

SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS FRANCILIENS

ENQUÊTE 2019



SEPTEMBRE 2020

10.19.46

ISBN 978 2 7371 2152 4



institutparisregion.fr

**L'INSTITUT
PARIS
REGION**

Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens

Enquête 2019

Septembre / 2020

L'INSTITUT PARIS REGION

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
www.institutparisregion.fr

Directeur général : Fouad Awada
Département Mission Prévention et Sécurité : Sylvie Scherer, directrice
Étude réalisée par Julien Noble, sociologue
Cartographies réalisées par Gaétane Carette et Hélène Heurtel
Maquette réalisée par Sylvie Coulomb
N° d'ordonnancement : 10.19.46

Crédit photo de couverture : Albany Becerra/ Shutterstock.com

En cas de citation du document, merci d'en mentionner la source : Noble Julien/Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens. Enquête 2019/Institut Paris Region, 2020

Sommaire

Sommaire	1
Introduction	3
La méthodologie de l'enquête	5
1 – Présentation de l'enquête	5
1.1 – Les objectifs	5
1.2 – Le questionnaire	5
1.3 – La population étudiée	5
1.4 – Le mode de passation	5
2 – La réalisation de l'enquête	6
2.1 – Les acteurs	6
2.2 – Le pilotage de l'enquête	6
2.3 – La préparation du terrain	7
2.4 – La réalisation du terrain	8
3 – La structure sociodémographique de l'échantillon	9
3.1 – Le profil des abonnés annuel et Imagine R	9
3.2 – Redressement de l'échantillon	9
3.3 – Les effets du redressement sur les autres variables sociodémographiques	10
3.4 – Les limites du redressement et les capacités de l'enquête	11
Analyse générale	13
1 – Les transports collectifs et leur utilisation	13
1.1 – L'équipement du quartier en transports collectifs	13
1.2 – Les raisons de l'utilisation des transports collectifs	13
2 – L'insécurité personnelle	14
2.1 – Une majorité d'enquêtés déclarant avoir eu peur	14
2.2 – La dernière expérience de peur	15
3 – La localisation des espaces anxiogènes	18
3.1 – Le métro, mode de transport le plus cité	18
3.2 – Des lignes et des stations plus anxiogènes que d'autres	19
4 – Insécurité, victimation et gestion du risque	34
4.1 – Les critères de vulnérabilité	34
4.2 – La capacité perçue à faire face à une agression	34
4.3 – Les pratiques de précaution	36
4.4 – Les dispositifs de sécurité	37
5 – Questions d'opinion	38
5.1 – La priorité des pouvoirs publics	38
5.2 – Le rapport aux autres utilisateurs	39
Les distinctions femmes/hommes	41
1 – Les transports collectifs et leur utilisation	41
2 – L'insécurité personnelle	42
2.1 – Des peurs plus fréquentes chez les femmes	42

2.2 – La dernière expérience de peur	43
3 – La localisation des espaces anxiogènes	46
3.1 – Les modes de transport anxiogènes : des distinctions sexuées peu marquées	46
3.2 – Des différences sur les lignes du métro	47
3.3 – Réseau ferré : influence des lieux sur la peur des femmes.....	48
3.4 – Les bus : peu de différences sexuées	54
4 – Insécurité, victimation et gestion du risque.....	55
4.1 – Être une femme, principal critère de vulnérabilité.....	55
4.2 – La capacité subjective à faire face à une agression	55
4.3 – Adapter son apparence, une pratique plus répandue chez les femmes	58
4.4 – Les dispositifs de sécurité.....	58
5 – Questions d’opinion.....	59
5.1 – La priorité gouvernementale	59
5.2 – Le rapport aux autres utilisateurs.....	60
CONCLUSION	62
ANNEXES	63
Annexe 1 : Liste des gares et stations par nombre de citations (Total enquêtés et citations par les femmes)	64
Annexe 2 : Liste des arrêts de bus par nombre de citations	71
Bibliographie	82

Introduction

Les transports collectifs d'Île-de-France comptabilisent en moyenne 9,4 millions de trajets quotidiens ce qui les situe à la troisième place des modes de déplacement les plus empruntés par les franciliens, derrière la marche à pied (17,2 millions de déplacements par jour) et la voiture (14,2 millions) (Omnil, 2019), et au deuxième rang des distances parcourues (41 %) (Omnil, 2017). Depuis 2010, la part d'utilisation des transports collectifs dans les déplacements quotidiens des franciliens a augmenté de 14 %. Cette évolution s'explique notamment par le développement de l'offre de transport (notamment des bus et des tramways en petite et grande couronnes) et l'amélioration de la qualité de service (rénovation des gares, stations et arrêts ; nouveaux matériels roulants, etc.) sur le territoire régional durant cette période (Omnil, 2019). Toutefois, malgré une prise en compte des questions de sûreté dans les politiques de transport, le sentiment d'insécurité reste prégnant dans ces espaces.

Réalisée pour l'Institut Paris Region tous les deux ans depuis 2001, l'enquête *Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France* révèle un niveau de peur dans les transports en commun qui varie peu à travers le temps. En 2001, 43,8 % des enquêtés rapportent avoir eu peur, au moins de temps en temps, d'être volés ou agressés dans ces espaces. Ce taux augmente jusqu'en 2005 pour atteindre 45,2 %, puis diminue jusqu'en 2009 à 40,6 %. En 2011, la peur de subir un vol ou une agression dans les transports collectifs atteint son plus haut niveau (45,5 %) pour diminuer à nouveau jusqu'en 2017 au seuil le plus bas jamais atteint (38,1 %). L'année 2019 se caractérise par une légère hausse avec un taux de peur à 40,9 %.

Afin de mieux comprendre ce phénomène social et d'aider à la mise en place de réponses adaptées, L'Institut Paris Region, Île-de-France Mobilités et l'État, par l'intermédiaire de l'Observatoire National de la Délinquance dans les Transports (ONDT) ont réalisé la présente enquête dédiée entièrement à l'étude du sentiment d'insécurité et à l'identification des espaces anxiogènes dans les transports collectifs. Adressé par courriel à 515 255 abonnés Navigo annuel et Imagine R majeurs, le questionnaire a été entièrement complété par 50 222 personnes.

La méthodologie de l'enquête

1 – Présentation de l'enquête

1.1 – Les objectifs

L'enquête a pour objectif d'identifier avec précision les causes, la diversité, les effets et la répartition spatiale et temporelle du sentiment d'insécurité dans les transports en commun, en vue d'agir efficacement contre ce phénomène social.

1.2 – Le questionnaire

S'appuyant sur les travaux de recherche les plus récents sur le sentiment d'insécurité¹, le questionnaire a été développé en partenariat avec l'Observatoire Scientifique du Crime et de la Justice (OSCJ) - rattaché au Centre de Recherches Sociologiques sur le Droit et les Institutions Pénales (CESDIP/CNRS) - L'Institut Paris Région et l'Observatoire National de la Délinquance dans les Transports (ONDT). Relativement court et concis, il entend prélever les informations nécessaires à la construction d'indicateurs précis tout en limitant au maximum la durée de passation (estimée à 12 minutes maximum).

Le questionnaire comprend plusieurs thèmes :

1. Les variables sociodémographiques classiques (âge, sexe, CSP, lieu de résidence).
2. Les motifs d'utilisation des transports collectifs et l'évaluation de l'équipement dans le quartier de résidence.
3. La peur d'être volé ou agressé dans les transports en commun et plusieurs questions relatives à la dernière expérience de peur (localisation dans le temps et l'espace, motif du déplacement, *stimuli* anxiogènes).
4. Les critères de vulnérabilité (raisons pour lesquelles les enquêtés pensent éventuellement pouvoir être l'objet d'une atteinte) et la capacité subjective à faire face à une agression.
5. Les comportements adoptés pour réduire le risque de victimation dans les espaces de transport.
6. Les victimations (vols et agressions) subies, observées ou rapportées dans les transports en commun (aucune information sur la localisation dans le temps et l'espace).
7. Les dispositifs susceptibles d'être renforcés (selon les enquêtés) pour améliorer la sécurité dans les transports en commun.
8. Deux questions d'opinion générale (une première sur les préoccupations sociales et une seconde sur la perception à l'égard de la mixité sociale dans les transports en commun).

1.3 – La population étudiée

L'enquête a été réalisée auprès des abonnés Navigo annuel et Imagine R de 18 ans et plus, disposant d'un contrat actif et ayant accepté d'être démarchés dans le respect du règlement général sur la protection des données (RGPD).

Le Navigo annuel est une carte d'abonnement pour l'utilisation illimitée de tous les transports en commun en Île-de-France. Le Navigo Imagine R est un service similaire mais dédié aux seuls élèves et étudiants âgés de moins de 26 ans.

1.4 – Le mode de passation

La passation a été réalisée par internet. Outre le fait que ce mode d'administration est très bien adapté aux gros échantillons, il était le plus approprié pour atteindre la population des abonnés Navigo annuel et Imagine R. Il était par ailleurs le mode de passation le plus économique pour la réalisation de cette enquête.

¹ Il existe assez peu de travaux sur le sentiment d'insécurité en France. En revanche, le thème de la peur du crime (fear of crime) est largement développé dans les pays anglo-saxons. Pour des revues de la littérature voir notamment (Farrall et al., 2009 ; Hale, 1996 ; Lane et al., 2017 ; Noble, 2019).

Toutefois, le mode d'administration par Internet comprend aussi des contraintes. Notamment il semble engendrer la déclaration d'un nombre plus important d'atteintes et de peurs que le face à face. C'est ce que montre une étude réalisée par l'INSEE qui compare les résultats d'une enquête de victimation par internet (VVS) et ceux de la CVS². Pour l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques, ces résultats sont le produit d'un effet de biais. L'important taux de victimation rapporté par l'enquête VVS s'explique par la sélection non-contrôlée des enquêtés. Autrement dit, si les peurs et les atteintes sont surreprésentées dans cette enquête, c'est parce que les victimes et les insécures sont plus intéressés par ces thématiques, et donc plus motivés à répondre. Pour autant, d'autres explications sont envisageables. On pourrait aussi supposer que l'enquêté, derrière son écran d'ordinateur, rapportera avec plus de facilité une atteinte dont le souvenir est encore douloureux, ou une appréhension difficilement avouable à un enquêteur inconnu³.

2 – La réalisation de l'enquête

2.1 – Les acteurs

L'Institut Paris Region

L'Institut Paris Region a pour mission essentielle de réaliser des études et travaux nécessaires à la prise de décision des élus du conseil régional d'Île-de-France et de ses partenaires. De l'échelon local à l'échelon des grandes métropoles, il intervient notamment dans de nombreux domaines tels que l'aménagement du territoire, urbain et rural, l'environnement, l'écologie et le paysage, le développement durable, la mobilité et les transports, l'emploi et la formation, les équipements et services à la population, la sécurité et la prévention, la cohésion sociale, etc.

Île-de-France Mobilités

Établissement public administratif, Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice des transports en commun d'Île-de-France et a pour rôle d'organiser, de coordonner et de financer les transports collectifs de voyageurs d'Île-de-France, qui sont assurés par la RATP, la SNCF et les entreprises de bus privées, regroupées au sein de l'association OPTILE. Île-de-France Mobilités porte la vision de l'ensemble des transports d'Île-de-France (train, RER, métro, tram et bus), décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs.

L'Observatoire National de la Délinquance dans les Transports

Rattaché au Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, l'Observatoire National de la Délinquance dans les Transports (ONDT) a pour mission d'étudier la délinquance dans les transports et de formuler toutes propositions utiles pour que ces phénomènes soient pris en compte le plus en amont possible dans la définition et la mise en œuvre des politiques, des actions ou des projets intéressant les transports collectifs.

2.2 – Le pilotage de l'enquête

Un comité de pilotage composé des différents partenaires (L'Institut Paris Région, Observatoire National de la Délinquance dans les Transports, Île-de-France Mobilités) a été constitué pour veiller au bon déroulement de l'enquête. Ce comité de pilotage s'est réuni deux fois en date du 8 avril et du 20 mai 2019 pour traiter des points suivants :

- Le publipostage (jetons)⁴
- Le calendrier de l'enquête (pilote, vague d'envoi de mails et des relances aux enquêtés)
- Le contenu du message invitant les abonnés à répondre à l'enquête
- La validation du contenu du questionnaire
- La validation de la convention entre L'Institut Paris Région et Île-de-France Mobilités

Par ailleurs, le comité de pilotage s'est engagé à respecter la réglementation en vigueur applicable au traitement de données à caractère personnel et, en particulier, le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 applicable à compter du 25 mai 2018.

² Cadre de vie et sécurité (CVS) est une enquête de victimation nationale menée par l'Insee en face à face.

³ Sur ce dernier point voir Sutton and Farrall (2005).

⁴ Ce point est détaillé à la page suivante.

2.3 – La préparation du terrain

Passation de l'enquête

Afin de respecter la confidentialité et la protection des données personnelles (RGPD), le circuit de diffusion du questionnaire et celui du recueil des réponses ont été envisagés indépendamment.

Île-de-France Mobilités a informé par mail ses abonnés du lancement de l'enquête. Un lien intégré au courriel a permis aux abonnés d'accéder au questionnaire en ligne géré par L'Institut Paris Région. Les réponses ont ensuite été stockées sur les serveurs sécurisés d'un prestataire de L'Institut. De cette manière, les autres intervenants n'ont donc pas eu accès aux données personnelles des abonnés (adresse mail, nom, prénom etc.).

Le publipostage

L'objectif du publipostage est de deux ordres :

- S'assurer que seules les personnes disposant d'un abonnement Navigo annuel ou Imagine R puissent répondre au questionnaire.
- S'assurer que chaque personne invitée ne réponde qu'une seule fois.

Le publipostage a été organisé de la manière suivante :

- Les codes d'accès individualisés ont été générés par Comutitres⁵, puis envoyés à L'Institut Paris Région.
- L'Institut a intégré ces codes d'accès au lien URL permettant d'accéder à l'enquête, puis les a retourné personnalisés à Comutitres.
- Les URL personnalisés ont été intégrés aux messages d'invitation adressés aux enquêtés (jetons).

Cette procédure permet de filtrer l'accès au questionnaire aux seuls détenteurs de ces codes, sans que L'Institut Paris Région et son prestataire n'aient accès aux informations personnelles des abonnés.

⁵ Comutitres est un prestataire d'Île-de-France Mobilités en charge de la base de données des abonnés Navigo.

MESSAGE D'INVITATION À REPONDRE À L'ENQUETE

Bonjour,

Vous êtes un utilisateur régulier des transports en commun en Île-de-France. À ce titre, votre opinion sur le réseau de transports francilien nous est précieuse. Elle pourra nous permettre de renforcer la qualité de service qui vous est apportée au quotidien par nos opérateurs de transports (RATP, SNCF et Optile).

Pour y parvenir, nous lançons donc une grande enquête, que nous réalisons en partenariat avec L'Institut Paris Région et l'Observatoire de la Délinquance dans les Transports (ONDT), rattaché au Ministère de la Transition écologique et solidaire.

Grâce à cette enquête, vos attentes et vos besoins, notamment en matière de sécurité, seront ainsi mieux identifiés et traités.

Le temps estimé pour répondre à cette enquête est de 12 minutes maximum. Vous pouvez le faire via votre ordinateur ou votre smartphone.

Si vous avez des questions à propos de cette enquête, vous pouvez nous contacter à l'adresse suivante : enquete-transport@institutparisregion.fr. Vos réponses resteront strictement confidentielles et seront analysées uniquement à des fins statistiques.

Nous vous remercions par avance du temps que vous voudrez bien accorder à cette enquête.

Pour participer, [cliquez ici](#).

Cordialement,

Île-de-France Mobilités

Conformité RGPD et protection des données individuelles : L'Institut Paris Région, IdFM et l'ONDT sont soumis à la réglementation en vigueur applicable au traitement de données à caractère personnel et, en particulier, le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 applicable à compter du 25 mai 2018 et visant à :

- prendre les mesures organisationnelles et de sécurité permettant de garantir la confidentialité et l'intégrité des données et la disponibilité constantes de ses systèmes ;
- prendre en compte, s'agissant de ses outils, produits, applications ou services, les principes de protection des données dès la conception et de protection des données par défaut.

Conformité RGPD et protection des données individuelles : L'Institut Paris Région, IdFM et l'ONDT sont soumis à la réglementation en vigueur applicable au traitement de données à caractère personnel et, en particulier, le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 applicable à compter du 25 mai 2018 et visant à :

- prendre les mesures organisationnelles et de sécurité permettant de garantir la confidentialité et l'intégrité des données et la disponibilité constantes de ses systèmes ;
- prendre en compte, s'agissant de ses outils, produits, applications ou services, les principes de protection des données dès la conception et de protection des données par défaut.

Le message d'invitation à répondre à l'enquête

Adressé aux abonnés Navigo annuel et Imagine R par Comutitres, ce courriel signé par Île-de-France Mobilités comporte les informations suivantes :

- La présentation de l'enquête ;
- Le lien internet vers le questionnaire (comprenant le code d'accès confidentiel) ;
- La réglementation en vigueur sur la protection des données personnelles.

2.4 – La réalisation du terrain

Un échantillonnage non probabiliste

Pour des raisons de respects des droits des personnes en matière de traitement des données personnelles, seuls les individus disposant d'un contrat actif et ayant accepté d'être démarchés dans le respect du règlement général sur la protection des données (RGPD) ont été retenus dans le cadre de cette enquête. Une base composée de 522 231 personnes a ainsi été extraite du fichier complet des abonnés Navigo et Imagine R âgés de 18 ans et plus. C'est auprès de cette sous-population que l'enquête a été menée (population cible).

La méthodologie retenue pour la réalisation de cette enquête consistait à adresser le questionnaire à l'ensemble de cette population. L'objectif consistait à obtenir le plus grand nombre possible de réponses. Dans la mesure où les répondants (qui constituent l'échantillon) n'ont pas été sélectionnés *a priori* à partir de règles de calcul aléatoires, la méthode d'échantillonnage est dite non probabiliste. Accessible à l'ensemble de la population cible, le questionnaire pouvait être complété par toutes les personnes désireuses d'y répondre, sur la base du volontariat.

L'envoi des invitations initiales

Entre le 19 et le 27 septembre 2019, 522 231 mails ont été envoyés. Afin de ne pas saturer les serveurs, les envois ont été répartis sur 7 jours.

Envois	Date	heure	mails envoyés
1	19/09/2019	17h00	60 000
2	20/09/2019	22h00	90 000
3	23/09/2019	8h00	30 000
4		12h00	30 000
5		17h00	30 000
6	24/09/2019	8h00	30 000
7		12h00	30 000
8		17h00	30 000
9	25/09/2019	8h00	30 000
10		12h00	30 000
11		17h00	30 000
12	26/09/2019	8h00	30 000
13		12h00	30 000
14		17h00	30 000
15	27/09/2019	8h00	30 000

Sur les 522 231 courriels envoyés, **515 255** ont abouti (98,66 % des envois). Sur les 6 976 mails qui n'ont jamais atteint leur destination, 116 d'entre eux ont été envoyés sur une boîte mail inexistante. Les raisons de l'échec des 6 860 autres envois n'ayant pas abouti sont inconnues.

L'envoi des relances

Afin d'augmenter le taux de réponse, un protocole de relance a été mis en place. 10 jours après la fin de l'envoi initial, les personnes qui ne s'étaient pas connectées au questionnaire ont reçu une relance⁶. À l'instar des premiers envois, elles ont été réparties sur plusieurs jours, du lundi 7 octobre à 12h00 au vendredi 11 octobre à 17h00.

3 – La structure sociodémographique de l'échantillon

3.1 – Le profil des abonnés annuel et Imagine R

Si les abonnés Navigo annuel et Imagine R majeurs, disposant d'un forfait actif et ayant accepté d'être démarchés constituent la population étudiée dans cette enquête, ce sont bien l'ensemble des abonnés Navigo annuels et Imagine R de 18 ans et plus qui constituent la population de référence. Les informations relatives aux caractéristiques sociodémographiques de cette population ont été fournies par Île-de-France Mobilités. Il s'agit des données concernant l'âge, le sexe, la commune de résidence et la nature de l'abonnement. Les variables ont servi au contrôle de la structure de l'échantillon et à son redressement.

La structure sociodémographique de la population de référence a été déterminée à partir de l'ensemble des abonnés Navigo annuel (1 152 088 personnes) et Imagine R âgés de 18 ans et plus (525 999 personnes), détenteurs d'un forfait valide sur le mois de septembre 2019.

3.2 – Redressement de l'échantillon

Le redressement est une opération statistique qui consiste à corriger la structure d'un échantillon pour réduire les écarts par rapport à celle de la population étudiée sur des critères définis. Il permet ainsi d'en améliorer la représentativité structurelle. Ces critères doivent être connus à l'échelle de la population et corrélés avec les variables d'intérêt de l'enquête.

Pour atténuer les biais d'échantillonnage, liés à la méthodologie d'enquête (échantillonnage non probabiliste et volontaire)⁷ ou encore au filtre opéré pour ne retenir dans la base d'enquête que les personnes acceptant d'être démarchées, un redressement a été effectué à partir des caractéristiques disponibles (sexe, âge en classe, département de résidence et type d'abonnement) sur la population des abonnés Navigo annuels et imagine R âgés de 18 ans et plus. Reste que, le redressement ne permet pas forcément de retrouver une structure identique à celle de la population observée, la correction ne se faisant que sur les critères utilisés. L'intérêt d'un redressement réside dans l'effet qu'il a sur les résultats de l'enquête.

Le tableau suivant présente les données brutes et redressées pour le sexe, l'âge et le département de résidence. La dernière colonne indique l'écart en valeur absolue pour chaque modalité de variable.

	Données brutes	Données redressées	Ecart en valeur absolue
Sexe			
Femmes	63,1%	55,7%	7,4
Hommes	36,9%	44,3%	7,4
Age			
18-24	27,5%	30,3%	2,8
25-39	35,7%	28,1%	7,6
40-59	17,9%	16,9%	1,0
50-64	17,7%	19,5%	1,8
65 et plus	1,1%	5,2%	4,1

⁶ Comme il était impossible pour Comutitres de dissocier les personnes ayant complété le questionnaire de celles ayant seulement cliqué sur le lien (sans répondre au questionnaire ou partiellement), les relances ont été faites auprès des personnes qui ne se sont pas connectées à la plateforme de l'enquête suite au premier envoi.

⁷ Les invitations à répondre au questionnaire sont adressées au plus grand nombre de personnes sans sélection *a priori*, en dehors du fait d'appartenir à la population cible. La conséquence de ce type de méthode est la surreprésentation, au sein de l'échantillon, des répondants se sentant concernés par le sujet traité (Shropshire et al., 2019)

	Données brutes	Données redressées	Ecart en valeur absolue
Département			
75	31,4%	29,8%	1,6
77	7,1%	7,2%	0,1
78	9,9%	9,6%	0,3
91	7,3%	6,9%	0,4
92	15,4%	15,7%	0,3
93	9,1%	10,1%	1,0
94	11,4%	11,8%	0,4
95	6,8%	7,3%	0,5
Hors îdf	1,7%	1,7%	0,0

Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

3.3 – Les effets du redressement sur les autres variables sociodémographiques

Également réalisé à partir des types de forfait, le redressement a eu un effet significatif sur la répartition de l'activité professionnelle. En revanche, l'effet sur les catégories socio-professionnelles (qui concernent uniquement les actifs) est bien moindre. Toutefois, faute d'informations récentes sur la répartition des CSP dans la population globale, il est difficile de savoir si la répartition obtenue dans l'échantillon est proche de celle des abonnés Navigo annuel⁸.

	Données brutes	Données redressées	Ecart en valeur absolue
Activité professionnelle			
Actifs	78,9%	63,0%	15,9
Elèves, étudiants	17,0%	30,4%	13,4
Autres inactifs	4,1%	6,6%	2,5
CSP (actifs)			
Agriculteurs	0,0%	0,0%	0,0
Artisans	2,3%	2,0%	0,3
Cadres	66,5%	69,6%	3,1
Employés	13,9%	12,2%	1,7
Ouvriers	1,2%	1,1%	0,1
Professions intermédiaires	16,2%	15,1%	1,1

Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

⁸ L'enquête Globale Transport (EGT) de 2010, qui comprend une question sur les abonnements de transport, montre une répartition sensiblement différente. À cette date, les abonnés Navigo Annuel regroupent 0,2 % d'agriculteurs, 1,0 % d'artisans, 35,0 % de cadres, 27,0 % d'employés, 6,7 % d'ouvriers et 30,1 % de professions intermédiaires. Comme cette structure est susceptible d'avoir évolué au cours des 8 dernières années, cette répartition ne pouvait être prise en compte dans le cadre du redressement. Toutefois, afin d'en vérifier les effets sur les résultats de l'enquête, un redressement test intégrant la CSP avec cette répartition a été réalisé. Les résultats montrent que l'intégration de cette variable au redressement modifie très peu la structure des réponses. Deux explications peuvent être avancées. Tout d'abord, l'absence de lien statistique entre les catégories socio-professionnelles et le niveau de peur dans les transports collectifs. Les résultats de certains travaux abondent dans le sens de cette hypothèse : Noble (2019) et Vilalta (2011) ne trouve par exemple aucun lien entre ces deux variables. Ensuite, la méthode utilisée pour constituer l'échantillon a très vraisemblablement retenue l'attention des personnes les plus préoccupées par les questions d'insécurité, indépendamment de la CSP d'appartenance. Si c'est le cas, il s'ensuit nécessairement un affaiblissement conséquent des effets du redressement pour corriger les résultats de l'enquête (voir la section suivante sur ce point).

3.4 – Les limites du redressement et les capacités de l'enquête

Dans le cas d'une enquête réalisée à partir d'un échantillonnage non probabiliste (comme dans celui-ci), les invitations à répondre au questionnaire sont adressées au plus grand nombre de personnes sans sélection *a priori* des enquêtés, en dehors du fait d'appartenir à la population cible. La conséquence de ce type de méthode est la surreprésentation, au sein de l'échantillon, des répondants se sentant concernés par le sujet traité (Shropshire et al., 2019). Appliqué le cas échéant, le redressement rectifie le poids des réponses de chaque répondant sur la base de leurs caractéristiques sociodémographiques (assurant une meilleure représentativité des réponses à partir de critères factuels), mais sans parvenir pour autant à corriger le biais introduit par la méthode de sélection des enquêtés⁹.

