



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



CGEDD

CONSEIL GÉNÉRAL DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU
DÉVELOPPEMENT DURABLE





MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AQST
AUTORITÉ
DE LA QUALITÉ DE SERVICE DANS LES TRANSPORTS

LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN EN ÎLE-DE-FRANCE

Présentation issue des travaux de Florian OGET, étudiant en master 2 « Génie de l'aménagement et de l'environnement » à l'université de Tours, stagiaire à l'AQST.



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

L'OBJECTIF DE L'ÉTUDE



L'OBJECTIF DE L'ETUDE

- Objectif :
 - Apprécier le sentiment de sûreté des voyageurs tout au long de la chaîne de déplacement multimodal, comprenant le trajet terminal et les pôles multimodaux en Île-de-France.
 - Etudier la variation du pourcentage hommes-femmes au cours d'un certain laps de temps. Pour des questions pratiques la période de comptage a été établie entre 14 heures et minuit, afin d'avoir la variation en journée, celle du soir et de la nuit. Les relevés sont principalement concentrés sur le métro, le RER et le Transilien, en zones réputées sensibles et en zones réputées aisées.
- La norme NF EN 13 816 de l'AFNOR fait de la sécurité un des 8 critères de la qualité de service dans les transports : l'offre de service, l'accessibilité, l'information, le temps/durée, l'attention portée au client, le confort, **la sécurité** et l'impact environnemental.



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

UN ÉTAT DES LIEUX DE LA SÉCURITÉ



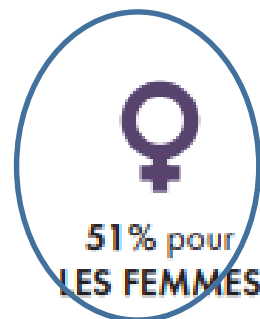
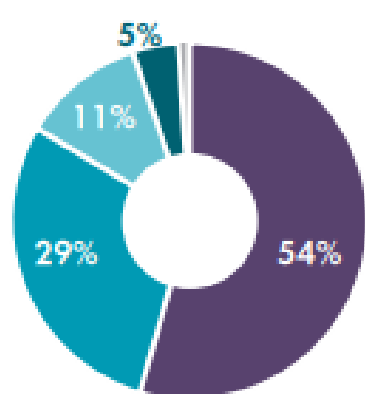
ETAT DES LIEUX DE LA SECURITE

- Le dictionnaire Larousse propose deux définitions de l'insécurité : « *État d'un lieu qui n'est pas sûr, qui est soumis à la délinquance ou à la criminalité* » et « *Sentiment de vivre dans un environnement physique ou social favorisant les atteintes aux personnes et aux biens* ».
- Dans notre cas, le sentiment d'insécurité est lié à l'univers du transport aussi bien aux abords des lieux d'embarquement, à l'intérieur de ces lieux, que dans les véhicules.
- L'AQST a recherché s'il existait un lien entre la présence de femmes dans les transports collectifs urbains selon l'heure, le quartier et selon la ligne utilisée.

LES FEMMES SE SENTENT DAVANTAGE EN INSECURITE

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.



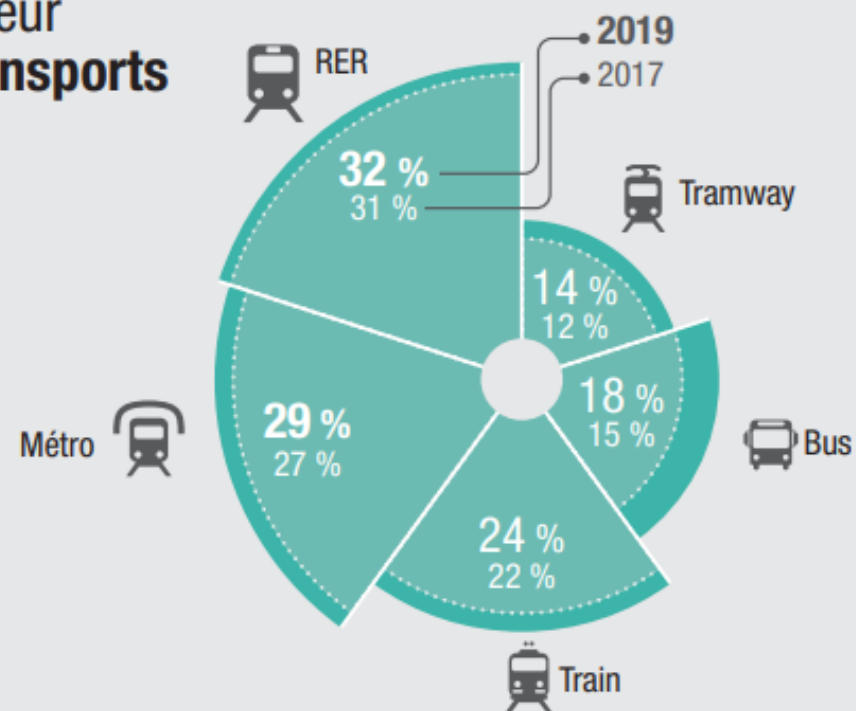
■ Toujours en sécurité ■ La plupart du temps ■ Parfois ■ Jamais ■ nr

