

Premiers éléments d'analyse sur le sentiment de sécurité dans les transports en commun

Lors de la période d'étude 2009-2013, plus d'un usager sur deux se sent « toujours » en sécurité dans les transports en commun. Cette proportion varie néanmoins selon le sexe, l'âge et la fréquence d'utilisation. Plus des deux tiers des usagers âgés de plus de 65 ans s'y sentent toujours en sécurité. Par ailleurs, une femme sur cinq se sent rarement en sécurité dans les transports, contre 12 % des hommes.

Parmi la population d'étude, nous distinguons quatre profils d'usagers qui se différencient selon leurs caractéristiques sociodémographiques et leurs habitudes de transport.

Parmi les actifs urbains, moins de la moitié se sentent toujours en sécurité, contre 61 % des inactifs. Les individus ayant un profil d'usagers jeunes ou occasionnels ont un niveau de sécurité ressentie relativement similaire. À noter, par ailleurs, que la part des usagers rarement en sécurité est la plus élevée parmi ces usagers occasionnels (18 % contre 16 % en moyenne).

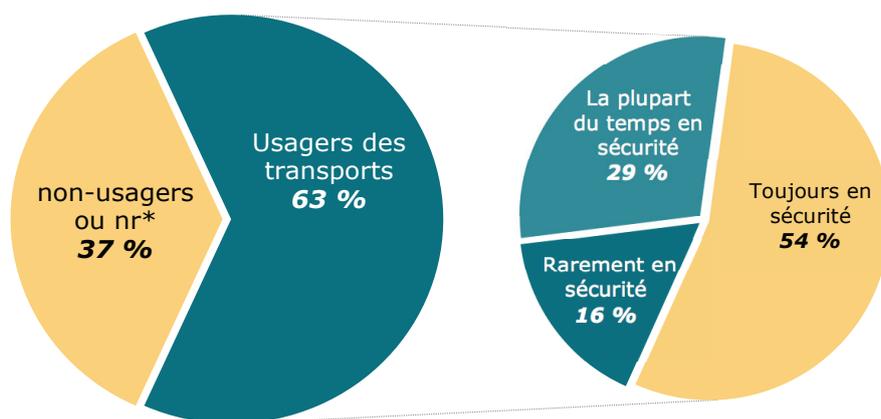
Pour chaque profil d'usagers, les femmes se sentent toujours moins en sécurité que les hommes, à âge et fréquence d'utilisation donnés.

Entre 2009 et 2013, les enquêtes « Cadre de vie et sécurité » ont permis d'interroger plus de 52 000 individus de 14 ans et plus sur leur sentiment de sécurité dans les transports en commun. Cet échantillon est représentatif des individus déclarant avoir utilisé les transports en commun au cours des 24 mois précédant l'enquête (soit 63 % des personnes de 14 ans et plus).

De manière générale, la majorité de ces usagers déclarent se sentir « toujours » en sécurité dans les transports en commun (54 %). Moins d'un tiers d'entre eux sont « la plupart du temps » en sécurité (29 %), tandis que 16 % ne se considèrent que « parfois » ou « jamais » en sécurité [1]. Dans la suite du texte, nous considérerons qu'ils se sentent « rarement » en sécurité.

Dans le cadre de précédentes études¹, l'Observatoire a mis en évidence le fait que le sentiment d'insécurité dans le quartier varie selon l'âge et le sexe de la personne : les hommes et les personnes de plus de 60 ans estiment qu'ils sont plus en sécurité dans leur quartier, par rapport aux femmes et aux plus jeunes. Cette Note permettra d'observer si ces résultats se retrouvent aussi dans les transports en commun. À l'étude de ces variables sociodémographiques sur le sentiment de sécurité, s'ajoutera celle d'une caractéristique propre aux transports en commun, la fréquence d'utilisation.

1 Répartition des usagers selon leur sentiment de sécurité dans les transports en commun



(1) ONDRP, « La victimation personnelle et le sentiment d'insécurité déclaré par les personnes de 60 ans et plus lors des enquêtes "Cadre de vie et sécurité" de 2007 à 2013 », Repères n°28, octobre 2014. ONDRP, « Des niveaux de violence et un sentiment d'insécurité hétérogènes selon le lieu de résidence », La Note de l'ONDRP n°4, février 2016.

*nr : non renseigné

Champ : 14 ans et plus résidant en France métropolitaine.

