

Repères

n° **32** Juin 2016

par **Antoine LE GRÄET**

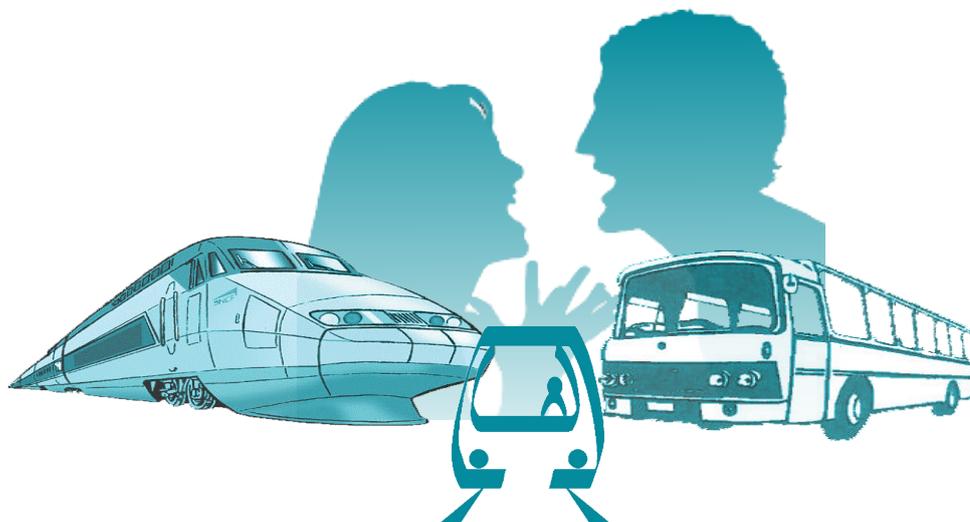
Chargé d'études

Camille VANIER

Chargée d'études

Les atteintes personnelles dans les transports en commun

Résultats basés sur les déclarations des personnes
de 14 ans et plus, interrogées lors des enquêtes
« Cadre de vie et sécurité » 2009-2013



Éditorial

À l'automne 2015, le gouvernement a mis en place une campagne de sensibilisation afin de lutter contre le harcèlement sexiste et les agressions sexuelles dans les transports en commun. Cette initiative fait suite à l'avis du Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes (HCEfh)¹ qui préconisait la mise en œuvre d'un plan d'action composé de quinze recommandations². Cet avis reprenait les principaux résultats de diverses études et en particulier celle de l'ONDT et du CIPC³, décrivant le profil des victimes et les atteintes subies dans les transports en commun (nature des atteintes, circonstances, etc.). En septembre 2009, l'ONDRP publiait le « Grand Angle n° 19 » abordant la victimation dans les transports en commun au travers des enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2007 et 2008, mises en place par l'Insee et l'ONDRP.

La présente étude permet d'actualiser les résultats, mais également de les approfondir puisque nous disposons à ce jour de données détaillées jusqu'en 2013, soit quatre années d'enquête supplémentaires. En outre, elle apporte des éléments de réponse sur la spécificité de la victimation dans les transports, au regard de l'ensemble des atteintes se déroulant dans un lieu public. L'étude se concentre principalement sur les usagers fréquentant quasi-quotidiennement les transports en commun.

Ce numéro de « Repères » étudie dans un premier temps l'évolution des atteintes ayant eu lieu dans les transports en commun à partir des enquêtes CVS de 2007 à 2015.

Dans un second temps, cette publication aborde les caractéristiques des atteintes dans les transports en commun par rapport à celles se déroulant dans d'autres lieux publics. Plus précisément, l'étude présente les caractéristiques des auteurs (leur nombre, leur sexe, leur âge, le lien avec la victime), ainsi que le cadre temporel de l'atteinte (moment de la journée, période de la semaine).

Enfin, nous nous intéressons au profil des usagers quotidiens victimes dans les transports en commun et apportons un éclairage sur les caractéristiques associées au fait d'être victime dans les transports plutôt que dans un autre lieu public. Ces caractéristiques peuvent être personnelles (sexe, âge, revenus, motif de déplacement) ou en lien avec le lieu de résidence (type de quartier, région de résidence).

Cette étude permettra de déterminer les facteurs liés au fait d'être victime dans les transports plutôt que dans un autre lieu public.

Stéfan LOLLIVIER

Inspecteur général de l'INSEE
Président du Conseil d'orientation de l'ONDRP

- (1) [Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun](#), HCEfh, avril 2015.
- (2) « Stop au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles sur toute la ligne ».
- (3) Les violences faites aux femmes dans les transports collectifs terrestres - [Synthèse de l'étude exploratoire](#), Observatoire National de la Délinquance dans les Transports et du Centre International de Prévention de la Criminalité, mars 2015.

Les atteintes personnelles dans les transports en commun

Résultats basés sur les déclarations des personnes de 14 ans et plus,
interrogées lors des enquêtes « Cadre de vie et sécurité » 2009-2013

Éditorial	3
Résumé	6
Principaux enseignements	7
Avertissements	8

Évolution de la victimation dans les transports en commun 9

- Une mesure relative de la fréquence des atteintes personnelles dans les transports en commun qui permet d'observer une tendance à la hausse. 9
- Une tendance à la hausse qui concerne plus particulièrement un type d'atteinte (les vols personnels) et un type de victime (les femmes). 11

Les spécificités des atteintes dans les transports en commun (comparativement aux autres lieux publics) 14

- 30,3% des atteintes dans un lieu public se déroulent dans un transport en commun 14
- Lorsque l'auteur est connu de la victime 7,1% des atteintes dans un lieu public se sont déroulées dans un transport en commun 15
- 26,2% des atteintes dans l'espace public sont commises dans les transports en commun, quand elles sont le fait de plusieurs auteurs..... 16
- 36,2% des victimes le sont dans un transport en commun si l'atteinte est commise par au moins une femme, parmi l'ensemble des atteintes dans un lieu public 16
- En semaine, 34,8% des atteintes dans l'espace public ont lieu dans les transports en commun 17
- Durant la nuit, 16,4% des atteintes se déroulent dans un transport en commun plutôt que dans un autre lieu public. 18

Profil des usagers victimes dans les transports en commun (par rapport aux victimes dans les autres lieux publics)..... 19

- Pas de différence selon le sexe de la victime 20
- Les « 14-24 ans » relativement moins victimes dans les transports en commun comparativement aux autres lieux publics 21
- Les haut revenus davantage touchés dans les transports, par rapport aux autres lieux publics 21
- Le fait d'aller au travail (ou sur son lieu d'études) en TRC, est un facteur positif pour y être victime, plutôt que dans un autre lieu public 22
- Les personnes résidant en banlieues sont relativement plus souvent victimes dans les TRC... 23
- Les franciliens comparativement plus concernés 23

Annexes 25

Résumé

Après avoir décrit les caractéristiques des atteintes dans les transports en commun lors d'une précédente étude⁴, l'ONDRP approfondit son analyse en relevant les spécificités de ces victimations, notamment par rapport à celles se déroulant dans les autres lieux publics. Les données sont principalement issues des enquêtes «Cadre de vie et sécurité» menées conjointement par l'INSEE et l'ONDRP de 2009 à 2013. En moyenne, la dernière atteinte a eu lieu dans un transport en commun pour 16,7% des usagers quasi-quotidiens victimes au cours des deux années précédant l'enquête. Près d'un tiers des atteintes subies dans un lieu public se sont déroulées dans les transports en commun. Cette proportion est plus importante lorsqu'elles ont été commises par une personne inconnue de la victime, durant la semaine ou en journée.

Bien que plus souvent victimes dans les lieux publics, les personnes de 14 à 25 ans le sont relativement moins dans les transports en commun par rapport aux plus de 25 ans. *A contrario*, chez les résidents d'Île-de-France ou chez les individus ayant des revenus élevés, les victimes dans les transports en commun sont surreprésentées parmi les victimes dans les lieux publics.

Abstract

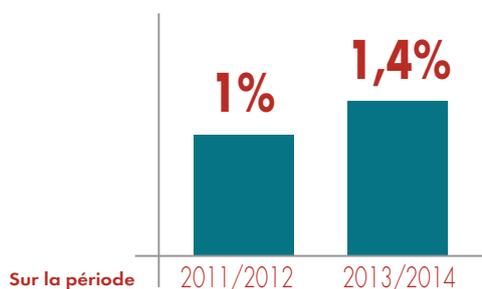
In a previous study⁴, the French national supervisory body on crime and punishment (ONDRP) has analyzed the characteristics of personal injuries, thefts and robberies that happened in public transport. In this paper, we further investigate this topic by emphasizing specificities of these incidents compared to the others taking place in public area. These data are collected through the French victimization survey "Cadre de vie et sécurité" carried out between 2009 and 2013 jointly with the French office of national statistics.

The data used focus on daily or near-daily users of public transports. For 16.7% of them, the last incident reported on a two-year basis happened in a public transport. Nearly one third of personal incidents happening in public spaces, took place in public transport. This proportion is greater than average when the victim didn't know the offender before the incident and also higher when happening on week days and during daytime.

Young people are relatively less victimized in public transport compared to other public spaces, than people aged over 25. Conversely, victims in public transport are over-represented among victims in public area when people live in Île-de-France region or earn a higher income.

••• (4) « Environ 5% des atteintes aux personnes déclarées par les 14 ans et plus ont lieu dans les transports en commun », ONDRP, *Grand Angle n°19*, septembre 2009.

ÉVOLUTION DES TAUX

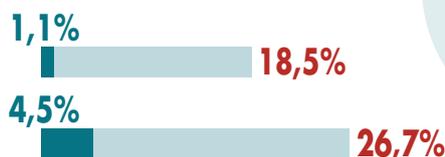


POURCENTAGE DE VICTIMES DONT LA DERNIÈRE ATTEINTE PERSONNELLE A EU LIEU DANS UN TRANSPORT EN COMMUN

Pour les femmes de 14 ans et plus, la hausse a été plus marquée : leur taux de victimation dans les transports en commun est passé de moins de 1,1 % en 2011/2012 à plus de 1,5% en 2013/2014. Cette tendance a, par ailleurs, tout particulièrement concerné les atteintes de type « vols et tentatives de vols personnels » dans les transports en commun.

USAGERS QUASI-QUOTIDIENS

Les usagers quasi-quotidiens ont un profil de victimation très différent de l'ensemble des 14 ans et plus : 26,7% d'entre eux ont été victime d'une atteinte personnelle sur 2 ans, soit près de 10 points de plus que pour l'ensemble des 14 ans et plus. Pour environ 4,5% de ces usagers victimes, l'atteinte la plus récente en date s'est déroulée dans les transports en commun (au lieu de 1,1%).

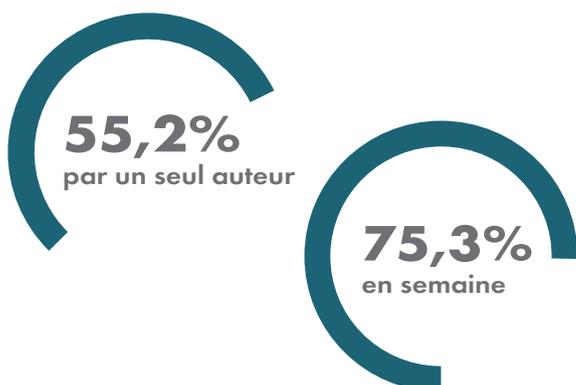


Afin d'éviter un biais qui serait dû à des taux de fréquentation des transports en commun différents, notre population d'étude se restreint ensuite aux usagers quasi-quotidiens.

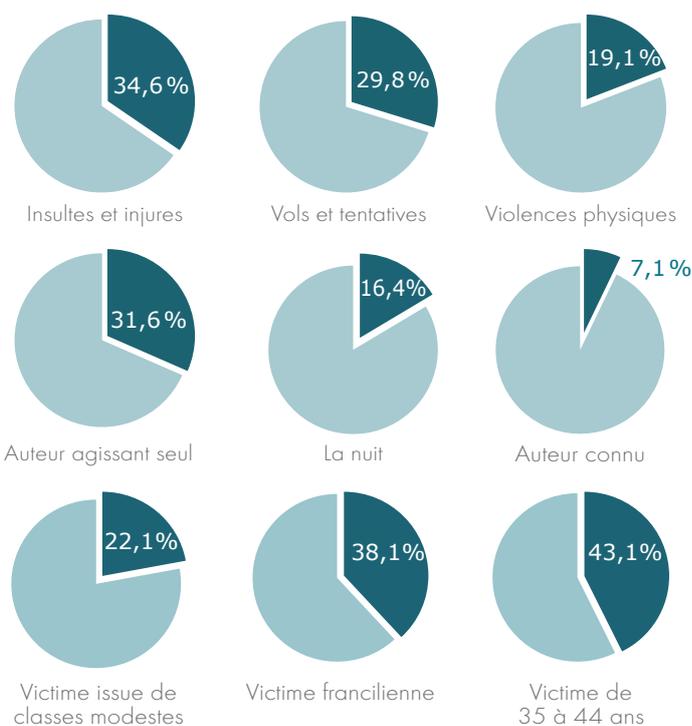
LES ATTEINTES DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN REPRÉSENTENT :



CARACTÉRISTIQUES DES ATTEINTES DANS UN LIEU PUBLIC



Parmi les atteintes dans l'espace public, celles s'étant déroulées dans un transport en commun représentent :



Bien que davantage victimes dans les lieux publics, les jeunes de 14 à 25 ans le sont relativement moins souvent dans les transports en commun.