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.

LES HEURES DE SOIREE ET LES RER, METRO ET TRAINS PARMIS LES CAUSES LES PLUS ANXIOGENES

- La temporalité : Selon l'ONDRP (observatoire national de la délinquance et de la réponse pénale, dissous en 2020), les créneaux les plus anxioènes sont après 20h30 pour 35 % des personnes interrogées ;
- Les RER, métros et trains suscitent davantage la crainte ;
- La présence de personnes en situation d'exclusion, de personnes alcoolisées ou droguées ;
- La présence de groupes de jeunes ;
- La promiscuité et l'isolement.

41 % ont peur
dans les transports
contre 38 %
en 2017





MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

LA MÉTHODOLOGIE



LA METHODOLOGIE

- **La période de comptage** (manuel, un compteur pour les femmes, un compteur pour les hommes) a été définie entre 14 heures et minuit, en semaine. Les plages horaires de comptage sont divisées par heure. L'objectif du comptage est de récolter des données concernant le nombre d'usagers (hommes et femmes), empruntant les transports dans une station.
- Exemple de comptage :

		Vers Paris						Vers Banlieue					
		Nb comptage	Nb H	Nb F	Total	%H	%F	Nb comptage	Nb H	Nb F	Total	%H	%F
>=14:00:00	<=15:00:00	26	1 066	937	2 003	53%	47%	18	281	249	530	53%	47%



