insécurité ressentie (*Graphique 8*).

Durant la passation de l'enquête CVS, les personnes interrogées peuvent préciser jusqu'à deux créneaux horaires qu'ils évitent parmi les six proposés¹⁷. À partir de ces réponses, on estime que 69 % des usagers insécures ayant adopté des comportements d'évitement temporel, ont déclaré éviter d'emprunter les transports en soirée, c'est-à-dire entre 20h30 et 22h30 et 53 % ont précisé éviter les transports la nuit après 22h30. Autrement dit, 11 % de l'ensemble des usagers ressentant de l'insécurité évitent de prendre les transports en soirée et 8 % évitent de les emprunter la nuit. Ainsi, les horaires évités sont principalement ceux en soirée et durant la nuit. Cela peut être lié au fait que, comme nous l'avons précédemment noté, le soir et la nuit sont des moments de la journée particulièrement anxiogènes et cela pour deux raisons principales. D'une part, le manque de luminosité est souvent source d'insécurité (Loewen *et al.*, 1993 ; Vanier et d'Arbois de Jubainville, 2017) et d'autre part, la dimension sociale de la nuit la rend anxiogène (Koskela, 1999 ; Koskela et Pain, 2000).

Les actifs quotidiens sont relativement plus nombreux à éviter de prendre les transports la nuit. Près des deux tiers des usagers quotidiens en activité ayant déclaré éviter certains jours ou horaires, évitent d'emprunter les transports après 22h30 (64 % contre 53 % en moyenne).

L'évitement spatial

À partir des enquêtes CVS, on estime également que 9 % des usagers ressentant de l'insécurité dans les transports utilisent des stratégies d'évitement spatial pour s'en prémunir. Plus précisément, 6 % des usagers insécures n'empruntent plus certaines lignes, et 4 % d'entre eux ne se rendent plus dans certains lieux, c'est-à-dire certaines stations, arrêts

ou gares (*Graphique 7*). Autrement dit, lorsqu'un usager déclare adopter des comportements d'évitement, il s'agit d'une stratégie d'évitement spatial dans 35 % des cas. Concrètement, ces stratégies peuvent être d'éviter de faire une correspondance dans une station de métro particulière ou privilégier une autre ligne de bus que celle perçue comme dangereuse.

Les actifs quotidiens ont plus souvent recours à cet évitement spatial que les autres usagers. 11 % de ces actifs quotidiens ressentant de l'insécurité dans les transports en commun évitent certains lieux ou certaines lignes contre 9 % en moyenne.

Le changement du mode de transport

La modification des habitudes de transport en réponse à l'insécurité ressentie peut se traduire par le changement du moyen de transport. En effet, un usager peut privilégier le bus aux métros, trams, RER ou tout autre type de transport pour lesquels les conducteurs sont éloignés des passagers, dans la mesure où les conducteurs de bus sont plus en contact avec les utilisateurs et peuvent ainsi plus rapidement agir en cas d'agression d'un usager. En outre, les personnes fréquentant les transports en commun peuvent également éviter de les emprunter à certains moments et font alors appel à un taxi ou à leur véhicule personnel pour se déplacer. Pour se prémunir de l'insécurité, 7 % des usagers insécures changent de moyen de transport (*Graphique 7*). Dit autrement, lorsqu'une personne développe un comportement d'évitement, il s'agit d'un changement du moyen de transport dans plus d'un quart des cas (26 %).

Les jeunes usagers quotidiens ont moins souvent recours à ce type d'évitement puisque 3 % de cette catégorie d'usagers ressentant de l'insécurité déclarent changer de moyen de transport contre 7 % en moyenne. À l'inverse, les actifs occasionnels développent relativement plus souvent ce type de stratégie d'évitement (8 %) (*Graphique 8*).

Toutefois, ces résultats ne s'intéressent qu'aux stratégies des personnes qui empruntent les transports publics. Ils ne tiennent pas compte de l'évitement définitif des transports en commun. Certaines personnes, en raison de l'insécurité ressentie, ont renoncé définitivement à utiliser les transports en commun. L'enquête CVS permet de révéler que 1,6 % des personnes qui privilégient d'autres modes de déplacement n'utilisent pas les transports en commun car ils estiment qu'ils ne sont pas assez sûrs.

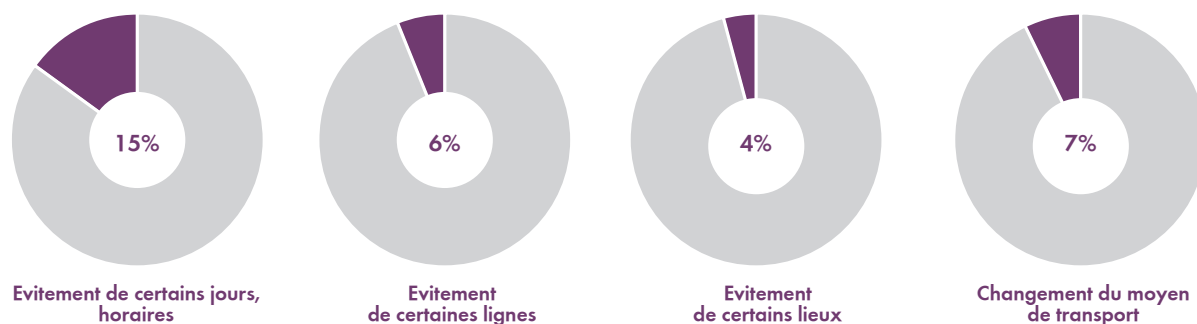
...

