

## Sécurité dans les transports en commun : Le cas des usagers captifs

Entre 2009 et 2013, les enquêtes « Cadre de vie et sécurité » (CVS) ont permis d'interroger près de 6 000 usagers des transports en commun qui utilisent exclusivement ce mode de déplacement, n'ayant pas d'autres options pour se déplacer (usagers dits « captifs »).

Les analyses suggèrent que les usagers captifs sont relativement plus nombreux à se sentir rarement en sécurité dans ce contexte, par rapport aux usagers qui utilisent volontairement les transports en commun. Ces perceptions changent notamment selon les caractéristiques individuelles (sexe, âge, situation professionnelle, niveau de vie) et la fréquence d'utilisation des transports.

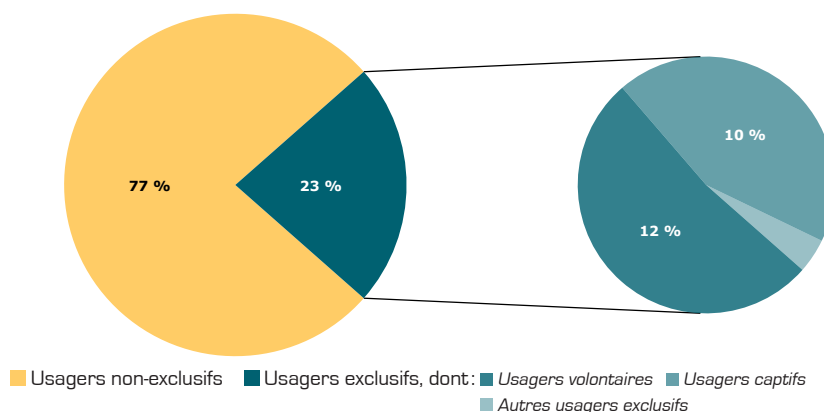
Les usagers captifs se trouvent ainsi dans une situation problématique, car ils se sentent moins en sécurité dans cet environnement et peuvent difficilement utiliser un autre mode de transport.

La recherche sur les transports en commun distingue généralement les usagers qui font le choix de ce mode de transport (« choice users »), et ceux qui en sont captifs ou dépendants (« captive / dependent users ») (Jin *et al.*, 2005 ; Krizek et El-Geneidy, 2007 ; Polzin *et al.*, 2000).

Les usagers captifs sont souvent décrits comme des individus qui ne possèdent pas leur propre véhicule pour se déplacer (Krizek et El-Geneidy, 2007 ; TransitCenter, 2016). Polzin *et al.* (2000) estiment que les individus âgés de 5 ans et plus, qui n'ont pas de permis de conduire, ou qui vivent dans un ménage ne possédant pas de véhicules privés, sont dépendants des transports en commun. Selon une approche plus large que la possession d'un véhicule, les usagers captifs sont ceux qui ne se déplacent qu'en transports en commun parce qu'ils n'ont pas d'autres choix, et qui ne peuvent pas se déplacer lorsque ce mode de transport est indisponible (Jin *et al.*, 2005 ; Yu et Smith, 2014).

Bien que la notion de captivité ou de dépendance soit parfois critiquée (TransitCenter, 2016), elle reste importante et utile pour améliorer l'expérience des usagers des transports en commun. En effet, en raison de leur situation (ne pas pouvoir choisir un mode de transport plus sûr), les usagers captifs sont potentiellement plus exposés aux risques (réels ou perçus) pendant leurs trajets (Barjonet *et al.*, 2010 ; Yu et Smith, 2014).

### 1 Répartition des usagers des transports en commun



Champ : usagers de 14 ans et plus, résidant en France métropolitaine, et ayant utilisé les transports en commun au cours des 24 derniers mois  
Source : enquête CVS, Insee-ONDRP, 2009-2013

## 10% des usagers sont captifs des transports en commun

L'enquête CVS permet d'identifier les individus qui déclarent utiliser exclusivement les transports en commun pour se déplacer (23% de l'ensemble des usagers). Parmi eux, 46% utilisent exclusivement ce mode de transport car ils n'ont pas le choix, n'ayant pas d'autres options pour leurs déplacements (soit 10% de l'ensemble des usagers) [1]. Ces usagers peuvent donc être considérés comme captifs.