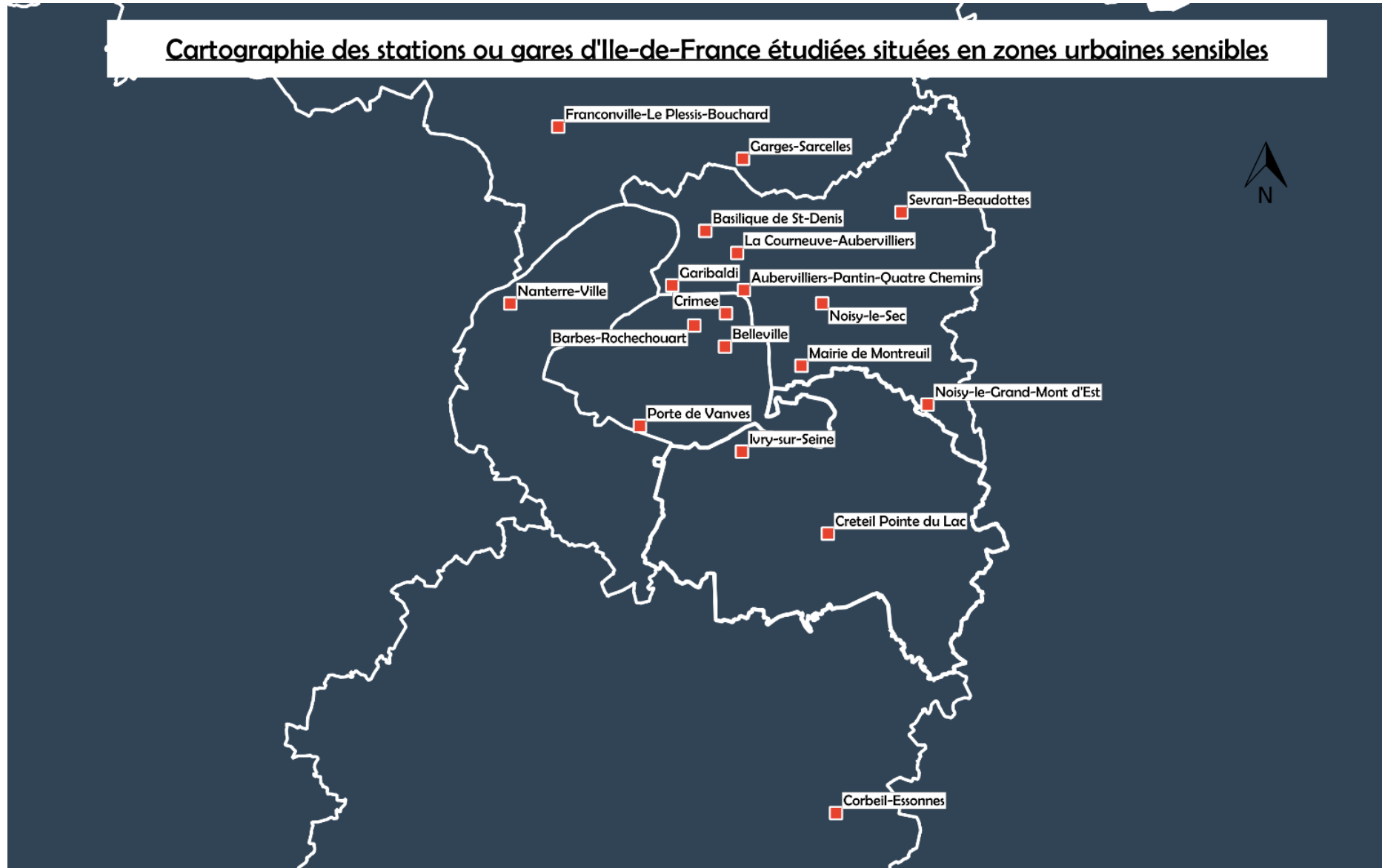
LES ZONES SENSIBLES

- Selon la cartographie des zones urbaines sensibles croisée avec la cartographie des transports en Ile-de-France ;
- Parmi des gares et stations dont la fréquentation annuelle était supérieure à 3 millions de voyageurs (94) ;
- Avec un tirage au sort qui permet de déterminer 19 stations.



LES ZONES SENSIBLES

Cartographie des stations ou gares d'Ile-de-France étudiées situées en zones urbaines sensibles