(16) Lors de la passation du questionnaire, les enquêtés n'ayant pas déclaré ne pas avoir d'autres possibilités de transport ou que le changement d'habitudes de transport n'était pas nécessaire, peuvent déclarer ne plus emprunter certaines lignes, ne plus se rendre dans certains lieux, avoir changé de moyen de

transports et/ou éviter certains horaires ou jours.

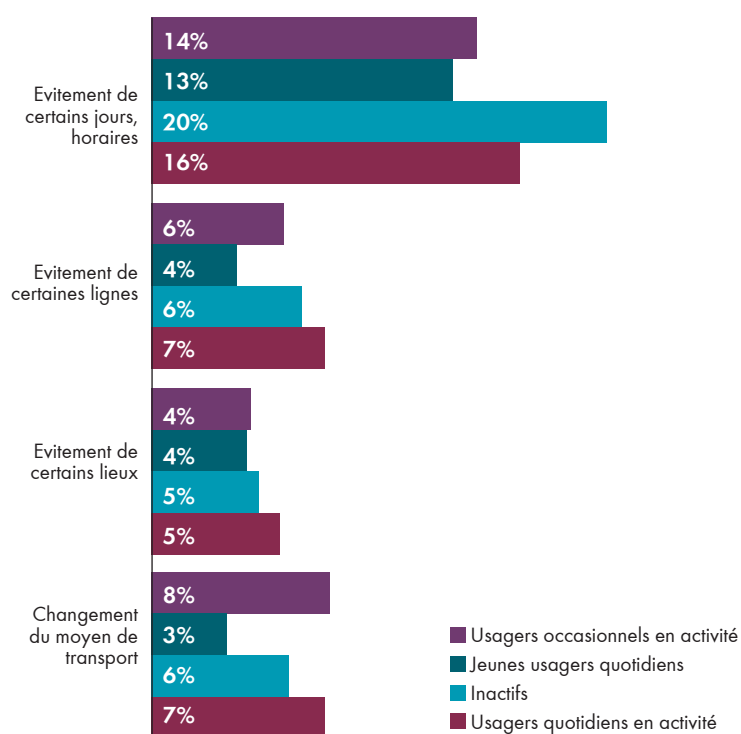
(17) Le matin tôt (avant 8h30), la matinée (entre 8h30 et midi), l'après-midi (entre midi et 18h30), en début de soirée (entre 18h30 et 20h30), en soirée (entre 20h30 et 22h30) et la nuit (après 22h30).

Graphique 7 - Types d'évitement



Note de lecture : 15% des usagers ressentant de l'insécurité dans les transports évitent de les prendre certains jours et/ou à certaines heures.
 Champ : Usagers des transports en commun ressentant de l'insécurité, âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.
 Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Graphique 8 - Types d'évitement selon le profil d'usagers



Champ : Usagers des transports en commun ressentant de l'insécurité, âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.
 Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Conclusion

Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun diffère donc selon le profil des usagers. Ces groupes ont des caractéristiques individuelles et des habitudes de transport qui leur sont propres et qui sont en lien avec leur mode de vie. Par conséquent, les situations considérées comme anxiogènes et les comportements d'évitement diffèrent pour chaque groupe d'usagers.

Les « usagers quotidiens en activité », c'est-à-dire ceux occupant majoritairement un emploi, vivant le plus souvent en Ile-de-France et empruntant quotidiennement les transports, sont les usagers qui sont les plus tempérés quant à leur niveau d'insécurité ressentie. 40 % d'entre eux se sentent la plupart du temps en insécurité contre 29 % en moyenne. Comme pour tous les profils d'usagers, les incivilités des autres passagers sont les situations générant le plus d'insécurité pour ces usagers quotidiens en activité. Toutefois, cette catégorie d'usagers se démarque dans la mesure où ils se sentent relativement plus en insécurité que les autres usagers lorsqu'il n'y a pas d'autres voyageurs, en particulier la nuit ou en soirée, et durant les trajets quotidiens de leur domicile vers leur lieu de travail. Les usagers quotidiens en activité qui ressentent de l'insécurité n'ont pour près d'un tiers d'entre eux, pas d'autres possibilités de transport.

Les usagers occasionnels en activité ont des caractéristiques sociodémographiques similaires aux usagers quotidiens actifs mais se distinguent de ces derniers selon leurs habitudes de transport. Du fait qu'ils prennent moins souvent les transports que les autres usagers, ils sont moins familiers avec les lieux. Ils sont alors plus sensibles que les autres usagers à la qualité de leur environnement. Les actifs occasionnels ressentant de l'insécurité dans les transports citent plus souvent la dégradation des lieux et l'absence de personnel visible comme des facteurs générant l'insécurité, que les autres usagers insécures. En revanche, le contexte temporel influence moins leur perception de l'insécurité. Cette catégorie d'usagers, qui est celle empruntant le moins les transports en commun est aussi celle qui estime le moins souvent nécessaire de modifier ses habitudes de transport.

La troisième catégorie d'usagers révélée par l'étude est composée des jeunes usagers quotidiens. Le plus souvent étudiants ou jeunes actifs, ces usagers semblent être particulièrement sensibles au contexte temporel, contrairement aux inactifs ou aux actifs occasionnels. En effet, les jeunes usagers quotidiens insécures citent relativement plus souvent le matin tôt, c'est-à-dire avant 8h30, comme un créneau horaire particulièrement anxiogène. Ce profil d'usagers mentionne relativement plus souvent les arrêts de bus ou leurs alentours comme des lieux anxiogènes. Une partie importante des jeunes usagers quotidiens qui ressentent de l'insécurité sont « captifs des transports » (Yu et Smith, 2014). Autrement dit, les jeunes usagers quotidiens insécures sont ceux qui déclarent le plus souvent ressentir de l'insécurité mais ne peuvent pas modifier leurs habitudes

de transport, en particulier parce qu'ils n'ont pas d'autres moyens de transport.