Source : enquêtes « Cadre de vie et sécurité » 2009-2013, Insee-ONDRP.

1 femme sur 5 rarement en sécurité

En moyenne, les femmes se sentent moins souvent en sécurité dans les transports que les hommes: plus de la moitié d'entre elles ne se sentent pas toujours en sécurité (51 % contre 38 % pour les hommes). Une femme sur cinq s'y sent rarement en sécurité (20 % contre 12 % des hommes) [2].

Les usagers les plus âgés davantage en sécurité

Les individus âgés de 66 ans et plus sont ceux qui se sentent le plus en sécurité dans les transports en commun. Ainsi, ils sont relativement plus nombreux à se sentir toujours en sécurité (67 % contre 52 % en moyenne), et proportionnellement moins à être rarement en sécurité (13 % contre 16 % en moyenne).

Parmi les autres tranches d'âge, environ la moitié des individus se sentent toujours en sécurité, cette proportion étant la plus faible pour les usagers âgés de 26 à 45 ans (50 % contre 52 % pour les 14-25 ans et 55 % pour les 46-65 ans). Par ailleurs, la part des individus rarement en sécurité est la plus élevée parmi les usagers de 26 à 65 ans, atteignant près d'une personne sur cinq (18 %) [3].

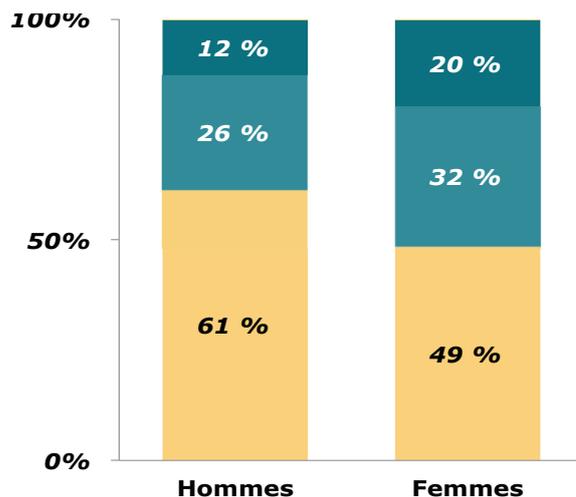
Les usagers habituels plus tempérés sur leur ressenti

Les usagers quasi-quotidiens sont proportionnellement moins nombreux à se sentir toujours en sécurité dans les transports en commun (53 % contre 55 % sinon); mais ils sont aussi relativement moins rarement en sécurité (13 % contre 17 % sinon). Ces usagers ont donc un ressenti plus tempéré de la sécurité: plus d'un tiers d'entre eux sont la plupart du temps en sécurité (34 % contre 28 % sinon). Cette modération est moins présente lorsque le niveau de fréquentation des transports en commun diminue. Les usagers ayant une utilisation occasionnelle ont un avis plus tranché: près des trois quarts des personnes empruntant moins de deux fois par mois les transports en commun se sentent soit toujours en sécurité (55%), soit rarement (18 %) [4].

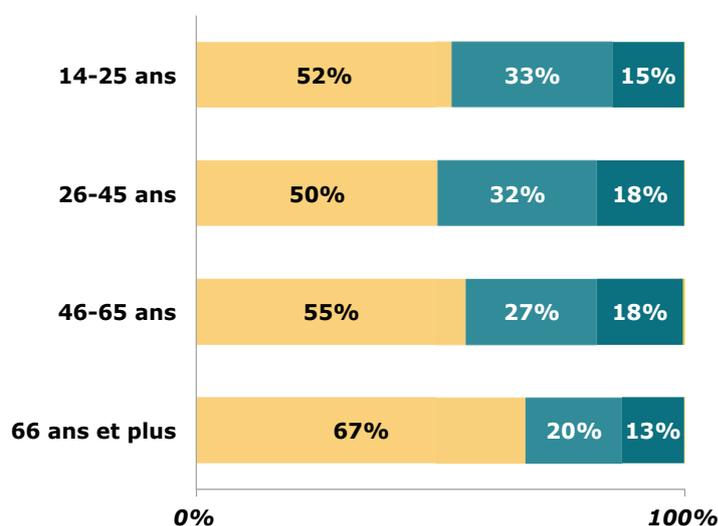
Quatre profils d'usagers

Plus globalement, ces taux de sécurité varient en fonction du profil des voyageurs. Parmi les usagers des transports en commun, nous avons distingué quatre types d'individus qui se différencient selon leurs habitudes de transport² et certaines caractéristiques sociodémographiques comme l'âge, le diplôme, la situation d'emploi et le fait d'être en couple. Nous avons ensuite analysé le sentiment de sécurité pour chaque profil de voyageur (Voir point méthodologique).