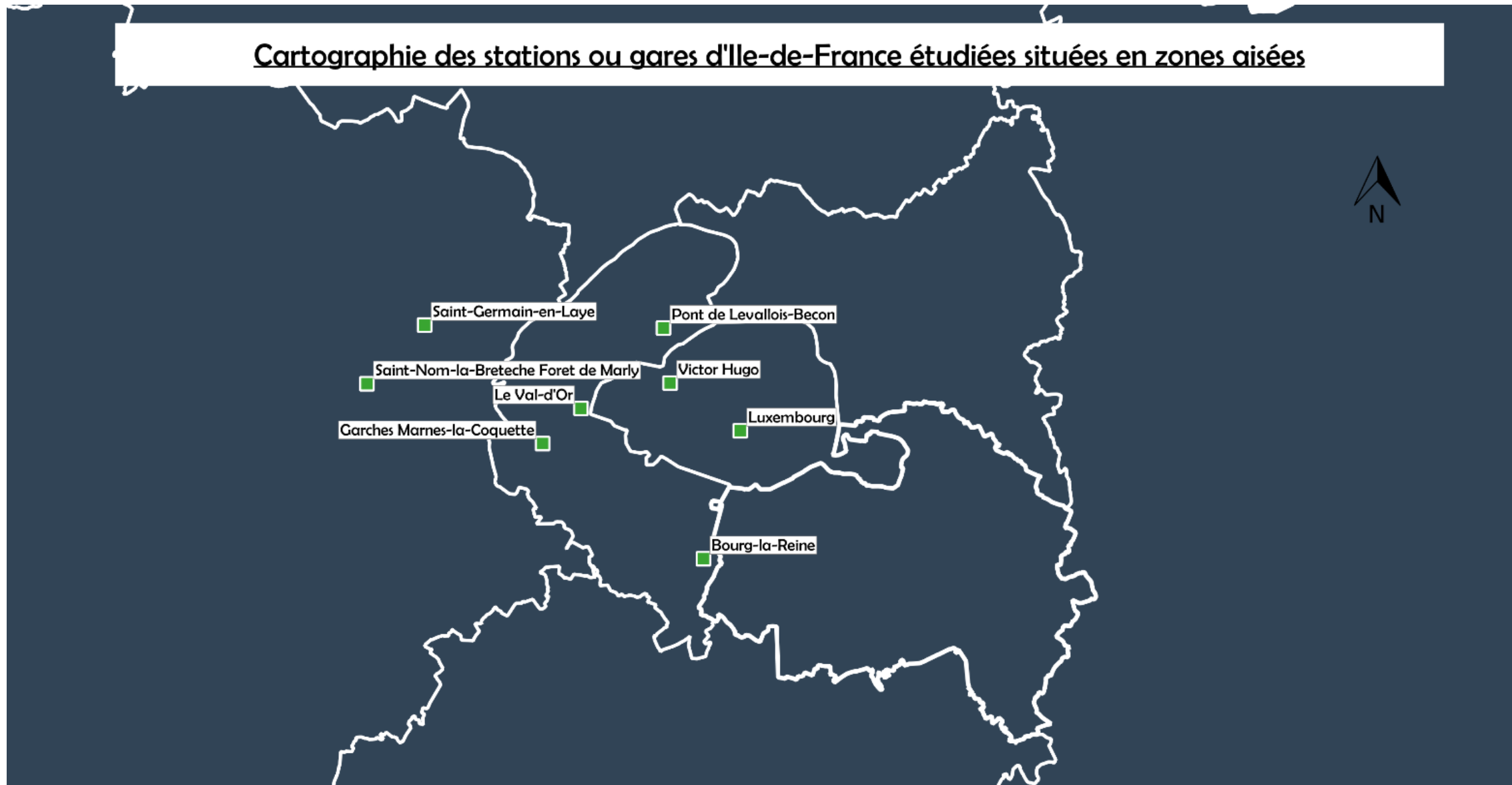
LES ZONES AISEES

- Selon le croisement de la base FiLoSofi et de celle des IRIS ;
- Parmi des gares et stations dont la fréquentation annuelle était supérieure à 700 000 voyageurs ;
- Avec un tirage au sort qui permet de déterminer 8 stations.



LES ZONES AISEES

Cartographie des stations ou gares d'Ile-de-France étudiées situées en zones aisées





MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

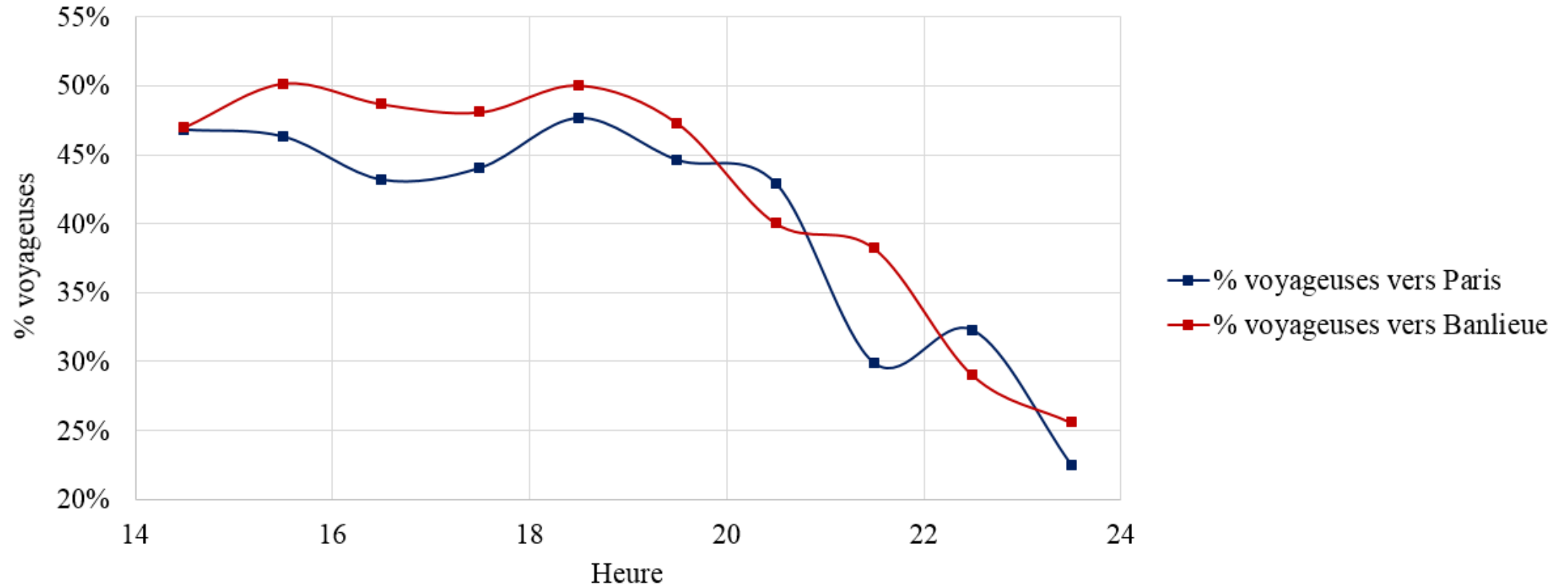
*Liberté
Égalité
Fraternité*

PRINCIPAUX RÉSULTATS



PRINCIPAUX RESULTATS PAR SENS DE CIRCULATION ET PAR HEURE

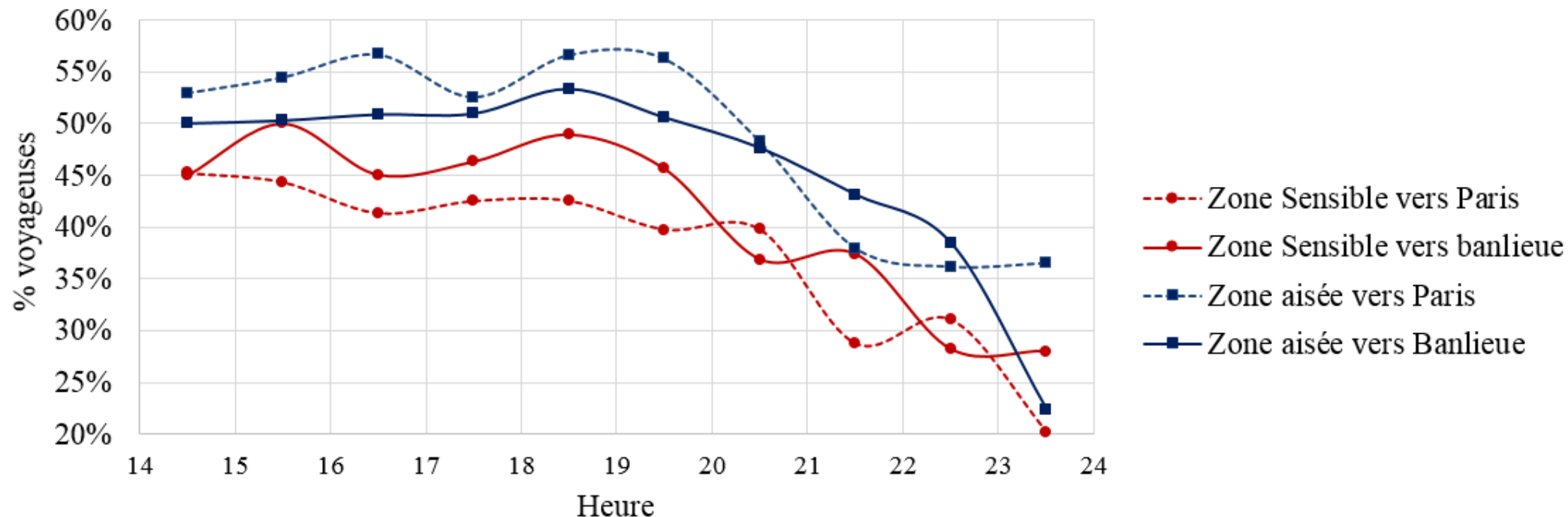
Variation du pourcentage de voyageuses par sens en fonction de l'heure



- Il y a de moins en moins de voyageuses dans les transports en commun au fur et à mesure que la soirée devient tardive, surtout dans le sens vers Paris.
- La répartition par genre des voyageurs dans les transports en commun est assez proche de l'équilibre jusque 19h30.
- Au-delà le pourcentage de voyageuses chute au fur et à mesure qu'on se situe de plus en plus tard dans la soirée.
- Vers 21h30, ce pourcentage chute à 34 %, et il descend encore vers 24 % vers 23h30.