Enfin, le dernier profil d'usagers étudié est composé majoritairement d'inactifs (retraités ou autres). Ces usagers sont ceux qui se sentent le moins en insécurité dans les transports. En outre, ils semblent peu sensibles au contexte temporel, spatial ou social. On note cependant que la saturation des transports génère pour eux davantage d'insécurité que pour les autres catégories d'usagers. Ainsi, les usagers inactifs insécures sont ceux qui vont éviter le plus certains jours ou certains horaires de la journée, en réponse à l'insécurité ressentie.

Ces résultats nous permettent d'observer que les usagers peuvent développer des comportements d'évitement en réponse à l'insécurité ressentie dans les transports en commun. Ils peuvent par exemple éviter certaines stations qui leur semblent dégradées. En revanche, les voyageurs ne peuvent pas améliorer d'eux-mêmes l'état des infrastructures (propreté, éclairage, etc.). Il revient donc aux opérateurs des transports de mettre en place des actions pour renforcer le sentiment de sécurité de leurs utilisateurs. Des actions pourraient être engagées pour améliorer la qualité de l'environnement, en particulier l'éclairage. Toutefois, certaines précautions doivent être prises puisque des chercheuses ont montré que la mise en place de lumières pouvait à l'inverse avoir un effet négatif. En particulier, lorsque les arrêts de bus sont éclairés mais que leurs environs sont très sombres, les personnes qui attendent le bus peuvent attirer l'attention (Loukaitou-Sideris et Fink, 2009). Cet effet, nommé « *fishbowl effect* » (effet bocal) peut renforcer le sentiment d'insécurité des usagers qui attendent aux arrêts de bus. Les résultats de l'étude ont également révélé que la présence d'agents rassure davantage les usagers que celle de caméras de vidéosurveillance. Par conséquent, augmenter les effectifs ou rendre le personnel plus visible peut être une solution à l'insécurité ressentie (Loukaitou-Sideris et Fink, 2009).

Malgré les solutions qui peuvent être apportées, certains usagers ne peuvent pas éviter les situations qu'ils considèrent comme anxiogènes. Notamment, les usagers quotidiens qu'ils soient jeunes ou en activité, se sentent relativement plus en insécurité tôt le matin et en semaine. Or, ce sont des créneaux horaires qu'ils peuvent difficilement éviter puisque 91 % d'entre eux empruntent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études. Ces usagers ne sont donc pas seulement « captifs des transports » mais on peut également les définir comme des « captifs des horaires ».

Bibliographie

- Atkins, S. (1989). *Critical Path Design for Secure Travel*. Issues in Design Council.
- Bérardier, M., & Rizk, C. (2009). 5,4% des atteintes aux personnes déclarées par les 14 ans et plus ont lieu dans les transports en commun. *Grand Angle* 19. Paris : ONDRP.
- Boé, J., & Rizk, C. (2008). Phénomènes de délinquance dans les transports en commun ferrés d'Ile-de-France. *Grand Angle* 15. Paris : ONDRP.
- Ceccato, V. (2013). *Moving Safely: Crime and Perceived Safety in Stockholm's subway stations*. Lexington Books. Lexington
- Ceccato, V., & Newton, A. (2015). *Safety and security in transit environments - An interdisciplinary approach*. London: Palgrave Macmillan.
- Condon, S., Lieber, M., & Maillachon, F. (2005). Insécurité dans les espaces publics: comprendre les peurs féminines. *Revue française de sociologie*, 2, 46, 265-294.
- Cozens, P., Neale, R., Whitaker, J., & Hillier, D. (2003). Managing crime and fear of crime at railway stations: a case study in South Wales (UK). *International Journal of Transport Management*, 1, 3, 121-132.
- Crime concern. (2004). *People's perceptions of personal security and their concerns about crime on public transport, research findings*. Department for transport.
- d'Arbois de Jubainville, H., & Vanier, C. (2016). *Premiers éléments d'analyse sur le sentiment de sécurité dans les transports en commun*. Note 6. Paris : ONDRP.
- d'Arbois de Jubainville, H., & Vanier, C. (2017). Women's avoidance behaviours in public transport in the Ile-de-France region. *Crime prevention and community safety*, 19, 3-4, 183-198.
- Dubow, F., McCabe, E., & Kaplan, G. (1979). *Reactions to crime: A critical review of the literature*. Washington, DC: Government printing office.
- Duguay, B., Bamba, M., & Boulard, D. (2014). Le sentiment de sécurité chez les personnes âgées dans les habitations à loyer modique: le cas de l'office municipal d'habitation de Longueuil. *Recherches sociographiques*, 55, 1, 11-30.
- Farrall, S., Jackson, J., & Gray, E. (2009). *Social order and fear of crime in contemporary times*. Oxford: University Press.
- Ferraro, K. (1995). *Fear of crime: Interpreting victimization risk*. New York: SUNY press.
- Hale, C. (1996). Fear of crime: a review of the literature. *International review of victimology*, 4, 2, 79-150.
- Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes. (2015). *Se mobiliser pour dire stop sur toute la ligne au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles dans les transports*. Paris : HCEfh.
- Horii, M., & Burgess, A. (2012). Construction sexual risk: 'Chikan', collapsing male authority and the emergence of women-only train carriage in Japan. *Health, Risk & Society*, 14, 1, 41-55.
- Jackson, J. (2009). A psychological perspective on vulnerability in the fear of crime. *Psychology, Crime and Law*, 265-390.
- Jaspard, M. (2011). *Les violences contre les femmes*. Paris: La Découverte.
- Keane, C. (1998). Evaluating the influence of fear of crime as an environmental mobility restrictor on women's routine activities. *Environment and behavior*, 30, 1, 60-74.
- 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. H. (2000). Revisiting fear and place: Women's fear of attack and the built environment. *Geoforum*, 31, 2, 269-280.
- Le Gräet, A., & Vanier, C. (2016). Les atteintes personnelles dans les transports en commun. *Repères* 32. Paris : ONDRP.
- Lieber, M. (2008). *Genre, violences et espaces publics: la vulnérabilité des femmes en question*. Paris: Les presses de Sciences Po.
- Loewen, L., Steels, S., & Suedfeld, P. (1993). Perceived safety from crime in the urban environment. *Journal of Environment Psychology*, 323-331.
- Loukaitou-Sideris, A. (1999). Hot spots of bus stop crime: The importance of environmental attributes. *Journal of the American Planning Association*, 395-411.
- Loukaitou-Sideris, A. (2015). Intimidated riders: US women's perspectives about safety in transit settings. Dans V. Ceccato, & A. Newton, *Safety and security in transit environments: An interdisciplinary approach* (pp. 291-308). London: UK: Palgrave Macmillan.