Avertissements

- 1.** Les données issues de l'enquête de victimation ne peuvent être exploitées dans leur forme brute, c'est-à-dire par simple comptage des différentes réponses. Afin de rendre l'échantillon représentatif de l'ensemble de la population française, un poids est affecté à chaque répondant modifiant ainsi sa contribution numérique aux résultats de l'enquête. Ces poids sont déterminés à partir des principaux critères sociodémographiques des individus (sexe, âge, niveau de diplôme) ou selon les caractéristiques géographiques de leur ménage (régions, taille de l'unité urbaine, type de quartier).
- 2.** Les données issues de l'enquête « Cadre de vie et sécurité » sont collectées à partir d'un questionnaire. Les victimes sont ainsi les personnes ayant répondu positivement à une question recensant les atteintes potentiellement subies. Les taux de victimation sont estimés à partir des atteintes déclarées par les personnes interrogées et ayant eu lieu au cours des deux années précédant l'enquête.
- 3.** Lors de la passation du questionnaire, les enquêtés peuvent signaler avoir été victimes, entre autre, de vols et de tentatives de vol avec violences, de vols sans violences (dont tentatives), de violences physiques commises par une personne ne vivant pas avec eux au moment de l'enquête, de menaces et d'insultes. Dans cette étude, la dernière atteinte subie renvoie au dernier vol, violences physiques hors-ménage, menace ou insulte subi par l'enquêté.
- 4.** Des éléments supplémentaires sur la méthode employée dans cette étude sont disponibles dans le [dictionnaire méthodologie](#) conçu par l'ONDRP en 2011.

Évolution de la victimation dans les transports en commun

UNE MESURE RELATIVE⁵ DE LA FRÉQUENCE DES ATTEINTES PERSONNELLES DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN QUI PERMET D'OBSERVER UNE TENDANCE À LA HAUSSE

Les enquêtes annuelles «Cadre de vie et sécurité» permettent de définir un indicateur conjoncturel sur les atteintes personnelles subies dans les transports en commun. Ces atteintes sont soit des vols personnels ou tentatives (par exemple, vols à la tire, à l'arraché, etc.), soit des violences physiques, menaces ou injures dites «hors ménage», c'est-à-dire pour lesquelles l'auteur ne vit pas avec l'enquêté au moment de la passation du questionnaire.

Lors de l'enquête «Cadre de vie et sécurité» 2015, les 15 484 personnes de 14 ans et plus de France métropolitaine, dont 6 871 hommes et 8 613 femmes, ont été interrogées sur les atteintes personnelles subies au cours des deux années civiles précédant l'enquête, soit en 2013 ou 2014.

Pour la population étudiée, représentant après pondération l'ensemble des personnes de 14 ans et plus, et d'après les réponses collectées, on mesure à 18,3% le taux de victimation 2013/2014 en matière d'atteintes personnelles. Autrement dit, 18,3% des personnes de 14 ans et plus interrogées ont précisé avoir subi en 2013/2014 au moins un acte de type: vol ou tentative de vol personnel avec violences ou menaces (0,8%), vol ou tentative de vol personnel sans violence, ni menace (3,1%), violences physiques hors ménage (2,3%), menaces hors ménage (5%) ou injures hors ménage (12%).

Les victimes au sens de l'enquête «Cadre de vie et sécurité», qu'on désigne par l'expression «victimes déclarées» afin d'insister sur le caractère déclaratif de leur état de victime,

peuvent avoir subi une ou plusieurs atteintes de même nature ou de nature différente sur deux ans. Pour chaque type d'atteintes, les caractéristiques de l'acte le plus récent sur deux ans sont recueillis auprès des victimes déclarées, et en particulier le lieu où l'atteinte s'est déroulée. Concernant les transports en commun, on déduit de ce questionnement, un taux de victimation dit relatif qui correspond à la proportion de victimes sur deux ans qui ont déclaré que la dernière atteinte a eu lieu dans les transports en commun.

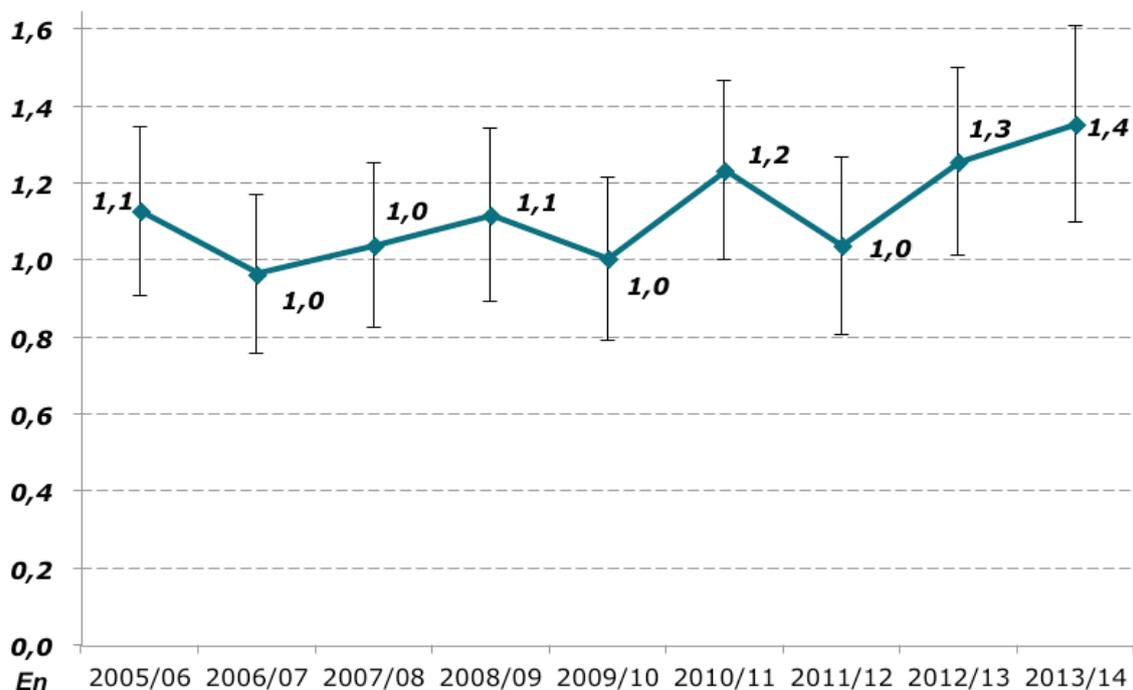
On estime à 1,4% en 2013/2014, le taux de victimation relatif pour les atteintes personnelles dans les transports en commun. Cela signifie que 1,4% des personnes âgées de 14 ans ont été victimes durant la période 2013/2014, et dont la dernière atteinte a eu lieu dans un transport en commun. Il s'agit de la proportion la plus élevée observée au cours de l'ensemble des enquêtes «Cadre de vie et sécurité» (*graphique 1*).

De 2005/2006 à 2009/2010, ce taux était stable: il s'établissait autour de 1%. Aucun des écarts observés n'étant supérieur à 0,2 point, les taux n'étaient pas significativement différents entre eux, au sens statistique du terme. Au cours des périodes plus récentes, le taux de victimation relatif dans les transports en commun s'est situé le plus souvent à des niveaux supérieurs: 1,2% en 2010/2011 ou encore 1,3% en 2012/2013.

Ainsi, au vu de ces évolutions, on observe une tendance à la hausse de la fréquence des atteintes personnelles dans les transports en commun.

••• (5) Pour la définition du taux relatif, voir l'Encadré méthodologique n°1.

Graphique 1 – Proportions de personnes de 14 ans et plus qui, s'étant déclarées victimes d'atteintes personnelles sur deux ans, ont indiqué que l'acte le plus récent a eu lieu dans un transport en commun – Périodes 2005/2006 à 2013/2014.



Champ : Personnes de 14 ans et plus en France métropolitaine

Source : Enquêtes «Cadre de vie et sécurité» 2007 à 2015, INSEE-ONDR-SSMSI

Note de lecture : selon les résultats de l'enquête «Cadre de vie et sécurité» 2015, on estime à 1,4% la proportion de personnes de 14 ans et plus victimes en 2013/2014 d'au moins un acte de type «vol ou tentative de vol personnel avec violences ou menaces», «vol ou tentative de vol personnel sans violence, ni menace», «violences physiques hors ménage», «menaces hors ménage» ou «injures hors ménage» et ayant précisé à propos de l'acte le plus récent sur deux ans qu'il a eu lieu dans les transports en commun. On complète cette estimation en représentant l'intervalle de confiance à 95% : le taux de victimation qu'on cherche à estimer a une probabilité de plus de 95% de se trouver dans le segment vertical centré en 1,4%.

Ce résultat appelle plusieurs remarques :

1. La fréquentation des transports en commun par les personnes de 14 ans et plus interrogées a fait l'objet de questionnements lors des enquêtes «Cadre de vie et sécurité» 2009 à 2013 (voir parties suivantes). L'absence de cette donnée dans les enquêtes les plus récentes limite les possibilités d'analyse de l'éventuelle relation entre le niveau de fréquentation et de victimation dans les transports. On doit insister sur ce point car d'autres sources permettent d'envisager son augmentation au cours du passé récent.
2. La tendance à la hausse a été déterminée à partir d'un taux de victimation relatif.

L'encadré méthodologique 1 permet d'apporter des précisions sur ce qu'implique l'usage d'un tel taux.

3. La conclusion porte sur une période qui n'inclut pas l'année 2015. Au plus tôt, on saura en novembre 2016, ce qu'il en est pour cette année.
4. Le résultat a été obtenu à partir de données et d'une méthode qu'on peut qualifier de provisoires. Les vérifications qui ont été faites par l'ONDRP suggèrent qu'elle ne sera pas remise en cause à l'avenir. Cependant une telle éventualité ne peut être exclue totalement, puisqu'il existe déjà un seuil d'erreur fixé à 10% associée à cette conclusion.

UNE TENDANCE À LA HAUSSE QUI CONCERNE PLUS PARTICULIÈREMENT UN TYPE D'ATTEINTE (LES VOLS PERSONNELS) ET UN TYPE DE VICTIME (LES FEMMES)

Sur la période 2013/2014, moins de 0,9% des personnes de 14 ans et plus ont subi au moins un acte de violences, menaces ou injures hors ménage dont le dernier a eu lieu dans les transports en commun. Cette part s'élève à 0,7% pour les vols et tentatives de vols personnels (les deux taux cités ne s'additionnent pas car sinon on compterait deux fois certaines victimes, celles qui ont subi au moins un acte de chacune des deux catégories d'atteintes considérées).