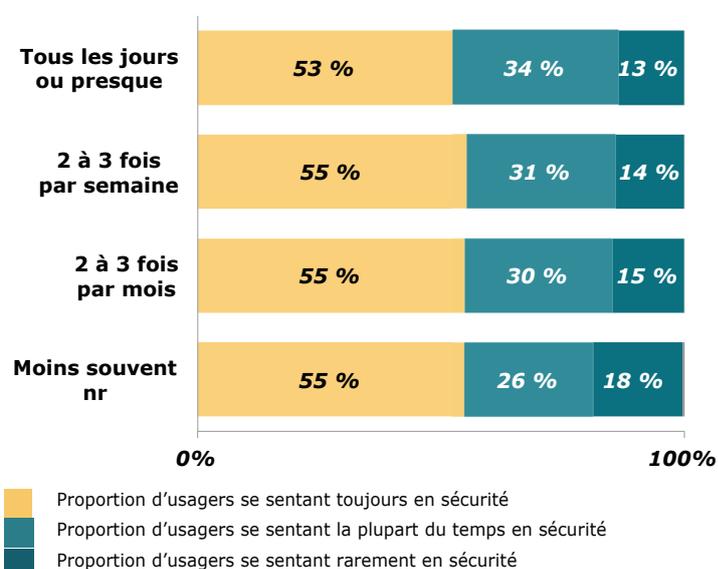
2 Répartition du sentiment de sécurité dans les transports en commun par sexe



3 Répartition du sentiment de sécurité dans les transports en commun par tranche d'âge



4 Répartition du sentiment de sécurité dans les transports en commun par fréquence d'utilisation



Champ : 14 ans et plus résidant en France métropolitaine et ayant emprunté les transports en commun dans les 24 mois précédant l'enquête.

Source : enquêtes « Cadre de vie et sécurité » 2009-2013, Insee-ONDRP.

Le premier groupe à se distinguer est majoritairement composé **d'actifs urbains**. 95% d'entre eux occupent ou recherchent un emploi. D'ailleurs, dans 85% des cas, l'utilisateur emprunte les transports en commun pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études. Ces actifs urbains résident principalement dans une ville-centre ou en banlieue (89% contre 69% en moyenne), et en particulier en région parisienne (57% contre moins d'un quart en moyenne). Ce profil d'utilisateurs représente 14% de l'ensemble des voyageurs.

Les actifs urbains se sentent relativement moins en sécurité dans les transports en commun que les autres usagers. Ainsi, moins de la moitié d'entre eux se sentent toujours en sécurité (48%), contre plus d'un tiers la plupart du temps (36%), et 15% plus rarement [5].

Le deuxième profil de voyageurs relevé est celui des **inactifs** (hors étudiants), représentant près de 30% des usagers (29%). 90% d'entre eux sont en situation d'inactivité (dont 73% de retraités). Avec une proportion d'utilisateurs toujours en sécurité supérieure à 60%, cette catégorie de voyageurs semble être celle qui se sent le plus en sécurité. Cela peut s'expliquer par un sentiment de sécurité plus fort chez les personnes âgées de plus de 65 ans qui sont davantage représentées dans cette catégorie : deux tiers d'entre eux se sentent toujours en sécurité dans les transports en commun (contre 52% pour les individus âgés de moins de 66 ans) (voir plus haut et [3]).