- Loukaitou-Sideris, A., & Fink, C. (2009). Addressing women's fear of victimization in transportation settings: A survey of U.S. transit agencies. *Urban Affairs Review*, 44, 4, 554-587.
- Lynch, G., & Atkins, S. (1988). The influence of personal security fears on women's travel patterns. *Transportation*, 15, 3, 257-277.
- Mahmoud, S., & Currie, G. (2010). The relative priority of personal safety concerns for young people on public transport. *The 33rd Australasian transport research forum conference*. Canberra, Australia.
- 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.
- Noble, J. (2015). L'insécurité personnelle dans les transports en commun. *Déviance et Société*, 39, 3, 343-364.
- Observatoire National de la Délinquance dans les Transports et du Centre International de Prévention de la Criminalité. (2015). *Les violences faites aux femmes dans les transports collectifs terrestres, Synthèse de l'étude exploratoire*.
- Pain, R. (1997). Social geographies of women's fear of crime. *Transactions of the Institute of British geographers*, 22, 2, 231-244.
- Riger, S., Gordon, M. T., & Lebailly, R. K. (1982). Coping with Urban Crime: Women's Use of Precautionary Behaviors. *American journal of community psychology*, 10, 4, 369-386.
- Roché, S. (1993). *Le sentiment d'insécurité*. Paris: Presses universitaires de France.
- Skogan, W. G., & Maxfield, M. G. (1981). *Coping with crime: Individual and neighbourhood reactions*. Beverly Hills, CA: Sage Publications.
- Smith, M., & Clarke, R. (2000). Crime and public transport. *Crime and Justice*, 27, 169-233.
- Smith, W. R., & Torstensson, M. (1997). Gender differences in risk perception and neutralizing fear of crime: Toward resolving the paradoxes. *The British Journal of Criminology*, 37, 4, 608-634.
- Stanko, E. (1990). *Every day violence: how women and men experience sexual and physical danger*. London: Harper Collins.
- Valentine, G. (1989). The geography of women's fear. *Area*, 21, 4, 385-390.
- Vanier, C., & d'Arbois de Jubainville, H. (2017). Feeling unsafe in public transportation: A profile analysis of female users in the Parisian region. *Crime prevention and community safety*, 19, 3-4, 251-263.
- 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.
- Yu, S.-S. V., & Smith, M. J. (2014). Commuters using public transit in New York City: Using area-level data to identify neighbourhoods with vulnerable riders. *Security Journal*, 27, 2, 194-209.

Annexes

Annexe 1 - Tableaux descriptifs du sentiment d'insécurité dans les transports en commun

Sentiment de sécurité dans les transports						
Sexe de l'utilisateur	Toujours en sécurité	La plupart du temps	Rarement	Jamais	non-répondant	Ensemble
Homme	61%	26%	9%	4%	0,2%	100%
Femme	49%	31%	13%	7%	0,2%	100%
p-value du test de X ²	p-value < 0,0001					
V de Cramer	0,1368					

Sentiment de sécurité dans les transports						
Âge de l'utilisateur	Toujours en sécurité	La plupart du temps	Rarement	Jamais	non-répondant	Ensemble
entre 14 et 25 ans	53%	33%	10%	4%	0,1%	100%
entre 26 et 45 ans	49%	32%	12%	6%	0,2%	100%
entre 46 et 65 ans	55%	27%	12%	6%	0,3%	100%
plus de 65 ans	68%	19%	9%	4%	0,1%	100%
p-value du test de X ²	p-value < 0,0001					
V de Cramer	0,0787					

Sentiment de sécurité dans les transports						
Insécurité au domicile	Toujours en sécurité	La plupart du temps	Rarement	Jamais	non-répondant	Ensemble
Souvent	34%	25%	18%	23%	0,3%	100%
De temps en temps	38%	31%	19%	12%	0,3%	100%
Rarement	35%	41%	16%	7%	0,2%	100%
Jamais	58%	28%	10%	4%	0,2%	100%
Non-répondant	32%	32%	14%	20%	1,3%	100%
p-value du test de X ²	p-value < 0,0001					
V de Cramer	0,123					