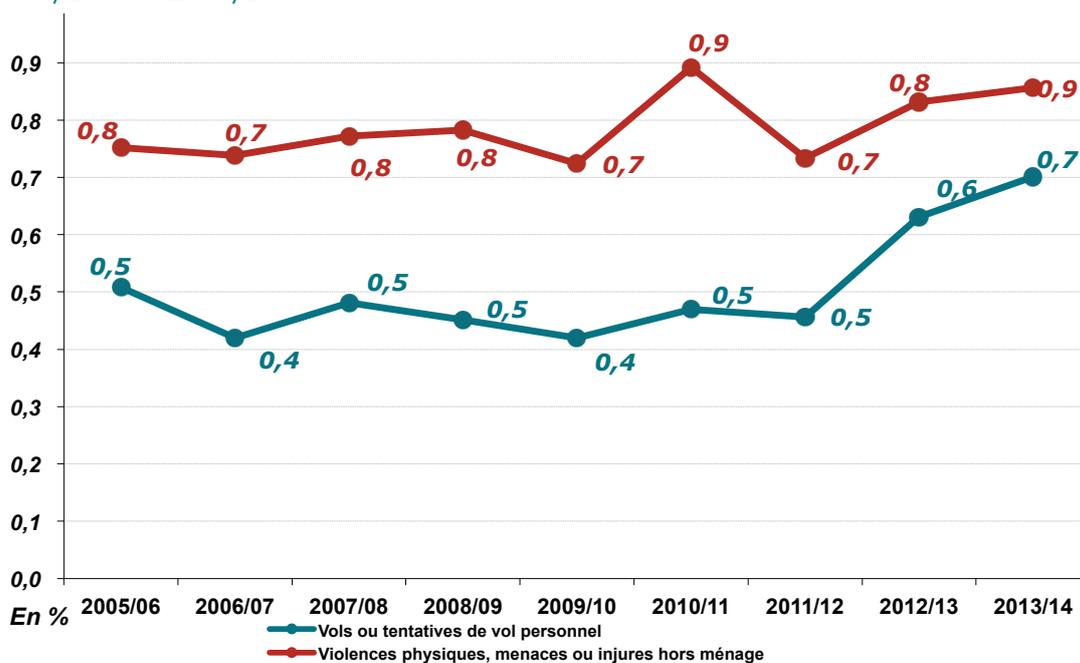
Pour les violences, menaces ou injures hors ménage, le taux de victimation relatif dans les transports en commun en 2013/2014 n'est pas le plus élevé. Il était légèrement supérieur en 2010/2011.

Il n'avait pas dépassé 0,8% de 2005/2006 à 2009/2010. Le niveau de près de atteint en

2010/2011 et en 2013/2014 est supérieur mais pas suffisamment pour être considéré comme en hausse significative (0,9%). D'un point de vue numérique, la variation n'en a pas moins contribué à la tendance à la hausse évoquée pour l'indicateur se rapportant à l'ensemble des atteintes personnelles (*graphique 2*).

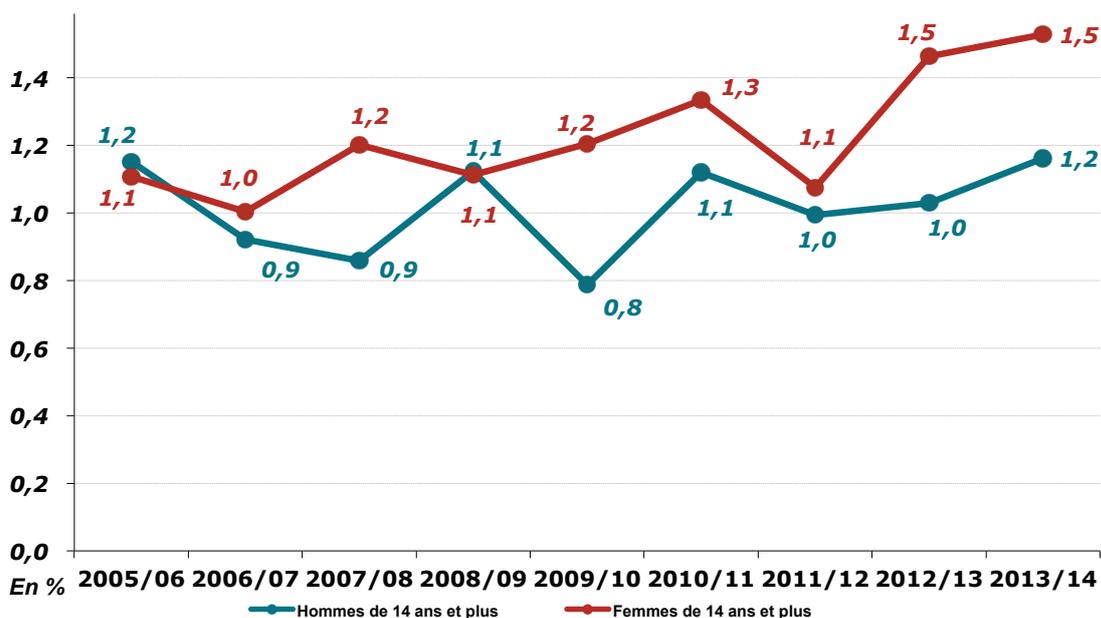
Pour les vols et tentatives de vol personnels, on observe une hausse significative entre 2011/2012 et 2013/2014: le taux de victimation relatif dans les transports en commun est passé de 0,5% à plus de 0,7%. Par ailleurs, de 2006/2007 à 2011/2012, il avait été compris entre 0,4% et moins de 0,5%. L'augmentation est intervenue dès 2012/2013, lorsque le taux de victimation a franchi pour la première fois le seuil des 0,6% (*graphique 3*).

Graphique 2 - Proportions de personnes de 14 ans et plus qui, s'étant déclarées victimes de « vols ou tentatives de vol personnels » ou de « violences physiques, menaces ou injures » sur deux ans, ont indiqué que l'acte le plus récent a eu lieu dans un transport en commun - Périodes 2005/2006 à 2013/2014.



Champ : Personnes de 14 ans et plus en France métropolitaine Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » 2007 à 2015, Insee-ONDRP-SSMSI
Note de lecture : selon les résultats de l'enquête « Cadre de vie et sécurité » 2015, on estime à 0,7% la proportion de personnes de 14 ans et plus ayant subi en 2013/14 au moins un acte de type « vol ou tentative de vol personnel avec violences ou menaces » ou « vol ou tentative de vol personnel sans violence, ni menace », ayant précisé à propos de l'acte le plus récent sur deux ans qu'il a eu lieu dans les transports en commun.

Graphique 3 – Proportions d’hommes et de femmes de 14 ans et plus qui, s’étant déclarés victimes d’atteintes personnelles sur deux ans, ont dit que l’acte le plus récent a eu lieu dans un transport en commun – Périodes 2005/2006 à 2013/2014.



Champ : Personnes de 14 ans et plus en France métropolitaine Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » 2007 à 2015, Insee-ONDRP-SSMSI

Note de lecture : selon les résultats de l’enquête « Cadre de vie et sécurité » 2015, on estime à 1,5% la proportion de femmes de 14 ans et plus ayant dit avoir subi en 2013/14 au moins un acte de type « vol ou tentative de vol personnel avec violences ou menaces », « vol ou tentative de vol personnel sans violence, ni menace », « violences physiques hors ménage », « menaces hors ménage » ou « injures hors ménage » et ayant précisé à propos de l’acte le plus récent sur deux ans qu’il a eu lieu dans les transports en commun.

On estime que plus de 1,5% des femmes de 14 ans et plus ont été victimes d’atteintes personnelles en 2013/2014 et dont l’acte le plus récent a eu lieu dans les transports en commun. Ce taux est en hausse significative

par rapport à 2011/2012, où il était alors inférieur à 1,1%.

Pour ce qui est des hommes, on n’observe pas de variation significative au sens statistique du terme.

Encadré 1 : Usages du taux de victimation dit « relatif »

Dans une enquête de victimation, une personne se déclare victime en répondant positivement à une question portant sur un type précis d'atteintes au cours d'une période donnée.

Par exemple, lors de l'enquête « Cadre de vie et sécurité » de 2015, la question « En 2013 ou 2014, avez-vous été personnellement victime d'un vol ou d'une tentative de vol avec violences physiques ou menaces ? » permet, à partir des réponses collectées, de mesurer la proportion de personnes s'étant déclarées victimes de vols personnels avec violences ou menaces ou de tentatives en 2013 ou 2014. Cette proportion est ce qu'on appelle un taux de victimation.

Lorsqu'une personne dit avoir été victime de plusieurs actes au cours de la période considérée, il ne lui est pas demandé de fournir une description détaillée de tous les actes subis. On limite ainsi le nombre d'atteintes à décrire afin d'éviter un effet de lassitude.

L'acte le plus récent est celui pour lequel le questionnaire est le plus détaillé. Il se peut dès lors que pour un type d'atteinte spécifique, par exemple celle ayant eu lieu dans les transports en commun ou celle ayant visé un objet particulier comme un téléphone portable, on ne dispose pas d'une information exhaustive sur la période mais seulement au sujet de la dernière atteinte en date.

Cela permet de définir un taux de victimation qui est basé sur cette dernière atteinte et qui est donc appelé ainsi. Il s'agit d'un taux de victimation car il se rapporte à l'ensemble de la population. Il est cependant relatif à l'information qui est disponible et qui ne porte pas sur l'ensemble de la période de victimation.

En octobre 2012, l'ONDRP a mené une vérification dans un article consacré aux victimes de vols de téléphone portable⁶. Il a alors établi que « l'hypothèse selon laquelle le recensement partiel effectué à partir de la description de l'acte le plus récent est susceptible de fournir des informations exploitables [était] confortée de la comparaison [qui avait été] menée ». En effet, il lui était apparu que « malgré son caractère partiel, le taux de victimation au sens de la dernière atteinte en date [pouvait] être exploité comme un indicateur statistique du phénomène auquel il se rapporte, si on suppose que ses variations, dans le temps ou selon un autre critère, sont révélatrices de celles qu'on obtiendrait avec un questionnaire de victimation dédié ». Cette vérification a porté à l'époque sur le cas des vols de téléphone portable et tentatives pour lesquels l'enquête « Cadre de vie et sécurité » fournit à la fois un taux de victimation global et un taux relatif.

L'ONDRP considère que cette comparaison accrédite l'hypothèse selon laquelle les taux de victimation dits relatifs peuvent être considérés comme des indicateurs de tendances. Il convient d'ajouter que, pour le cas particulier des atteintes dans les transports en commun, l'absence de taux de victimation global ne permet pas de vérifier cette hypothèse. Elle est ici généralisée à partir de l'exemple des vols de téléphone portable et des tentatives.

••• (6) « Fréquence et caractéristiques des vols et tentatives de vol personnels de téléphone portable déclarés par les personnes de 14 ans et plus lors des enquêtes 'Cadre de vie et sécurité' 2007 à 2011 », ONDRP, *Grand Angle n°31*, octobre 2012.

Les spécificités des atteintes dans les transports en commun comparativement aux autres lieux publics

30,3 % DES ATTEINTES DANS UN LIEU PUBLIC SE DÉROULENT DANS UN TRANSPORT EN COMMUN

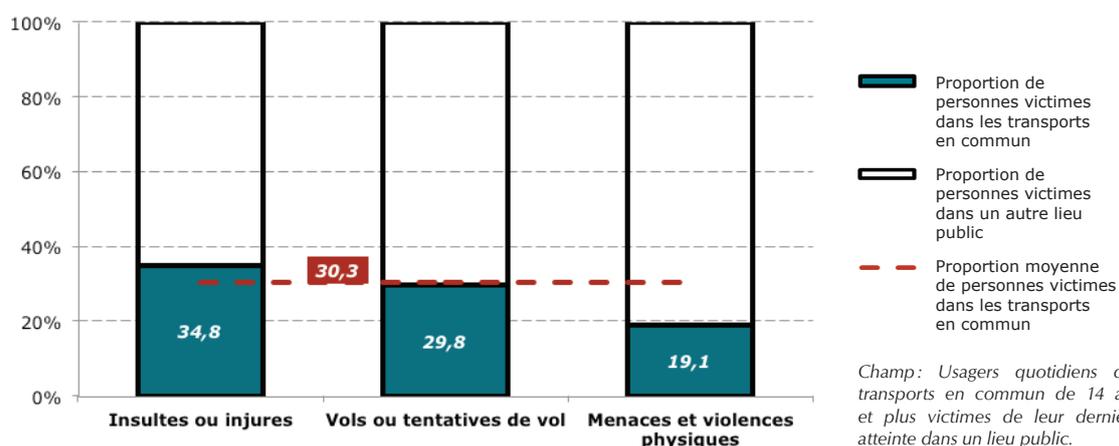
Nous allons maintenant comparer les circonstances et les auteurs des atteintes dans les transports en commun par rapport à celles dans les autres espaces publics (la rue ou les établissements commerciaux, magasins, restaurants, etc.)⁷. Pour ne pas biaiser les résultats par des taux de fréquentation des transports en commun différents, nous avons restreint la population d'étude aux usagers quotidiens. De plus, seules les atteintes pour lesquelles l'auteur est présent sur le lieu de commission sont conservées, c'est-à-dire que l'on exclue les agressions ayant eu lieu à distance, comme par exemple les appels téléphoniques malveillants.