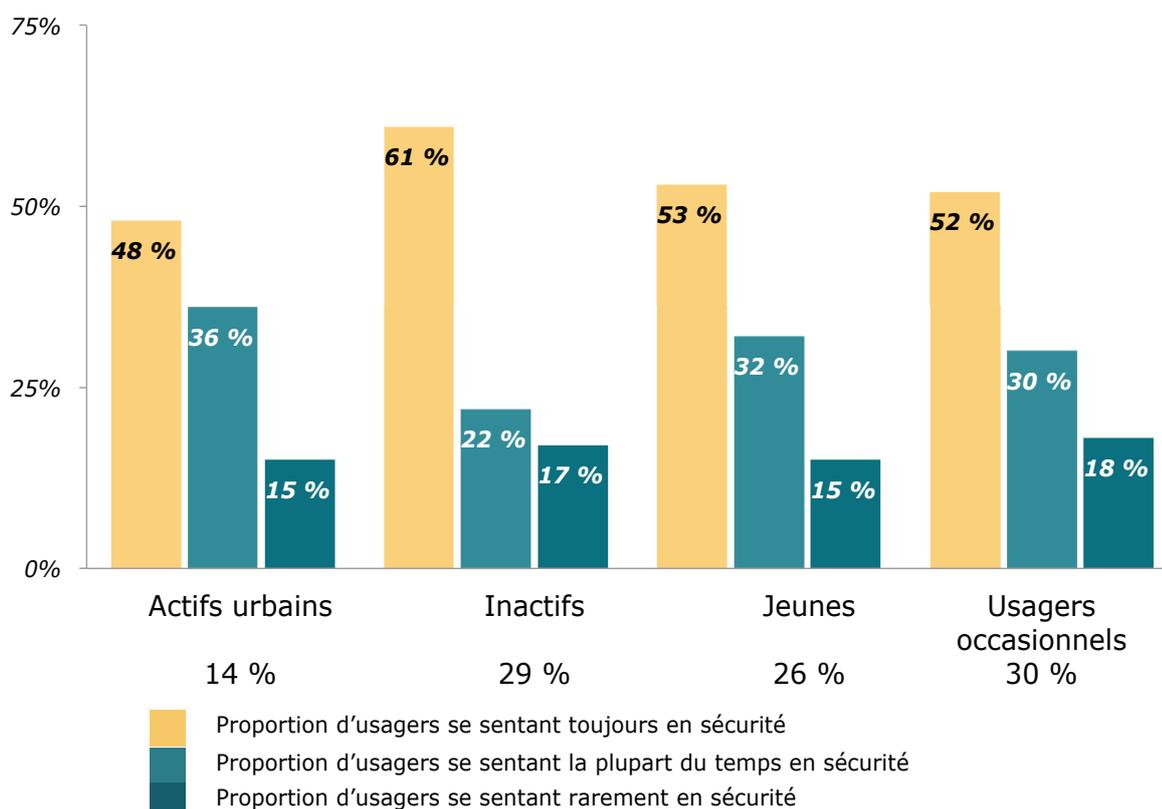
Toutefois, la part des individus au profil d'inactif se sentant rarement en sécurité est légèrement supérieure à celle des actifs urbains (17% contre 15%). Elle atteint même 20% lorsque l'échantillon est restreint aux personnes âgées de moins de 66 ans.

On note ainsi un ressenti dans les transports différent selon l'âge de l'utilisateur. Les individus les plus âgés se sentent plus en sécurité dans les transports, tandis que les autres membres de cette catégorie s'y sentent moins en sécurité que la moyenne.

Le troisième groupe à se distinguer est avant tout composé de **jeunes** et représente environ un quart des voyageurs (26%). La majorité d'entre eux ont entre 14 et 25 ans (79%), et sont scolarisés ou suivent des études (61% contre 17% en moyenne). Leur utilisation des transports en commun est hétérogène : près de la moitié d'entre eux les empruntent régulièrement (49% pour une utilisation hebdomadaire, voire quotidienne), tandis que l'autre moitié moins régulièrement (51% pour une utilisation mensuelle, voire moins fréquente). De même que pour les actifs urbains, la plupart de ces usagers utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu d'études ou de travail (57%). Les autres usagers ayant ce profil les empruntent principalement pour se rendre dans des commerces, des lieux de loisirs ou chez des connaissances.

La plupart de ces jeunes sont en sécurité dans les transports en commun (53%). Environ un tiers d'entre eux se sentent la plupart du temps en sécurité (32%), et 15% plus rarement [5].

5 Répartition du sentiment de sécurité dans les transports en commun selon le profil des usagers



Champ : 14 ans et plus résidant en France métropolitaine et ayant emprunté les transports en commun dans les 24 mois précédant l'enquête.
Source : enquêtes « Cadre de vie et sécurité » 2009-2013, Insee-ONDRP.