Le tableau suivant montre l'effet du redressement sur les réponses à deux questions posées dans l'enquête¹⁰. La première présente la proportion d'enquêtés déclarant avoir eu peur d'être volé ou agressé dans les transports collectifs au cours des 12 derniers mois et la seconde présente la répartition des préoccupations dont devraient s'occuper en priorité le gouvernement.

	Données brutes	Données redressées	Ecart en valeur absolue
Peur transport			
Jamais	37,3%	40,1%	2,8
Au moins 1 fois	62,7%	59,9%	2,8
Priorité gouvernement			
La délinquance	33,5%	33,6%	0,1
La pauvreté	30,4%	30,0%	0,4
La pollution	23,6%	23,5%	0,1
Le chômage	12,5%	13,0%	0,5

Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

La comparaison des résultats bruts et redressés donne à voir la relative stabilité des taux de réponses. Si quelques différences apparaissent (le redressement a tendance à faire diminuer légèrement le taux d'enquêtés déclarant avoir eu peur dans les transports), la structure des réponses reste sensiblement la même.

S'il n'existe pas de données avec lesquelles ces taux pourraient être comparés strictement – aucune enquête avec échantillonnage probabiliste ne mesure l'insécurité perçue parmi la population des abonnés Navigo – les données obtenues à partir de la population régionale donnent à voir des taux sensiblement moins élevés¹¹. C'est pourquoi ces résultats, même redressés, ne peuvent être rapportés à l'ensemble de la population globale des abonnés Navigo annuel et Imagine R de 18 ans et plus sans prendre le risque de surévaluer la proportion de personnes sensibles au sentiment d'insécurité dans ces espaces.

Toutefois l'intérêt de cette enquête est ailleurs. Grâce à ses questions détaillées et un nombre de répondants conséquent, elle permet d'identifier avec précision les lieux anxiogènes et de saisir les mécanismes du sentiment d'insécurité dans les transports collectifs. Or, face aux objectifs de cette enquête inédite (identifier les causes, la diversité et les effets de l'insécurité personnelle dans les transports collectifs), la surreprésentation de personnes déclarant avoir eu peur dans ces espaces devient un avantage. Elle permet de recueillir un plus grand nombre d'informations sur la thématique abordée.

⁹ Pour palier ce biais, l'enquête doit porter sur un échantillonnage probabiliste, autrement dit un échantillon constitué *a priori* et de telle sorte que chaque unité de la population cible ait une chance égale d'être choisi. Dans ce cas, chaque enquêté est tiré au sort à l'aide d'une règle de calcul aléatoire. Dès lors, le questionnaire est adressé aux seuls personnes tirées au sort. Lorsqu'elle est réalisée sur un échantillon suffisamment important, cette méthode permet de généraliser les résultats de l'enquête (autrement dit, les taux relatifs aux opinions, perceptions, représentations et pratiques des répondants) à l'ensemble de la population de référence.

¹⁰ Le choix de ces deux questions tient au fait qu'il s'agit des deux aspects du sentiment d'insécurité : l'insécurité personnelle (peur dans les transports) et la préoccupation sécuritaire (priorité donnée au gouvernement) (voir p.13 pour une définition du sentiment d'insécurité).

¹¹ En 2019, l'enquête « Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France » montre que 15,7 % des Franciliens placent la « délinquance » en tête de liste des priorités gouvernementales (soit deux fois moins que dans la présente enquête). Par ailleurs, 40,9 % déclarent avoir peur, au moins de temps en temps, d'être volé ou agressé dans les transports collectifs (soit 19 points de moins).

En résumé, si l'enquête ne permet pas de déterminer la proportion des abonnés Navigo annuel et Imagine R de 18 ans et plus à avoir peur dans les transports, elle est particulièrement adaptée pour décrire, identifier et localiser ces peurs.

Analyse générale

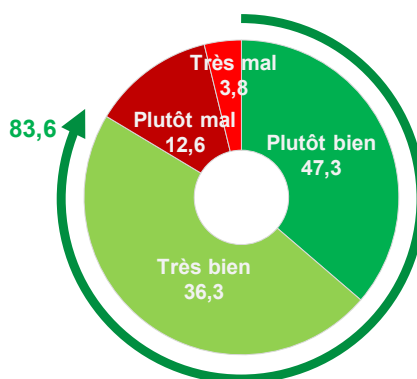
1 – Les transports collectifs et leur utilisation

L'enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens » pose deux questions d'ordre général sur les transports en commun. L'une porte sur la satisfaction en équipement dans le quartier de résidence ; l'autre sur le choix principal des transports collectifs pour se déplacer.

1.1 – L'équipement du quartier en transports collectifs

83,6 % des enquêtés estiment leur quartier bien équipé (plutôt bien ou très bien) en transport publics, un taux de satisfaction assez proche de celui observé auprès de l'ensemble des Franciliens dans l'enquête *Victimation et Sentiment d'insécurité en Île-de-France* (82,6 %).

Équipement du quartier en transports collectifs (%)

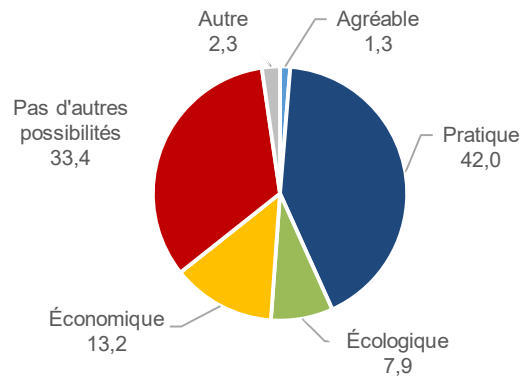


Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

1.2 – Les raisons de l'utilisation des transports collectifs

Il n'est donc pas surprenant, au regard de ce résultat, de constater que 42,0 % des répondants déclarent utiliser les transports en commun en raison de leur caractère pratique (rapidité, accessibilité, etc.). Toutefois, 33,4 % des enquêtés rapportent utiliser les transports collectifs faute d'autres moyens de locomotion à leur disposition. Cette motivation se situe à la deuxième place des raisons évoquées pour l'utilisation des transports, loin devant les motivations d'ordre économiques (9,6 %) et écologiques (5,6 %).

Raison de l'utilisation des transports collectifs (%)



Source : Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

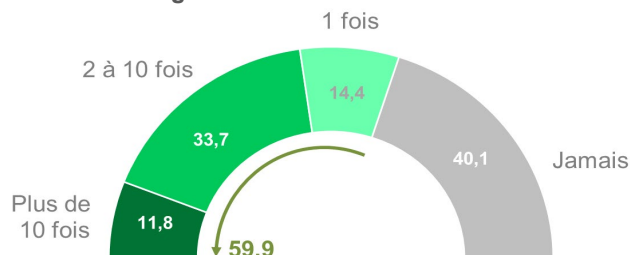
2 – L'insécurité personnelle

Le sentiment d'insécurité recouvre deux aspects. La préoccupation sécuritaire, d'abord, consiste à appréhender l'insécurité comme un problème de société. Il s'agit d'un jugement social qui place la délinquance au premier rang des problèmes à résoudre. L'insécurité personnelle, ensuite, se traduit par la crainte de subir un vol ou une agression dans un espace donné¹². L'enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens » traite de ce second aspect.

2.1 – Une majorité d'enquêtés déclarant avoir eu peur

Près de 6 enquêtés sur 10 rapportent avoir eu peur d'être victime d'un vol ou d'une agression dans les transports collectifs au cours des 12 derniers mois¹³. 14,4 % déclarent avoir eu peur « 1 seule fois », 33,7 % « entre 2 et 10 fois » et 11,8 % « plus de 10 fois » sur la période considérée.

Peur d'être victime de vol ou d'agression dans les TC au cours des 12 derniers mois (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Il convient toutefois d'être particulièrement prudent à l'égard de ce résultat. Comme précisé dans la partie précédente, la méthode d'échantillonnage non probabiliste – utilisée pour recueillir les données dans le cadre de cette enquête – tend à retenir principalement l'attention des personnes se sentant concernées par le thème traité (Shropshire et al. 2009). En conséquence, ce résultat surestime très probablement la part

¹² Cette définition est la plus simple que l'on puisse donner à l'insécurité personnelle. Les chercheurs s'accordent aujourd'hui à reconnaître trois composantes à ce phénomène social : une composante émotive qui renvoie à la diversité, la fréquence et l'intensité des émotions éprouvées ; une composante cognitive qui repose sur la perception du risque de victimisation ; et une composante comportementale qui renvoie aux pratiques de précaution adoptées (Rader, 2004). Pour la première fois en France, l'enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens » étudie conjointement ces trois composantes.

¹³ Question : « Avez-vous eu peur d'être volé(e) ou agressé(e) dans les transports en commun au cours des 12 derniers mois ? ».

réelle des abonnés sujets à avoir eu peur dans les transports¹⁴. Aussi la proportion d'enquêtés déclarant avoir eu peur d'être volés ou agressés ne peut pas être rapportée à l'ensemble de la population de référence¹⁵.

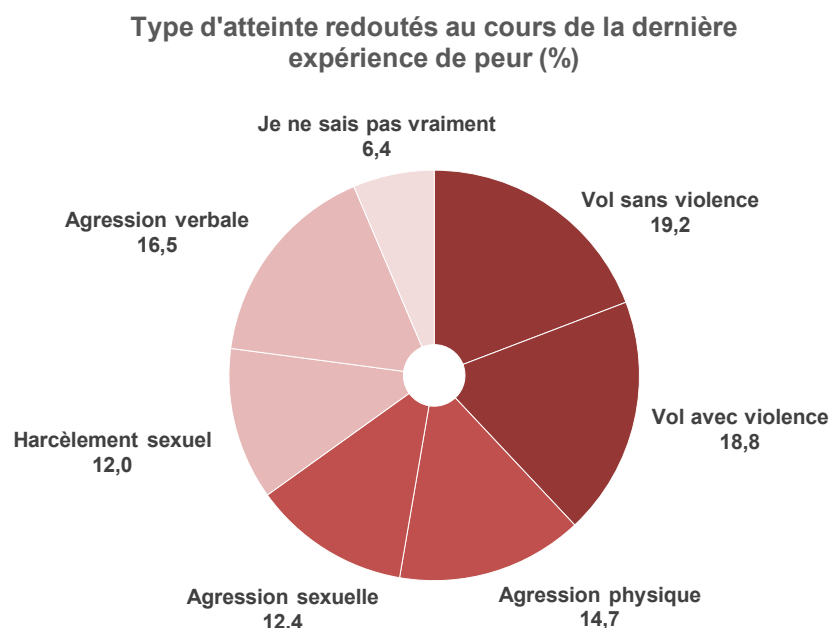
2.2 – La dernière expérience de peur

Pour les personnes ayant déclaré avoir eu peur au moins une fois durant les 12 derniers mois, l'enquête soumet un module de questions visant à préciser la nature de la dernière expérience de peur. Les questions qui suivent portent donc exclusivement sur cette expérience.

2.2.1 – Les types d'atteintes redoutés

Les vols constituent les types d'atteintes les plus redoutés dans les transports collectifs franciliens. 19,2 % des enquêtés rapportent avoir eu peur d'être victime d'un « vol sans violence » et 18,8 % d'un « vol avec violence ». Une appréhension fondée sur la réalité des faits – au moins pour les vols sans violence – puisque 40,0 % des atteintes de ce type réalisés entre 2017 et 2019 en Île-de-France ont eu lieu dans les espaces de transport (Heurtel, 2019).

Par ailleurs, le cumul des peurs de l'agression sexuelle¹⁶ (12,4 %) et du harcèlement sexuel¹⁷ (12,0 %) place les atteintes à caractère sexuel à la deuxième place des victimations les plus redoutées. À la troisième place se situe la peur de l'agression verbale (16,5 %) suivie par la peur de l'agression physique (14,7 %). Enfin, une proportion plus faible mais non négligeable de répondants rapporte ne pas bien savoir quel type d'atteinte ils ont craint de subir au moment de cette expérience (6,4 %).



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

¹⁴ L'enquête *Victimation et sentiment d'insécurité en Ile-de-France*, réalisée à partir d'un échantillon représentatif de la population francilienne, pose quelques questions sur les principaux moyens de déplacement pour se rendre à son lieu de travail ou d'études et aux lieux d'activités de loisirs. Ces indicateurs permettent la construction d'une variable proxy (un indicateur indirect) des usagers réguliers des transports collectifs (les enquêtés qui déclarent emprunter principalement ces moyens de transport pour se rendre sur leurs lieux de travail et de loisirs). Or, en 2019, 45,5 % des usagers réguliers rapportent avoir eu peur, au moins de temps en temps, d'être victime d'un vol ou d'une agression dans les espaces de transport ; ce qui est bien en deçà des taux observés dans la présente enquête.

¹⁵ Voir page 10, la section 3.4.

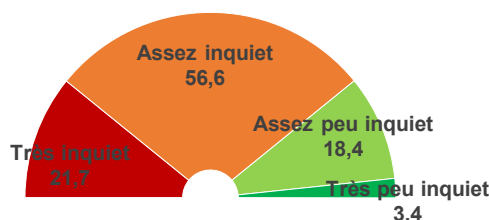
¹⁶ Attouchements, viols et tentatives, etc.

¹⁷ Sifflements, gestes et/ou bruits obscènes, propositions sexuelles ou questions intrusives sur la vie sexuelle, commentaires dégradants sur le physique ou la tenue vestimentaire, le fait de suivre une personne de manière insistante, etc.

2.2.2 – L'intensité de peur éprouvée

Lors de cette dernière expérience, plus de la moitié des enquêtés (56,5 %) déclarent avoir été « assez inquiet » à l'idée d'être victime d'un vol ou d'une agression, et 21,7 % « très inquiet ». À l'inverse, 18,4 % disent l'avoir été « assez peu » et 3,4 % « très peu ».

Intensité de peur ressentie au moment de la dernière expérience de peur (%)



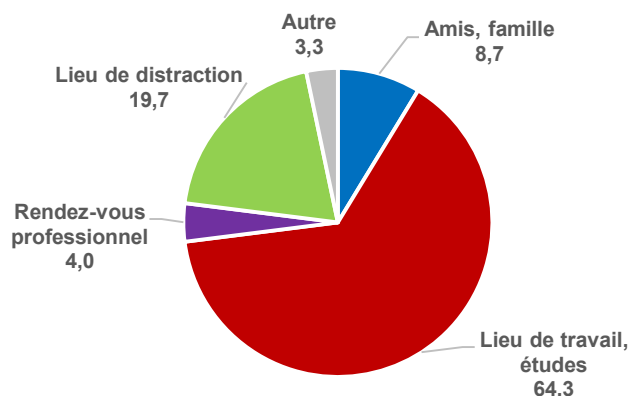
Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Toutefois ces résultats montrent une grande majorité d'expériences dont l'intensité de peur est modérée : 74,9 % des enquêtés rapportent avoir été « assez » et « assez peu » inquiets. Ce résultat corrobore les conclusions de travaux qualitatifs menées sur l'insécurité personnelle (Lieber, 2008 ; Noble, 2019).

2.2.3 – Le contexte de déplacement

Cette section porte la focale sur le contexte de déplacement au moment de la dernière expérience de peur. Une majorité d'expériences anxiogènes sont vécues durant les déplacements visant à rejoindre ou quitter son lieu de travail ou d'études (64,3 %). Toutefois, un cinquième d'entre elles (19,7 %) se déroulent au cours de trajets dont la destination est un lieu de distraction. Pour le reste, 8,7 % des enquêtés rapportent avoir eu peur durant un trajet visant à rejoindre de la famille ou des amis et 4,0 % pour se rendre à un rendez-vous professionnel.

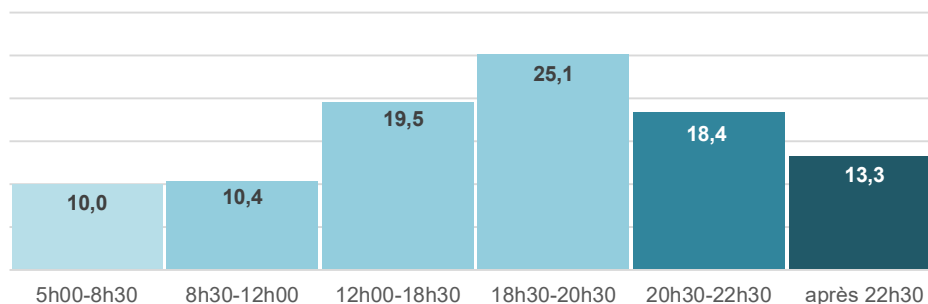
Motif du déplacement lors de la dernière expérience de peur (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Par ailleurs, ces situations anxiogènes sont d'abord rencontrées en début de soirée, entre 18h30 et 20h30 (25,1 %), avant de l'être l'après-midi, entre 12h00 et 18h30 (19,5 %), en soirée, entre 20h30 et 22h30 (18,4 %), la nuit, après 22h30 (13,3 %), en matinée, entre 8h30 et 12h00 (10,4 %) et tôt le matin, entre 5h00 et 8h30 (10,0 %). Sans surprise, les expériences de peur vécues en début de soirée, en matinée, et l'après-midi s'inscrivent majoritairement dans le cadre de déplacements domicile-travail tandis que celles vécues de nuit sont liées aux trajets visant à rejoindre ou revenir des lieux de loisirs.

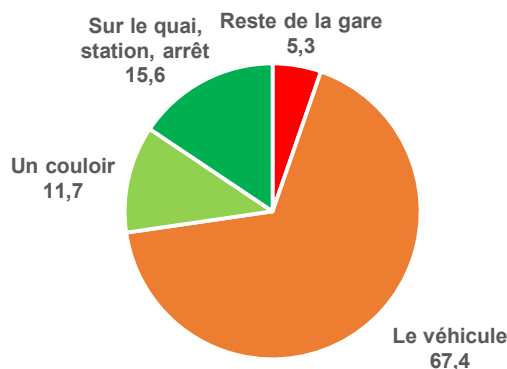
Horaire du déplacement lors de la dernière expérience de peur (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Enfin, très majoritairement, les enquêtés déclarent avoir eu peur dans le « véhicule » de transport (67,4 %), puis dans une proportion beaucoup plus faible durant l'attente sur « le quai, le point d'arrêt » (15,6 %) ou dans « un couloir, une rampe d'accès » (11,7 %). Enfin, 5,3 % des enquêtés citent « le reste de la gare, station, arrêt ». Ce constat est intéressant dans la mesure où il s'oppose aux résultats de nombreux travaux qui placent l'attente aux stations comme étant l'étape la plus anxiogène du trajet (Atkins, 1989 ; Booz Allen Hamilton, 2007 ; Crime Concern, 2004 ; Mahmoud, Currie, 2010 ; PREDIT, 2002). Une possible explication tient à l'amélioration, depuis les deux dernières décennies, de l'offre de transport et de la qualité de service. Il est possible que la rénovation des gares, l'augmentation du trafic, ou encore l'affichage en temps réel des horaires de départ aient pu participer à réduire le niveau d'appréhension des usagers lors de cette étape du trajet (Noble, 2015 ; Noble 2019). Il conviendrait donc de vérifier cette hypothèse qui pourrait avoir des implications importantes sur l'insécurité personnelle dans les transports collectifs.

Type d'espace dans lequel a eu lieu la dernière expérience de peur (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

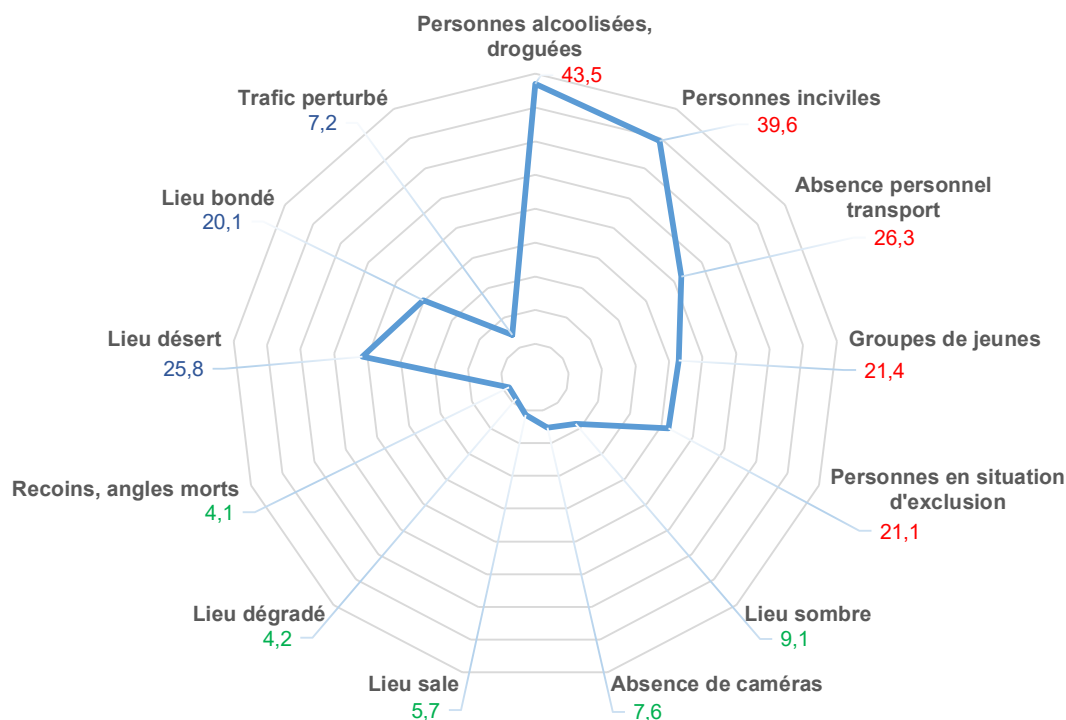
2.2.4 – Les déclencheurs de l'insécurité personnelle

L'enquête comprend une question sur les *stimuli* considérés comme menaçants, autrement dit les facteurs de la perception du risque de victimation. À partir d'une liste préétablie, il était demandé aux enquêtés de choisir jusqu'à trois items ayant contribué à l'insécurité ressentie lors de la dernière expérience de peur.

Parmi l'ensemble de ces facteurs, les désordres sociaux – qui correspondent aux formes de transgression des relations sociales (Ferraro, 1995) – sont largement prédominants (Moore, 2011 ; Noble, 2015 ; Yavuz, Welch, 2010). Près de la moitié des enquêtés soulignent le rôle des personnes alcoolisées et/ou droguées (Crime Concern, 1999 ; Doran, Burgess, 2012 ; Tulloch, 2000) plus d'un tiers celui des personnes inciviles (niveau de voix élevé, pieds sur les sièges, etc.) (Moore, 2011) ; plus d'un cinquième celui des groupes de jeunes (Booz Allen Hamilton, 2007 ; Crime Concern, 2004 ; Tulloch, 2000) et celui des personnes en situation d'exclusion sociale (Crime Concern, 2004). Il n'est donc pas surprenant de constater que l'absence de personnel dans les espaces de transport se situe à la troisième place des items les plus cités (26,3 %) (Yavuz, Welch, 2010). En comparaison, les désordres physiques – qui correspondent aux

dégradations volontaires, mais aussi au défaut d'entretien des espaces publics et privés (Ferraro, 1995) – sont peu évoqués (Booz Allen Hamilton, 2007 ; Mahmoud, Currie, 2010 ; Noble, 2015). Moins de 10 % des répondants insistent sur les espaces sombres comme facteur de peur ; 7,6 % sur l'absence de caméras ; 5,7 % sur la saleté des lieux ; 4,1 % sur la présence de recoins ou d'angles morts et 4,2 % sur la dégradation des espaces. Entre ces deux catégories, se situent les items liés aux conditions de voyage (Noble, 2019). Plus d'un quart des répondants soulignent le rôle des lieux déserts ; un cinquième celui des lieux bondés ; et 7,2 % celui de la perturbation du trafic.

Les causes de la dernière expérience de peur (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

3 – La localisation des espaces anxieux

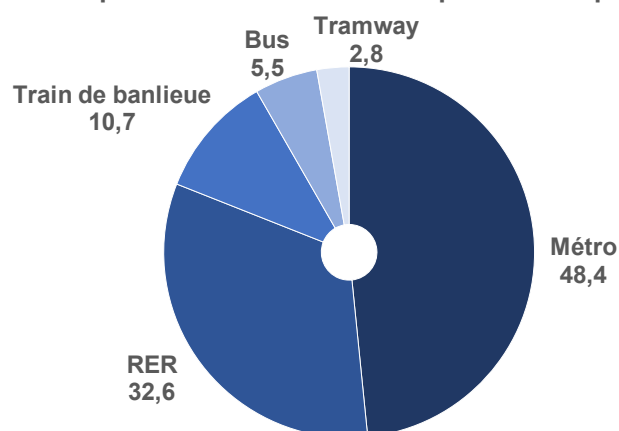
L'enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens » comprend plusieurs questions visant à saisir le mode de transport, la ligne et le lieu (station/gare/arrêt) dans lesquels ont eu lieu la dernière expérience de peur vécue.

3.1 – Le métro, mode de transport le plus cité

À l'échelle du mode de transport, l'enquête montre une très nette prédominance du métro : 48,4 % des enquêtés déclarent avoir vécu leur dernière expérience de peur dans ce transport. Le RER arrive en deuxième position avec 32,6 % des réponses. Vient ensuite le train de banlieue (10,7 %), suivi du bus (5,5 %) et du tramway (2,8 %).

Il est intéressant d'observer que, pour les transports ferrés, cette hiérarchie recoupe celle de la fréquence d'utilisation. En Île-de-France, plus d'un tiers des déplacements effectués en transport public sont réalisés en métro, un cinquième en RER, près d'un dixième en train et un peu plus de 6,0 % en tramway (Omnil, 2019). Toutefois, le bus relativise fortement cette relation : alors qu'un tiers des déplacements en transports collectifs sont réalisés en bus, seulement 5,5 % des enquêtés déclarant avoir eu peur rapportent leur dernière expérience anxieuse dans ce mode de locomotion.