Dans cette partie, et jusqu'à la fin de l'étude, l'échantillon retenu se compose des 1 565 usagers quasi-quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus s'étant déclarés victimes et dont la dernière atteinte est survenue dans un lieu public au cours des enquêtes 2009 à 2013⁸. Parmi eux, 468 déclarent que le dernier acte s'est déroulé dans les transports en commun et 1 097 dans la rue ou un commerce (appelés les « autres lieux publics »). En données pondérées, cela représente respectivement 30,3 % et 69,7 %

de l'échantillon retenu. Ces proportions serviront de référence pour la suite de l'étude. Pour chaque variable étudiée et chaque modalité, nous comparerons les proportions de victimes dans les transports en commun et des autres lieux publics. Nous conserverons comme référence la proportion de victimes dans les transports parmi l'ensemble des atteintes personnelles se déroulant dans l'espace public (30,3 %). Si pour une caractéristique donnée, la proportion de victimes dans les transports en commun est supérieure à 30,3 %, alors cela signifie que ces personnes y sont relativement plus victimes que dans d'autres lieux publics.

Bien que la proportion de victimes soit toujours supérieure dans les autres lieux publics, si la personne interrogée a été victime d'insultes ou d'injures, l'atteinte se déroule relativement plus souvent dans les transports en commun (34,6 %). En revanche, lorsque la dernière atteinte est un vol ou une tentative de vol personnel, 29,8 % des victimes l'ont été dans un transport en commun et parmi les victimes de menaces et de violences physiques (hors ménage), ce taux est de 19,1 % (graphique 4).

Graphique 4 - Répartition des atteintes dans les lieux publics selon leur nature.



••• (7) Afin de faciliter la lecture, les lieux publics de type commerces ou rue, sont appelés « autres lieux publics ».

(8) L'expression « usagers victimes » pourra être privilégiée pour désigner cet échantillon, de façon à alléger la lecture.

Encadré 2 : Description des victimations

Au sein de l'échantillon, 30,3 % des individus ont subi leur dernière atteinte dans les transports en commun, contre 69,7 % dans un autre lieu public.

La majorité des individus de l'échantillon ont été victimes d'un auteur qu'ils ne connaissent pas (80,4 %). 14 % d'entre eux connaissent l'auteur de l'atteinte qu'ils ont subie. Plus de la moitié des individus de l'échantillon ont subi une atteinte commise par un seul auteur (55,2 %), alors qu'ils sont 39,3 % à avoir subi une atteinte commise par plusieurs auteurs. À noter de 5,5 % ne se prononcent pas sur l'existence d'un lien avec les auteurs des atteintes et sur leur nombre, en partie parce qu'ils ne les ont pas vus.

Plus des trois quarts de l'échantillon ont été victimes d'un ou plusieurs hommes (77 %), tandis que 11,5 % ont été victimes d'une ou plusieurs femmes. Dans 4,2 % des cas, les auteurs de l'atteinte forment un groupe mixte. À noter que 7,3 % des individus de l'échantillon ne se prononcent pas sur le sexe du ou des auteurs.

De plus, on estime qu'environ trois quarts des individus de l'échantillon ont subi une atteinte en semaine (75,3 %), contre 24,7 % le week-end. Une minorité d'individus ne se prononce pas sur le jour de la semaine pendant lequel s'est déroulée l'atteinte (1,2 %).

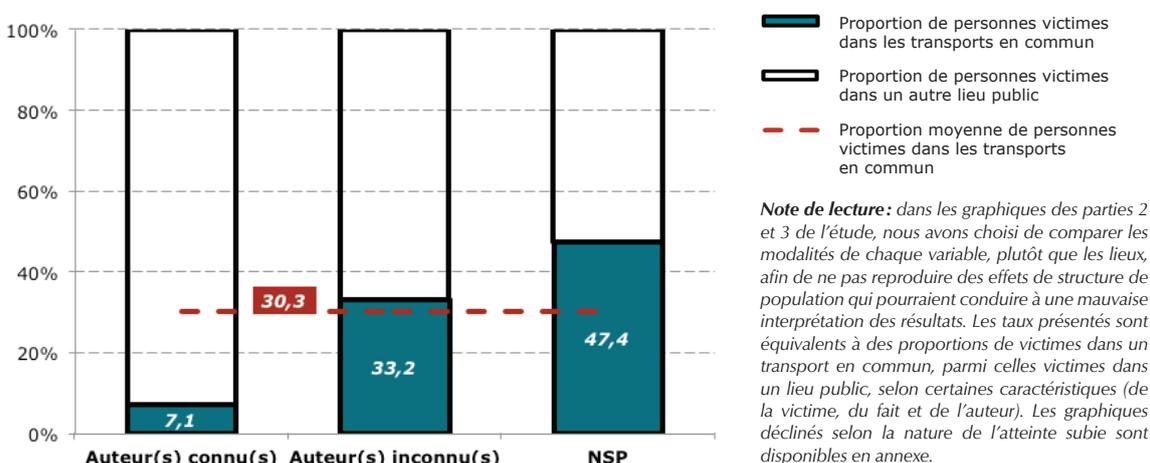
LORSQUE L'AUTEUR EST CONNU DE LA VICTIME 7,1 % DES ATTEINTES DANS UN LIEU PUBLIC SE SONT DÉROULÉES DANS UN TRANSPORT EN COMMUN

80,4 % des usagers victimes dans un lieu public l'ont été d'une personne qu'ils ne connaissent pas alors qu'ils sont 14 % à l'avoir été par une connaissance⁹. Le lien entre la victime déclarée et les auteurs est un élément important de la spécificité des atteintes dans les transports en commun par rapport à celles se déroulant dans d'autres types de lieux publics. En effet, lorsque l'atteinte a été commise par une personne inconnue de la victime, la probabilité qu'elle se soit déroulée

dans un transport en commun est plus élevée : la part des victimes dans les transports en commun, plutôt que dans un autre lieu public, est de 33,2 % contre 7,1 % si l'auteur est connu de la victime (graphique 5).

Cet effet est particulièrement important dans le cas de menaces et de violences physiques, où près d'un quart des actes commis par un inconnu ont lieu dans un transport en commun contre moins de 20 % en moyenne (graphique 16 en annexe).

Graphique 5 - Répartition des atteintes dans les lieux publics selon le lien entre l'auteur et la victime.



Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

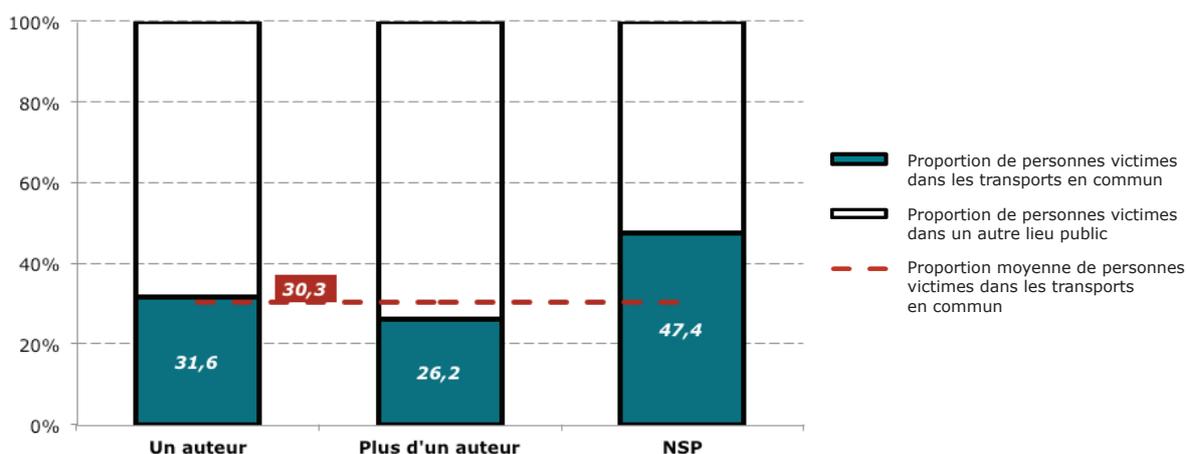
••• (9) Pour plus d'éléments concernant les circonstances des victimations, voir l'encadré 2.

26,2% DES ATTEINTES DANS L'ESPACE PUBLIC SONT COMMISES DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN, QUAND ELLES SONT LE FAIT DE PLUSIEURS AUTEURS...

Lorsque l'infraction a été commise par un seul auteur dans l'espace public, la probabilité qu'elle se soit déroulée dans un transport en commun est plus importante que lorsque les auteurs sont multiples. 31,6% des usagers victimes dans un lieu public par un auteur unique, signalent que l'événement s'est déroulé dans les transports en commun. Cette part est significativement supérieure à celle relative aux atteintes par des auteurs multiples

(26,2%) (*graphique 6*). On retrouve en particulier cette différence pour les menaces ou les injures subies: 37% des victimes d'un seul auteur le sont dans les transports en commun contre 31,4% lorsque les auteurs sont multiples. Les menaces dans les transports en commun sont donc surreprésentées parmi les menaces dans l'espace public, lorsque l'auteur agit seul (*graphique 17 en annexe*).

Graphique 6 – Répartition des atteintes dans les lieux publics suivant le nombre d'auteurs.



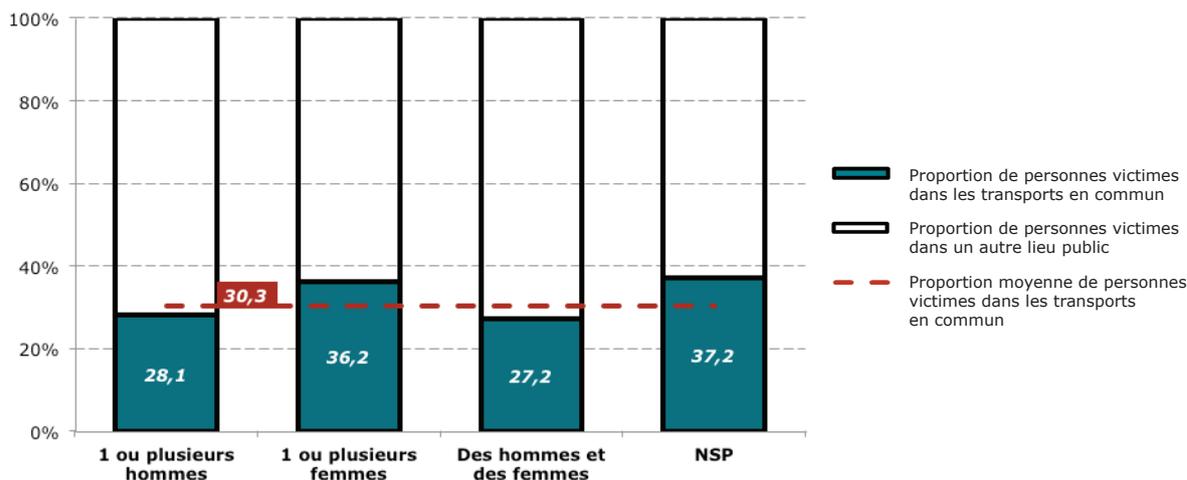
Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public
Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

36,2% DES VICTIMES LE SONT DANS UN TRANSPORT EN COMMUN SI L'ATTEINTE EST COMMISE PAR AU MOINS UNE FEMME, PARMIS L'ENSEMBLE DES ATTEINTES DANS UN LIEU PUBLIC

Parmi les usagers victimes dans l'espace public, 36,2% ont déclaré avoir été victimes dans les transports lorsque l'atteinte a été commise par une ou plusieurs femmes uniquement. Cette part est significativement supérieure à celles relatives aux auteurs exclusivement masculins (28,1%) et aux groupes d'auteurs mixtes (27,2%) (*graphique 7*). Cela signifie que la probabilité qu'une atteinte dans l'espace public se soit déroulée dans les transports, est plus importante lorsque les auteurs sont uniquement des femmes.

Plus précisément, 31% des personnes victimes de menaces ou de violences physiques et 43,1% des victimes d'insultes ou d'injures, dans un lieu public par au moins une femme l'ont été dans les transports, alors qu'elles représentent respectivement 16,3% et 33,3% lorsque les auteurs sont de sexe masculin. Dans le cas où les auteurs sont à la fois des hommes et des femmes, ces taux sont estimés à 20,8% et de 37%.

Graphique 7 – Répartition des atteintes dans les lieux publics suivant le sexe de(s) auteur(s).



Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

EN SEMAINE, 34,8% DES ATTEINTES DANS L'ESPACE PUBLIC ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

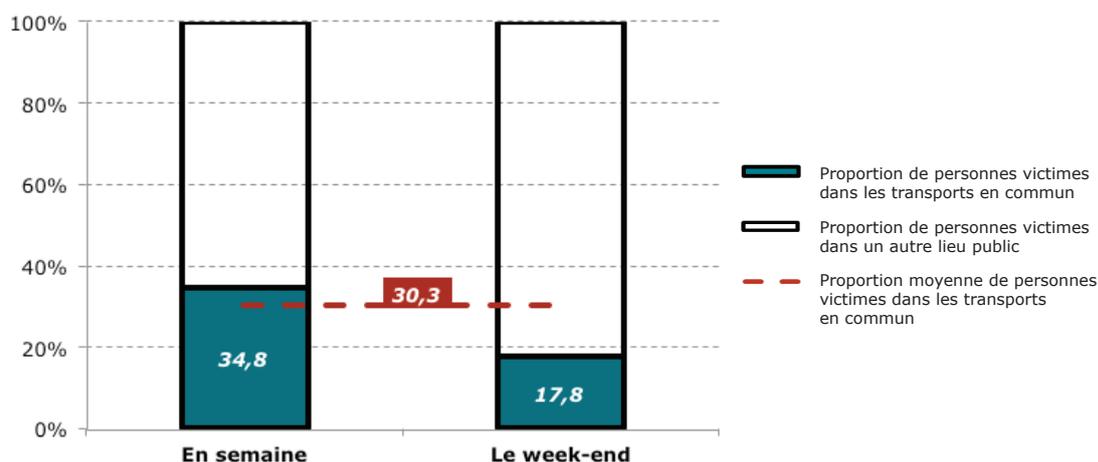
La probabilité d'être victime dans un transport en commun plutôt que dans un autre lieu public varie selon du moment de l'atteinte, c'est-à-dire en fonction du jour de la semaine et du moment de la journée (jour/nuit).

Lorsque qu'une atteinte s'est déroulée en semaine, il y a plus de chances qu'elles se soient passées dans les transports plutôt que dans un autre lieu public : 34,8% des atteintes dans l'espace public durant la semaine ont été commises dans les transports, contre 17,8% le week-end (graphique 8).

On retrouve cette tendance pour chaque type d'atteinte. Par exemple, si l'atteinte subie est un vol ou une tentative de vol personnel,

34,6% des usagers victimes dans un lieu public en semaine, le sont dans les transports en commun contre 15,2% le week-end. Il en est de même pour les menaces et les violences physiques (23,7% contre 8,1% le samedi et le dimanche) et les insultes ou les injures (36,7% contre 23,7%). Toutefois, cette idée est à relativiser car il semble que ces usagers quasi-quotidiens des transports en commun, les empruntent davantage en semaine : 89,2% d'entre eux les utilisent pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études. Il est donc cohérent que les atteintes ayant lieu en semaine se produisent relativement plus souvent dans les transports que celles se déroulant le week-end.

Graphique 8 – Répartition des atteintes dans les lieux publics suivant le moment de la semaine.



Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

DURANT LA NUIT, 16,4% DES ATTEINTES SE DÉROULENT DANS UN TRANSPORT EN COMMUN PLUTÔT QUE DANS UN AUTRE LIEU PUBLIC

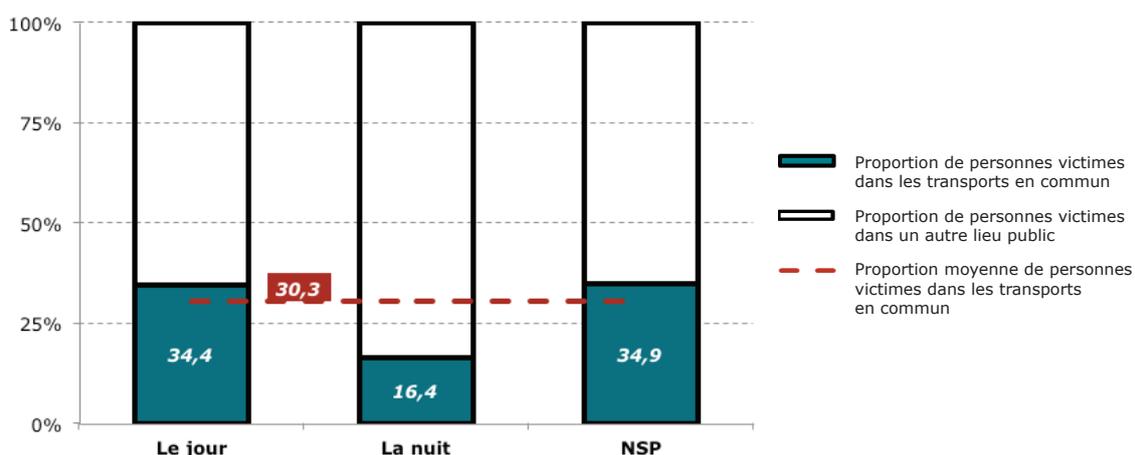
34,4% des victimes dans un lieu public la journée, l'ont été dans un transport en commun, alors que cette proportion s'élève à 16,4% lorsque l'acte s'est déroulé la nuit (*graphique 9*). Concrètement, ces différences signifient que les atteintes en journée ont plus souvent lieu dans les transports en commun, que dans un autre espace public.

Ces écarts se retrouvent pour chaque type d'atteintes, bien qu'à des niveaux différents. En effet, en cas de vol (dont tentative), 30,1% des victimes dans un lieu public le jour l'ont été dans les transports contre 21,2% la nuit. De même pour les menaces et les violences physiques, le taux est de 25,5% le jour et de 8,9% la nuit. Enfin, 38,5% des insultes dans un lieu public en journée sont proférées dans les transports en commun contre 19,7% la nuit (*graphiques 21 en annexe*).

Cette différence de répartition «Transport/Autre lieu public» entre le jour et la nuit s'explique en partie par des degrés de fréquentation différents. Les transports en commun circulent davantage le jour que la nuit, lorsqu'une atteinte se déroule la nuit, la probabilité qu'elle se soit passée dans un transport en commun plutôt que dans un autre lieu public, est plus faible.

De façon générale, les atteintes dans les transports se distinguent de celles subies dans les autres lieux publics sur plusieurs points. Les insultes ou les injures sont plus fréquemment subies dans les transports tandis que les violences physiques et les menaces ont lieu relativement plus souvent dans les autres espaces publics. Les atteintes commises par un auteur inconnu de la victime, se déroulant la semaine ou en journée, se produisent plus souvent dans un transport en commun que dans un autre lieu public.

Graphique 9 – Répartition des atteintes dans les lieux publics selon le moment de la journée.



Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public

Source : Enquêtes «Cadre de vie et sécurité» de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

Profil des usagers victimes dans les transports en commun par rapport aux victimes dans les autres lieux publics

Encadré 3 : Description de l'échantillon

• Caractéristiques individuelles

Au sein de l'échantillon retenu, c'est-à-dire des usagers quasi-quotidiens victimes dans un lieu public, 43,7% des individus sont des hommes et 56,4% sont des femmes. Les individus les plus jeunes sont plus nombreux à utiliser les transports en commun, et ainsi davantage représentés dans l'échantillon. Plus de la moitié des personnes appartient à la classe d'âge « 14-24 ans » (50,9%). Les « 25-34 ans » et les « 35-44 ans » représentent respectivement 17,4% et 13,3% de l'échantillon. Les catégories regroupant les individus plus âgés (« 45-54 ans », « 55-64 ans » et « 65 ans et plus ») représentent chacune moins de 10% de l'échantillon (respectivement 9,5%, 5,4% et 3,6%).

À partir du renseignement sur le revenu par unité de consommation (UC)¹⁰, les ménages interrogés sont répartis en groupes de taille identique. Il s'agit de déciles, classes qui comprennent chacune 10% de la population. Le premier décile correspond aux 10% des ménages dont le revenu est le plus faible, et le dernier aux 10% des ménages dont le revenu est le plus élevé. Les déciles sont ensuite regroupés selon quatre catégories basées sur la nomenclature retenue par le Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (CREDOC)¹¹. Les « classes modestes » correspondent aux 1^{er}, 2^e et 3^e déciles (30% des ménages), tandis que les « classes aisées » comprennent les ménages situés dans les 9^e et 10^e déciles (20% des ménages). Enfin, les « classes moyennes » regroupent les ménages situés entre le 4^e et le 8^e décile (50% des ménages). Les « classes moyennes inférieures » (4^e, 5^e et 6^e déciles) se distinguent des « classes moyennes supérieures » (7^e et 8^e déciles). Au sein de l'échantillon, on estime que 33% des individus appartiennent aux classes modestes, 24,3% aux classes moyennes inférieures, 18,9% aux classes moyennes supérieures, et 23,8% aux classes aisées.

• Utilisation des transports en commun

L'enquête CVS distingue quatre motifs d'utilisation des transports en commun qui peuvent se cumuler. Ainsi, 89,2% de l'échantillon utilisent les transports en commun pour se rendre de leur domicile vers leur lieu de travail ou d'études, 69,5% pour se rendre dans des commerces ou des lieux de loisirs, 62,8% pour rendre visite à des connaissances, et 31,7% pour partir en vacances.

• Zone de résidence

Les communes d'habitation des individus de l'échantillon sont regroupées en deux catégories, selon leur présence ou non dans une unité urbaine (UU)¹². Les communes ne faisant pas



••• (10) <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/unite-consommation.htm>.

(11) <http://www.credoc.fr/pdf/4p/264.pdf>.

(12) Les unités urbaines sont les communes (ou un ensemble de communes) présentant une zone de bâti continu, c'est-à-dire qu'il n'existe pas de coupures de plus de 200 mètres entre deux constructions, et qui regroupent au moins 2 000 habitants. Si l'unité urbaine se situe sur une seule commune, elle est dénommée ville isolée. Sinon, et si chacune de ces communes concentre plus de la moitié de sa population dans cette zone de bâti continu, l'unité urbaine est dite d'« agglomération multicommunale ». Les communes qui composent cette zone peuvent être soit des villes centres soit des banlieues.



partie d'une UU sont dites rurales. Celles appartenant à une UU sont ensuite distinguée en trois catégories, selon leur situation dans l'aire urbaine et la notion de bassin d'emploi: la «ville-centre» et les «banlieues» constituent le pôle urbain (point névralgique de l'aire urbaine), tandis que la «zone périurbaine» comprend les UU qui y sont rattachées. Plus de 85% des individus de l'échantillon résident dans un pôle urbain, soit au sein de la ville-centre (45,6%), soit en banlieue (41,6%). Environ un individu sur dix réside en zone périurbaine (10,2%), et 2,6% dans une commune rurale.

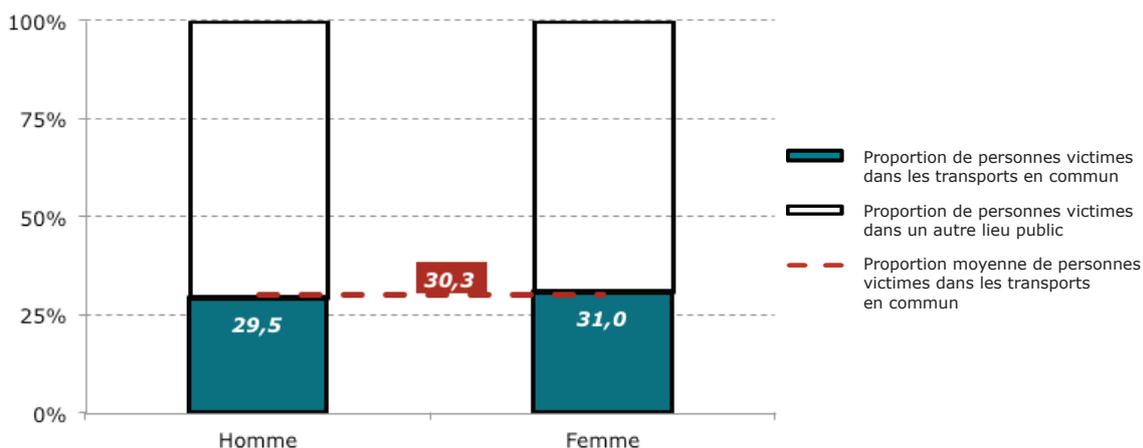
En outre, l'INSEE procède au découpage de la France métropolitaine en huit zones d'études et d'aménagement du territoire (ZEAT)¹⁴. Près de la moitié des individus de l'échantillon vivent en «Région parisienne» (45,6%). 8% d'entre eux vivent résident dans le « Bassin parisien », 6,1% dans le « Nord », 5,2% dans l'« Est », 7,5% dans l'« Ouest », 7% dans le « Sud-Ouest », 10,4% dans le « Centre-Est », et 9,4% dans la zone « Méditerranée ».