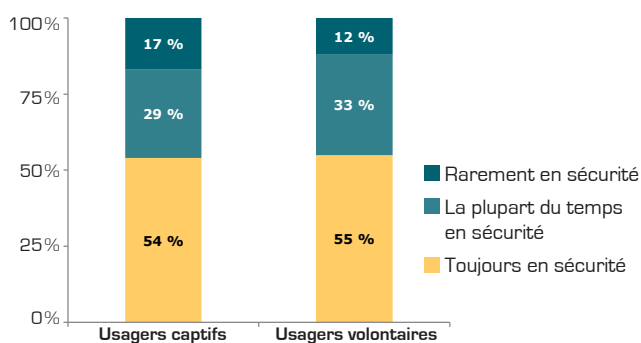
Au contraire, 52% des usagers qui utilisent exclusivement les transports en commun déclarent qu'il s'agit du choix le plus pratique (soit 12% de l'ensemble des usagers). Ces individus peuvent ainsi être décrits comme usagers volontaires.

Les caractéristiques principales des usagers captifs se distinguent de celles des usagers volontaires. Ce groupe est davantage composé de femmes (64%, contre 56% des usagers volontaires) et de personnes ayant entre 14 et 29 ans (50%, contre 35% des autres). Près de 40% des usagers captifs sont étudiants ou stagiaires (37%, contre 24% des usagers volontaires). Enfin, la plupart des usagers captifs ont un niveau de vie bas : 49% d'entre eux font partie des classes modestes<sup>1</sup> (contre 29% des usagers volontaires).

## 17% des usagers captifs se sentent rarement en sécurité

La majorité des usagers captifs déclarent se sentir « toujours » en sécurité dans les transports en commun (54%). Environ 29% d'entre eux se sentent « la plupart du temps » en sécurité, tandis qu'un usager captif sur six se sent rarement en sécurité, c'est-à-dire « parfois » ou « jamais » (17%) [2]. Les usagers captifs sont relativement plus nombreux à se sentir rarement en sécurité que les usagers volontaires (12%), même si la proportion des personnes qui s'estiment toujours en sécurité est proche de celle des usagers volontaires.

### 2 Sentiment de sécurité des usagers captifs et volontaires

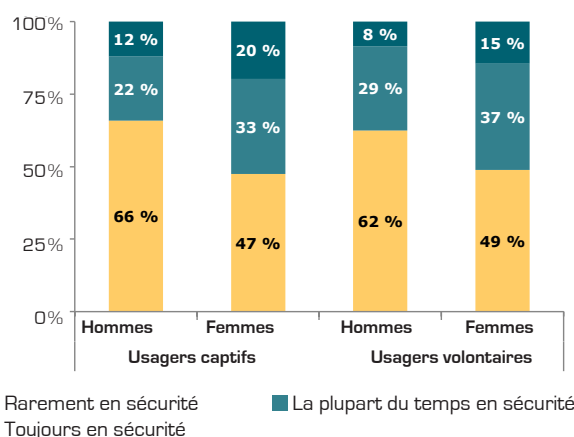


Champ: usagers de 14 ans et plus, résidant en France métropolitaine, et utilisant exclusivement les transports en commun pour se déplacer  
Source: enquête CVS, Insee-ONDRP, 2009-2013

Toutefois, ces perceptions changent selon les caractéristiques individuelles de ces usagers. Les résultats suggèrent que les usagers captifs, lorsqu'ils partagent les mêmes caractéristiques que les usagers volontaires, se sentent moins en sécurité dans les transports en commun.

Environ une usagère captive sur cinq se sent rarement en sécurité (20%, contre 15% des usagères volontaires) [3]. De plus, les usagères captives se sentent moins en sécurité que les hommes, qu'ils soient des usagers captifs ou volontaires.

### 3 Sentiment de sécurité des usagers captifs et volontaires, selon le sexe



Champ: usagers de 14 ans et plus, résidant en France métropolitaine, et utilisant exclusivement les transports en commun pour se déplacer  
Source: enquête CVS, Insee-ONDRP, 2009-2013

Parmi les usagers captifs, ce sont les personnes âgées de 40 à 59 ans qui se sentent le moins en sécurité dans les transports en commun. Près d'un quart d'entre elles se sentent rarement en sécurité (24%, contre 13% des usagers volontaires du même âge). Les usagers captifs les plus jeunes (14-17 ans) et les plus âgés (60 ans et plus) se sentent davantage en sécurité.

Les usagers captifs occupant un emploi ou étant au chômage sont aussi ceux qui se sentent le moins en sécurité. Respectivement 21% et 23% d'entre eux se sentent rarement en sécurité (contre 11% et 14% des usagers volontaires ayant la même situation professionnelle). Au contraire, les usagers captifs qui sont étudiants ou inactifs se sentent plus en sécurité. Ces résultats pourraient être dus à l'âge des usagers captifs.