**Mode de transport
dans lequel a eu lieu la dernière expérience de peur (%)**



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

3.2 – Des lignes et des stations plus anxiogènes que d'autres

Si tous les modes de transport ferrés (RER, métro, trains de banlieue, tramway) ont pu être intégrés avec l'ensemble de leurs lignes et de leurs stations au questionnaire sous forme de listes préenregistrées, les bus ne pouvaient pas bénéficier de cette solution. Le réseau des transports collectifs routiers est si étendu en Île-de-France (plus de 1 500 lignes sur l'ensemble de la région et plusieurs dizaines de milliers d'arrêts) qu'il était difficile d'intégrer des listes préétablies au questionnaire sans en alourdir considérablement le poids et augmenter les risques de *bugs* informatiques lors de la passation. La solution retenue consistait, pour les bus, à laisser aux enquêtés le soin d'indiquer librement le nom de la ligne, celui du réseau/transporteur et de l'arrêt dans lequel a lieu la dernière expérience de peur. Si les deux premiers niveaux d'information (lignes et réseaux/transporteurs) ont été relativement bien renseignés, le signalement des arrêts pose davantage de problèmes¹⁸. En outre, le nombre d'arrêts de bus en Île-de-France est particulièrement élevé, si bien que ceux cités à plusieurs occurrences sont peu nombreux. Pour ces différentes raisons, les lignes et stations/arrêts des modes de transport ferrés et routiers sont présentés dans des sections distinctes.

3.2.1 - Les transports ferrés : des disparités selon les lignes...

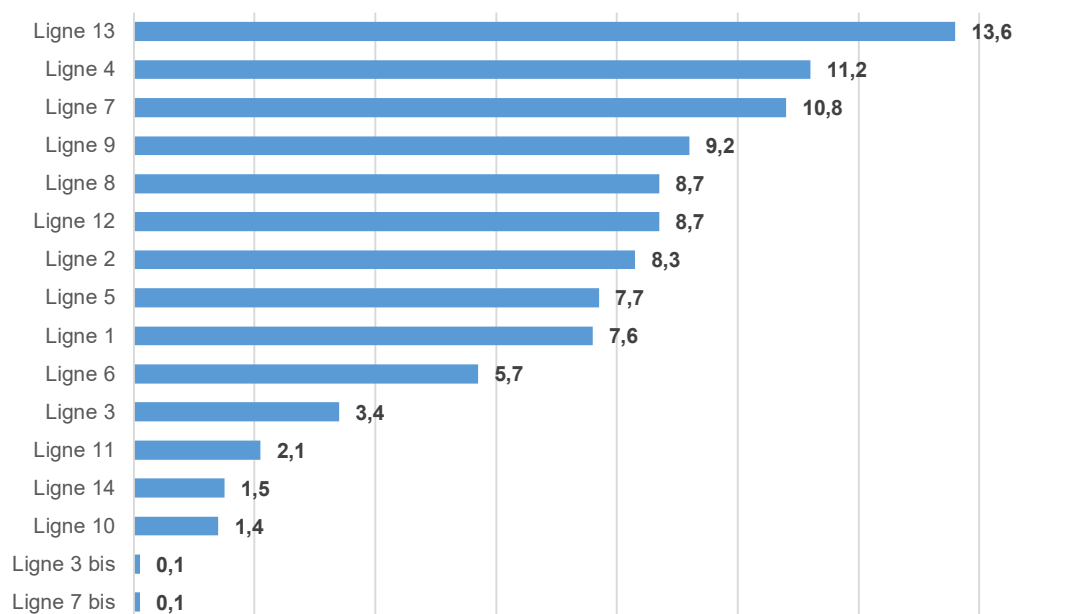
À l'instar des différents modes, l'enquête révèle une importante disparité des taux de peur à l'échelle des lignes de transport ferrés. Là encore, il convient d'insister sur le lien avec la fréquentation des différentes lignes. Toutefois, ce lien n'est que partiel dans la mesure où ces deux hiérarchies (celles des peurs et celles des fréquentations) ne se recoupent jamais entièrement¹⁹.

13,6 % des répondants ayant déclaré avoir eu peur dans le métro rapportent avoir éprouvé cette appréhension sur la ligne 13 ; 11,2 % sur la ligne 4 et 10,8 % sur la ligne 7. Les lignes 9, 8, 12, 2, 5 et 1 sont légèrement moins anxiogènes. Ainsi 9,2 % des enquêtés rapportent avoir eu peur sur la ligne 9 et 7,6 % sur la ligne 1. La proportion de personnes inquiètes à l'idée d'être victime d'un vol ou d'une agression décline ensuite fortement sur les lignes restantes : 5,7 % des enquêtés citent la ligne 6 ; 3,4 % la ligne 3 ; 2,1 % la ligne 11 ; 1,5 % la ligne 14 ; 1,4 % la ligne 10 et enfin 0,1 % la ligne 3bis et 7bis.

¹⁸ Les enquêtés ont parfois cité deux stations entre lesquels ils ont eu peur. D'aucuns ont utilisé cette question pour réaliser des commentaires, mais sans indiquer aucun lieu anxiogène. D'autres enfin ont mobilisé le nom d'une rue, d'un boulevard et plus généralement d'une commune mais sans référence au nom de l'arrêt concerné, etc.

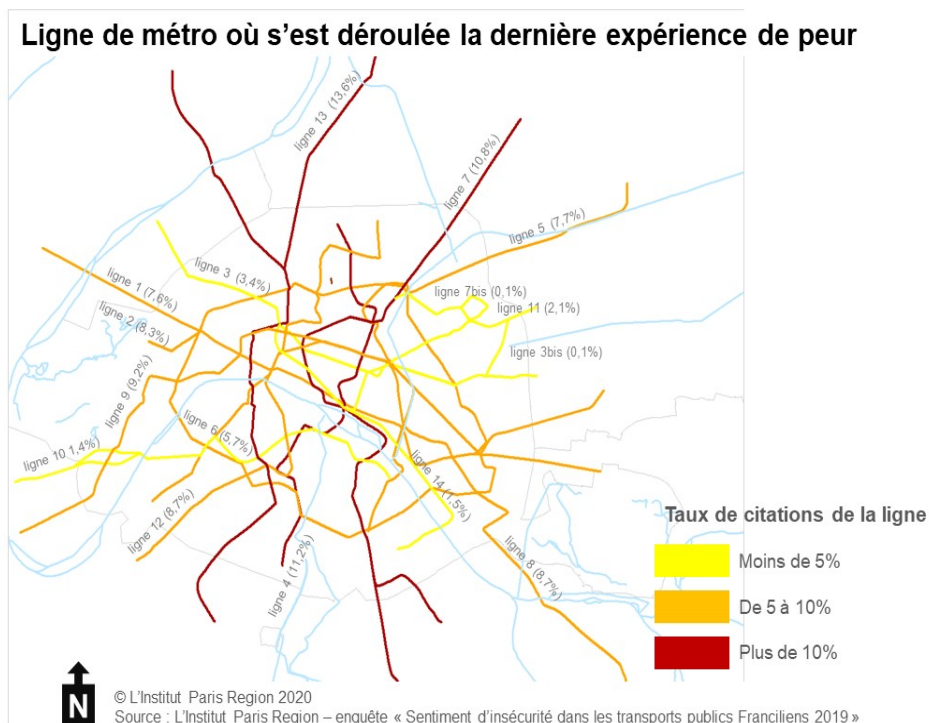
¹⁹ Pour des informations sur la fréquentation des lignes de transport en Île-de-France : <http://www.omnil.fr/spip.php?article119>

Ligne de métro dans laquelle a eu lieu la dernière expérience de peur (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

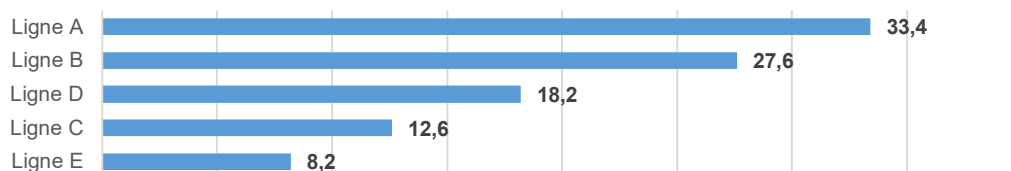
Carte des lignes de métro dans lesquelles ont eu lieu les dernières expériences de peur



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

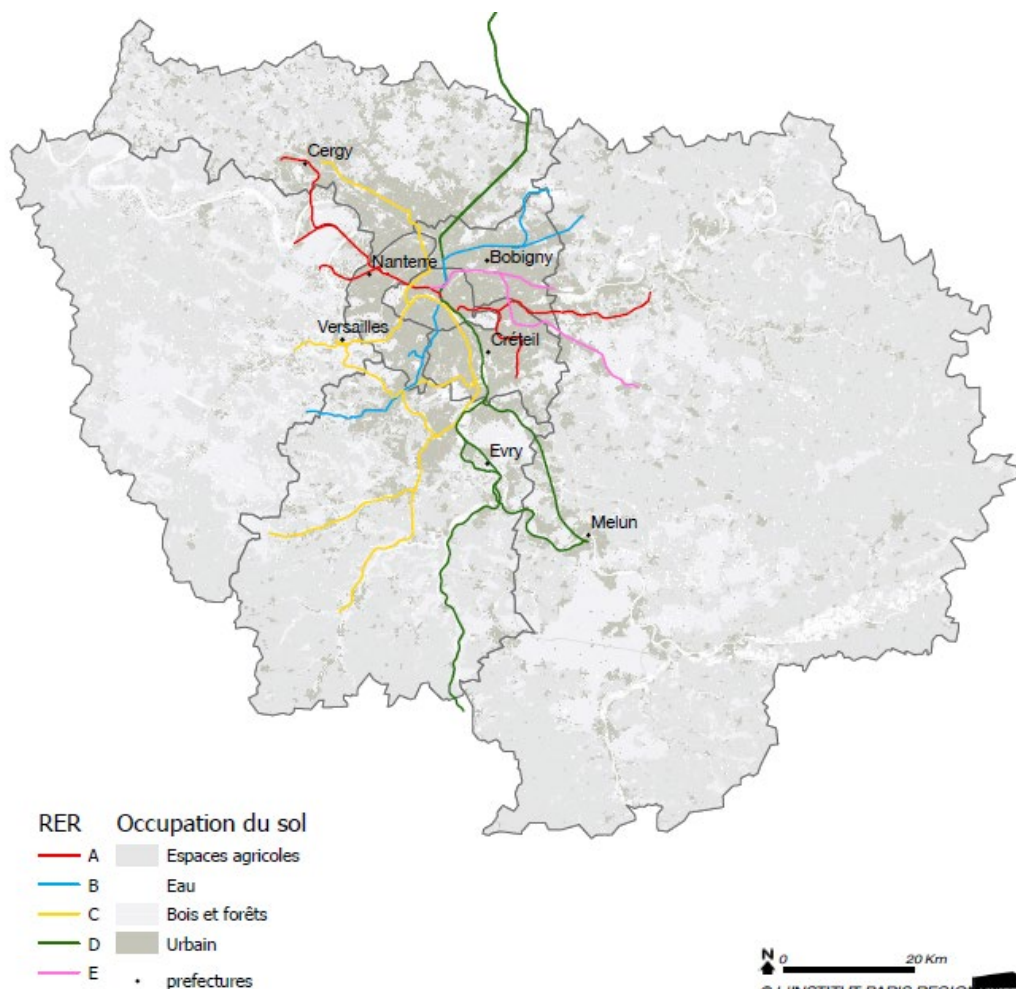
Concernant le RER, plus d'un tiers des enquêtés ayant déclaré avoir eu peur dans ce mode de transport rapportent avoir eu peur sur la ligne A, plus d'un quart sur la ligne B, un peu moins d'un cinquième sur la ligne D, un peu plus d'un dixième sur la ligne C et enfin 8,2 % sur la ligne E²⁰.

Ligne RER dans laquelle a eu lieu la dernière expérience de peur (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

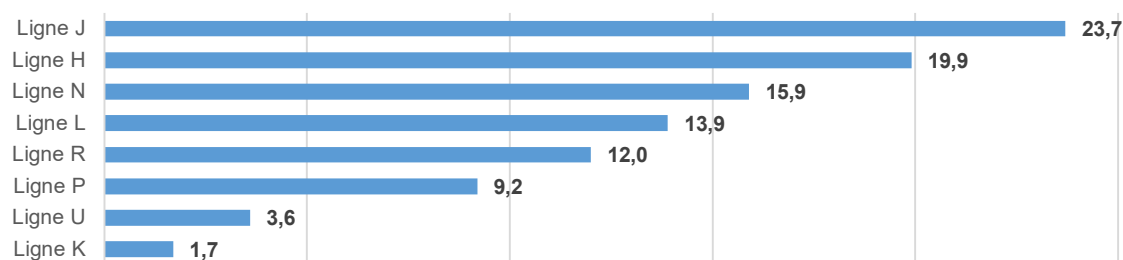
Réseau de RER en Île-de-France



²⁰ Contrairement à celle du métro, les cartes du réseau RER et Transiliens ne présentent pas les lignes selon le nombre de citations. La raison de ce choix tient à la difficulté d'une telle présentation graphique dans la mesure où différentes lignes partagent des portions de réseau en commun.

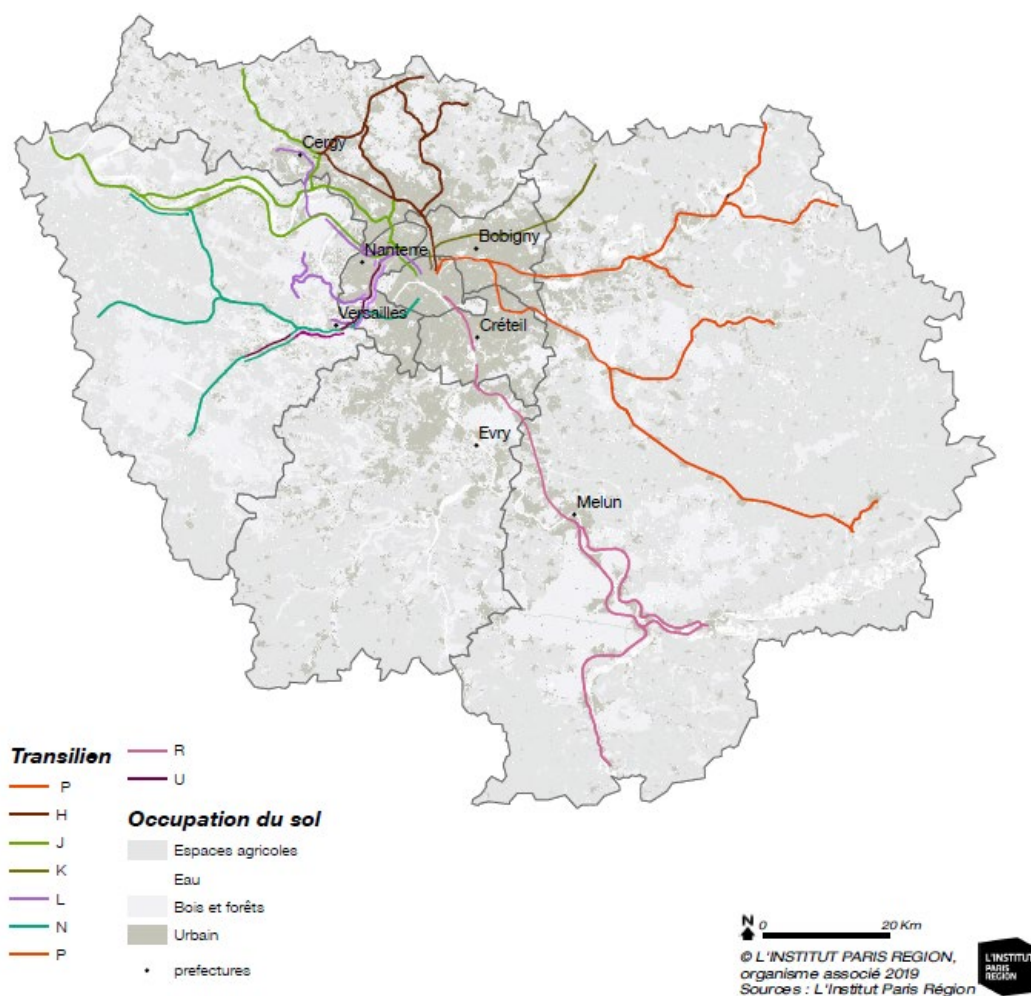
Pour le Transilien, c'est la ligne J (réseau Saint-Lazare Nord) qui comptabilise la plus forte proportion d'expériences anxiogènes : près d'un quart des enquêtés déclarant avoir eu peur dans un train de banlieue ont eu peur sur cette ligne. Un cinquième des répondants évoquent ensuite la ligne H (réseau Nord-Ouest), 15,9 % la ligne N (réseau Montparnasse), 13,9 % la ligne L (réseau Saint-Lazare Sud), 12,0 % la ligne R (réseau Paris Lyon) et 9,2 % la ligne P (réseau Est). Enfin, les lignes U (réseau Ouest-Défense) et K (réseau Nord-Est) sont en proportion très peu anxiogènes (respectivement 3,6 % et 1,7 %).

Ligne de Transilien dans laquelle a eu lieu la dernière expérience de peur (%)

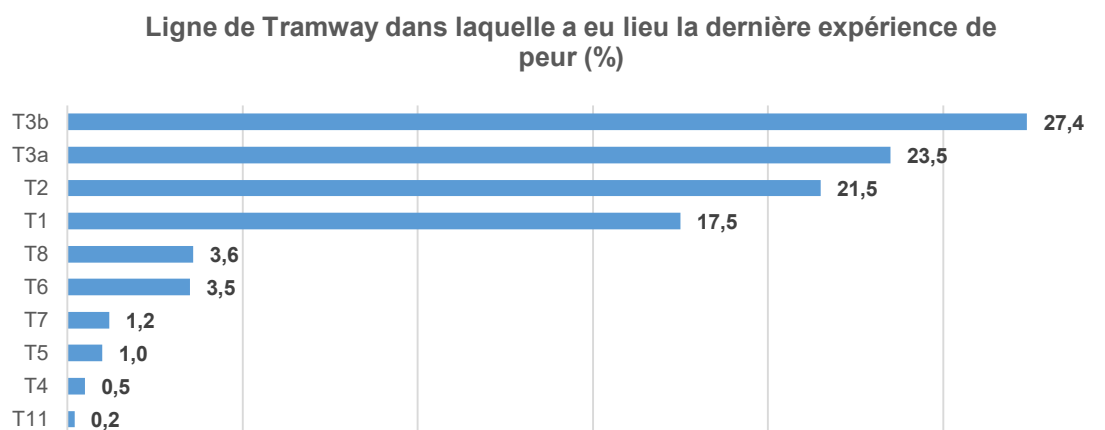


Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Réseau Transilien en Île-de-France

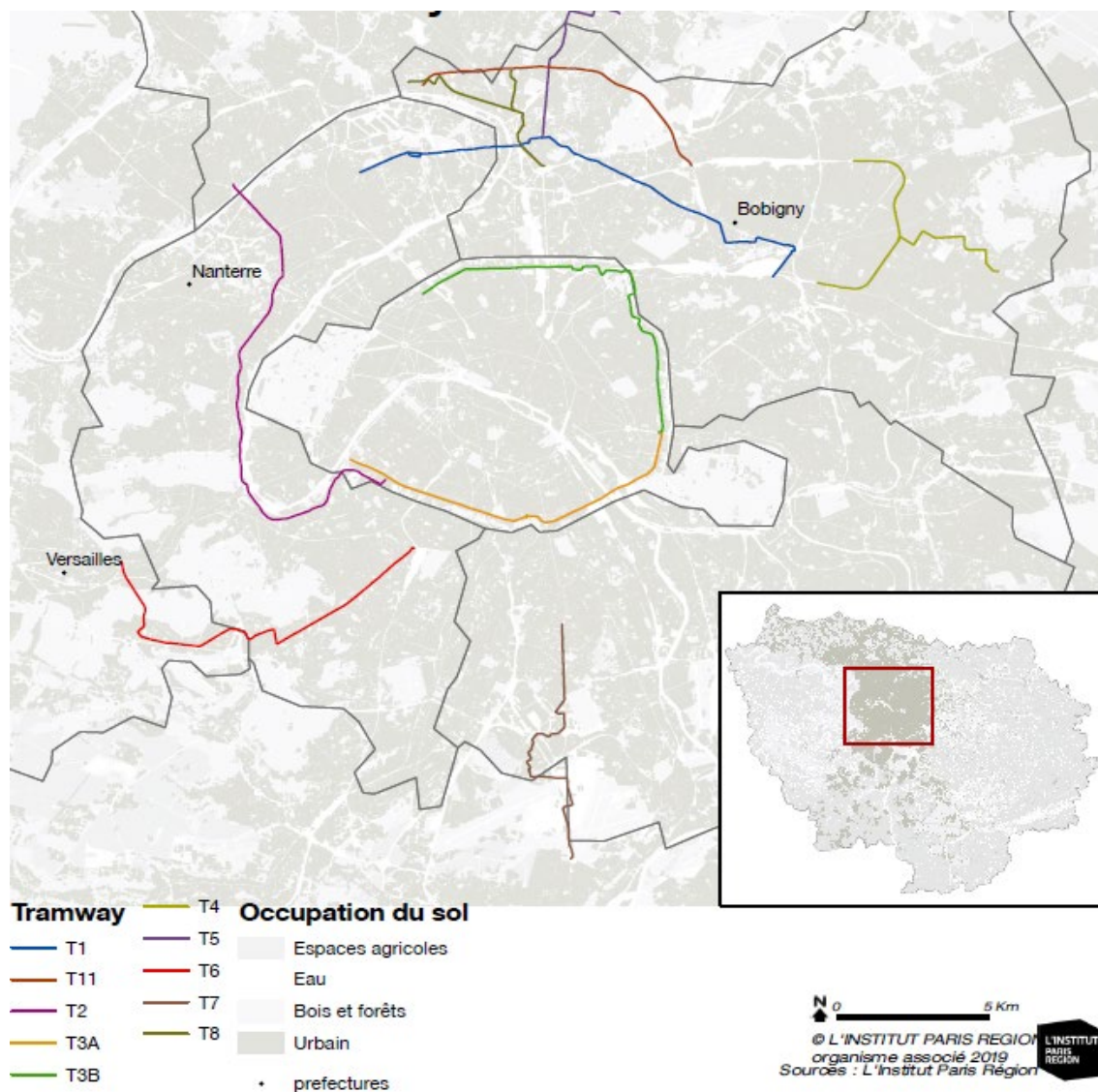


Concernant le Tramway, 4 lignes comptabilisent 90,0 % des signalements. 27,4 % des enquêtés déclarant avoir eu peur dans ce mode de transport ont eu peur en voyageant sur la ligne T3b (Porte de Vincennes – Porte d’Asnières), 23,5 % sur la ligne T3a (Pont de Garigliano – Porte de Vincennes), 21,5 % sur la ligne T2 (Pont de Bezons – Porte de Versailles) et 17,5 % sur la ligne T1 (Asnières-Gennevilliers – Noisy-le-Sec). En comparaison, les lignes restantes sont très peu citées.



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Réseau de Tramway en Île-de-France



3.2.2 – ... et les lieux

734 gares et stations de RER, métros, trains et tramways²¹ ont été citées comme étant anxiogènes par un ou plusieurs répondant(s).

En vue d'examiner les variations de l'insécurité personnelle selon le type et la nature des lieux, 6 gares et stations ont été sélectionnées parmi celles regroupant plus de 200 signalements. Pour refléter la diversité des lieux, les 6 gares et stations incluant des installations monomodales et des pôles d'échanges multimodaux ont été choisies dans 5 départements différents.

- La station de Strasbourg-Saint-Denis : monomodale (métro), 75.
- La gare du Nord : multimodale (RER, métro, Transilien), 75.
- La gare de la Défense : multimodale (RER, métro, Transilien, tramway), 92.
- La gare de Saint-Denis : multimodale (RER, Transilien, tramway), 93.
- La gare de Juvisy : monomodale (RER), 91.
- La gare de Melun : multimodale (RER, Transilien), 77.

LES GARES ET STATIONS RETENUES

Strasbourg-Saint-Denis : est une station de métro située dans le centre de Paris à la limite des 2^e, 3^e et 10^e arrondissements. Elle est traversée par les lignes 4, 8 et 9 du métropolitain.

Gare du Nord : est la première gare européenne en termes de fréquentation. Elle est implantée dans le 10^e arrondissement de Paris et desservie par deux lignes de métro (4 et 5), deux lignes de RER (B et D) et deux lignes de Transiliens (H et K).

Gare de la Défense : implantée dans le département des Hauts-de-Seine, au Nord-Ouest de Paris, cette gare est située au centre du plus important quartier d'affaire de France. Elle est desservie par une ligne de métro (1), une ligne de RER (A), deux lignes de Transiliens (L et U) et une ligne de tramway (T2).

Gare de Saint-Denis : est implantée en Seine-Saint-Denis, dans le département le plus pauvre de France. Elle est desservie par une ligne de RER (D), une ligne de Transilien (H) et une ligne de Tramway (T1).

Gare de Juvisy : est implantée en grande couronne dans le département de l'Essonne. Située dans le Sud de la région, elle est desservie par deux lignes de RER (C et D).