Sentiment de sécurité dans les transports						
Insécurité dans le quartier	Toujours en sécurité	La plupart du temps	Rarement	Jamais	non-répondant	Ensemble
Souvent	29%	25%	23%	23%	0,3%	100%
De temps en temps	34%	36%	19%	10%	0,3%	100%
Rarement	35%	43%	15%	6%	0,2%	100%
Jamais	61%	26%	9%	4%	0,2%	100%
Non-répondant	60%	17%	10%	5%	7,3%	100%
p-value du test de X ²	p-value < 0,0001					
V de Cramer	0,16					

Sentiment de sécurité dans les transports						
Sentiment de sécurité sur le trajet domicile-transports en commun	Toujours en sécurité	La plupart du temps	Rarement	Jamais	non-respondé	Ensemble
Toujours en sécurité	64%	24%	9%	3%	0,1%	100%
La plupart du temps	11%	68%	14%	7%	0,1%	100%
Rarement	10%	16%	56%	17%	0,3%	100%
Jamais	18%	21%	21%	40%	0,2%	100%
Non-respondé	25%	26%	10%	13%	26,8%	100%
p-value du test de X ²	p-value <0,0001					
V de Cramer	0,3134					

Sentiment de sécurité dans les transports						
Fréquence d'utilisation des transports	Toujours en sécurité	La plupart du temps	Rarement	Jamais	non-respondé	Ensemble
Tous les jours ou presque	52%	34%	10%	4%	0,1%	100%
2 à 3 fois / semaine	55%	31%	10%	4%	0,0%	100%
2 à 3 fois / mois	55%	30%	11%	4%	0,0%	100%
Moins souvent	55%	26%	12%	7%	0,3%	100%
Non-respondé	87%	5%	7%	2%	0,0%	100%
p-value du test de X ²	p-value <0,0001					
V de Cramer	0,0526					

Note de lecture : Le test V de Cramer permet d'estimer l'intensité du lien entre deux variables. Plus le V est proche de zéro, moins les variables étudiées sont dépendantes, et inversement. À noter qu'afin de respecter les postulats des tests statistiques réalisés, les valeurs manquantes (non-respondées) ont été exclues des tests du X² et de Cramer.

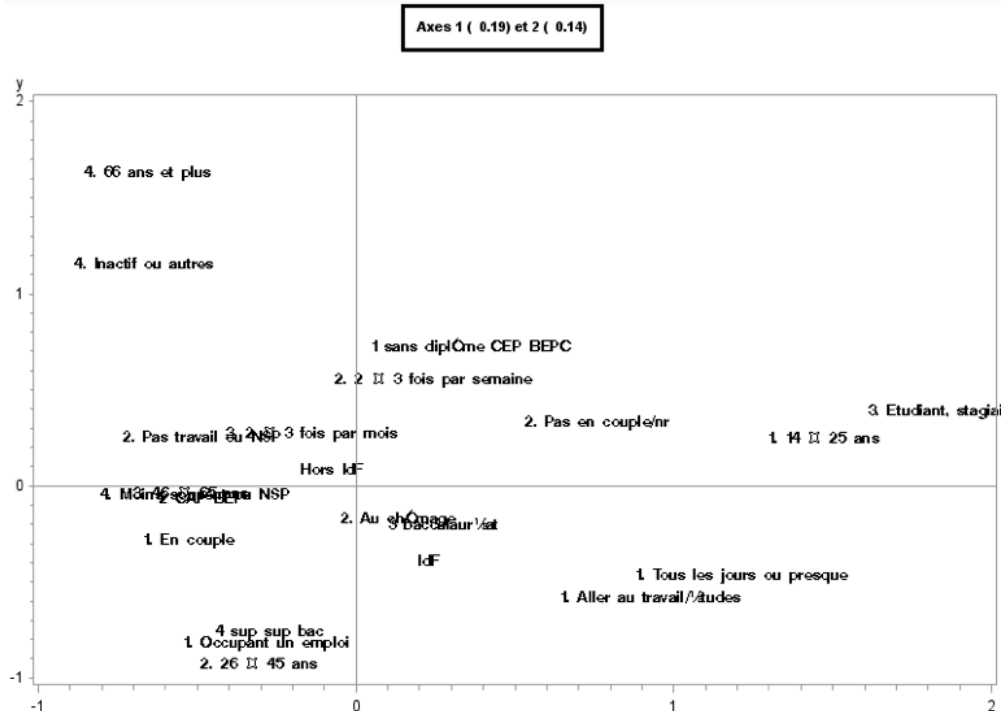
Champ : Usagers des transports en commun âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Annexe 2 - Force du lien entre les variables de la classification (coefficient V de Cramer)

	Âge	Diplôme	Situation d'emploi	Être en couple	Habiter en IdF	Fréquence d'utilisation	Aller au travail-études en transports
Âge (4 modalités)		0,23	0,6	0,49	0,07	0,21	0,42
Diplôme (4 modalités)			0,26	0,25	0,09	0,1	0,13
Situation au regard de l'emploi (4 modalités)				0,49	0,08	0,25	0,49
Être en couple					ns	0,28	-0,19
Habiter en Ile-de-France						0,28	-0,17
Fréquence d'utilisation des transports (4 modalités)							0,62
Aller au travail/études en transports en commun							