Enfin, le quatrième groupe est principalement composé **d'usagers occasionnels**, qui forment près d'un tiers de l'ensemble des voyageurs (30%). Leur utilisation des transports en commun est peu fréquente : 11 % d'entre eux les utilisent deux à trois fois par mois, et 89 % moins souvent. De fait, ils empruntent plus rarement ce moyen de transport pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études (20%). Ces usagers occasionnels se rapprochent des actifs urbains en termes d'âge, de diplôme et d'emploi, mais ils s'en distinguent par leur lieu d'habitation : ils sont relativement moins nombreux à habiter en région parisienne (14%), et relativement plus nombreux à habiter en milieu péri-urbain ou rural (41 % contre 31 % en moyenne).

Leur ressenti est similaire au groupe précédent : la majorité d'entre eux se sentent en sécurité dans les transports (52%). 30% d'entre eux s'y considèrent la plupart du temps en sécurité, et 18% plus rarement [5].

Les femmes toujours moins en sécurité

Ces quatre groupes d'usagers se distinguent selon leurs habitudes de transport et certaines caractéristiques sociodémographiques. Leurs spécificités se traduisent par des niveaux de sécurité ressentie différents. Les écarts observés selon l'âge pourraient s'expliquer par l'utilisation des moyens de transports différents (métro, RER, bus, TGV, etc.), et à des horaires différents. Il pourrait donc être intéressant d'approfondir ces résultats à partir de l'enquête CVS afin de mieux comprendre dans quelle mesure les usagers se sentent en sécurité dans les transports en commun.

Par ailleurs, il est important de souligner qu'au sein de chacun de ces groupes d'usagers, les femmes sont systématiquement moins en sécurité dans les transports en commun que les hommes. Cet écart est particulièrement marquant pour les usagers jeunes : la proportion d'hommes se sentant toujours en sécurité dans les transports est alors supérieure de 17 points à celle des femmes (62 % contre 45% des usagères).

Les résultats obtenus dans cette étude sont en cohérence avec les travaux suggérant que les femmes se sentent moins en sécurité dans les transports en commun (CECCATO, 2013 ; LIEBER, 2008 ; LOUKAITOU-SIDERIS, 2015 ; LOUKAITOU-SIDERIS et FINK, 2009). Bien que l'enquête « Cadre de vie et sécurité » ne permette pas de vérifier cette hypothèse, la sociologue Marylène LIEBER (2008) explique cette différence par le harcèlement sexuel subi par les femmes, notamment les plus jeunes, dans les transports en commun. Plus généralement, la relation entre le sentiment de sécurité et la victimation dans cet environnement mériterait d'être analysée dans des travaux futurs.

Point méthodologique

Un document Excel est mis à disposition du lecteur afin de lui transmettre tous les choix méthodologiques opérés durant la réalisation de cette étude, lui permettant ainsi une entière compréhension de la Note.

La typologie réalisée pour cette étude est basée sur une classification hiérarchique. Il s'agit d'une méthode visant à regrouper les individus en un nombre restreint de classes aux caractéristiques relativement homogènes. Les variables retenues pour déterminer les regroupements ont été préalablement sélectionnées lors d'une analyse en composante principale et sont l'âge de l'utilisateur, sa situation d'emploi, son diplôme, sa fréquence d'utilisation des transports en commun, le fait de les emprunter pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études, et d'être en couple (même non-cohabitant).

Les effets du genre sur le sentiment de sécurité ont été validés par des analyses logistiques binomiales et multinomiales en contrôlant l'influence de l'ensemble de ces variables.

Bibliographie

- CECCATO, V. (2013). *Moving Safely: Crime and Perceived Safety in Stockholm's Subway Stations*. Lexington Books.
- LIEBER, M. (2008). *Genre, violences et espaces publics : la vulnérabilité des femmes en question*. Paris : Sciences Po, les Presses.
- LOUKAITOU-SIDERIS, A. (2015). «Intimidated Riders: US Women's Perspectives about Safety in Transit Settings». In V. CECCATO & A. NEWTON (eds.), *Safety and Security in Transit Environments: An Interdisciplinary Approach* (pp.291-308). UK: Palgrave Macmillan.
- LOUKAITOU-SIDERIS, A., & FINK, C. (2009). «Addressing Women's Fear of Victimization in Transportation Setting: A Survey of U.S. Transit Agencies». *Urban Affairs Review*, 44 (4), 554-587.

Sur le même sujet