Enfin, près de 20% des usagers captifs des classes modestes et moyennes supérieures se sentent rarement en sécurité dans les transports en commun (respectivement 18% et 19%, contre 12% et 10% des usagers volontaires ayant le même niveau de vie). La part des usagers captifs se sentant rarement en sécurité est plus basse parmi les classes aisées (13%).

(1) Selon le CREDOC, la population peut être répartie en plusieurs classes en fonction du niveau de vie: modestes, moyennes inférieures, moyennes supérieures et aisées. À titre d'exemple, en 2013, les classes modestes regroupent les individus ayant un niveau de vie inférieur à 15 960 euros par an. Voir Point méthodologique pour plus d'informations.

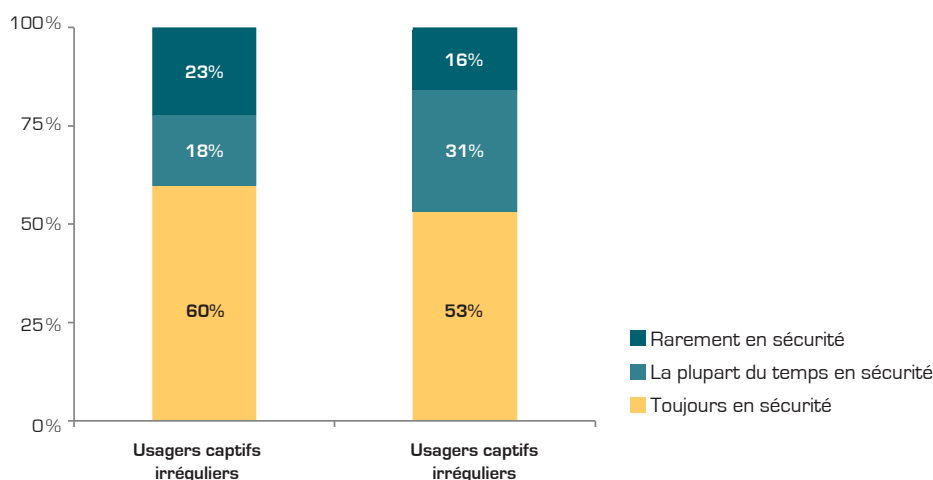
## 23% des usagers captifs irréguliers se sentent rarement en sécurité

Au-delà des caractéristiques individuelles, il convient de contrôler la fréquence d'utilisation des transports en commun (Krizek et El-Genedy, 2007 ; TransitCenter, 2016). En effet, cette fréquence peut avoir un effet positif ou négatif sur la sécurité ressentie dans ce contexte. Il est possible que les usagers fréquents ou de longue date se soient familiarisés avec les transports en commun qu'ils utilisent, aient développé des repères, et s'y sentent plus en sécurité. Mais il est également possible que les usagers qui empruntent fréquemment les transports en commun, ou qui sont contraints de les utiliser, soient plus exposés aux risques (réels ou per-

çus) pendant leurs trajets, et s'y sentent moins en sécurité.

L'enquête CVS permet de distinguer les usagers réguliers et irréguliers<sup>2</sup>. Cette analyse fait apparaître des résultats ambivalents. D'un côté, les usagers captifs irréguliers sont relativement plus nombreux à se sentir « toujours » en sécurité dans les transports en commun (60%, contre 53% des captifs réguliers) [4]. De l'autre côté, ils sont aussi relativement plus nombreux à se sentir rarement en sécurité (23%, contre 16% des captifs réguliers). Il est donc possible que les usagers captifs, lorsqu'ils ont un usage irrégulier des transports en commun et qu'ils ne s'y sentent pas « toujours » en sécurité, éprouvent des perceptions d'autant plus fortes.

### 4 Sentiment de sécurité des usagers captifs, selon la fréquence d'utilisation



Champ : usagers de 14 ans et plus, résidant en France métropolitaine, et utilisant exclusivement les transports en commun pour se déplacer (car n'ayant pas d'autres choix)  
Source : enquête CVS, Insee-DNDRP, 2009-2013

## Améliorer l'expérience des usagers captifs

Les usagers captifs se trouvent dans une situation problématique. En effet, ces usagers se sentent moins en sécurité dans les transports en commun, notamment les femmes, les personnes âgées de 40 à 59 ans ou encore celles ayant un faible niveau de vie. Or, 46% des usagers captifs qui ne se sentent pas « toujours » en sécurité ne peuvent pas changer leurs habitudes de transport<sup>3</sup>, n'ayant pas d'alternatives pour se déplacer. Cette situation – ne pas se sentir en sécurité et ne pas pouvoir y remédier – peut ainsi nuire à la qualité de vie de ces usagers (Barjonet *et al.*, 2010).