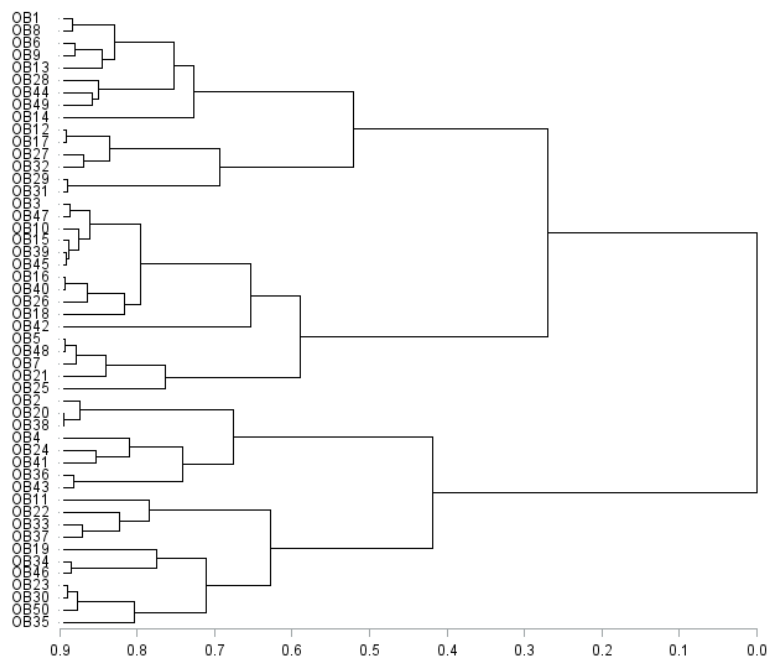
Annexe 3 - Représentation des variables sur le plan factoriel et coordonnées sur les axes factoriels



	Dim1	Dim2	Dim3	Dim4	Dim5	Dim6	Dim7	Dim8	Dim9	Dim10	Dim11	Dim12	Dim13	Dim14	Dim15
Âge															
14 à 25 ans	1,47	0,28	-0,52	0,00	-0,11	0,09	-0,05	-0,13	0,17	-0,18	0,15	0,56	0,16	-0,22	-0,49
26 à 45 ans	-0,30	-0,90	0,10	0,41	-0,52	-0,23	-0,26	0,39	0,08	-0,10	-0,43	-0,15	-0,35	0,28	0,05
46 à 65 ans	-0,52	-0,01	-0,10	-0,39	0,96	0,40	0,37	-0,70	-0,31	0,13	0,17	-0,24	-0,05	0,05	0,16
66 ans et plus	-0,65	1,66	0,84	-0,14	-0,62	-0,45	-0,09	0,79	0,18	0,25	0,39	-0,09	0,66	-0,41	0,37
Situation d'emploi															
Occupant un emploi	-0,28	-0,78	-0,04	-0,20	-0,06	-0,02	0,05	-0,11	0,14	-0,13	-0,23	-0,25	0,24	-0,29	-0,05
Au chômage	0,13	-0,14	-0,37	2,87	0,81	0,52	-0,59	0,53	-1,50	0,39	0,61	0,21	0,26	-0,10	0,09
Étudiant, stagiaire	1,85	0,42	-0,47	-0,28	-0,19	0,00	-0,07	-0,22	0,25	-0,18	-0,01	0,64	-0,25	0,21	0,63
Inactif ou autres	-0,67	1,19	0,45	-0,23	0,01	-0,10	0,12	0,18	-0,01	0,24	0,25	0,00	-0,35	0,41	-0,31
Motif de transport															
Pour aller au travail/études	0,93	-0,55	0,32	-0,16	0,14	-0,08	-0,04	0,08	0,06	0,51	0,02	-0,12	0,41	0,39	-0,03
Pour d'autres trajets/NSP	-0,48	0,28	-0,17	0,08	-0,07	0,04	0,02	-0,04	-0,03	-0,27	-0,01	0,06	-0,21	-0,20	0,02
Fréquence d'utilisation															
Tous les jours ou presque	1,21	-0,43	0,54	-0,48	0,39	-0,19	-0,14	0,57	-0,34	0,45	0,15	-0,19	-0,54	-0,47	-0,01
2 à 3 fois par semaine	0,25	0,59	0,79	1,52	0,22	-0,96	0,64	-1,34	1,12	0,38	-0,40	-0,04	-0,07	-0,12	0,00
2 à 3 fois par mois	-0,14	0,30	0,44	0,16	-0,64	2,32	-0,02	0,07	0,50	0,18	-0,34	0,01	0,08	0,05	0,01
Moins souvent ou NSP	-0,50	-0,02	-0,49	-0,16	-0,04	-0,30	-0,07	0,03	-0,21	-0,30	0,11	0,08	0,21	0,20	0,00
Être en couple															
En couple	-0,52	-0,25	0,09	-0,11	0,03	-0,04	0,04	-0,01	-0,08	0,29	-0,17	0,45	0,01	-0,05	0,01
Pas en couple/nr	0,76	0,36	-0,12	0,16	-0,04	0,06	-0,06	0,01	0,12	-0,42	0,24	-0,66	-0,02	0,07	-0,01
Diplôme															
Sans diplôme CEP BEPC	0,36	0,76	0,23	-0,12	0,08	-0,06	-0,40	-0,22	-0,57	-0,10	-0,79	-0,09	0,09	0,00	-0,03
CAP BEP	-0,48	-0,03	-0,56	0,10	1,24	0,06	-0,32	0,86	1,18	-0,03	0,02	0,09	-0,01	0,02	0,02
Baccalauréat	0,28	-0,17	-0,65	0,17	-0,59	0,00	1,83	0,46	-0,27	0,27	0,07	-0,11	-0,03	0,00	0,02
Supérieur au baccalauréat	-0,27	-0,73	0,48	-0,03	-0,52	0,03	-0,44	-0,56	0,07	-0,03	0,84	0,11	-0,08	-0,01	0,01
Lieu d'habitation															
Hors Ile-de-France	-0,07	0,11	-0,38	-0,02	-0,14	-0,02	-0,17	-0,09	0,04	0,28	0,00	-0,11	-0,03	-0,03	0,00
En Ile-de-France	0,23	-0,36	1,21	0,08	0,45	0,07	0,54	0,29	-0,12	-0,88	0,01	0,33	0,09	0,09	0,00

Annexe 4 - Dendrogramme

Nom de l'observation ou de la classe



Note de lecture : le dendrogramme présenté ici est celui réalisé après une première classification révélant 50 groupes d'individus. À chaque étape de la classification, les deux classes agrégées sont celles pour lesquelles la perte d'inertie interclasse (dispersion entre les centres de gravité de chacune des classes) liée au regroupement de ces deux classes est minimale.