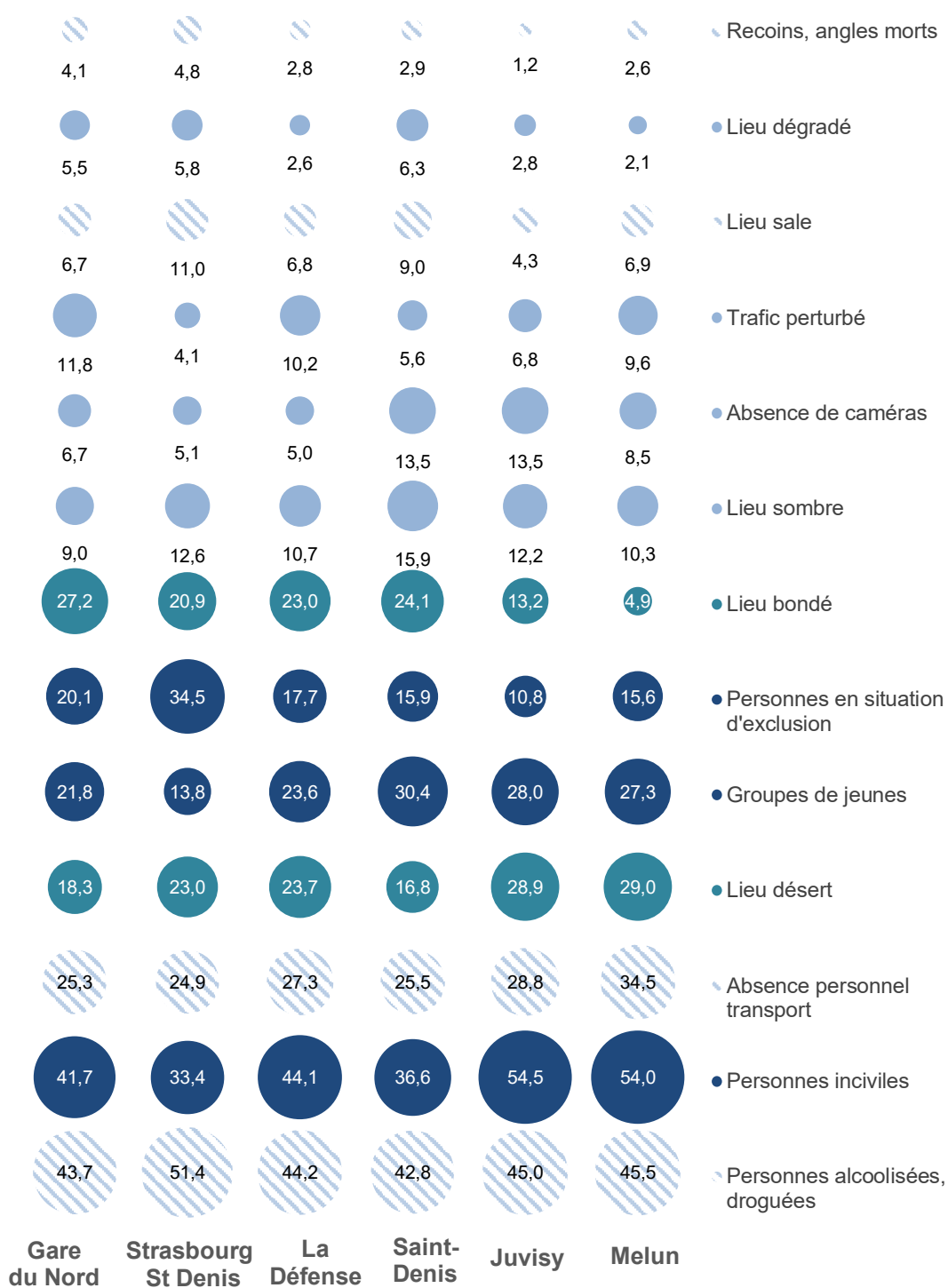
Gare de Melun : située à une cinquantaine de kilomètres de Paris, la ville de Melun est le siège de la préfecture de la Seine-et-Marne. Sa gare est desservie par une ligne de Transilien (R) et une ligne de RER (D).

Les facteurs de peur

Le graphique ci-dessous présente les contributions pour chaque facteur de peur dans les gares et stations retenues. Les items hachurés sont ceux dont les taux ne varient pas significativement d'une gare ou d'une station à l'autre. Ainsi, par exemple, les « personnes alcoolisées et/ou droguées » sont citées dans des proportions équivalentes pour chacun des espaces considérés. Les autres modalités de variable présentent des taux dont les écarts sont statistiquement significatifs entre les différentes gares et stations. Autrement dit, le poids de ces facteurs varie suffisamment d'un espace à l'autre pour que ces écarts ne soient pas considérés comme étant dus au hasard. Ainsi, pour ne présenter que les écarts les plus significatifs, 54,5 % des enquêtés évoquent la présence de « personnes inciviles » comme *stimulus* anxiogène à la gare de Juvisy contre 33,4 % à la station Strasbourg-Saint-Denis. De la même manière, 27,2 % citent le « lieu bondé » à Gare du Nord contre 4,9 % à celle de Melun. Ces résultats sont intéressants dans la mesure où ils révèlent des variations dans les causes de l'insécurité perçue selon la nature et l'implantation des lieux.

²¹ Les arrêts de bus ne sont pas comptabilisés ici.

Proportion d'enquêtés déclarant avoir eu peur par type de facteur anxigène et par gare/station (%)

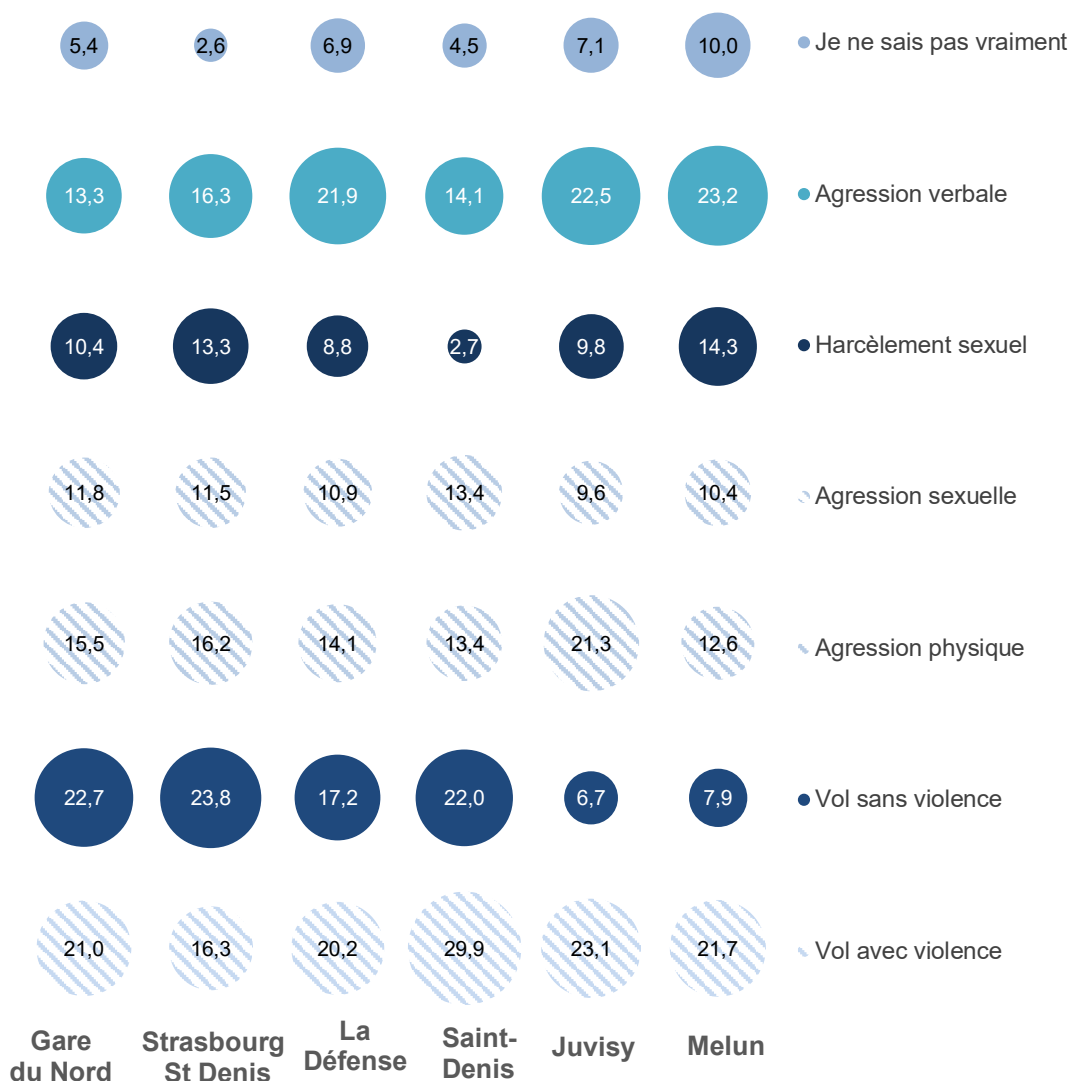


Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Le type d'atteinte redouté

Ces variations s'observent également pour certains types d'atteinte redoutés. 23,8 % des enquêtés qui rapportent une expérience anxiogène à la station Strasbourg-Saint-Denis déclarent avoir eu peur de subir un « vol sans violence » contre seulement 6,7 % des répondants qui rapportent avoir eu peur à la gare de Juvisy. Par ailleurs, la peur d'être victime d'un « harcèlement sexuel » est évoquée par 14,3 % des répondants à la gare de Melun contre 2,7 % de ceux qui déclarent avoir eu peur à la gare de Saint-Denis. En revanche, les peurs de subir une « agression physique », une « agression sexuelle » ou encore un « vol avec violence » sont rapportées dans les mêmes proportions pour chacune des 6 gares et stations.

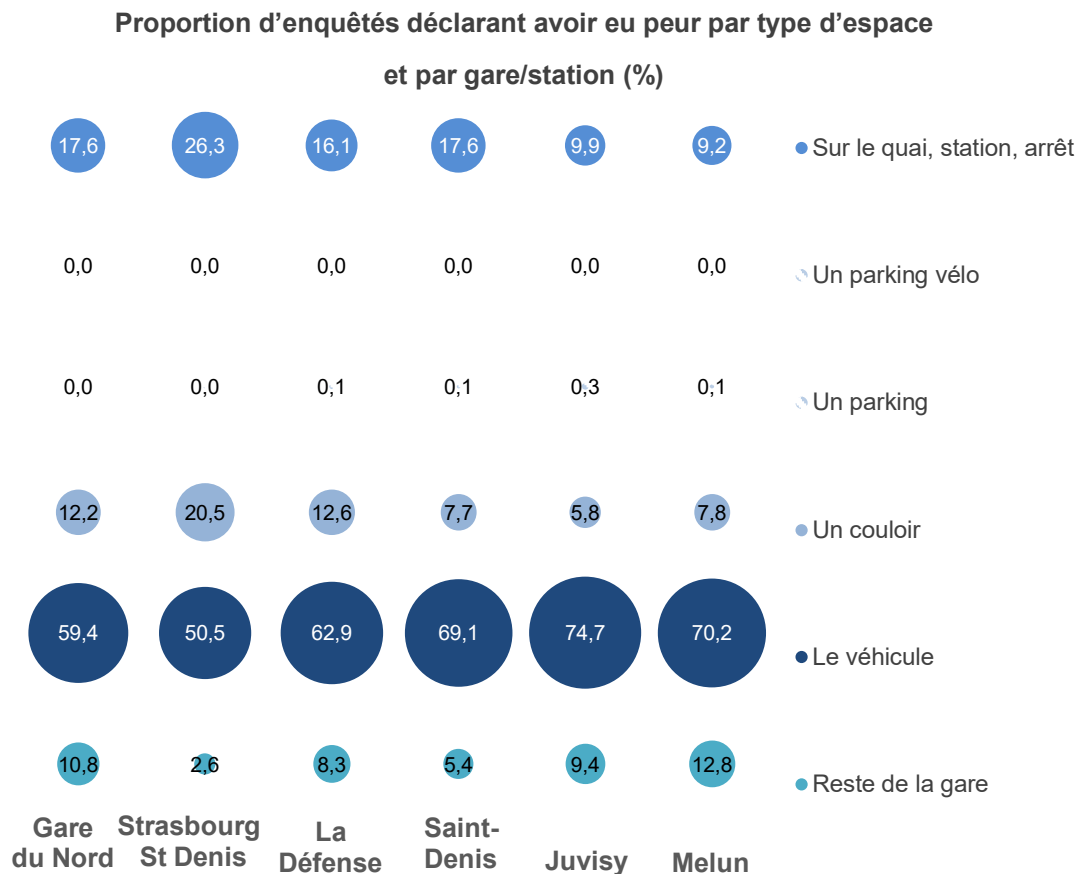
Proportion d'enquêtés déclarant avoir eu peur par type d'atteinte redoutée et par gare/station (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Le type d'espace anxiogène

L'écrasante majorité des expériences anxiogènes ont eu lieu dans un véhicule de transport. Toutefois, la proportion d'enquêtés déclarant avoir eu peur dans une rame varie sensiblement selon la gare ou la station à proximité. Les trois quarts des répondants qui rapportent une expérience anxiogène à la gare de Juvisy déclarent avoir eu peur dans « le véhicule » contre la moitié des enquêtés qui rapportent avoir eu peur à la station Strasbourg-Saint-Denis. En revanche, la proportion d'enquêtés à avoir eu peur d'être victime d'un vol ou d'une agression « sur le quai, la station » ou « dans un couloir » est plus élevée à Strasbourg-Saint-Denis que partout ailleurs, et particulièrement dans les gares de grandes banlieues que sont Juvisy et Melun.

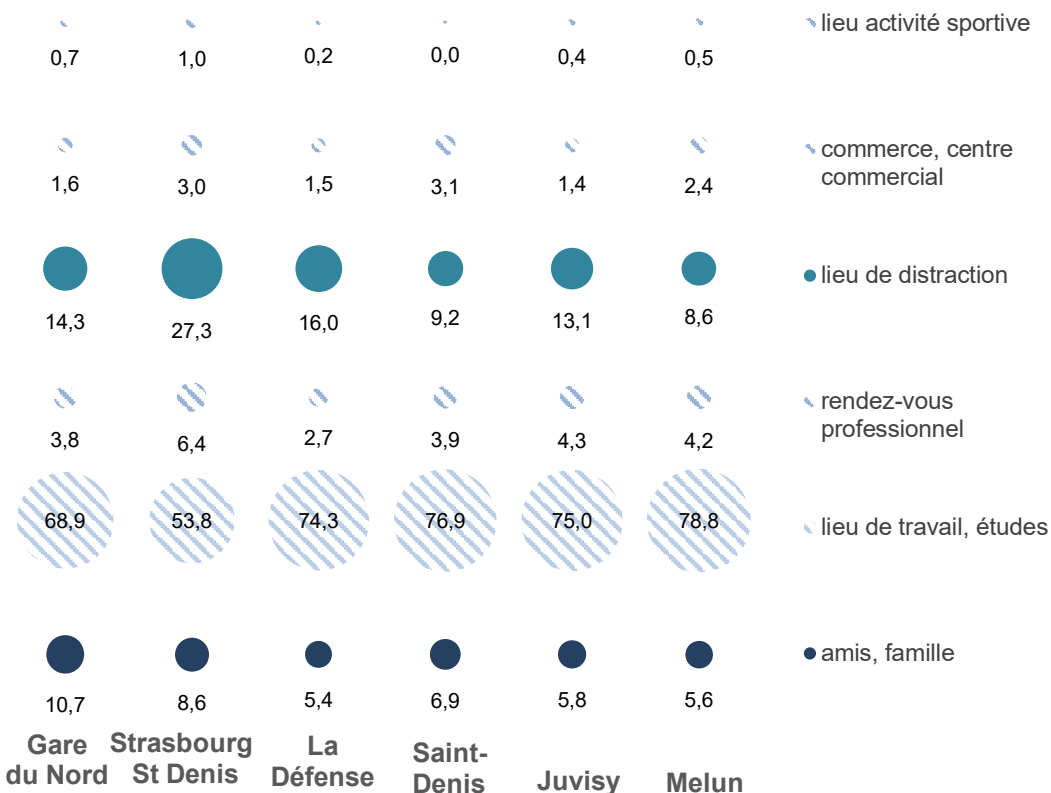


Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Le motif de déplacement

Significatifs, ces écarts le sont aussi pour certains motifs de déplacement. Ainsi, 10,7 % des enquêtés qui rapportent avoir eu peur à la gare du Nord déclarent avoir éprouvé cette crainte lors d'un trajet visant à se rendre chez de la famille ou des amis, contre 5,4 % des répondants qui ont eu peur en gare de la Défense. Par ailleurs, les enquêtés sont en proportion plus nombreux à avoir eu peur à l'occasion d'un trajet visant à rejoindre ou rentrer d'un « lieu de distraction » à la station Strasbourg-Saint-Denis qu'en gare de Melun (respectivement 27,3 % contre 8,6%).

Proportion d'enquêtés déclarant avoir eu peur par motif de déplacement et par gare/station (%)

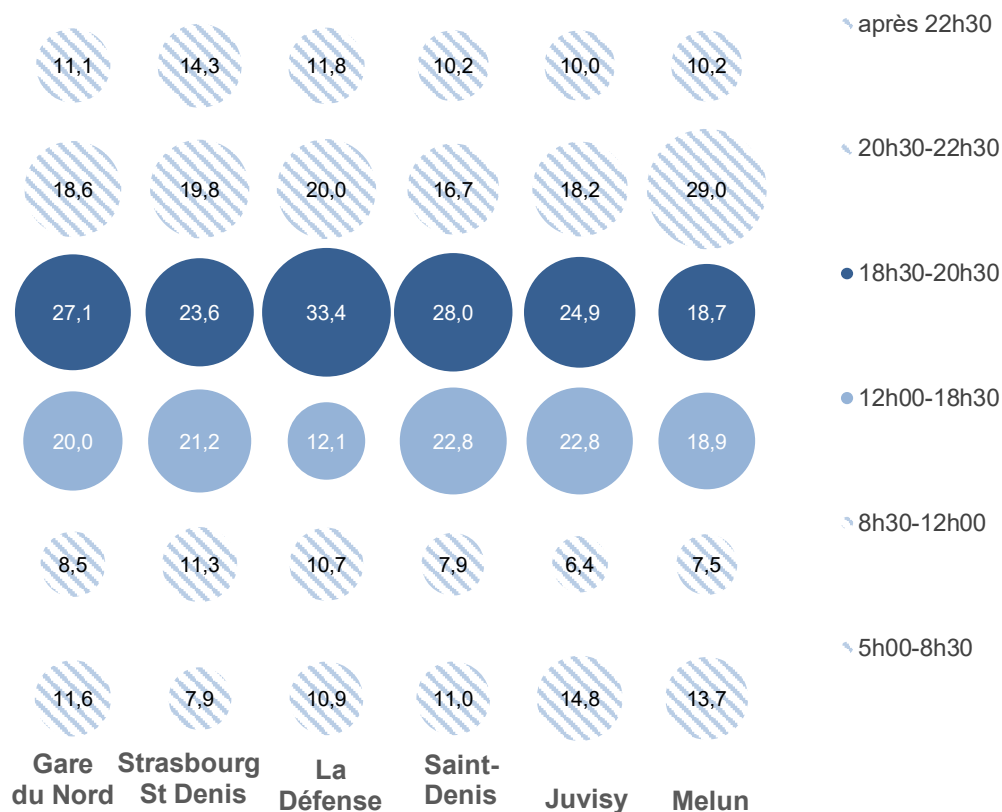


Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Les horaires de déplacement anxiogènes

Là encore, les écarts sont significatifs seulement pour certains créneaux horaires. La proportion d'enquêtés qui déclarent avoir eu peur d'être victime d'un vol ou d'une agression tôt le matin (5h00-8h30), le matin (8h30-12h00), en soirée (20h30-22h30) et la nuit (après 22h30) est sensiblement la même pour chacune des 6 gares et stations. Toutefois, ces taux varient significativement pour les autres tranches horaires. 22,8 % des répondants qui rapportent avoir eu peur en gare de Saint-Denis ou en gare de Juvisy ont éprouvé cette crainte durant l'après-midi (12h00-18h30), contre 18,9 % des enquêtés qui déclarent avoir eu peur à Melun. Par ailleurs, 33,4 % affirment avoir eu peur en fin d'après-midi (18h30-20h30) à la gare de la Défense contre 18,7 % des enquêtés qui rapportent avoir vécu une expérience anxiogène en gare de Melun.

Proportion d'enquêtés déclarant avoir eu peur par motif de déplacement et par gare/station (%)



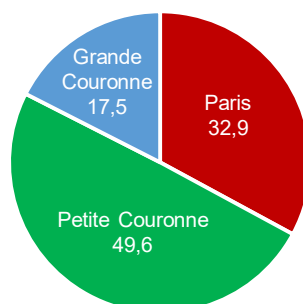
Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

3.2.3 - Les transports collectifs routiers

Le bus présente la particularité d'être exploité par une multitude d'opérateurs sur l'ensemble de la région. Un même nom ou numéro peut donc désigner plusieurs lignes, dont la gestion relève de différents transporteurs ou réseaux.

Pour pallier cette difficulté, il était demandé aux enquêtés de définir le secteur de la région dans lequel le bus était utilisé lors de la dernière expérience de peur. Parmi les répondants déclarant avoir redouté d'être volé ou agressé dans ce mode de transport, la moitié déclarent l'avoir utilisé en petite couronne, un peu plus d'un tiers à Paris et moins d'un cinquième en grande couronne.

Secteur de la région dans lequel a eu lieu la dernière expérience de peur (en bus) (%)



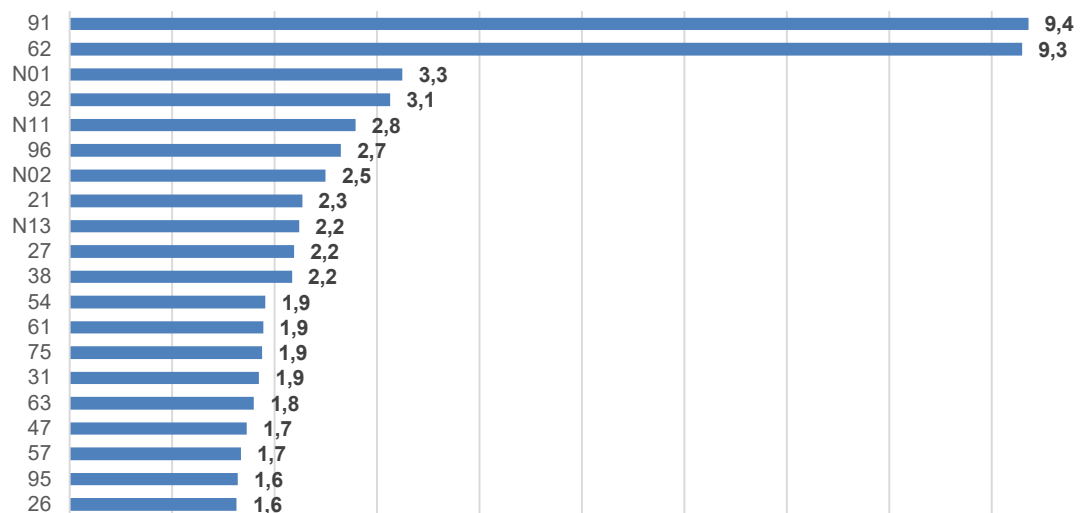
Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Paris

Sur la totalité des répondants qui déclarent avoir eu peur dans le bus à Paris (314), une seule personne rapporte avoir éprouvé cette crainte sur un autre réseau que celui de la RATP.

Les 314 enquêtés concernées ont identifié 101 lignes différentes. Présentées dans le graphique ci-dessous, les 20 lignes les plus citées représentent 57,9 % du total des citations, et deux d'entre elles en concentrent près d'un cinquième²². Ainsi les lignes 91 (Gare du Nord – Montparnasse) et 62 (Porte de France – Porte de Saint-Cloud) se démarquent assez fortement des autres lignes parisiennes, y compris des lignes du Noctilien. Il convient toutefois de tenir compte de la fréquentation plus importante des lignes diurnes que des nocturnes.

Ligne de bus dans Paris dans laquelle a eu lieu la dernière expérience de peur (%)



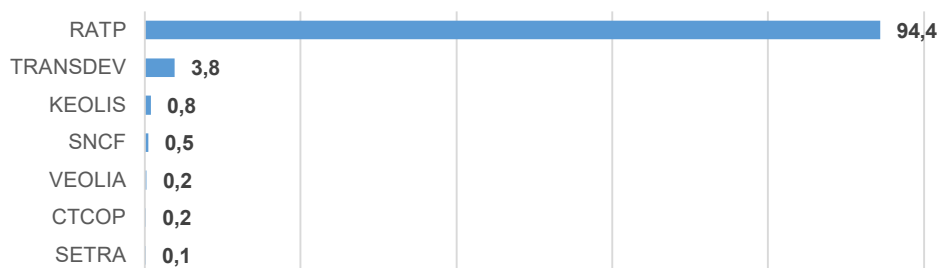
Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

²² Les lignes restantes sont présentées dans leur totalité en annexe.

La petite couronne

Dans la petite couronne (92, 93, 94), 94,4 % des enquêtés qui rapportent avoir eu peur dans un bus ont perçu ce risque de victimation sur le réseau de la RATP. Les 5,6 % restants identifient 6 autres réseaux ou opérateurs.

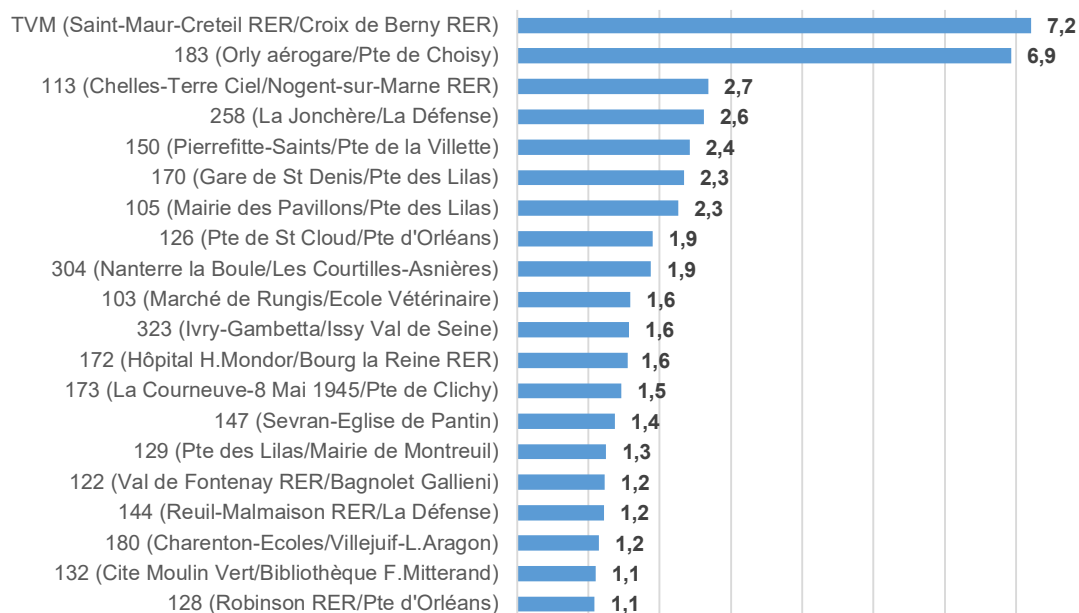
Réseau de bus en petite couronne dans lequel a eu lieu la dernière expérience de peur (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Les 590 personnes concernées ont identifié 179 lignes différentes. Les 20 lignes les plus citées représentent 44,8 % du total des citations, et deux d'entre elles mobilisent près de 15 % de l'ensemble. 7,2 % des enquêtés déclarant avoir eu peur dans un bus en petite banlieue affirment avoir éprouvé cette crainte sur la ligne Trans-Val-de-Marne (TVM) et 6,9 % sur la ligne 183 (Orly Aéroport – Porte de Choisy).