PAS DE DIFFÉRENCE SELON LE SEXE DE LA VICTIME

Parmi les usagers quotidiens des transports en commun victimes dans un lieu public, 43,7% des personnes sont des hommes et 56,4% des femmes¹⁵. On estime à 29,5% la part des hommes de l'échantillon victimes de leur dernière atteinte dans les transports en commun (graphique 10). Ce taux est légèrement

inférieur à celui des femmes, estimé à 31% (- 1,5 point). Toutefois, cette différence n'est pas statistiquement significative. Les femmes ne sont donc pas significativement plus victimes dans les transports plutôt que dans un autre lieu public, que les hommes.

Graphique 10 - Répartition des atteintes dans les lieux publics selon le sexe de la victime.



Champ: Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public

Source: Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

••• (13) On appelle aire urbaine, un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

(14) Composition des huit ZEAT:

<http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/zone-etude-amenagement-territ.htm>

(15) Pour plus de détails sur les caractéristiques sociodémographiques des victimes enquêtées (Voir encadré 3).

LES « 14-24 ANS » RELATIVEMENT MOINS VICTIMES DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN COMPARATIVEMENT AUX AUTRES LIEUX

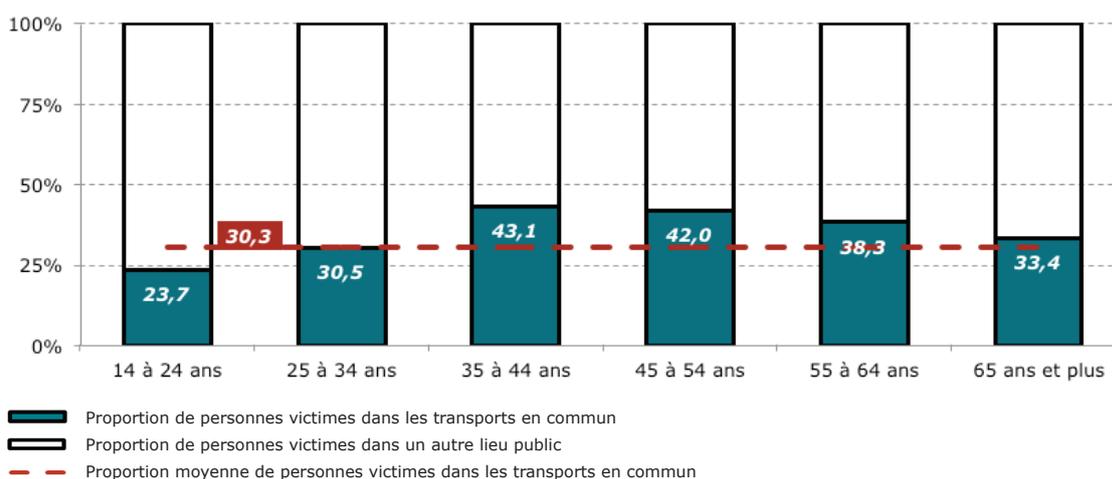
23,7% des usagers victimes dans un lieu public âgés de 14 à 24 ans, ont subi leur dernière victimation dans un transport en commun (*graphique 11*). Ce taux est significativement plus faible que ceux mesurés pour les cinq autres catégories de population, et plus particulièrement les « 35-44 ans » (43,1%), les « 45-54 ans » (42%).

Par ailleurs, les taux des personnes ayant entre 35 et 44 ans et celui des « 45-54 ans » sont également significativement plus élevés que

celui des « 25-34 ans » qui s'établit à 30,5%. En revanche, ce n'est pas le cas concernant les plus âgés, à savoir les « 65 ans et plus », pour lesquels le taux est estimé à 33,4%.

Ainsi, la proportion d'atteintes subies dans les transports en commun plutôt que dans un autre lieu public varie suivant la tranche d'âge de la victime : elle est particulièrement faible chez les « 14-24 ans » et beaucoup plus élevée pour les tranches « 35-44 ans » et « 45-54 ans ».

Graphique 11 – Répartition des atteintes dans les lieux publics selon l'âge de la victime.



Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public
Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

LES HAUT REVENUS D'AVANTAGE TOUCHÉS DANS LES TRANSPORTS, PAR RAPPORT AUX AUTRES LIEUX PUBLICS

44,2% des usagers issus des « classes aisées »¹⁶ victimes dans un lieu public l'ont été dans les transports en commun. Cette part est significativement plus élevée que celles des « classes moyennes » (29%) et des « classes modestes » (22,1%) (*graphique 12*).

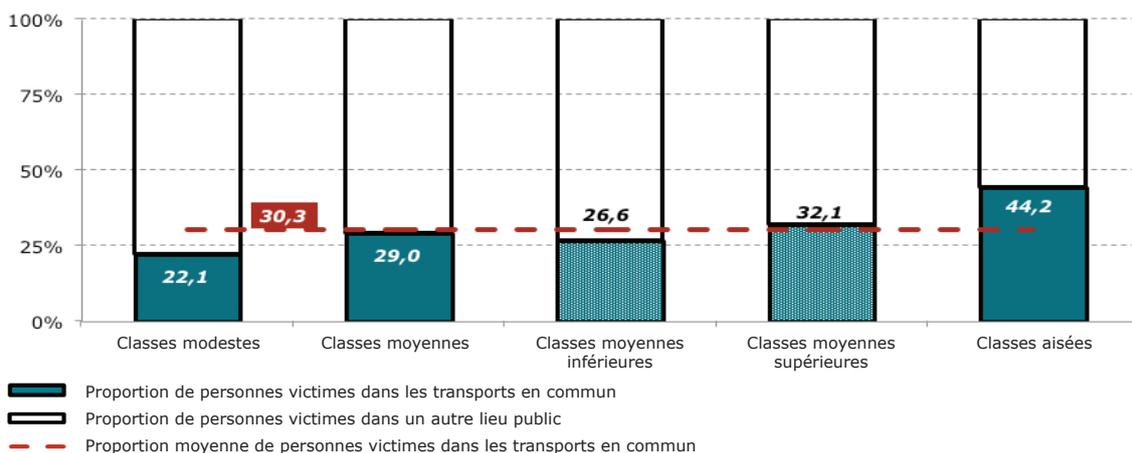
L'écart de 6,9 points entre les « classes moyennes » et les « classes modestes » étant également significatif, les usagers issus des « classes moyennes » sont significativement

plus victimes dans les transports en commun relativement aux autres lieux publics, que ceux des « classes modestes ».

En revanche, on ne peut en conclure le même résultat entre les deux catégories composant les « classes moyennes » puisque l'écart entre la proportion parmi les « classes moyennes inférieures » (26,6%) et celle parmi les « classes moyennes supérieures » (32,1%) n'est pas significatif.

••• (16) La construction de ces catégories reprend la nomenclature du CREDOC (*Voir Encadré 3*).

Graphique 12 - Répartition des atteintes dans les lieux publics selon le niveau de revenu de la victime.



Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

LE FAIT D'ALLER AU TRAVAIL (OU SUR SON LIEU D'ÉTUDES) EN TRC, EST UN FACTEUR POSITIF POUR Y ÊTRE VICTIME, PLUTÔT QUE DANS UN AUTRE LIEU PUBLIC

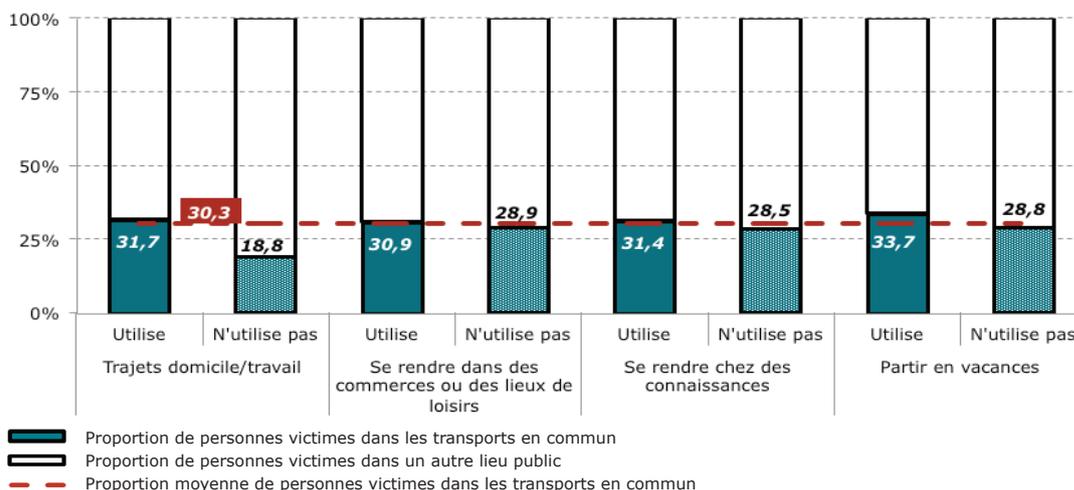
31,7% des usagers victimes utilisant les transports en commun dans le but de se rendre au travail ou sur leur lieu d'études y sont victimes lors de leur dernière atteinte (graphique 13). Cette part est significativement supérieure à celle des personnes les empruntant pour un autre motif (18,8%). Cela signifie que lorsque qu'une atteinte a été commise dans l'espace public, la probabilité qu'elle se soit déroulée dans les transports est plus élevée chez les victimes les empruntant pour aller au travail, que chez les autres.

En revanche, concernant les autres motifs, on ne constate pas de différences significatives. En effet, la proportion de victimes dans les

transports en commun est estimée à 30,9% pour ceux les utilisant afin de « se rendre dans des commerces ou un lieu de loisirs » contre 28,9% sinon. Il en est de même pour les individus se rendant chez des connaissances (31,4% contre 28,5% sinon).

À noter tout de même, une différence significative entre les usagers vacanciers (33,7% contre 28,8% sinon). Toutefois cette différence est à relativiser car le fait de partir en vacances reste occasionnel et la quasi-totalité des enquêtés de l'échantillon, empruntant les transports en commun pour se rendre en vacances ont déclaré les utiliser également pour d'autres motifs (99,9%).

Graphique 13 - Répartition des atteintes dans les lieux publics selon les motifs de déplacements de la victime.



Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

LES PERSONNES RÉSIDANT EN BANLIEUES SONT RELATIVEMENT PLUS SOUVENT VICTIMES DANS LES TRC

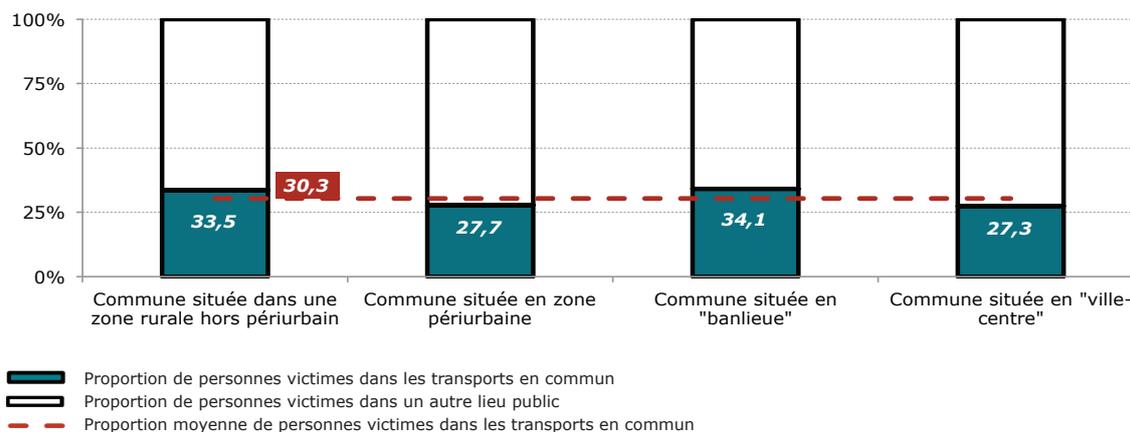
On estime que 34,1% des individus de l'échantillon vivant dans une commune située en banlieue ont été victimes dans les transports en commun (*graphique 14*)¹⁷. Cette part est significativement supérieure de 6,8 points à celle des habitants des villes-centres (27,3%). Concrètement, les atteintes dans l'espace public se déroulent plus souvent dans les transports en commun pour les résidents de banlieues.