PRINCIPAUX RESULTATS PAR TYPE DE ZONE ET PAR HEURE

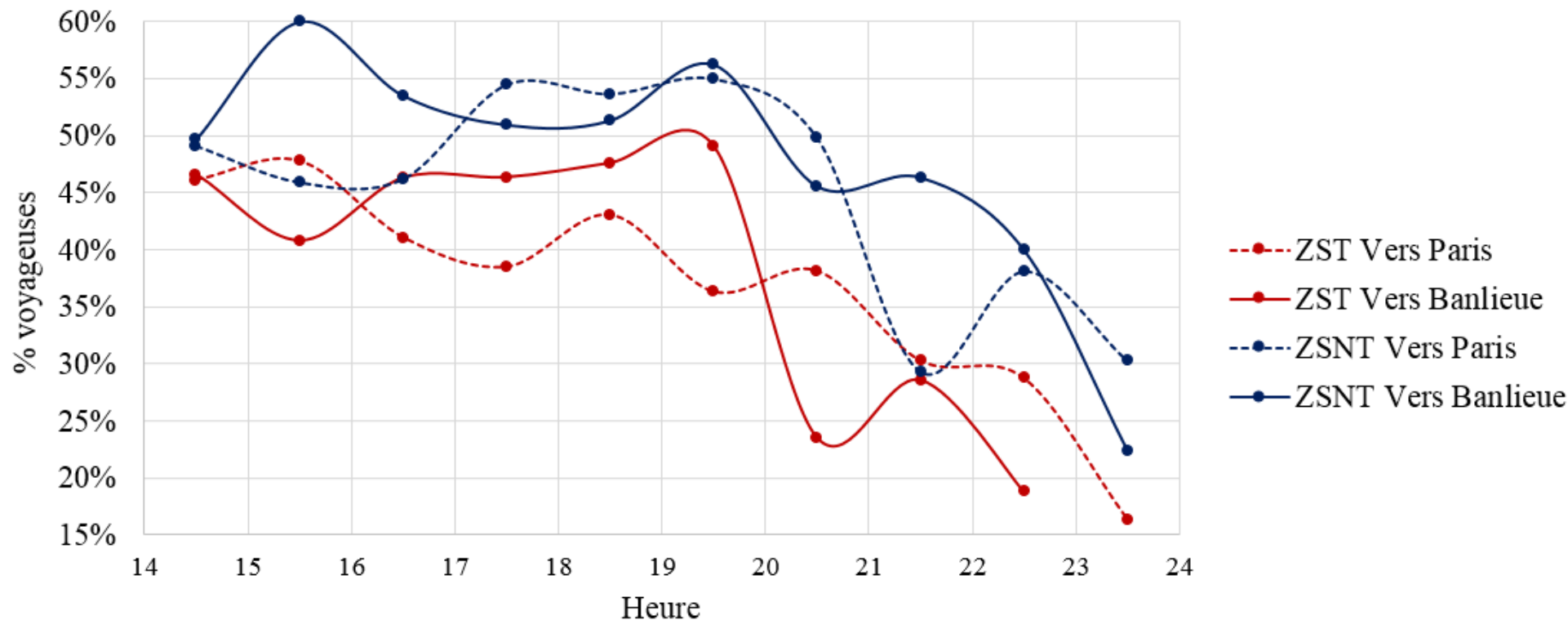
Variation du pourcentage de voyageuses par zone en fonction de l'heure



- Il y a moins de voyageuses en soirée dans les transports en commun dans les zones sensibles que dans les zones aisées.
- L'AQST constate que la chute du pourcentage de voyageuses dans les transports en commun au cours de la soirée après 19h30 est plus marquée dans les zones sensibles que les zones aisées.
- Ainsi, dans le sens vers la banlieue vers 22h30, ce taux est de 37% dans les zones aisées contre 28% dans les zones sensibles. A cette même heure, vers Paris, ce taux est de 36% dans les zones aisées contre 31% dans les zones sensibles.

PRINCIPAUX RESULTATS PAR TRAVERSEE OU NON DE ZONE SENSIBLE

Variation du pourcentage de voyageuses par ZST par sens en fonction de l'heure



- De moins en moins de voyageuses dans les TC si la ligne traverse une ZS même si la gare desservie n'y figure pas.
- Le fait qu'une ligne traverse ou non une ZS a aussi des conséquences sur le taux de voyageuses en soirée, indépendamment des gares de desserte finale.
- Dans le sens vers la banlieue vers 22h30, le taux de voyageuses est de 40% si la ligne ne traverse pas une ZS, contre 19% dans le cas contraire.
- Vers la même heure, dans le sens vers Paris, ce taux est de 38% si la ligne ne traverse pas une ZS, contre 29% dans le cas contraire.