Ligne de bus en petite couronne dans laquelle a eu lieu la dernière expérience de peur (%)

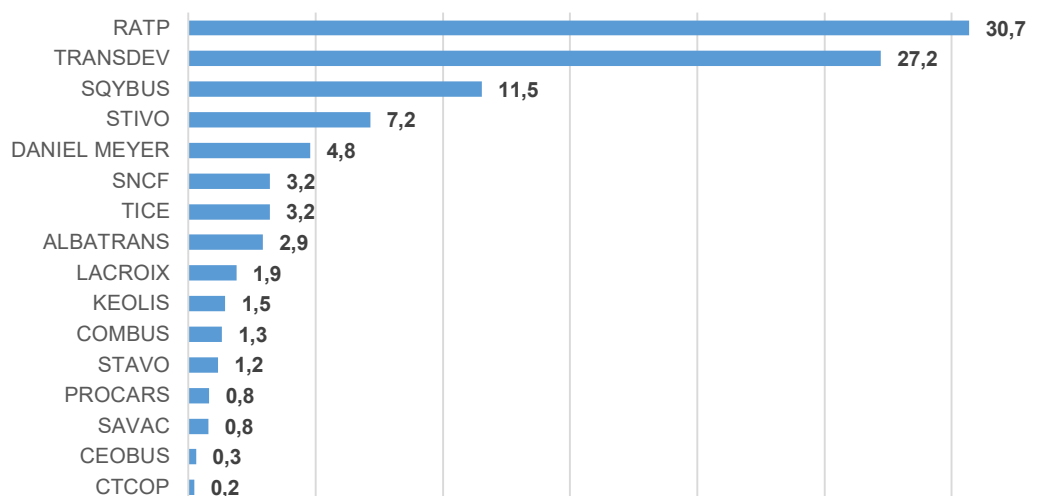


Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

La grande couronne

En grande banlieue (77, 78, 91, 95) le nombre de réseaux de bus et de transporteurs concernés augmente significativement. Si un tiers des expériences anxiogènes se concentre toujours sur le réseau de la RATP, les trois autres quart se répartissent sur 15 organisations différentes.

Réseau de bus en grande couronne dans lequel a eu lieu la dernière expérience de peur (%)

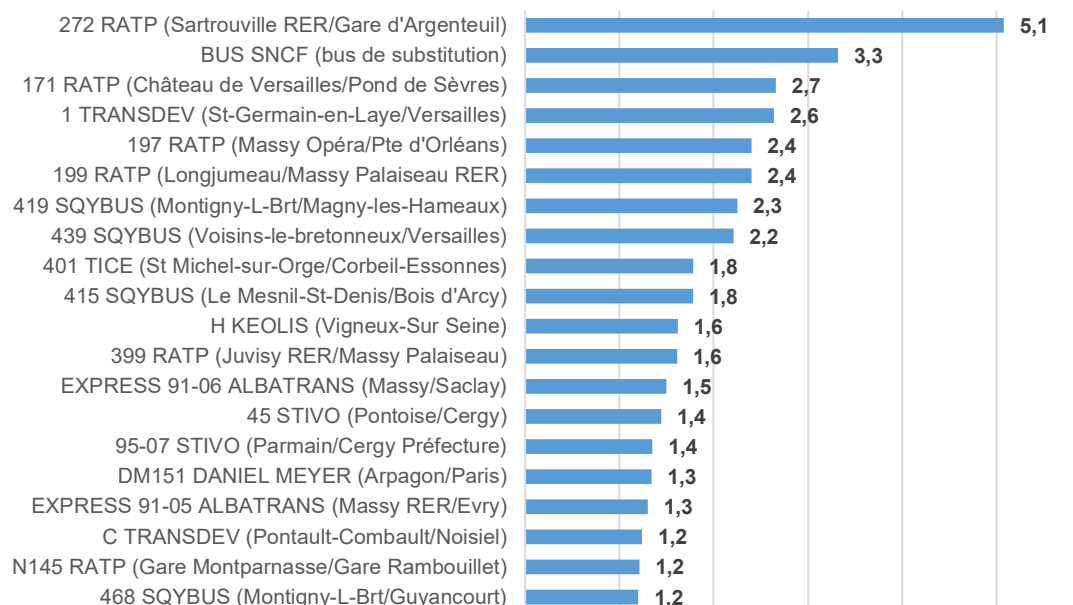


Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Les 189 personnes concernées identifient 119 lignes différentes. Les 20 lignes les plus citées concentrent 40,3 % du nombre total des citations. Considérant le faible écart entre le nombre de répondants et le nombre de lignes évoquées, il convient d'être particulièrement prudent avec la hiérarchisation présentée ci-dessous. Ainsi la ligne la plus citée – la 272 (Sartrouville RER – Gare d'Argenteuil) – l'est seulement par 10 personnes.

Cette disparité des réponses se répercute encore davantage à l'échelle des arrêts, dont la très grande majorité est citée seulement une fois. Ce constat est particulièrement vrai pour la grande couronne mais s'applique aussi à Paris et à la petite banlieue. C'est pourquoi l'analyse pour les bus ne sera pas poussée plus en avant dans ce rapport. Toutefois, la liste des arrêts évoqués par les enquêtés est présentée en annexe.

Ligne de bus grand couronne dans laquelle a eu lieu la dernière expérience de peur (%)



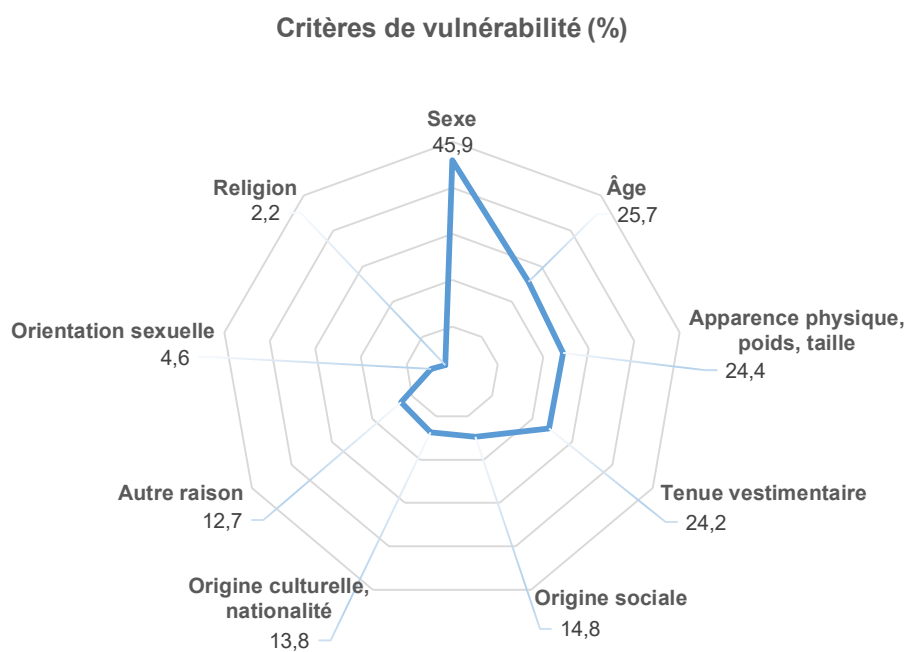
Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

4 – Insécurité, victimation et gestion du risque

Les thèmes suivants reposent sur des questions qui s'adressent à nouveau à l'ensemble de l'échantillon.

4.1 – Les critères de vulnérabilité

Les « critères de vulnérabilité » renvoient aux différentes raisons pour lesquelles les enquêtés pensent pouvoir être l'objet d'un éventuel vol ou agression. Des différents items proposés²³, le « sexe » constitue de loin la modalité la plus citée : 45,9 % des enquêtés pensent pouvoir être l'objet d'un vol ou d'une agression en raison de leur « sexe ». Par ailleurs, 25,7 % des répondants estiment pouvoir être l'objet d'une atteinte en raison de leur « âge » ; 24,4 % en raison de leur « apparence physique, poids, taille » et 24,2 % en raison de leur « tenue vestimentaire ». Bien que dans une moindre mesure, « l'origine sociale » (14,8 %) et « l'origine culturelle, la nationalité » (13,8 %) sont identifiées par une proportion non négligeable d'enquêtés comme des raisons d'être victime d'un vol ou d'une agression. En comparaison, « l'orientation sexuelle » et « la religion » sont moins évoquées (respectivement 4,6 % et 2,2 %). En revanche, il est à noter que 12,7 % des enquêtés rapportent avoir eu peur d'être victime d'une atteinte pour une « autre raison ».



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

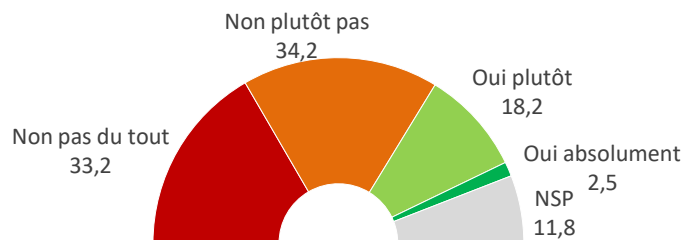
4.2 – La capacité perçue à faire face à une agression

L'enquête interroge les répondants sur leur capacité subjective à faire face à une atteinte, par la force physique et par le dialogue. Il s'agit de comprendre comment ces évaluations cognitives sont associées à la peur de subir un vol ou une agression dans les transports collectifs.

Seul un cinquième des enquêtés affirment se sentir « plutôt » (18,2%) ou « absolument » (2,5%) en capacité de parer une agression par la force physique.

²³ À l'instar de la question sur les facteurs de peur, il était demandé aux enquêtés de choisir jusqu'à trois items parmi ceux proposés dans la liste préalable.

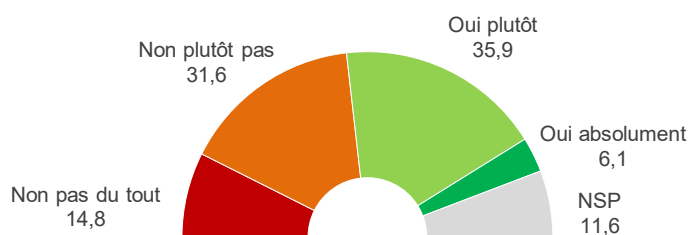
Pensez-vous être capable de parer une agression par la force physique (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

En revanche, près de la moitié des répondants se sentent « plutôt » (35,9 %) ou « absolument » (6,1 %) en capacité de parer une agression par l'échange verbal. Toutefois, dans les deux cas, plus de 10,0 % des enquêtés déclarent ne pas savoir évaluer leur capacité en pareille situation.

Pensez-vous être capable de parer une agression par l'échange verbal (%)



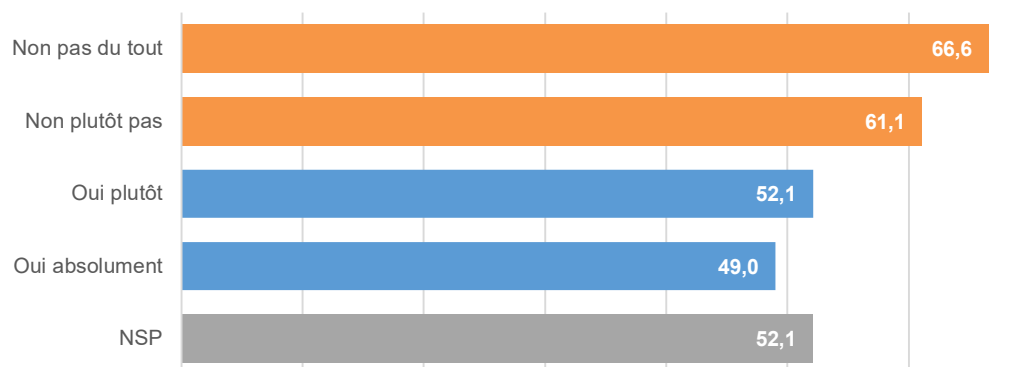
Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Le principal intérêt de ces questions est révélé par l'observation du lien entre ces évaluations cognitives et la peur de subir un vol ou une agression (Jackson, 2011 ; Killias, 1990). La réalisation d'un test d'indépendance entre ces deux variables²⁴ montre que la capacité perçue à faire face à une agression par la force physique ou l'échange verbal diminue significativement la probabilité d'avoir eu peur dans les transports collectifs durant les 12 derniers mois.

En effet, sur la totalité des répondants qui estiment « ne pas être du tout » en capacité de parer une agression, 66,6 % rapportent avoir eu peur dans les transports au cours de la période considérée. Cette proportion diminue légèrement parmi les personnes déclarant n'être « plutôt pas » en capacité de parer une agression (61,1 %). Toutefois, elle baisse significativement parmi les répondants qui se pensent « plutôt » (52,1 %) et « absolument » (49,0 %) capables de faire face à une atteinte par la force physique.

²⁴ En l'occurrence, le test du Chi-Deux qui permet de savoir si les écarts observés dans le tableau croisé sont statistiquement significatifs ou non.

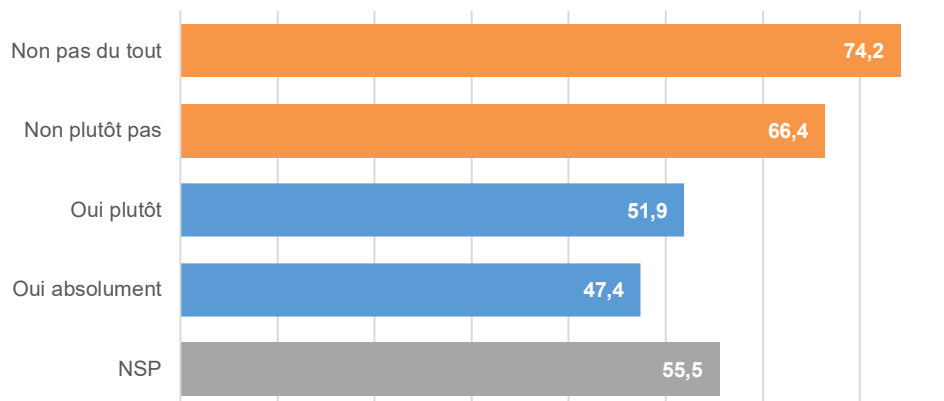
Proportion d'enquêtés à avoir peur selon la capacité perçue à parer une agression par la force physique (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Il est intéressant d'observer que les écarts sont encore plus importants pour la capacité perçue à parer une agression par l'échange verbal. Sur l'ensemble des enquêtés qui estiment « ne pas être du tout » en capacité de parer une agression par l'échange ou l'humour, 74,2 % déclarent avoir eu peur au moins une fois dans les transports collectifs au cours des 12 derniers mois. Cette proportion diminue parmi les personnes qui rapportent n'être « plutôt pas » en capacité de parer une agression par ce même moyen de dissuasion (66,4 %). Mais c'est parmi les enquêtés qui s'estiment être « plutôt » et « absolument » capables de parer une agression par l'échange verbal que la proportion de personnes déclarant avoir eu peur dans les transports est la plus faible (respectivement 51,9 % et 47,4 %).

Proportion d'enquêtés à avoir peur selon la capacité perçue à parer une agression par l'échange verbal (%)



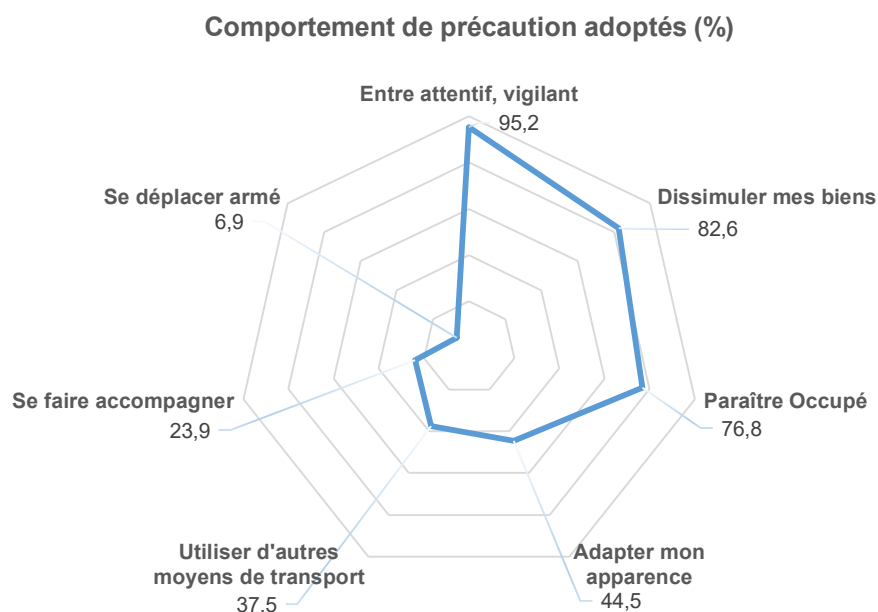
Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

4.3 – Les pratiques de précaution

Les pratiques de précaution renvoient aux comportements adoptés par les usagers dans les transports en commun pour réduire les risques de victimation (Ferraro, 1995 ; Lieber, 2008 ; Liska *et al.*, 1988, Noble, 2019).

Le comportement le plus répandu est celui qui consiste à être « vigilant, attentif » dans les espaces de transport : 95,2 % des répondants déclarent adopter « quelquefois » ou « souvent » une telle attitude. La « dissimulation des biens personnels » (82,6 %) et le fait de « paraître occupé » (76,8 %) pour ne pas attirer l'attention sur soi sont également très régulièrement mobilisés par une large part de l'échantillon. En comparaison, « l'accompagnement » (23,9 %) et « l'utilisation d'autres moyens de transport » (37,5 %) le sont moins. Tout d'abord, ces comportements n'ont pas lieu d'être pour les personnes qui ne perçoivent

aucun risque de victimation dans les transports en commun. Ensuite, ils impliquent la mobilisation de ressources importantes (un réseau d'amis ou de connaissances disponibles ou d'autres moyens de transport à disposition) à laquelle tous les individus n'ont pas accès (Noble, 2019). Enfin, une dernière pratique consiste à « adapter son apparence ». Près de la moitié des enquêtés (44,5 %) déclarent adopter « quelquefois » ou « souvent » ce comportement dans les transports en commun. Toutefois, celui-ci est assez spécifique dans la mesure où les femmes l'adoptent plus fréquemment que les hommes (le thème est traité dans la partie suivante dédiée aux distinctions femmes/hommes).

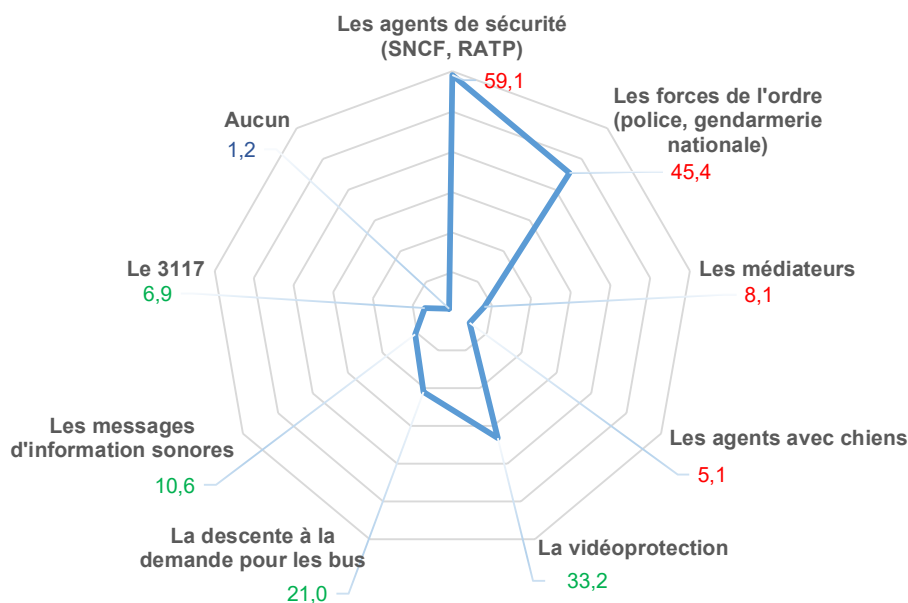


Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

4.4 – Les dispositifs de sécurité

À partir d'une liste d'items préétablie, il était demandé aux enquêtés de choisir un ou plusieurs dispositifs (3 au maximum) à renforcer pour améliorer la sécurité dans ces espaces. À la première place des revendications se trouve le renforcement de la présence humaine, et plus précisément celle des corps de métier lié au maintien de l'ordre : 59,1 % des enquêtés souhaiteraient voir augmenter le nombre « d'agents de sécurité » de la SNCF (SUGE) et de la RATP (GPSR) et 45,4 % le nombre d'agents des « forces de l'ordre ». En comparaison, les « médiateurs » (8,1 %) et les « agents avec chiens » (5,1 %) sont peu revendiqués. Entre ces deux catégories de personnel, se situe certains dispositifs organisationnels et techniques. Ainsi, 33,2 % des enquêtés souhaiteraient voir se déployer la « vidéoprotection », 21,0 % la « descente à la demande pour les bus (en soirée ou de nuit) » et 10,6 % les « messages d'information sonores ». Pour finir, il est intéressant de constater que sur la totalité des répondants, seulement 1,6 % estiment qu'aucun dispositif ne doit être renforcé dans les espaces de transport.

Dispositifs à renforcer pour améliorer la sécurité dans les transports (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

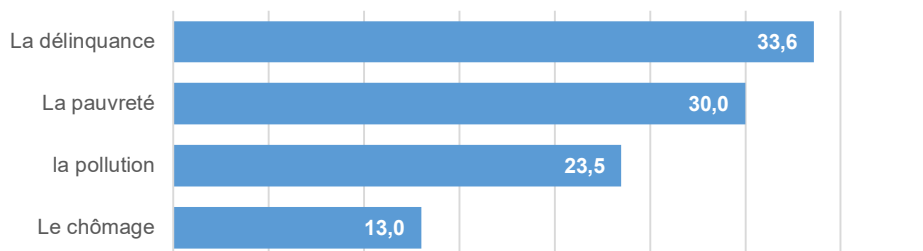
5 – Questions d'opinion

Les deux dernières questions posées dans l'enquête s'intéressent aux opinions des répondants. La première concerne le problème à traiter en priorité par le gouvernement ; la seconde à la mixité sociale imposée dans les espaces de transport.

5.1 – La priorité des pouvoirs publics

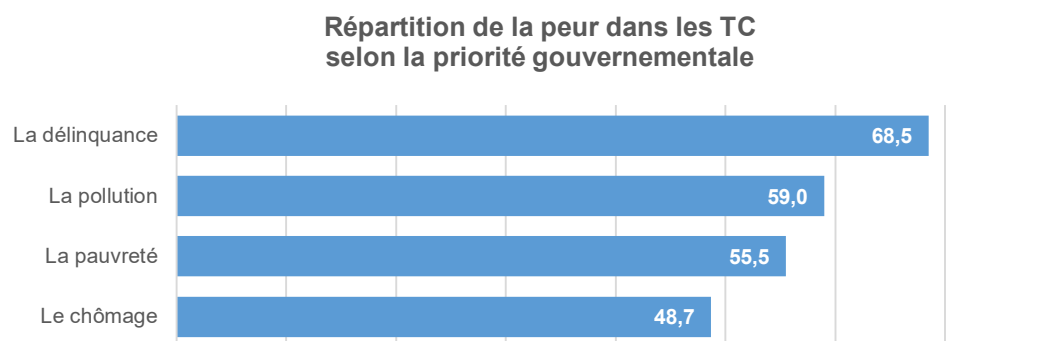
Concernant la priorité du gouvernement, les enquêtés placent la « délinquance » en tête de liste des problèmes à résoudre (33,6 %), avant la « pauvreté » (30,0 %), la « pollution » (23,5 %) et le « chômage » (13,0 %). Il convient toutefois d'être particulièrement prudent à l'égard de ce résultat. Au même titre que pour la question portant sur la peur d'être victime d'un vol ou d'une agression dans les transports, les taux présentés ici ne peuvent être rapportés à la population globale des Navigo annuel et Imagine R, et cela pour la même raison méthodologique.

Problème à traiter en priorité par le gouvernement



Source : Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs Franciliens 2019 »

Toutefois l'intérêt de cette question apparaît en croisant ses réponses à celles sur la peur d'être victime d'un vol ou d'une agression. Comme le montre le graphique ci-dessous, la proportion d'enquêtés déclarant avoir eu peur dans les transports collectifs au cours des 12 derniers mois varie selon le type de préoccupation. Ainsi, sur la totalité des répondants qui placent la gestion de la « délinquance » en tête de liste des priorités gouvernementales, 68,5 % affirment avoir eu peur au moins une fois d'être volé ou agressé dans les transports sur la période considérée. Cette proportion passe à 59,0 % pour les enquêtés qui placent la « pollution » en priorité ; et respectivement 55,5 % et 48,7 % pour ceux qui choisissent la « pauvreté » et le « chômage ». Ainsi la préoccupation sécuritaire (le fait de placer la délinquance en tête de liste des problèmes à résoudre) est significativement associée à l'insécurité personnelle dans les transports collectifs (Robert, Zauberman, 2017).