L'analyse des perceptions des usagers captifs apparaît donc essentielle pour améliorer leur expérience des transports en commun. Dans un premier temps, les opérateurs peuvent identifier les usagers captifs, leurs caractéristiques individuelles et d'autres informations qui ne sont pas directement disponibles grâce à l'enquête CVS (caractéristiques du quartier de résidence, type de transport en commun utilisé, horaires, itinéraires, etc.). Dans un deuxième temps, ces opérateurs peuvent mobiliser ces informations pour étudier les perceptions des usagers captifs et les problèmes auxquels ils sont confrontés, afin de développer des solutions adaptées à leurs besoins de sécurité.

(2) Les usagers dits « réguliers » sont ceux qui utilisent les transports en commun « tous les jours ou presque » ou « 2 à 3 fois par semaine ». Les usagers dits « irréguliers » sont ceux qui les utilisent moins souvent.

(3) Les changements d'habitudes de transport incluent l'évitement de certaines lignes, de certains lieux (stations, gares, arrêts, etc.), de certains horaires, et le changement de moyen de transport.

## Point méthodologique

Les résultats de cette étude sont intégralement disponibles dans le fichier Excel associé.

Cette étude a été réalisée à partir du module « transports » (2009-2013) de l'enquête de victimation « Cadre de vie et sécurité » (CVS), réalisée annuellement par l'Insee et l'ONDRP depuis 2007, et avec le SSMSI depuis 2014. Près de 16 000 individus âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine sont interrogés chaque année. Les données sont pondérées par l'Insee de sorte que les résultats sont représentatifs de la population générale.

Plusieurs questions du module « transports » permettent d'identifier les individus qui utilisent exclusivement les transports en commun pour se déplacer, soit parce qu'ils n'ont pas d'autres choix (usagers dits « captifs »), soit parce qu'il s'agit de l'option la plus pratique (usagers dits « volontaires »). L'enquête CVS permet ensuite d'analyser le sen-

timent de sécurité de ces usagers dans les transports en commun.

Le niveau de vie est le revenu disponible du ménage par unité de consommation. Selon le CREDOC, la population peut être répartie en plusieurs classes, en fonction des déciles du niveau vie (chaque décile correspondant à 10% de la population). En 2013, les classes modestes (déciles 1-3) regroupent les individus ayant un niveau de vie inférieur à 15 960 € par an ; les classes moyennes inférieures (déciles 4-6) ceux ayant un niveau de vie compris entre 15 960 € et 22 500 € par an ; les classes moyennes supérieures (déciles 7-8) ceux ayant un niveau de vie compris entre 22 500 € et 29 750 € par an ; et les classes aisées (déciles 9-10) ceux ayant un niveau de vie supérieur à 29 750 € par an. [https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/3351981/irsocerfs2015\\_DNV01.xls](https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/3351981/irsocerfs2015_DNV01.xls)

## Bibliographie

Barjonet, P., Gezentsvey, M., et Mores, C. (2010). Perceptions des risques et choix du mode de transport. Approche conceptuelle et modélisation prédictive. *Flux*, 81 (3), 19-32.

Jin, X., Beimborn, E., et Greenwald, M. (2005). *Impacts of accessibility, connectivity and mode captivity on transit choice*. Milwaukee, WI: Center for Urban Transportation Studies, University of Wisconsin-Milwaukee.

Krizek, K. J., et El-Geneidy, A. (2007). Segmenting Preferences and Habits of Transit Users and Non-Users. *Journal of Public Transportation*, 10 (3), 71-94.

Polzin, S., Chu, X., et Rey, J. (2000) Density and captivity in public transit success observations from 1995 nationwide personal transportation study. *Transportation Research Record*, 1735, 10-18.

TransitCenter. (2016). *Who's on Board 2016: What Today's Riders Teach Us About Transit That Works*. New York, NY: Transit Center.

Yu., S.-S. V., et 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.

## Remerciements

L'auteur tient à remercier Vania Ceccato (Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm), Martha J. Smith (Wichita State University, Wichita) et Sung-suk Violet Yu (John Jay College of Criminal Justice, New York) pour leurs conseils pendant la réalisation de cette étude.