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

QUELQUES ENSEIGNEMENTS



QUELQUES ENSEIGNEMENTS

- Le sentiment de sécurité dans les transports en commun urbains est un enjeu majeur pour les transporteurs et les autorités organisatrices de la mobilité.
- En effet, lorsque la sécurité des voyageurs est en jeu, cette dernière peut gravement influencer la fréquentation des transports en commun.
- Les incivilités, la surveillance, la temporalité, la présence de personnes en situation d'exclusion, de personnes alcoolisées ou droguées, la présence de jeunes, la promiscuité tout comme l'isolement et l'ambiance du voyage sont les principales causes du sentiment d'insécurité.
- Les résultats mettent en lumière que dans tous les cas, la fréquentation des transports en commun par les femmes est constante jusqu'à environ 19 heures 30 puis diminue fortement après.
- Lorsque que les chiffres sont analysés dans le détail, nous observons que :
 - Les femmes sont moins nombreuses à utiliser les transports vers Paris ;
 - Les femmes sont moins nombreuses à utiliser les transports dans les zones sensibles.
- **Nota Bene : Le sentiment de sécurité ne peut pas seul expliquer la présence ou non de voyageuses dans les gares, les transports et les zones sensibles traversées (ou non). La mono causalité n'existe pas non plus dans ce champ d'étude. Les rythmes de vie, liés à la vie professionnelle et à la vie personnelle, expliquent aussi largement les résultats.**



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

LES AXES D'AMÉLIORATION



LES AXES D'AMÉLIORATION

- Installer davantage de caméras de surveillance ;
- Déployer davantage d'agents de sécurité durant les voyages ;
- Avoir des infrastructures propres, éclairées en lien avec une campagne de lutte contre les incivilités (exemple en 2011) ;
- Campagne de lutte contre le harcèlement dans les transports (2019) (#Alertez au 3117 : Nouvelle campagne de lutte contre le harcèlement dans les transports).

ANNEXES

ZOOM SUR LA DÉLINQUANCE DANS LA FRANCE ENTIÈRE

4 Répartition des victimes de vols ou de violences commis dans les transports en commun par âge et par sexe

	Femmes victimes	Hommes victimes	Ensemble des victimes	Part des hommes parmi les victimes	Répartition des victimes par classe d'âge
Moins de 13 ans	310	290	600	48 %	0 %
13 à 17 ans	3 300	2 890	6 190	47 %	5 %
18 à 29 ans	28 520	19 360	47 880	40 %	35 %
30 à 44 ans	16 970	15 380	32 350	48 %	24 %
45 à 59 ans	13 100	12 680	25 780	49 %	19 %
60 ans et plus	11 280	11 050	22 330	49 %	17 %
Total des victimes	73 490	61 650	135 130	46 %	100 %

Champ : France entière.

Lecture : En 2018, parmi les 135 130 victimes de faits de vols ou de violences dans les transports en commun sur l'ensemble du territoire français, 46 % sont des hommes et 35 % ont entre 18 et 29 ans.

Sources : SSMSI, base des victimes de crimes et délits.

- Plus d'une femme sur deux est une victime de vols ou de violence.
- Selon l'ONDRP, le sujet de l'insécurité dans les transports est très souvent associé au harcèlement sexuel.
- La tranche des 18 – 29 ans est la classe la plus touchée chez les femmes, elle représente 60 % des victimes.
- Sur les autres intervalles, le nombre d'hommes et femmes victime est à peu près égal.

ZOOM SUR LA DELINQUANCE DANS LES TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE

2 Vols et violences (physiques ou sexuelles) commis dans les transports en commun en 2017 et 2018 en Île-de-France

	Ensemble des réseaux de transports en commun				Tous lieux				Part des faits commis dans les transports			
	Vols violents	Coups et blessures volontaires	Vols sans violence	Violences sexuelles	Vols violents	Coups et blessures volontaires	Vols sans violence	Violences sexuelles	Vols violents	Coups et blessures volontaires	Vols sans violence	Violences sexuelles
2017	9 570	3 310	70 680	670	45 150	51 410	229 240	8 250	21 %	6 %	31 %	8 %
2018	8 580	3 180	73 650	870	41 280	54 260	232 710	9 850	21 %	6 %	32 %	9 %
Évolution 2017/2018	-10 %	-4 %	4 %	30 %	-9 %	6 %	2 %	19 %				