Annexe 5 - Répartition des variables utilisées pour la classification des usagers, pour chaque profil

		Actifs quotidiens	Inactifs	Jeunes quotidiens	Actifs occasionnels
Âge					
14 à 25 ans	Effectif brut	88	261	3 118	2610
	% en pondéré	3%	3%	84%	20%
26 à 45 ans	Effectif brut	2 332	1075	859	9 113
	% en pondéré	69%	8%	9%	48%
46 à 65 ans	Effectif brut	1 101	4 945	666	7 106
	% en pondéré	28%	39%	7%	31%
66 ans et plus	Effectif brut	14	7766	7	73
	% en pondéré	0%	50%	0%	50%
Niveau de diplôme					
Sans diplôme, CEP, BEPC		570	7 150	2 021	3 074
		18%	52%	56%	19%
CAP ou BEP		410	2 529	653	4 711
		12%	18%	10%	23%
Baccalauréat		442	1 694	1 079	3 757
		15%	12%	20%	21%
Supérieur au baccalauréat		2 113	2 674	897	7 360
		55%	18%	14%	37%
Situation au regard de l'emploi					
Occupant un emploi		3 323	3	1 594	15 139
		94%	0%	20%	78%
Au chômage		187	744	438	1782
		5%	6%	7%	9%
Etudiant, stagiaire		24	0	2 609	1 374
		1%	0%	73%	11%
Inactif ou autres		1	13 300	9	607
		0%	94%	0%	2%

Annexe 5 (suite) - Répartition des variables utilisées pour la classification des usagers, pour chaque profil

Être en couple, même non cohabitant				
Oui	2 505	8 110	497	11 369
	80%	67%	8%	67%
Non	1 030	5 937	4 153	7 533
	20%	33%	92%	33%
Lieu d'habitation				
Hors Ile-de-France	833	11 245	3 485	16 532
	22%	77%	74%	86%
En Ile-de-France	2 702	2 802	1 165	2 370
	78%	23%	26%	14%
Fréquence d'utilisation des transports collectifs				
Tous les jours ou presque	2 743	1 225	3 698	309
	76%	8%	79%	1%
2-3 fois par semaine	319	2 793	828	1 075
	9%	18%	18%	5%
2-3 fois par mois	49	2 467	124	3 210
	1%	17%	3%	16%
Moins souvent	424	7 562	0	14 308
	14%	57%	0%	77%
Prendre les transports pour aller au travail/études				
Oui	3 204	402	4 171	4 197
	90%	3%	91%	23%
Non	33	13 645	479	14 705
	10%	97%	9%	77%
Total	3 535	1 407	4 650	18 902

Note de lecture : Lors des enquêtes « Cadre de vie et sécurité » 2010-2013, 88 personnes interrogées et usagères des transports en commun que l'on peut définir comme « actifs quotidiens » étaient âgées de 14 à 25 ans. Autrement dit, après pondération des données, on estime que 3 % des usagers au profil d'actifs quotidiens sont âgés de 14 à 25 ans.

Champ : Usagers des transports en commun âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Annexe 6 - Situations citées comme anxiogènes selon le type de profil

		Actifs quotidiens	Inactifs	Jeunes quotidiens	Actifs occasionnels	Ensemble
Type de trajet						
Trajets domicile travail	Effectif brut	791	101	782	1 042	2 716
	% en pondéré	41%	2%	37%	13%	18%
autres trajets	Effectif brut	479	2 687	663	4 152	7 978
	% en pondéré	23%	52%	31%	45%	42%
aucun trajet particulier	Effectif brut	767	2 318	872	3 768	7 725
	% en pondéré	39%	45%	36%	42%	42%
Lieux ¹						
Aux abords gares/stations	Effectif brut	451	889	525	2 276	4 141
	% en pondéré	24%	18%	23%	26%	24%
Gares ou stations de métro	Effectif brut	672	1 346	569	3 033	5 620
	% en pondéré	34%	28%	26%	34%	32%
Arrêts de bus ou abords	Effectif brut	149	646	440	894	2 129
	% en pondéré	8%	11%	21%	9%	11%
Dans le transport	Effectif brut	1 225	3 005	1 276	4 933	10 439
	% en pondéré	62%	58%	57%	54%	56%
Autres	Effectif brut	24	53	34	85	196
	% en pondéré	1%	1%	2%	1%	1%
Aucun lieu particulier	Effectif brut	235	735	248	1 049	2 267
	% en pondéré	12%	14%	12%	12%	13%