Encore une fois, cette disparité peut s'expliquer par des différences quant à l'utilisation des transports en commun. Parmi les usagers victimes empruntant les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études, 46% des résidents de villes-centre mettent moins d'une demi-heure pour s'y rendre, contre 25,5% des habitants de banlieues. Leur trajet

domicile/travail étant globalement plus court, il apparaît logique que les résidents d'une ville-centre soient moins victimes dans les transports comparativement aux autres lieux publics que les habitants de banlieue.

La proportion des personnes résidant en zone périurbaine, victimes dans les transports en commun relativement à un autre lieu public est évaluée à 27,7% alors qu'elle est de 33,5% chez les ruraux. Toutefois, on ne peut pas conclure à une quelconque significativité de l'écart entre ces deux proportions en raison du faible nombre de personnes concernées. De la même façon, nous ne pouvons pas non plus conclure à une différence significative entre ces deux parts et celles relatives aux personnes vivant dans le pôle urbain, que ce soit dans la ville-centre ou en banlieue.

Graphique 14 - Répartition des atteintes dans les lieux publics selon le type de commune de résidence de la victime.



Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public
Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

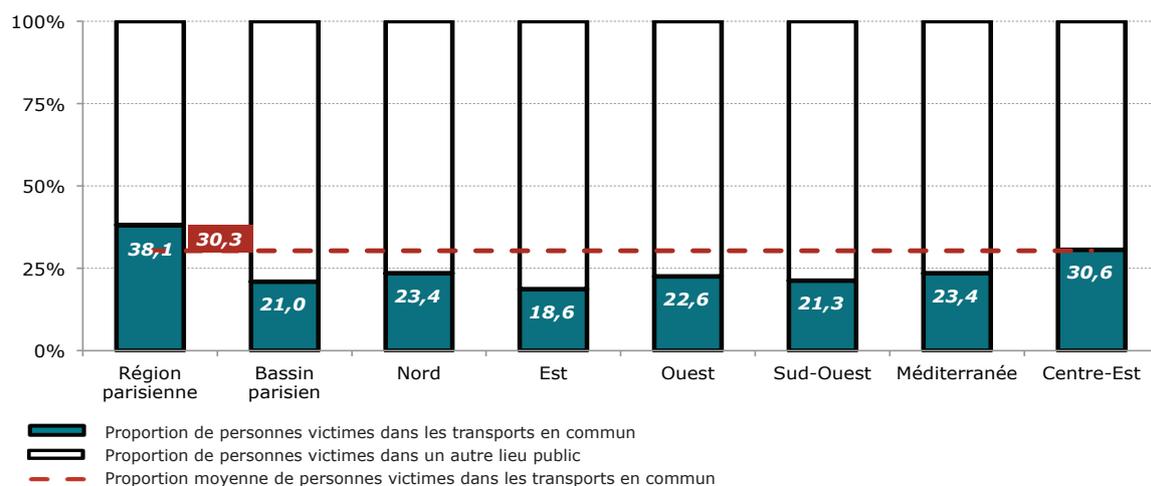
LES FRANCIENS COMPARATIVEMENT PLUS CONCERNÉS

38,1% des habitants de la Région parisienne victimes dans un lieu public ont déclaré avoir subi leur dernière atteinte dans les transports en commun (*graphique 15*). Cette part est significativement supérieure à celles de tous les autres regroupements de régions. Ainsi, lorsqu'une atteinte a été commise dans l'espace public, la probabilité qu'elle se soit déroulée dans les transports est plus élevée que la moyenne pour les franciliens.

Par ailleurs, la proportion d'usagers habitant en Centre-Est (anciennement régions Rhône-Alpes et Auvergne) et victimes dans les transports en commun relativement aux autres lieux publics est significativement plus élevée que celles des habitants de l'Est (30,6% contre 18,6%) mais également du Bassin parisien (21%) et du Sud-Ouest (21,3%).

••• (17) Comme pour les classes de revenus, les zones urbaines utilisées dans cette étude sont définies en *Encadré 3*.

Graphique 15 – Répartition des atteintes dans les lieux publics selon la région de résidence de la victime.



Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public
 Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

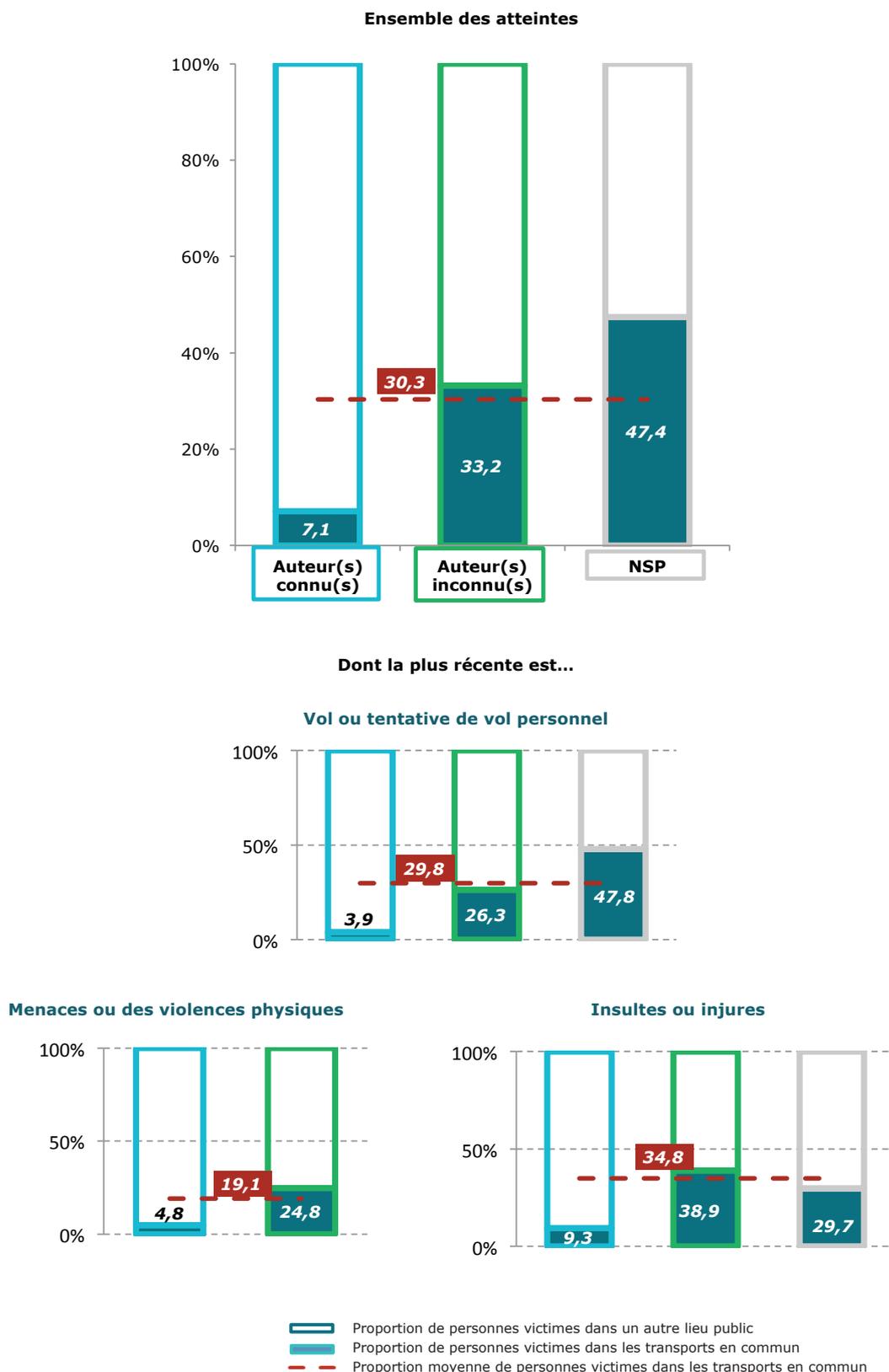
Ces éléments sociodémographiques permettent de mettre en exergue les spécificités des victimes dans les transports en commun. Les atteintes dans l'espace public commises envers les personnes âgées de plus de 35 ans, ayant un revenu élevé ou résidant

en Île-de-France, se déroulent plus souvent dans les transports en commun, à même niveau de fréquentation des transports. En revanche, le sexe de la victime n'a pas d'influence sur le fait d'y être victime plutôt que dans un autre lieu public.

* * *

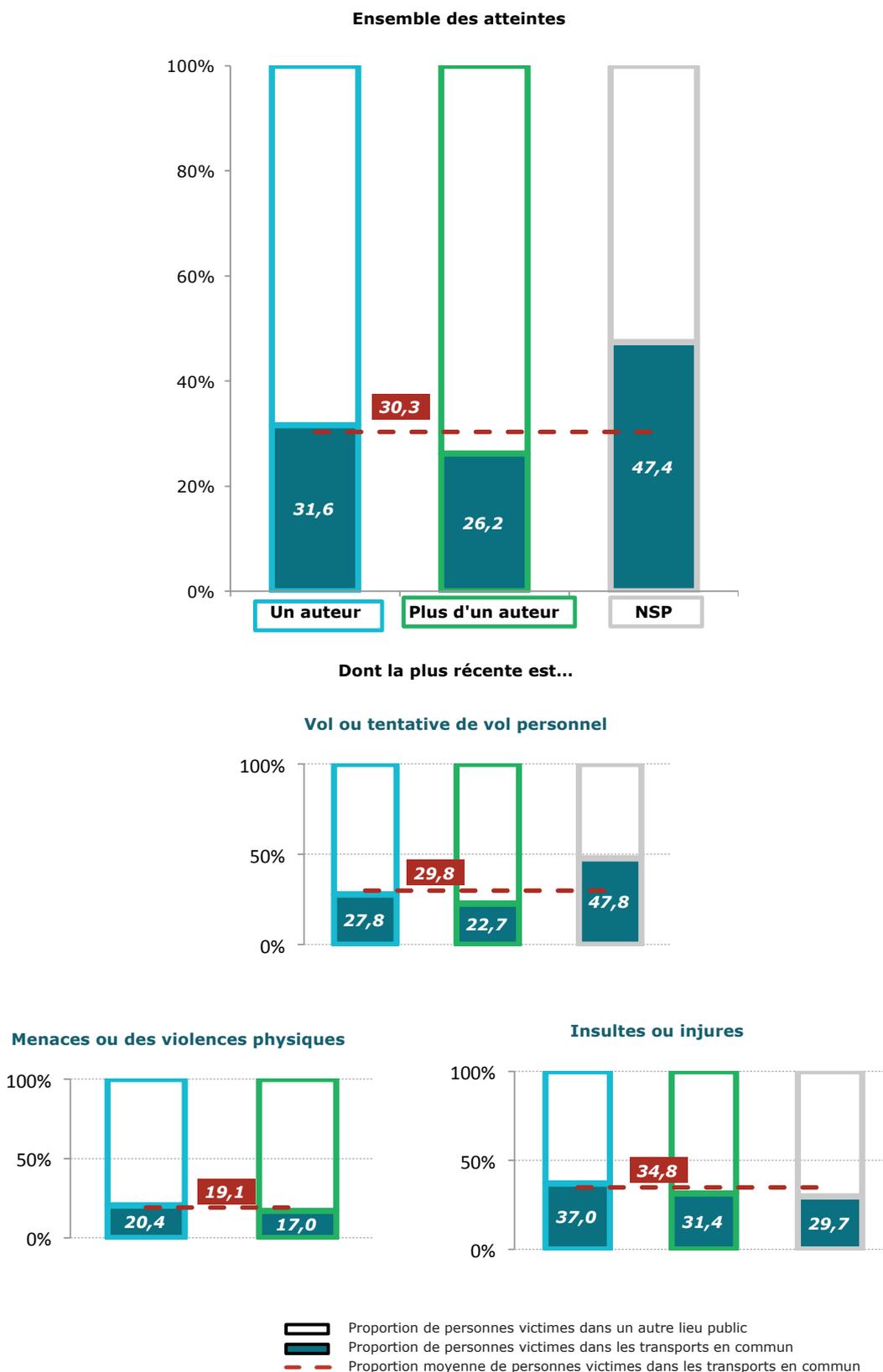
ANNEXES

Graphique 16 - Répartition des atteintes déclarées par les usagers quotidiens des transports en commun dans les lieux publics suivant que le(s) auteur(s) soi(en)t connu(s) ou non de la victime.