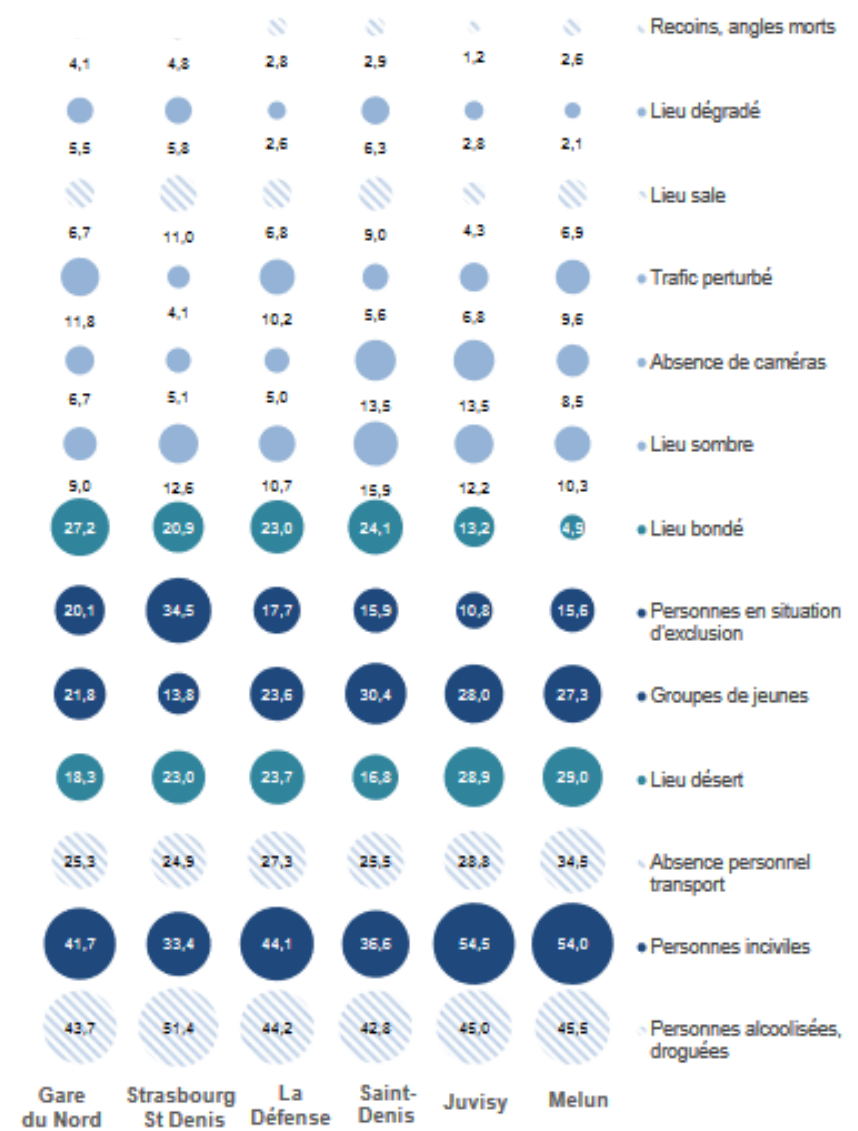
Champ : Île-de-France.

Lecture : En 2018, 8 580 faits de vols avec violence commis dans les transports dans la région Ile-de-France ont été enregistrés par les forces de police ou de gendarmerie ; ceci représente 21 % de l'ensemble des vols avec violence de la région Ile-de-France. Ces derniers ont diminué de 10 % entre 2017 et 2018.

Sources : SSMSI, base des crimes et délits dans les transports en commun et base des victimes de crimes et délits.

SENTIMENT D'INSECURITE DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS FRANCILIENS

Citoyens déclarant avoir eu peur par type de facteur anxigène et par gare/station (%)



Extrait de l'enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports franciliens (2019) de l'Institut Paris Région, Île-de-France Mobilités et l'État, par l'intermédiaire de l'Observatoire National de la Délinquance dans les Transports.



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

POUR ALLER PLUS LOIN :

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/sentiment-dinsecurite-dans-les-transports-collectifs-franciliens/>

Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun : situations anxiogènes et stratégies d'évitement, ONDRP, Grand Angle n°46, janvier 2018 : <https://www.ihemi.fr/publications/grand-angle/le-sentiment-dinsecurite-dans-les-transports-en-commun>

INTERVALLES DE CONFIANCE STATISTIQUE

- Sous les hypothèses usuelles, l'intervalle de confiance IC à 95% ressort aux ordres de grandeur suivants :
- pour l'ensemble de l'échantillon (22 000 enregistrements 0 ou 1) à 0,9%
- pour chacune des 4 séries (vers Paris/vers Banlieue croisée avec zone aisée/zone sensible donc 5500 enregistrements en moyenne) à 1,9%
- Les principales différences constatées sont supérieures à ces IC et ressortent donc comme statistiquement significatives à ce seuil de 95%