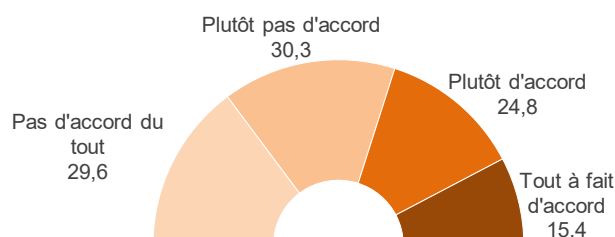
Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

5.2 – Le rapport aux autres utilisateurs

Contrairement à d'autres moyens de transport, notamment individuels et privés, les transports en commun impliquent de réaliser ses déplacements avec des inconnus. La dernière question de l'enquête consiste à mesurer la gêne engendrée par cette mixité sociale imposée.

Plus de la moitié des enquêtés rapportent n'être « pas du tout » (29,6%) ou « plutôt pas » (30,3%) d'accord avec l'idée selon laquelle les transports impliquent de voyager, au moins parfois, avec des gens que l'on n'a pas envie de côtoyer.

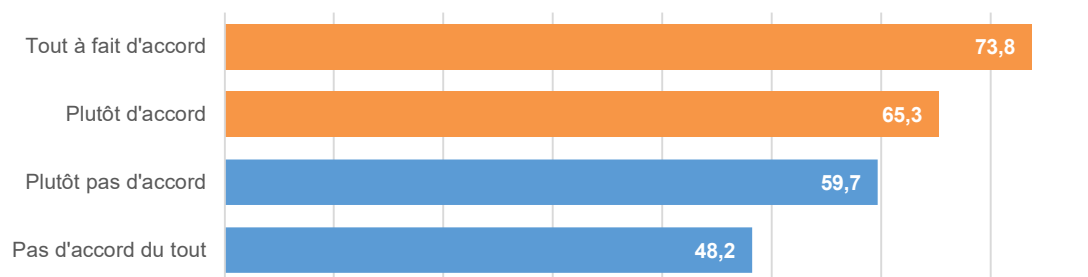
Le problème avec les transports c'est que l'on voyage parfois avec des gens que l'on a pas envie de côtoyer (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Cette question permet notamment de mettre en relation la peur d'être volé ou agressé dans les transports collectifs avec la gêne occasionnée par la présence de voyageurs jugés indésirables. Ainsi, sur la totalité des répondants qui déclarent être « tout à fait d'accord » avec l'assertion précédente (les transports imposent des rapprochements avec des personnes jugées indésirables), 73,8 % rapportent avoir eu peur durant la période considérée. Cette proportion décline à 65,3 % parmi les enquêtés qui rapportent être « plutôt d'accord », à 59,7 % parmi ceux qui déclarent n'être « plutôt pas d'accord » et à 48,2 % pour ceux qui ne le sont « pas du tout ». Il existe donc un lien significatif entre le niveau de gêne éprouvé par la présence d'individus jugés indésirables et le fait d'avoir peur dans les transports collectifs.

Proportion d'enquêtés déclarant avoir eu peur dans les TC selon le niveau de gêne engendrée par la présence d'autres voyageurs



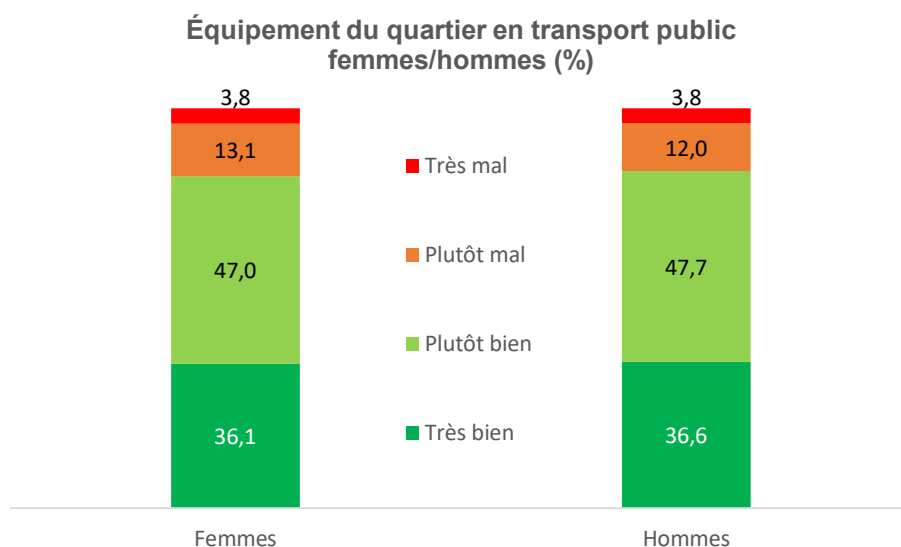
Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Les distinctions femmes/hommes

Dans l'étude de l'insécurité personnelle, le sexe est le facteur le plus discriminant. Les femmes rapportent presque toujours un niveau de peur plus élevé que les hommes. (Farrall *et al.*, 2009 ; Hale, 1996, Noble, 2019). En outre, ce constat s'observe dans tous les espaces étudiés : au domicile, dans le quartier de résidence le soir et dans les transports en commun (Heurtel, 2018). Mais peu d'enquêtes sont en capacité d'appréhender les mécanismes de l'insécurité personnelle des femmes, et *a fortiori* dans les espaces de transport pourtant considérés comme étant les plus anxiogènes. Inédite en Europe et dans les autres pays occidentaux en raison de son envergure et de ses questions détaillées sur l'insécurité personnelle, l'enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens » apporte des éléments d'explication aux différences entre les hommes et les femmes en matière d'insécurité perçue.

1 – Les transports collectifs et leur utilisation

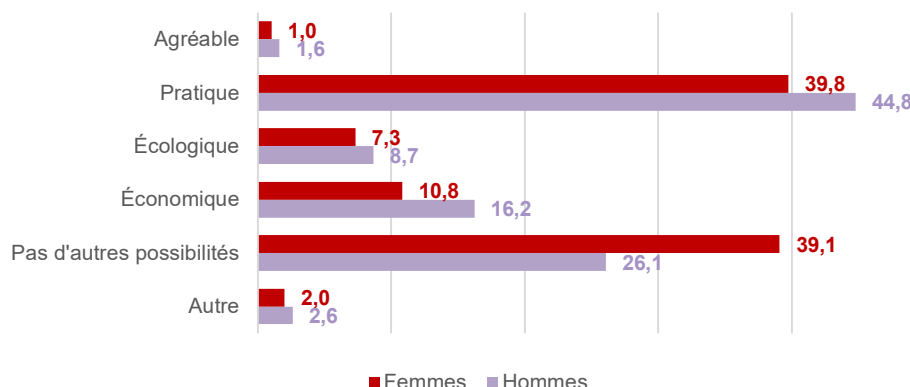
En moyenne, les hommes sont légèrement plus satisfaits que les femmes de l'équipement en transport collectifs dans leur quartier de résidence. Toutefois, ces écarts sont peu marqués.



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

En revanche, les raisons de l'utilisation des transports collectifs divergent sensiblement entre les hommes et les femmes. Tandis que 26,1 % des hommes affirment utiliser les transports collectifs faute d'autres moyens de transport, 39,1 % des femmes mobilisent cet argument. Ainsi, pour ces femmes, l'utilisation des transports collectifs n'est pas le résultat d'un choix délibéré (motivé par des raisons pratiques (évoquées par 39,8 % d'entre elles), écologiques (7,3 %) ou économiques (10,8 %)) mais celui d'une solution imposée, faute d'alternatives.

Raison de l'utilisation des transports collectifs femmes/hommes (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

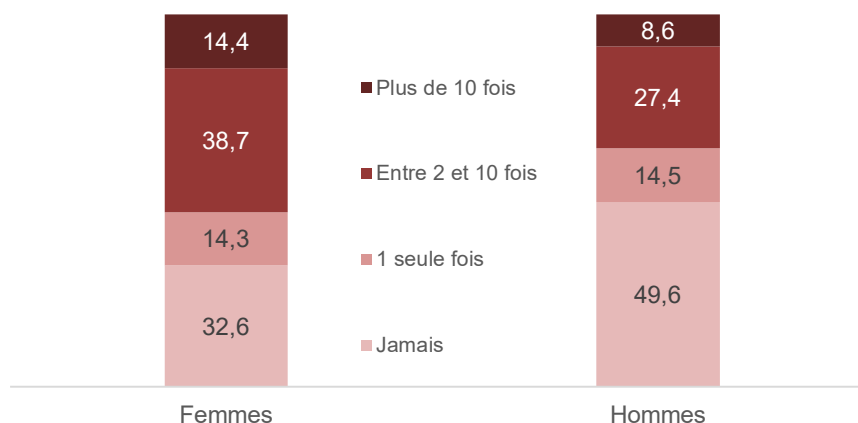
2 – L'insécurité personnelle

2.1 – Des peurs plus fréquentes chez les femmes

La question « avez-vous eu peur d'être volé(e) ou agressé(e) dans les transports en commun au cours des 12 derniers mois » permet de déterminer la fréquence du risque perçu de victimation. En conformité avec les résultats de la grande majorité des enquêtes sur ce thème (Noble, 2019), les hommes sont en proportion plus nombreux que les femmes à déclarer n'avoir « jamais » eu peur dans les transports collectifs (respectivement 49,6 % contre 32,6 %).

Moins étayé en revanche est le rôle de la fréquence des peurs dans l'insécurité personnelle des femmes. Il est intéressant de constater que les hommes et les femmes déclarent dans les mêmes proportions avoir eu peur « 1 seule fois » dans les transports en commun au cours de la période considérée (pour cette modalité de réponse, le taux de peur des hommes est même légèrement plus élevé (14,5%) que celui des femmes (14,3%)). En revanche, ces taux divergent sensiblement avec l'augmentation du nombre d'occurrences. Ainsi 27,4 % des hommes rapportent avoir eu peur « entre 2 et 10 fois » durant les 12 derniers mois, contre 38,7 % des femmes. De même, 8,6 % des hommes affirment avoir eu peur « plus de 10 fois » contre 14,4 % des femmes.

Peur d'être victime d'un vol ou d'une agression dans les transports au cours des 12 derniers mois femmes/hommes (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

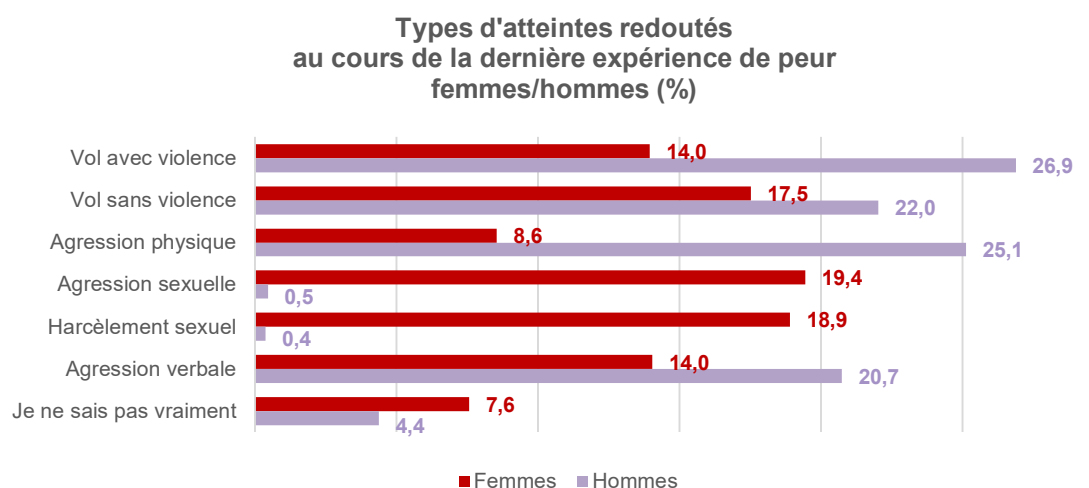
2.2 – La dernière expérience de peur

Adressés aux enquêtés déclarant avoir eu peur au moins une fois dans les transports collectifs au cours des 12 derniers mois, les thèmes suivants détaillent la nature et les circonstances de la dernière expérience de peur vécue.

2.2.1 – Les atteintes sexuelles, une crainte exclusivement (ou presque) féminine

Insuffisamment étudiés (Ferraro et Lagrange, 1987 ; Lane et al., 2017), les types d'atteintes redoutés apparaissent dans cette enquête comme une composante centrale au fondement des variations des peurs masculines et féminines.

Ainsi plus d'un quart des hommes redoutent d'être victime d'un « vol avec violence » et un autre quart d'une « agression physique (coups et blessures) » contre respectivement 14,0 % et 8,6 % des femmes. Par ailleurs, les hommes sont en proportion plus nombreux que les femmes à évoquer la peur de subir un « vol sans violence » (respectivement 22,0 % contre 17,5 %) ou une « agression verbale » (20,7% contre 14,0%). En revanche, la peur de subir une atteinte à caractère sexuel frappe exclusivement – ou presque – les femmes. Près d'un cinquième d'entre elles redoutent d'être victime d'un « harcèlement sexuel » et un autre cinquième d'une « agression sexuelle » contre respectivement 0,4 % et 0,5 % des hommes.

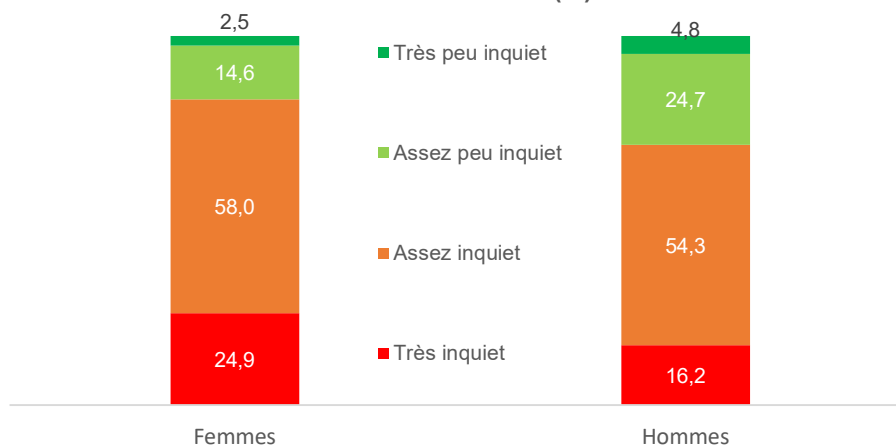


Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

2.2.2 – Une intensité de peur plus élevée chez les femmes

Concernant l'intensité de la peur éprouvée lors de la dernière expérience anxiogène, les femmes sont en proportion plus nombreuses que les hommes à ressentir une appréhension intense. Un quart d'entre elles rapportent avoir été « très inquiètes » et 58,0 % « assez inquiètes » contre respectivement 16,2 % et 54,3 % des hommes. À l'inverse, la proportion de femmes déclarant avoir été « assez peu inquiètes » est bien en deçà de celles des hommes (14,6% contre 24,7%). Enfin, elles sont deux fois moins nombreuses à avoir été « très peu inquiètes » (2,5% contre 4,8%).

Intensité de peur ressentie au moment de la dernière expérience de peur femmes/hommes (%)



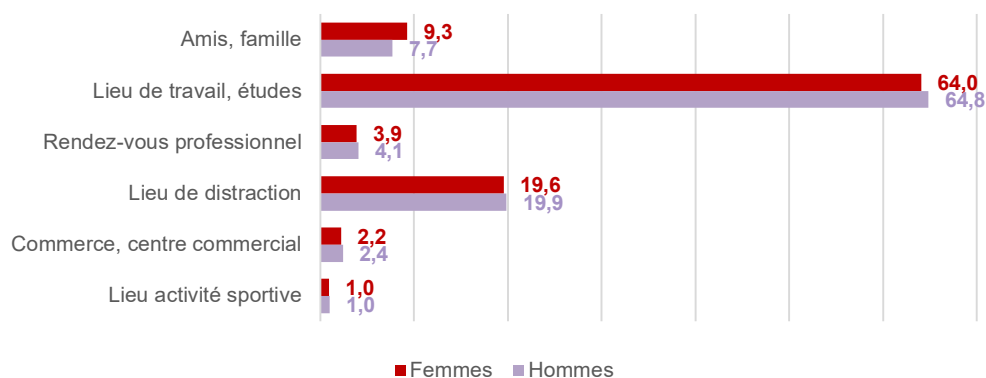
Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

2.2.3 – Le contexte de déplacement : peu de différences sexuées

Les contextes du déplacement lors de la dernière expérience de peur varient assez peu entre les hommes et les femmes.

Ces dernières sont, en proportion, un peu plus nombreuses que les hommes à avoir eu peur durant un trajet visant à se rendre chez des amis ou de la famille (respectivement 9,3 % et 7,7 %). Mais pour les autres motifs de déplacement, les hommes et les femmes rapportent des taux de peur comparables.

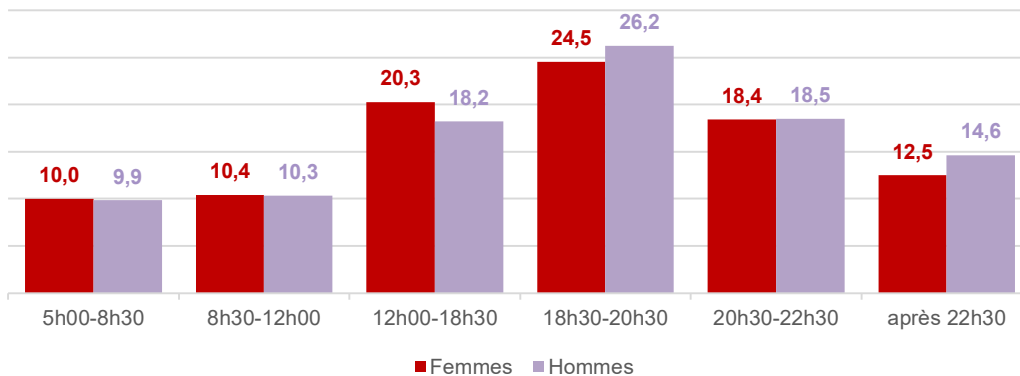
Motif de déplacement lors de la dernière expérience de peur femmes/hommes (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Concernant les horaires, les distinctions entre hommes et femmes ne sont pas beaucoup plus marquées. Les premiers sont en proportion un peu plus nombreux que les secondes à déclarer avoir eu peur en fin d'après-midi (entre 18h30 et 20h30) et la nuit (après 22h30). Le schéma s'inverse pour l'après midi (12h00-18h30) où les femmes sont proportionnellement plus enclines à avoir eu peur d'être victimes d'un vol ou d'une agression que les hommes.

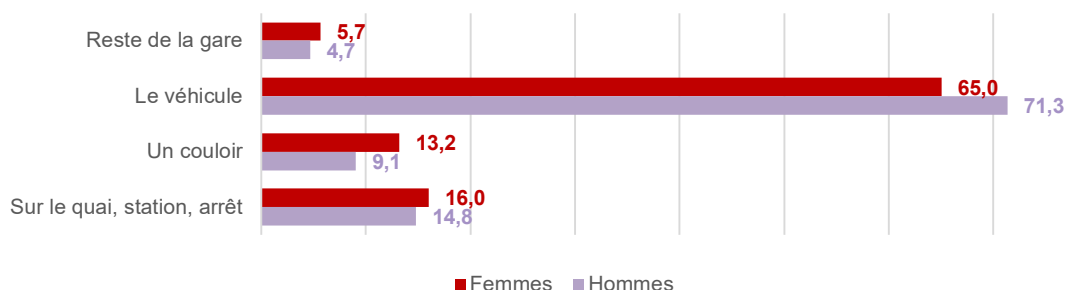
Horaires du déplacement lors de la dernière expérience de peur femmes/hommes (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

En revanche, les écarts sont plus importants pour le type d'espace dans lequel a eu lieu la dernière expérience anxiogène. Si les hommes et les femmes rapportent majoritairement avoir eu peur dans « le véhicule », les hommes (71,3 %) sont en proportion plus nombreux à évoquer cet espace que les femmes (65,0 %). *A contrario*, davantage que les hommes, les femmes déclarent avoir eu peur « sur le quai, la station, l'arrêt » (16,0 % des femmes contre 14,8 % des hommes), dans « un couloir » (13,2 % contre 9,1 %) et dans « le reste de la gare » (5,7 % contre 4,7 %).

Type d'espace dans lequel a eu lieu la dernière expérience de peur femmes/hommes (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

2.2.4 – Les femmes plus sensibles aux contextes de déplacement

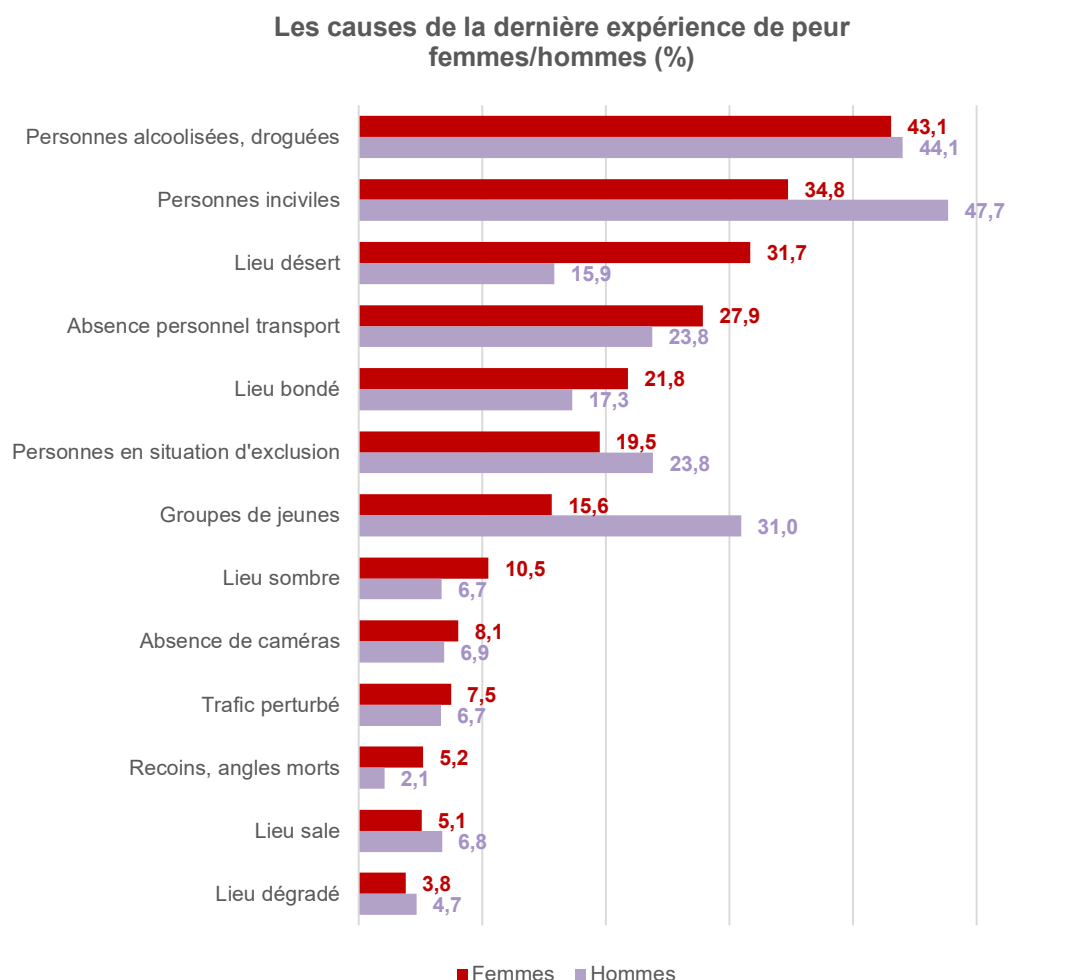
Les *stimuli* considérés comme étant menaçants, autrement dit les facteurs contributifs à la perception du risque de victimation, varient sensiblement entre les hommes et les femmes.

Ainsi, les hommes sont proportionnellement plus sensibles que les femmes à la présence des désordres sociaux. Ils sont deux fois plus nombreux à évoquer les « groupes de jeunes » comme facteur anxiogène lors de la dernière expérience de peur vécue (31,0 % contre 15,6 %). Par ailleurs, près de la moitié des hommes ciblent les « personnes inciviles » contre 34,8 % des femmes. Ils sont également plus nombreux à souligner le rôle des « personnes en situation d'exclusion » (23,8 % des hommes contre 19,5 % des femmes) et celui des « personnes alcoolisées et/ou droguées » (44,1 % contre 43,1 %).

En contrepartie, les femmes insistent davantage sur les contextes de déplacement. Elles sont deux fois plus nombreuses que les hommes à citer « les lieux déserts » (31,7 % contre 15,9 %). Elles sont également plus

enclines à évoquer les « lieux bondés » (21,8 % des femmes contre 17,3 % des hommes) et « l'absence du personnel de transport » (27,9 % contre 23,8 %).

Concernant les désordres physiques, les tendances sexuées sont beaucoup moins marquées. Proportionnellement, les hommes sont un peu plus nombreux que les femmes à souligner le rôle des « lieux dégradés » (4,7% contre 3,8%) et des « lieux sales » (6,8% contre 5,1%), tandis que les femmes sont plus enclines que les hommes à cibler les « lieux sombres » (10,5% contre 6,7%), « l'absence de caméra » (8,1% contre 6,9%), la « perturbation du trafic » (7,5% contre 6,7%) et la présence de « recoins, angles morts » (5,2% contre 2,1%).