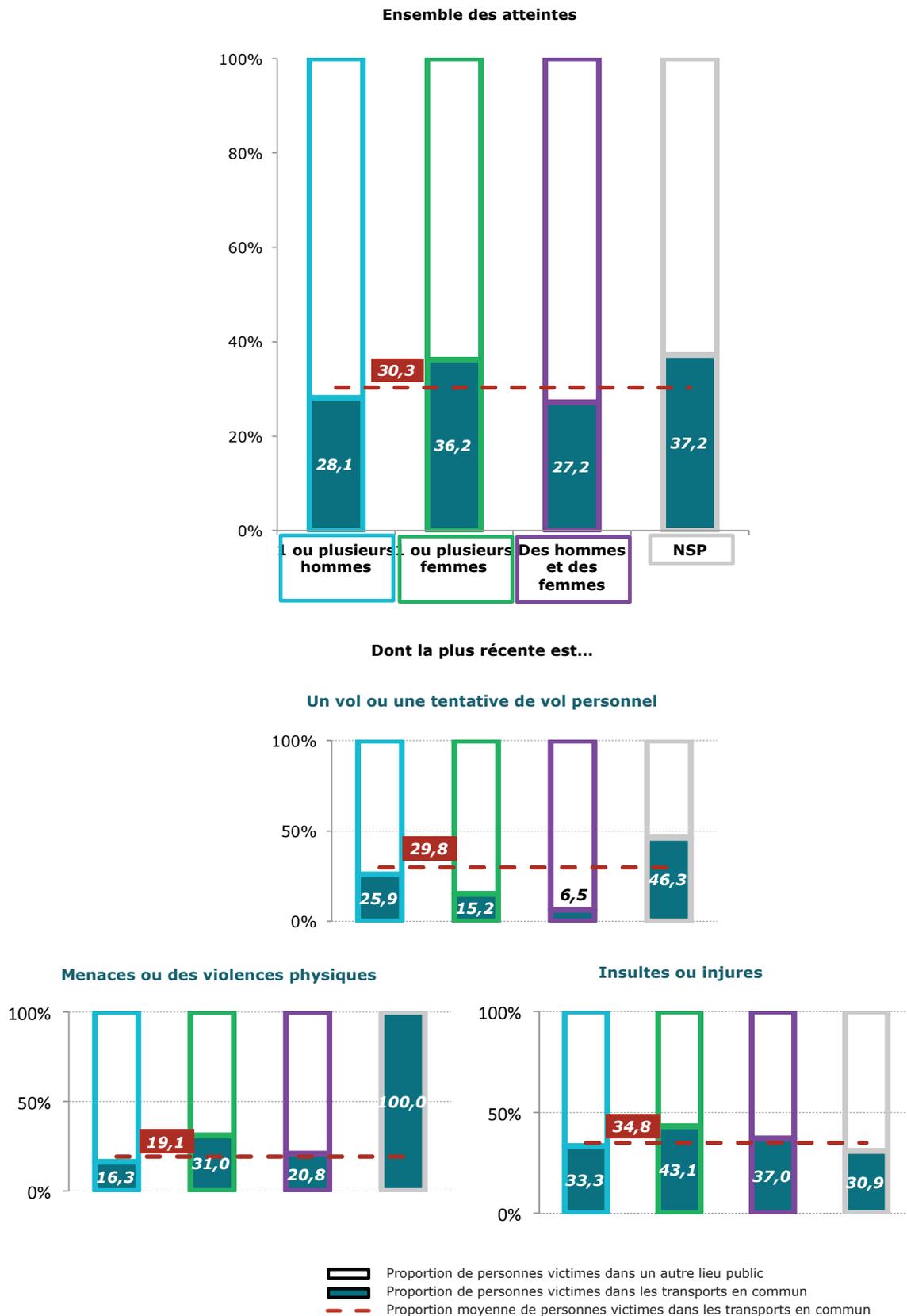
Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public
 Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

Graphique 17 - Répartition des atteintes déclarées par les usagers quotidiens des transports en commun dans les lieux publics suivant le nombre d'auteurs.



Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public
 Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

Graphique 18 - Répartition des atteintes déclarées par les usagers quotidiens des transports en commun dans les lieux publics suivant le sexe de(s) auteur(s).



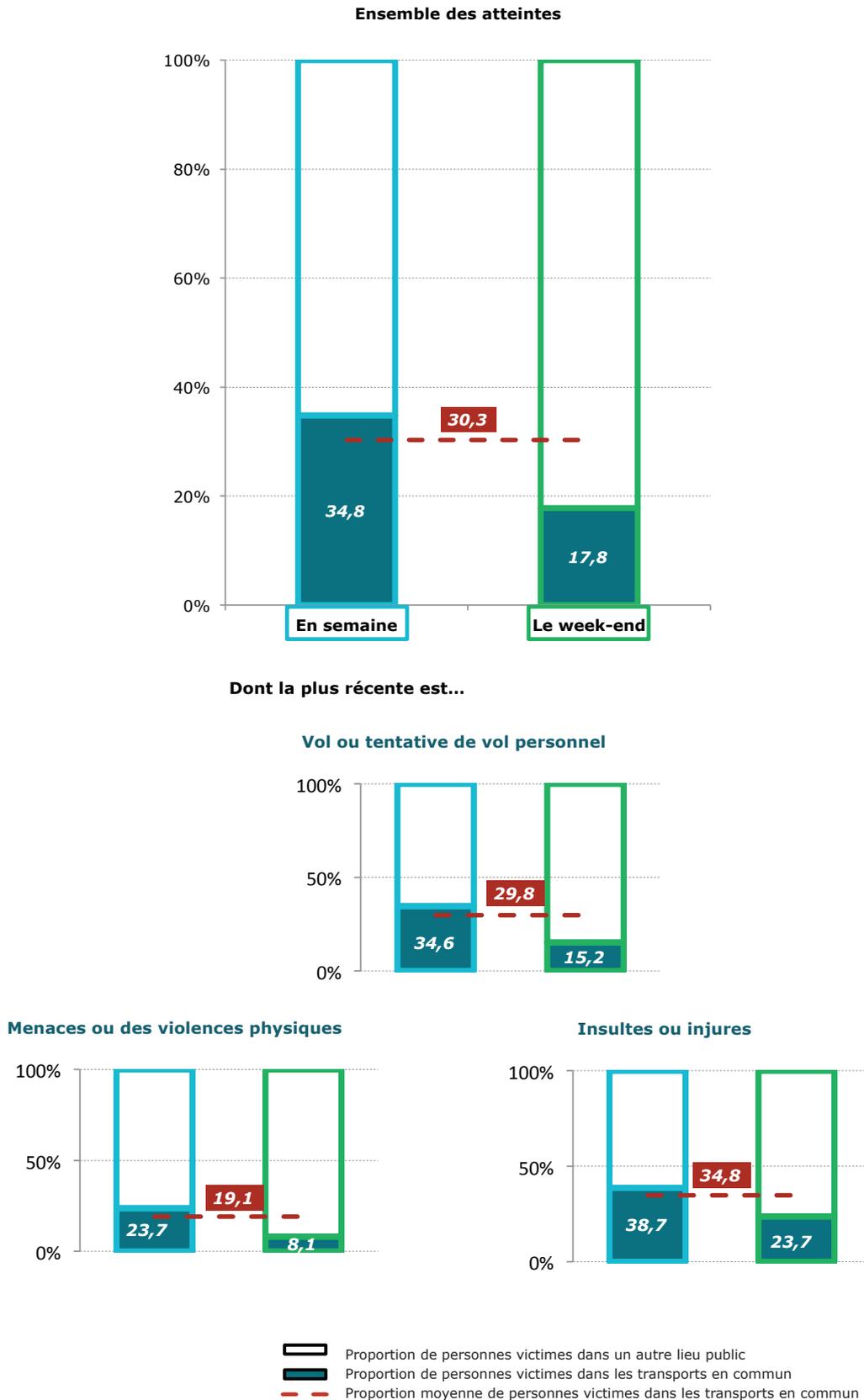
Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public
 Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

Graphique 19 - Répartition des atteintes déclarées par les usagers quotidiens des transports en commun dans les lieux publics suivant l'âge de(s) auteur(s).



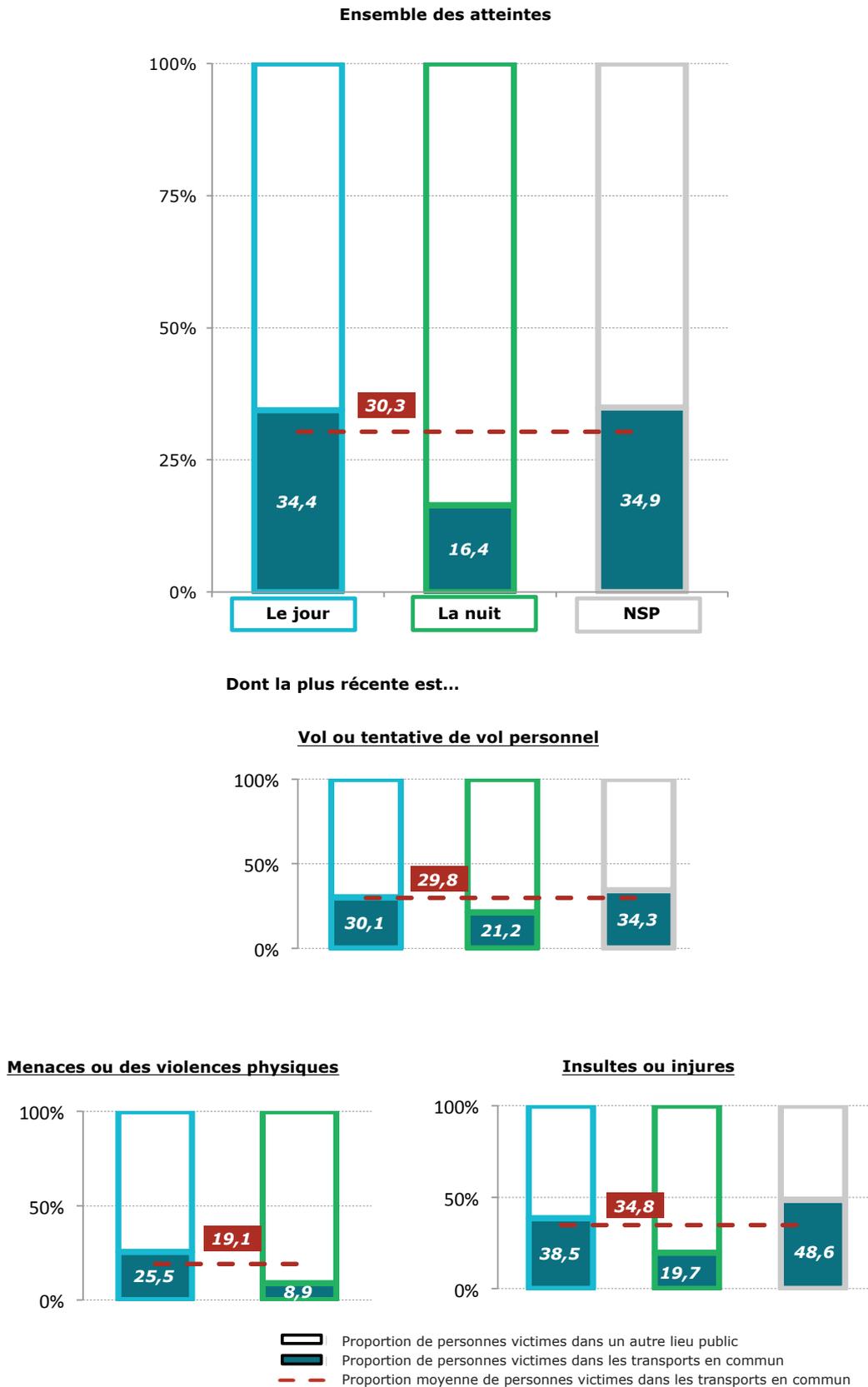
Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public
 Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

Graphique 20 – Répartition des atteintes déclarées par les usagers quotidiens des transports en commun dans les lieux publics suivant le moment de la semaine.



Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public
 Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP

Graphique 21 – Répartition des atteintes déclarées par les usagers quotidiens des transports en commun dans les lieux publics suivant le moment de la journée.



Champ : Usagers quotidiens des transports en commun de 14 ans et plus victimes de leur dernière atteinte dans un lieu public
 Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité » de 2009 à 2013, INSEE-ONDRP



ONDRP

OBSERVATOIRE NATIONAL
DE LA DÉLINQUANCE
ET DES RÉPONSES PÉNALES



INHESJ

INSTITUT NATIONAL
DES HAUTES ÉTUDES
DE LA SÉCURITÉ ET DE LA JUSTICE

ÉCOLE MILITAIRE

1 place Joffre

Case 39

75700 PARIS 07 SP

☎ +33(0)1 76 64 89 00

☎ +33(0)1 76 64 89 31

www.inhesj.fr