Annexe 6 (suite) - Situations citées comme anxiogènes selon le type de profil

Moment de la journée ¹					
Le matin tôt (avant 8h30)	226	182	274	702	1 384
	11%	4%	13%	8%	8%
La matinée (8h30-midi)	50	251	37	249	587
	3%	5%	2%	3%	3%
L'après-midi (midi-18h30)	121	652	260	740	1 773
	7%	12%	17%	9%	10%
En début de soirée (18h30-20h30)	381	926	505	1 515	3 327
	20%	17%	25%	17%	19%
En soirée (20h30-2h30)	787	1 519	816	3 216	6 338
	40%	31%	35%	36%	35%
La nuit (après 22h30)	681	971	719	2 602	4 979
	34%	20%	30%	29%	28%
Aucun moment particulier	490	2 103	508	2 921	6 022
	25%	41%	22%	32%	32%
Jour de la semaine					
Du lundi au vendredi	638	1 093	641	1 722	4 094
	34%	21%	32%	20%	24%
Le week-end	310	451	387	1 509	2 657
	15%	9%	17%	17%	15%
Pas de jours précis	1 077	3 631	1 226	5 752	11 686
	54%	71%	53%	64%	63%
Contexte environnemental ¹ (1)					
Le manque de propreté	182	547	159	762	1 650
	9%	10%	7%	8%	9%
Le mauvais éclairage	599	1 525	722	2 985	5 831
	30%	30%	33%	33%	32%
La dégradation des lieux	392	771	357	1 877	3 397
	19%	16%	19%	22%	19%
Les incivilités des autres passagers	1 649	4 145	1 866	7 237	14 897
	84%	81%	82%	81%	81%
Contexte environnemental ¹ (2)					
Trop de monde	499	1 991	611	2 836	5 937
	25%	37%	27%	31%	31%
Le personnel non visible	403	1 015	468	2 125	4 011
	21%	20%	20%	24%	22%
Des perturbations	263	371	248	657	1 539
	14%	7%	12%	7%	9%
Pas d'autres voyageurs	1 318	2 627	1 316	5 192	10 453
	67%	53%	59%	58%	58%
Pas de vidéosurveillance	221	616	319	1 231	2 387
	12%	13%	14%	14%	14%

1 : Les enquêtés pouvaient citer jusqu'à deux situations considérées comme anxiogènes parmi les propositions suivantes.

Note de lecture : Lors des enquêtes « Cadre de vie et sécurité » 2010-2013, 791 personnes interrogées, usagères faisant partie des « actifs quotidiens » et ressentant de l'insécurité dans les transports ont déclaré que le trajet du domicile vers le travail ou le lieu d'étude pouvait être anxiogène. Autrement dit, après pondération des données, on estime que 41 % des usagers au profil d'actifs quotidiens ressentant de l'insécurité dans les transports en commun considère que le trajet domicile-travail ou lieu d'étude peut-être anxiogène.

Champ : Usagers des transports en commun ressentant de l'insécurité, âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Annexe 7 - Comportements d'évitement selon le profil d'usagers

		Actifs quotidiens	Inactifs	Jeunes quotidiens	Actifs occasionnels	Ensemble
Évitement de certaines lignes	effectif brut	151	312	86	507	1 056
	% en pondéré	7%	6%	4%	6%	6%
Évitement de certains lieux		109	235	86	381	811
		5%	5%	4%	4%	4%
Changement du moyen de transport		152	293	92	688	1 225
		7%	6%	3%	8%	7%
Évitement de certains jours, horaires		327	1 033	314	1 331	3 005
		16%	20%	13%	14%	15%
Pas d'évitement car pas d'autres possibilités de transport		587	926	816	1 387	3 716
		30%	17%	37%	16%	21%
Pas d'évitement car pas semblé nécessaire		846	2463	969	4 993	9 271
		44%	49%	46%	57%	52%

Note de lecture : Lors des enquêtes « Cadre de vie et sécurité » 2010-2013, 151 personnes interrogées, usagères faisant partie des « actifs quotidiens » et ressentant de l'insécurité dans les transports ont déclaré ne plus emprunter certaines lignes. Autrement dit, après pondération des données, on estime que 7% des usagers au profil d'actifs quotidiens ressentant de l'insécurité dans les transports en commun évitent certaines lignes.

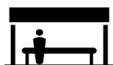
Champ : Usagers des transports en commun ressentant de l'insécurité, âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Annexe 8 - Références des pictogrammes utilisés sous licence Creative Commons



« Aerophobia » créé par Gan Khoon Lay pour le site Noun Project. Modifié par ONDRP.



« Bus stop » créé par Ker'is pour le site Noun Project.

Created by Ker'is
from Noun Project



« Subway Passengers » créé par Llisole pour le site Noun Project.

Created by Llisole
from Noun Project



« Train Station » créé par Gan Khoon Lay pour le site Noun Project.

Created by Gan Khoon Lay
from Noun Project



« Man Leaving Rubbish Bag » créé par Gan Khoon Lay pour le site Noun Project. Modifié par ONDRP.

Created by Gan Khoon Lay
from Noun Project



« Street Light » créé par Mello pour le site Noun Project.

Created by Mello
from Noun Project



« Smokers » Créé par Gan Khoon Lay pour le site Noun Project. Modifié par ONDRP.

Created by Gan Khoon Lay
from Noun Project



« Individual » créé par Blake Thompson pour le site Noun Project.

Created by Blake Thompson
from Noun Project



« Bus Driver » créé par Gan Khoon Lay pour le site Noun Project.

Created by Gan Khoon Lay
from Noun Project



« Waiting Bus » créé par Gan Khoon Lay pour le site Noun Project.

Created by Gan Khoon Lay
from Noun Project



« CCTV » créé par Asianson.design pour le site Noun Project.

Created by Asianson.design
from Noun Project



« Bus » créé par Simon Child pour le site Noun Project.

Created by Simon Child
from Noun Project