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

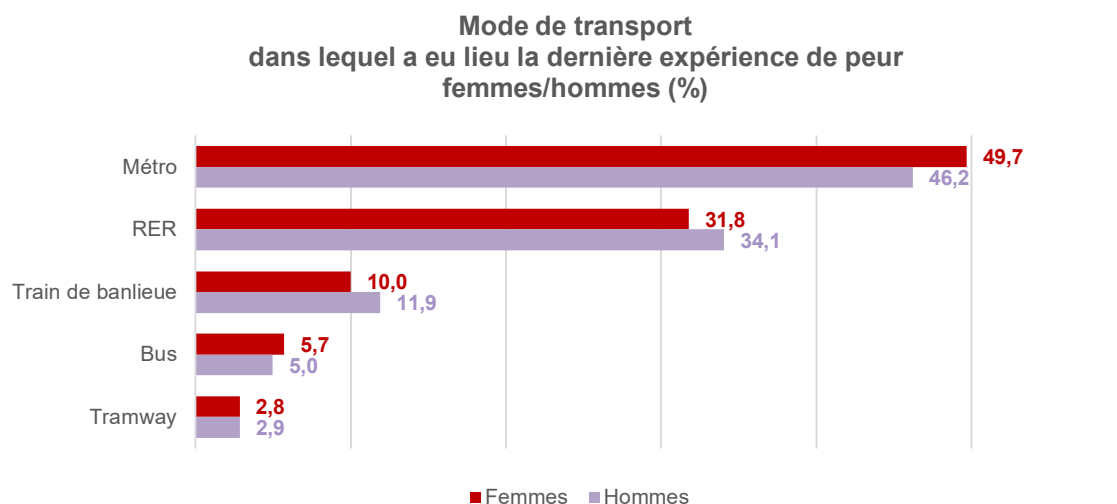
3 – La localisation des espaces anxieux

Concernant les modes de transport, les lignes ou les gares, stations et arrêts, il n'apparaît pas de réelles distinctions sexuées en matière de peur.

3.1 – Les modes de transport anxieux : des distinctions sexuées peu marquées

Au même titre que les hommes, les femmes redoutent davantage d'être victime d'un vol ou d'une agression dans le métro, avant de l'être dans le RER, le train de banlieue, le bus et le tramway. Il est à noter toutefois que les femmes sont, proportionnellement aux hommes, un peu plus nombreuses à avoir eu peur dans le

métro et, dans une moindre mesure, le bus. *A contrario*, les hommes sont légèrement plus enclins à avoir eu peur dans le RER et le train de banlieue. Pour le tramway, les taux de peurs des hommes et des femmes sont presque rigoureusement les mêmes.

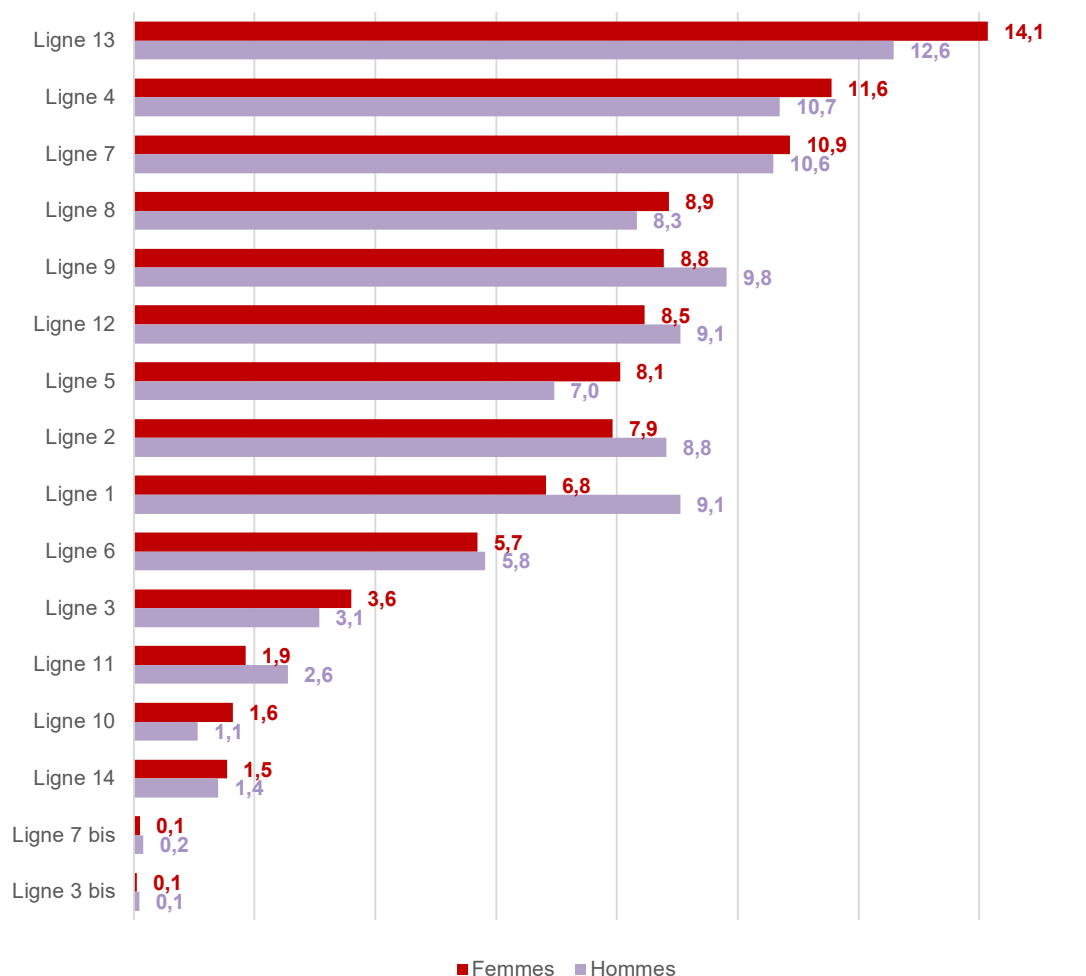


Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

3.2 – Des différences sur les lignes du métro

À l'échelle des lignes, les tests d'indépendance révèlent des relations statistiques non significatives pour le RER, le train de banlieue, le bus et le tramway. Autrement dit, les hommes et les femmes redoutent d'être agressé(e)s ou volé(e)s en proportion égale sur chacune des lignes de ces différents modes de transport. Seul le métro fait exception. Dans ce cas, les femmes sont plus enclines que les hommes à avoir eu peur sur la ligne 13 (14,1 % contre 12,6 %), la ligne 4 (11,6 % contre 10,7 %) et la ligne 5 (8,1 % contre 7,0 %). À l'inverse, les hommes sont en proportion plus nombreux que les femmes à exprimer cette crainte sur la ligne 9 (9,8 % contre 8,8 %), la ligne 2 (8,8 % contre 7,9 %) et surtout sur la ligne 1 (9,1 % contre 6,8 %).

Ligne de métro dans laquelle a eu lieu la dernière expérience de peur femmes/hommes (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

3.3 – Réseau ferré : influence des lieux sur la peur des femmes

Cette section étudie l'effet de 6 gares et stations différentes – Gare du Nord, Strasbourg-Saint-Denis, La Défense, Saint-Denis, Juvisy et Melun – sur la peur des femmes²⁵. Afin d'en identifier la spécificité, la peur des femmes sera présentée en rapport à celle des hommes. Par ailleurs, pour éviter toute redondance, seules les variables marquées par de sensibles différences sexuées seront retenues pour cette analyse. Ainsi, les motifs et horaires de déplacements, dont les taux de réponse pour chaque modalité sont proches dans les deux populations, ne seront pas passés en revue dans cette section.

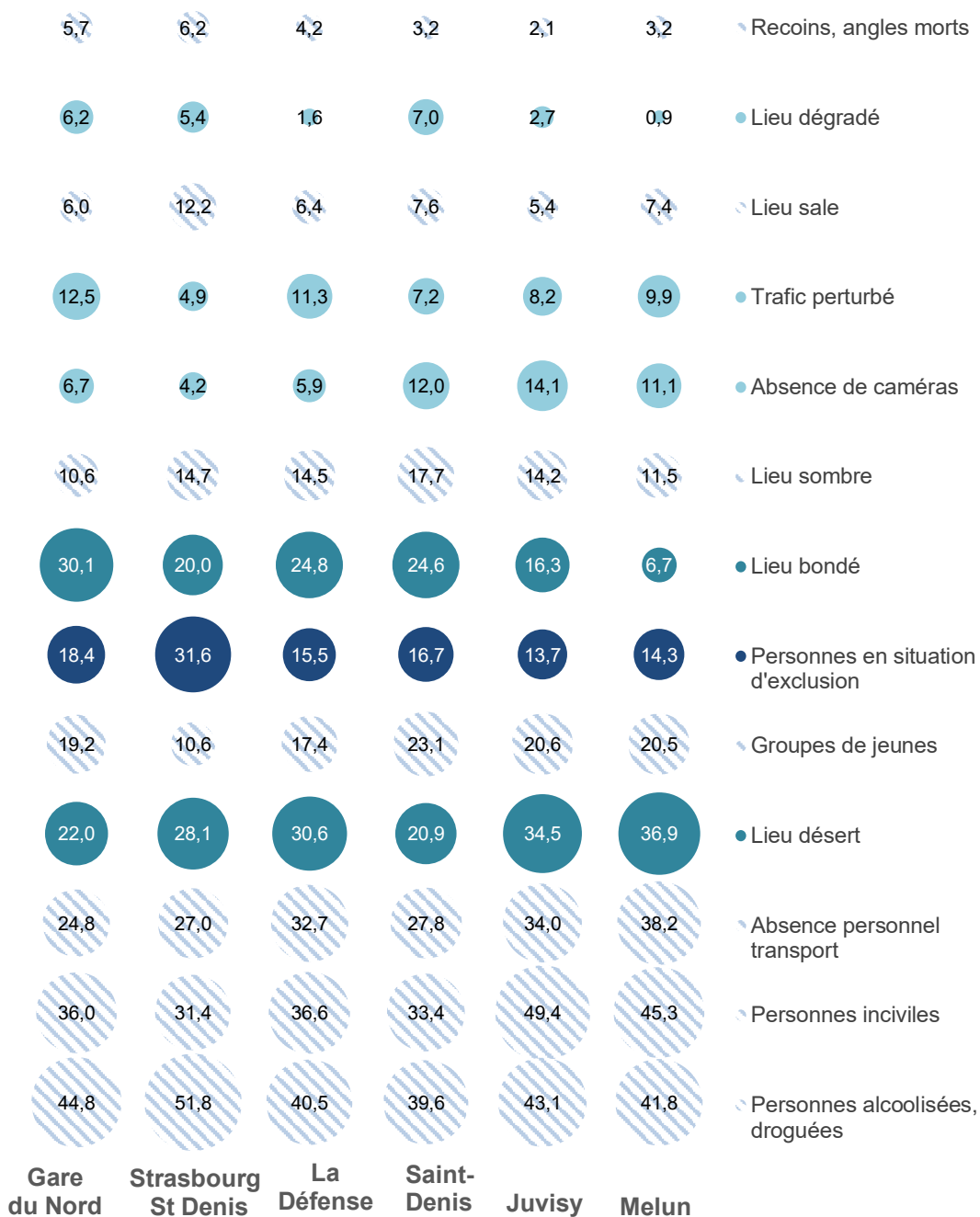
Les facteurs de peur

Les graphiques ci-dessous présentent les contributions des différents facteurs de peur pour chacune des gares et stations. Le premier expose les résultats pour les femmes, le second, ceux des hommes. Les items hachurés sont ceux dont les différents taux ne varient pas significativement d'un lieu à l'autre. Les items de couleur unie, en revanche, présentent des taux dont les écarts sont statistiquement significatifs. Dans ce cas, la proportion d'enquêtés déclarant avoir eu peur en raison de ces items varie significativement selon les lieux. Sur ce point, il est intéressant de constater certaines différences entre les populations féminine et masculine. Ainsi, les taux de peur liés à la présence de « groupes de jeunes » présentent des écarts

²⁵ Le choix de ces différents lieux est présenté en page 16 dans la section « 3.2.2 – ...et les lieux ».

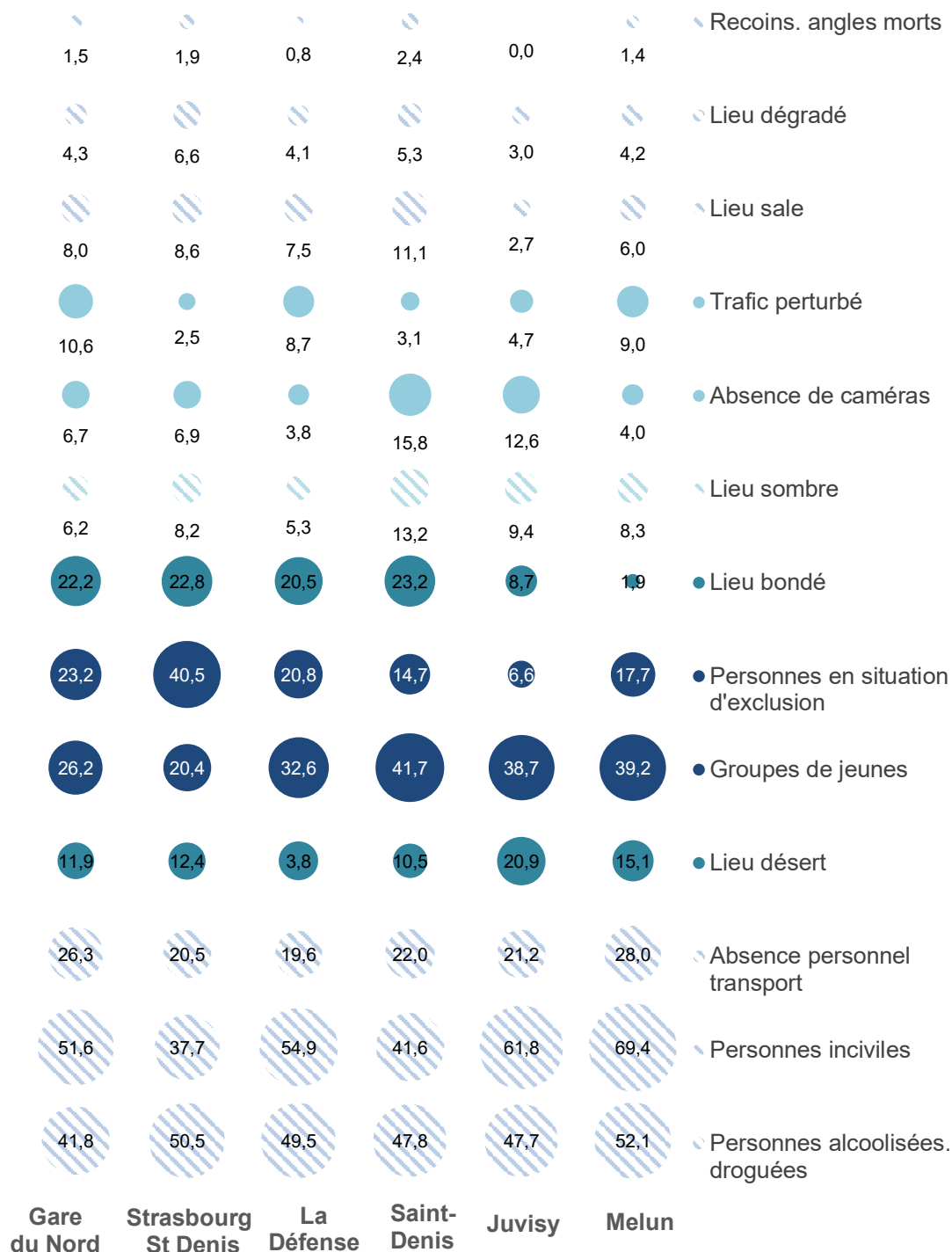
statistiques significatifs chez les hommes, mais pas chez les femmes. À l'inverse, il existe dans la population féminine des variations significatives – qui n'apparaissent pas chez les hommes – entre les taux de peur liés à la présence d'un « lieu dégradé » selon les différentes gares et stations. Ainsi, 7,0 % des femmes qui rapportent une expérience anxiogène à la gare de Saint-Denis déclarent avoir eu peur en raison des dégradations, contre seulement 1,6 % de celles qui rapportent avoir eu peur à la Gare de la Défense. En revanche, les autres facteurs présentent des variations (ou une absence de variation) communes entre les hommes et les femmes selon les différents lieux.

Proportion de femmes déclarant avoir eu peur par types de facteur et par gare/station (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Proportion d'hommes déclarant avoir eu peur par types de facteur et par gare/station (%)

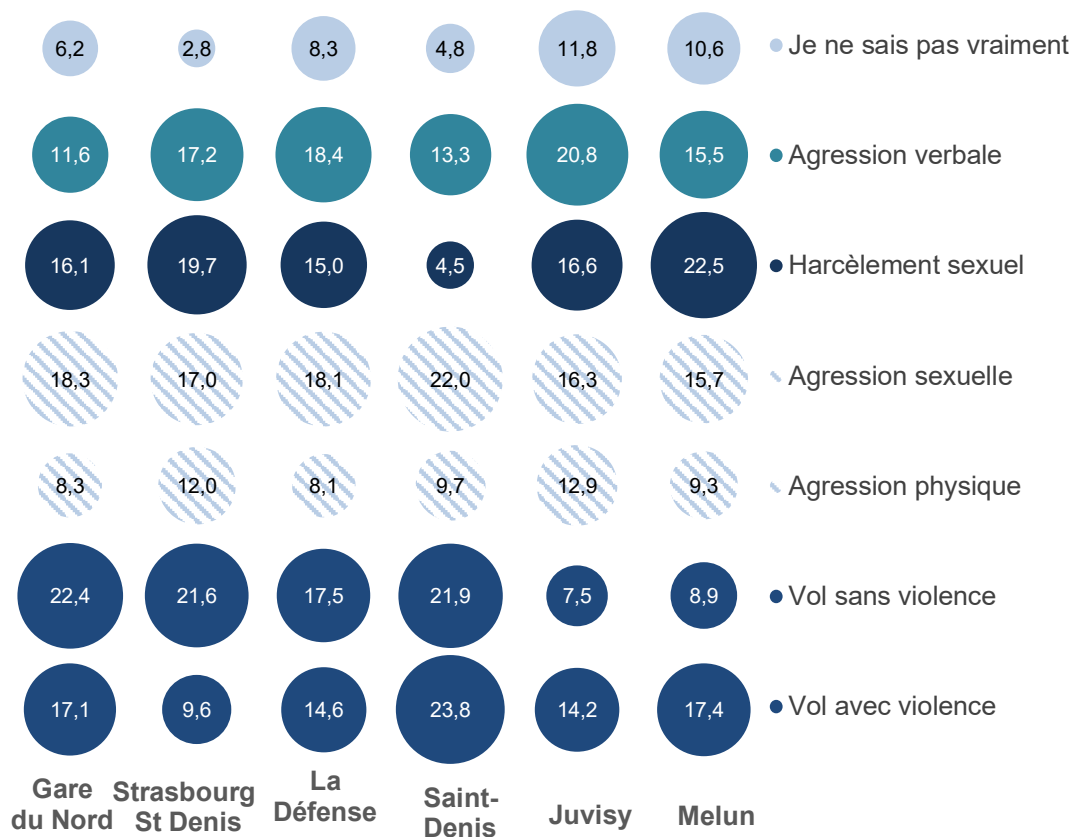


Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Les atteintes redoutées

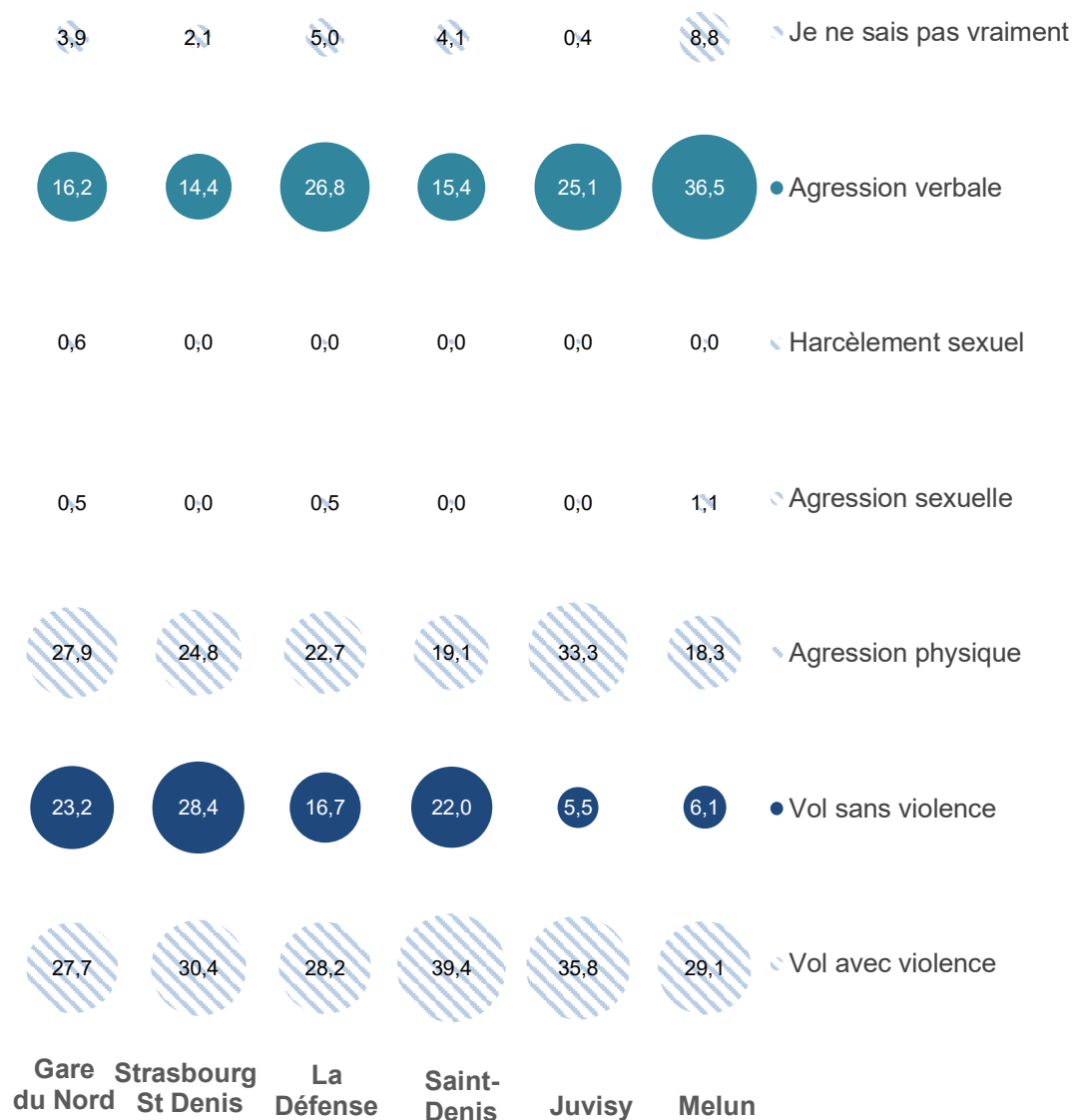
Concernant les types d'atteintes redoutées, la peur du « vol sans violence » et celle de « l'agression verbale » présentent des écarts statistiquement significatifs entre les différents lieux dans les deux populations. Autrement dit, la proportion de personnes déclarant avoir eu peur d'être victime de l'une de ces atteintes varie en fonction du lieu aussi bien chez les hommes que chez les femmes. En revanche, les taux de peur liés au « vol avec violence » varie significativement chez les femmes, mais pas chez les hommes. Ainsi 23,8 % des femmes qui rapportent une expérience anxiogène en gare de Saint-Denis déclarent avoir eu peur de ce type d'atteinte contre 9,6 % de celles déclarant avoir eu peur à la station Strasbourg-Saint-Denis. Il en va de même pour la peur du « harcèlement sexuel » : 22,5 % des enquêtées qui rapportent une expérience anxiogène en gare de Melun déclarent avoir eu peur de subir cette atteinte contre seulement 4,5 % des répondantes qui rapportent avoir eu peur en gare de Saint-Denis. Concernant la peur de « l'agression sexuelle », il est intéressant de constater que les taux ne varient pas significativement en fonction des gares et stations. Si ce constat s'observe dans les deux populations, il convient toutefois d'en tirer des conclusions différentes. Les femmes rapportent des niveaux de peur relativement élevé et stable quel que soit le lieu, tandis que les hommes déclarent – dans la très large majorité des cas – ne jamais éprouver ce type de crainte.

**Proportion de femmes déclarant avoir eu peur
par types d'atteinte redoutée et par gare/station (%)**



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

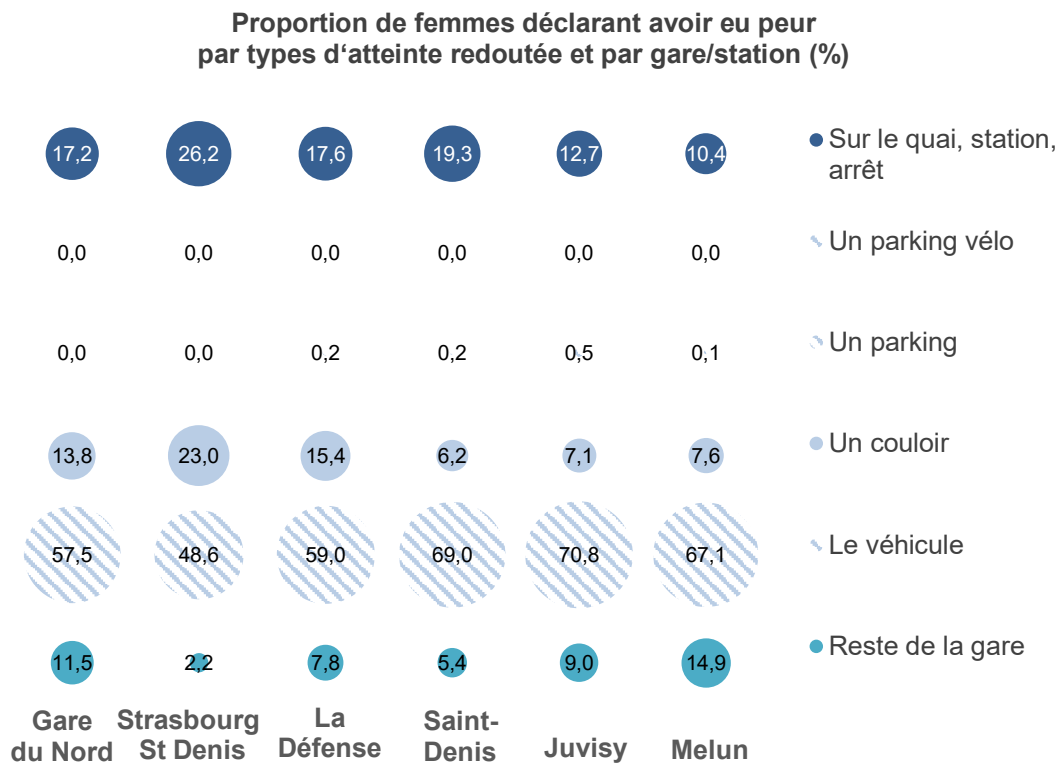
**Proportion d'hommes déclarant avoir eu peur
par types d'atteinte redoutée et par gare/station (%)**



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

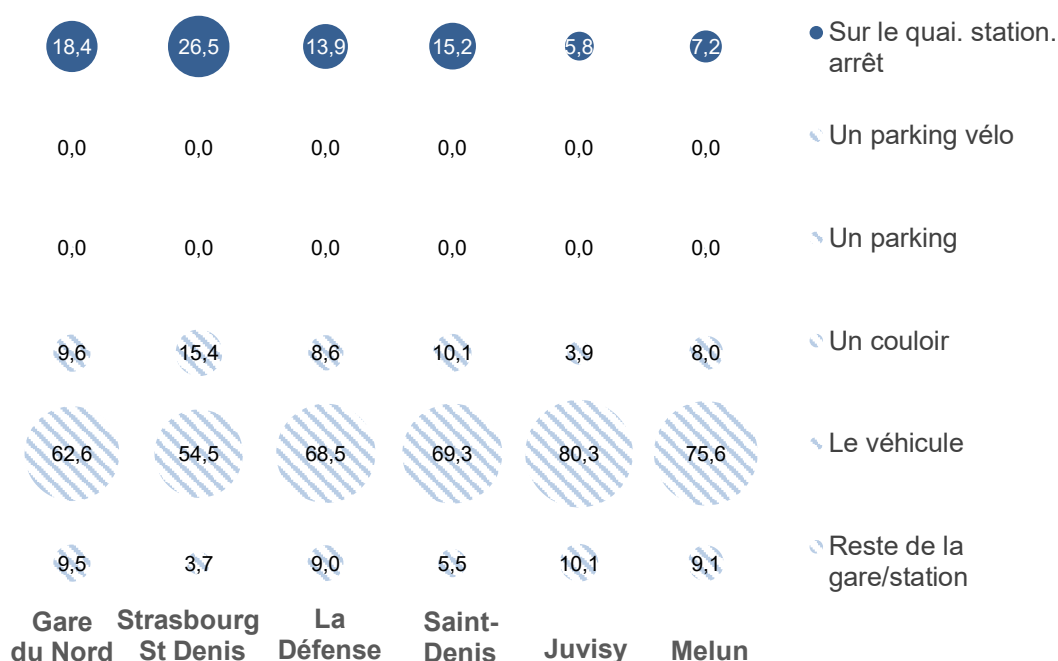
Les types d'espace anxiogènes

Les différences entre les hommes et les femmes concernant les types d'espace anxiogènes portent spécifiquement sur le « reste de la gare/station » et les « couloirs ». Si dans la population féminine les taux de peur rapportés dans ces deux espaces varient significativement entre les différentes gares et stations, ce n'est pas le cas dans la population masculine. Ainsi les hommes rapportent dans les mêmes proportions avoir eu peur dans « un couloir » et dans « le reste de la gare/station » quel que soit le lieu. Pour le reste, le lien entre le lieu (gare ou station) et l'espace (infrastructure, étape du trajet) ne présente pas de distinction majeure entre les hommes et les femmes.



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 20

Proportion d'hommes déclarant avoir eu peur par type d'atteinte redoutée et par gare/station (%)

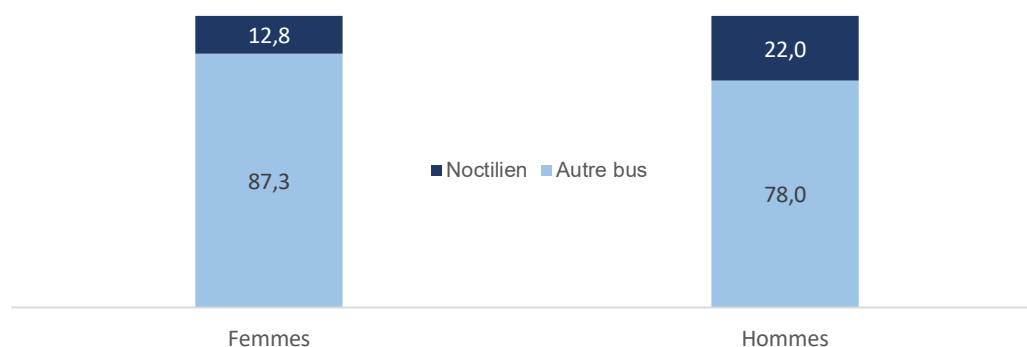


Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

3.4 – Les bus : peu de différences sexuées

Pour le bus, seul le type de véhicule fait apparaître un écart statistique significatif. Ainsi, 22,0 % des hommes qui déclarent avoir eu peur dans ce mode de transport rapportent avoir éprouvé cette crainte dans un Noctilien (contre 12,8 % des femmes). Ce résultat peut sembler surprenant, sauf à considérer la réticence des femmes à utiliser seule ces bus de nuit. La pratique consistant à éviter l'usage des Noctiliens – et de manière plus générale, les transports collectifs la nuit (Lieber, 2008) – réduirait alors la probabilité d'avoir eu peur dans ce mode de transport durant les 12 derniers mois. Certains résultats semblent confirmer cette hypothèse. Les femmes sont par exemple moins enclines que les hommes à avoir eu peur après 22h00 ; du reste, elles sont proportionnellement plus nombreuses à éviter les transports collectifs et à se faire accompagner lors de leur déplacement (voir sur ce point la partie suivante).

Type de bus dans lequel a eu lieu la dernière expérience de peur femmes/hommes (%)



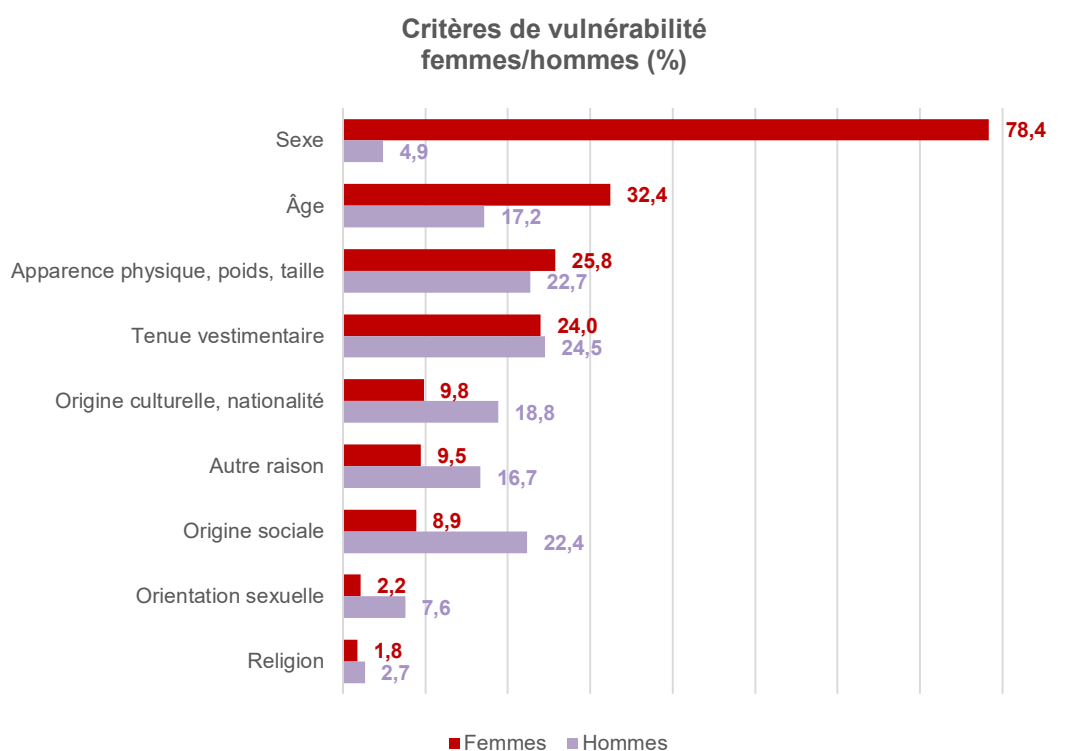
Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

4 – Insécurité, victimation et gestion du risque

Les thèmes suivants reposent sur des questions qui s'adressent à nouveau à l'ensemble de la population d'enquête.

4.1 – Être une femme, principal critère de vulnérabilité²⁶

Les raisons pour lesquelles les enquêtés pensent pouvoir être l'objet d'un vol ou d'une agression varient sensiblement selon leur sexe. Celui-ci constitue de loin la variable la plus discriminante. Ainsi, sur la totalité des femmes ayant répondu à l'enquête, 78,4 % d'entre elles estiment pouvoir être l'objet d'une atteinte en raison de leur « sexe », contre seulement 4,9 % des hommes. Par ailleurs, les femmes sont deux fois plus nombreuses que les hommes à évoquer « l'âge » comme critère de vulnérabilité (respectivement 32,4 % et 17,2 %). En contrepartie, les hommes sont plus enclins que les femmes à estimer pouvoir être l'objet d'un vol ou d'une agression en raison de leur « origine sociale » (22,4 % des hommes contre 8,9 % des femmes), leur « origine culturelle, nationalité » (18,8 % contre 9,8 %), leur « orientation sexuelle » (7,6 % contre 2,2 %) ou d'une « autre raison » (16,7 % contre 9,5 %). Enfin, il est très intéressant de constater le faible écart entre la proportion d'hommes et de femmes qui considèrent « l'apparence physique, le poids, la taille » comme un facteur propice à la victimation (les femmes y sont seulement un peu plus sensibles que les hommes : respectivement 25,8 % contre 22,7 %). Le résultat le plus inattendu reste néanmoins l'absence de lien statistique significatif entre le sexe du répondant et le fait de considérer la tenue vestimentaire comme un critère de vulnérabilité (24,5% des hommes et 24,0% des femmes citent ce critère).



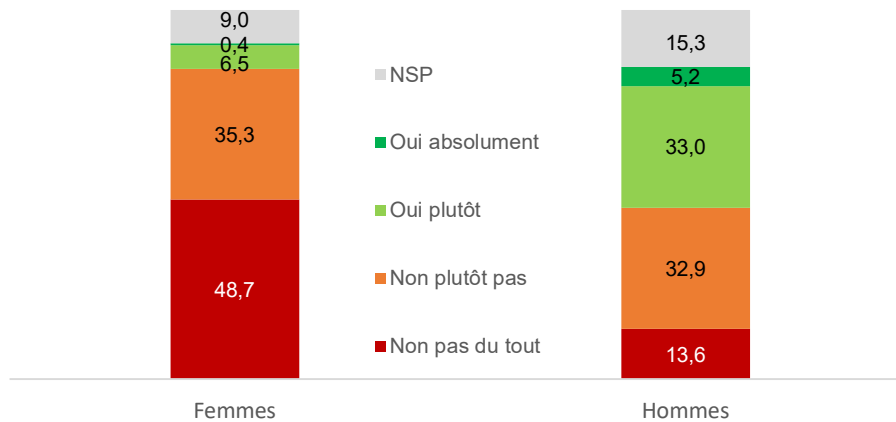
Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

4.2 – La capacité subjective à faire face à une agression

Sans surprise, les femmes sont en proportion beaucoup moins nombreuses que les hommes à déclarer être en capacité à parer une agression par la force physique. Moins de 7,0 % d'entre elles rapportent en être « plutôt » ou « absolument » capables contre plus d'un tiers des hommes.

²⁶ À cette question, les enquêtés pouvaient sélectionner jusqu'à trois items.

Capacité perçue à parer une agression par la force physique femmes/hommes (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

En revanche, pour les hommes comme pour les femmes, la capacité perçue à faire face à une atteinte réduit assez significativement la probabilité d'avoir eu peur durant les 12 derniers mois. Pour les hommes qui déclarent être « absolument » capables de faire face à une agression par la force physique, 48,5 % rapportent avoir eu peur au moins une fois dans les transports collectifs durant la période considérée. Cette proportion augmente significativement parmi les hommes qui rapportent n'être « pas du tout » en mesure de parer une agression par ce moyen de dissuasion (58,7 % - soit un écart de 10,2 points). Chez les femmes, l'écart est même un peu plus élevé puisqu'il atteint 14,3 points (68,3 % contre 54,0 %). Toutefois, à niveau de contrôle perçu équivalent, les femmes sont toujours proportionnellement plus enclines à avoir eu peur dans les transports collectifs que les hommes.

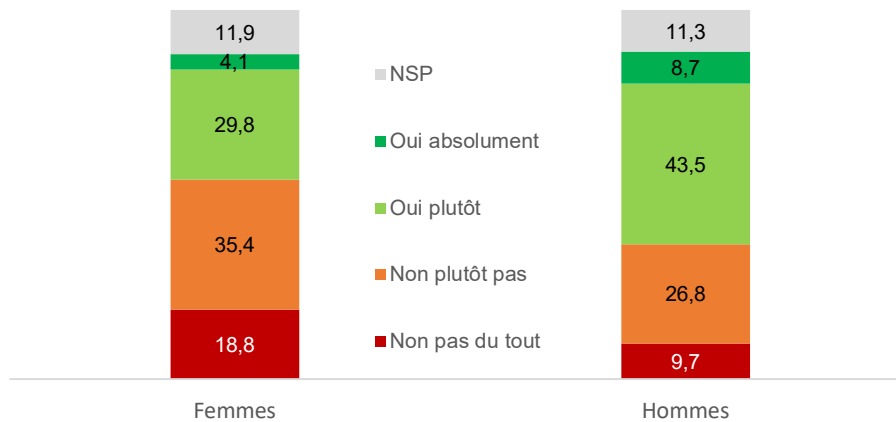
Proportion d'enquêtés déclarant avoir peur selon la capacité perçue à parer une agression par la force physique femmes/hommes (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

Les résultats sont similaires concernant la capacité perçue à faire face à une agression par l'échange verbal (diplomatie, dialogue, humour). Une différence apparaît néanmoins : les femmes s'estiment davantage (« plutôt » ou « absolument ») en mesure de parer une atteinte par l'échange verbal plutôt que par la force physique (33,9 % contre 6,9 %). Cette tendance s'observe également chez les hommes : 52,2 % d'entre eux s'estiment être en mesure de faire face à une agression par l'échange verbal contre 38,2 % par la force physique.

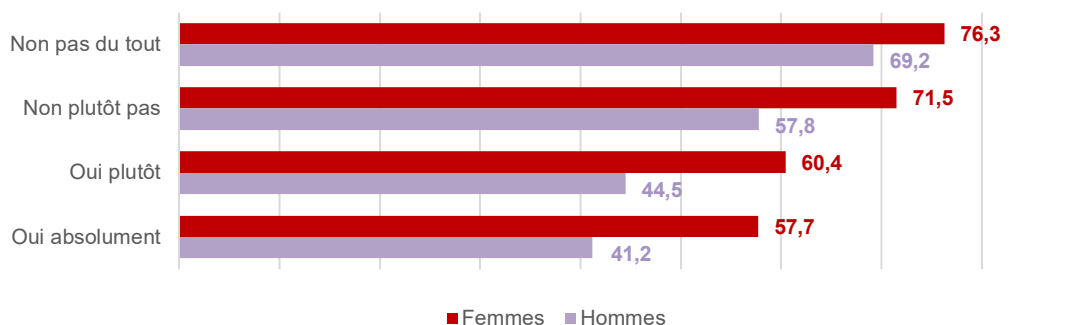
Capacité perçue à parer une agression par l'échange verbal femmes/hommes (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

À l'instar de la force physique perçue, la capacité estimée à faire face à une atteinte par l'échange verbal diminue significativement la probabilité d'avoir eu peur dans les transports collectifs au cours des 12 derniers mois : un constat qui concerne autant les hommes que les femmes. Pour les hommes qui déclarent être « absolument » capables de parer une agression par l'échange verbal, 41,2 % rapportent avoir eu peur au moins une fois dans les transports collectifs durant la période considérée. Cette proportion augmente fortement parmi les hommes qui rapportent n'être « pas du tout » en mesure de le faire (69,2 % - soit un écart de 28 points). Pour les femmes, l'écart est moins marqué mais atteint tout de même 18,6 points (76,3 % contre 57,7 %), soit un écart plus élevé de 4,3 points par rapport à celui constaté pour la force physique perçue. En résumé, s'attribuer une faible capacité à parer une agression par l'échange verbal participe davantage à augmenter la probabilité d'avoir eu peur d'être victime d'un vol ou d'une agression que de s'attribuer une faible capacité à faire face à une atteinte par la force physique. Malgré tout, s'attribuer de bonnes capacités d'échange verbal ne supprime pas les différences sexuées dans la mesure où les femmes sont toujours plus enclines que les hommes à avoir peur, quel que soit le niveau de contrôle perçu.

Proportion d'enquêtés déclarant avoir peur selon la capacité perçue à parer une agression par l'échange verbal femmes/hommes (%)



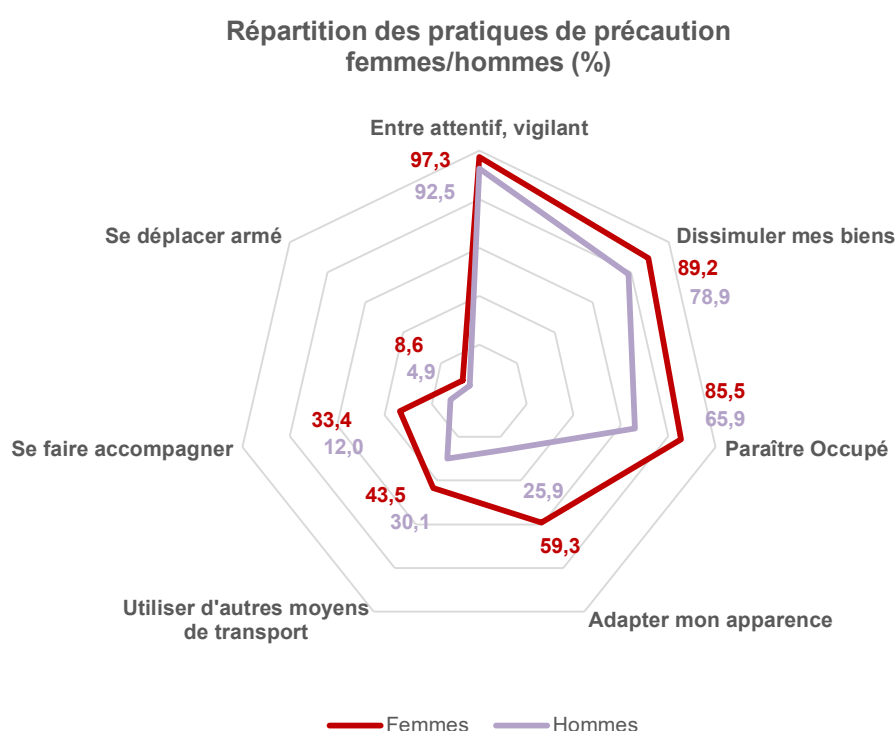
Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

4.3 – Adapter son apparence, une pratique plus répandue chez les femmes

Les pratiques de précaution renvoient à l'ensemble des « formes d'anticipation élaborées par les individus pour contrôler ou limiter les atteintes redoutées » (Noble, 2019, 189).

Interrogées dans l'enquête sur sept pratiques différentes, les femmes sont toujours proportionnellement plus nombreuses que les hommes à y recourir. L'écart est particulièrement net pour le comportement qui consiste à « adapter son apparence » (59,3 % des femmes y recourent « quelquefois » ou « souvent » contre 25,9 % des hommes) ou à « se faire accompagner » (33,4 % contre 12,4 %). Toutefois, ces pratiques sont loin d'être exclusivement féminines. 92,5 % des hommes (contre 97,3 % des femmes) rapportent être « vigilants, attentifs » dans les transports collectifs. Par ailleurs, 78,9 % d'entre eux (contre 89,2 % des femmes) déclarent « dissimuler » « quelquefois » ou « souvent » leurs biens personnels. Enfin, 65,9 % affirment « paraître occupé » pour ne pas attirer l'attention, contre 85,5 % des femmes.

Ces résultats contrastent avec ceux de Marylène Lieber lorsqu'elle affirme que « les femmes mettent en pratique des tactiques d'évitement et de gestion du risque qui se distingue nettement des pratiques masculines dans l'espace publics » (Lieber, 2008, 232). S'il convient de manipuler avec prudence les ordres de grandeur dans le cadre de l'enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens » (voir partie méthodologique), les résultats donnent clairement à voir le recours de pratiques de précaution similaires par les hommes et les femmes. À l'exception de comportements associés à la peur de l'agression sexuelle, aucune pratique n'est exclusivement féminine (Noble, 2019).

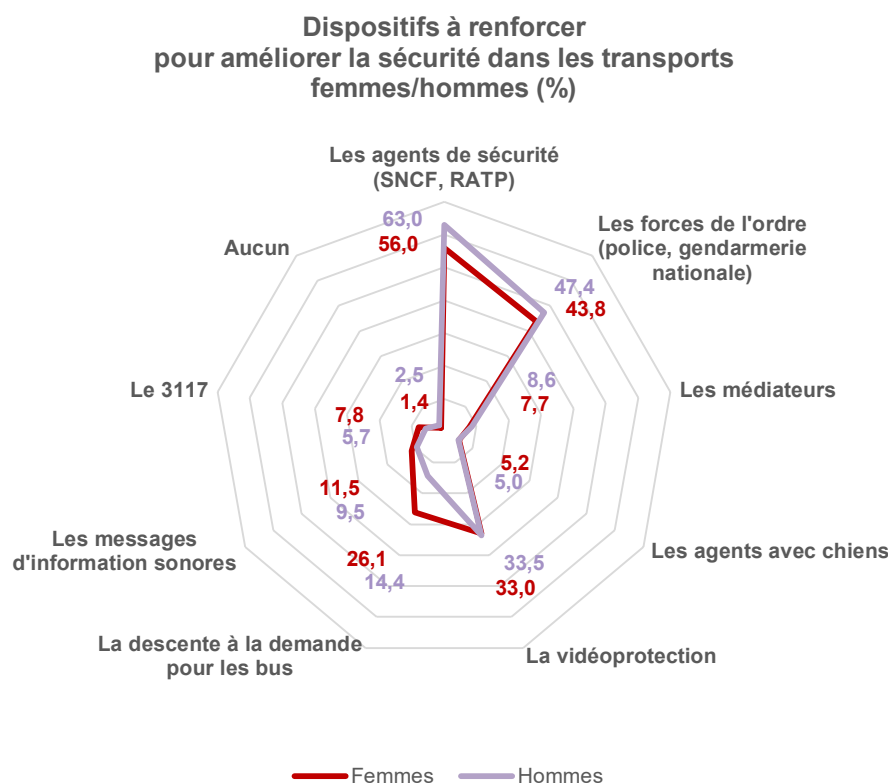


Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

4.4 – Les dispositifs de sécurité

Afin de mieux connaître l'effet des différentes politiques de sécurité dans les transports collectifs franciliens sur le sentiment d'insécurité des usagers, il était demandé aux enquêtés de choisir un ou plusieurs dispositifs (3 au maximum) à renforcer pour améliorer la sécurité dans ces espaces.

Sur ce point, l'analyse sexuée révèle deux résultats. D'abord, la hiérarchie des dispositifs est quasiment identique pour les hommes et les femmes. La seule différence tient à l'inversion entre deux items situés à la 6^{ème} ou la 7^{ème} place selon la classification retenue : les femmes situent le « 3117 » (numéro d'appel d'urgence) juste devant les « médiateurs », là où les hommes font le choix inverse. Ensuite, bien que l'ordre des priorités soit proche, le fait d'être un homme ou une femme implique des variations significatives dans le choix de certains dispositifs. Ainsi les hommes insistent davantage que les femmes sur les dispositifs humains : 63,0 % d'entre eux souhaiteraient voir augmenter le nombre d'agents de sécurité des sociétés de transport, contre 56,0 % des femmes. Par ailleurs, 47,4 % des hommes augmenteraient les effectifs policiers contre 43,8 % des femmes. En contrepartie, les femmes sont en proportion deux fois plus nombreuses que les hommes à souhaiter voir se renforcer « la descente à la demande pour les bus (le soir et la nuit) » (respectivement 26,1 % contre 14,4 %).



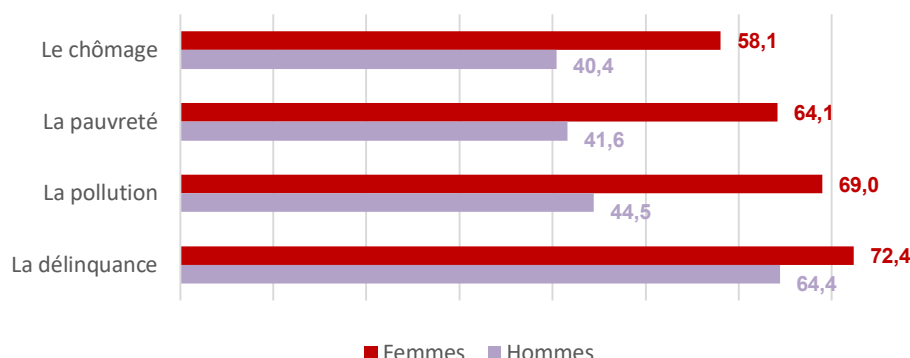
Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

5 – Questions d'opinion

5.1 – La priorité gouvernementale

Pour les femmes, la « pauvreté » devrait être la première priorité du gouvernement (33,3 %), devant la délinquance (30,8 %), la pollution (25,0 %) et le chômage (10,9 %). L'ordre des priorités diffère pour les hommes. Ces derniers placent la « délinquance » en tête de liste de leur préoccupation (37,0 %), devant la « pauvreté » (25,8 %), la « pollution » (21,6 %) et le « chômage » (15,5 %). Pour les raisons méthodologiques présentées dans la première partie, il est impossible de généraliser ces taux à l'ensemble des abonnés Navigo annuel et Imagine R. En revanche, il est possible d'observer la relation, pour les hommes et les femmes, entre chacune de ces modalités et le fait d'avoir eu peur au moins une fois dans les transports en commun au cours des 12 derniers mois.

Répartition de la peur dans les TC selon la priorité gouvernementale femmes/hommes (%)



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

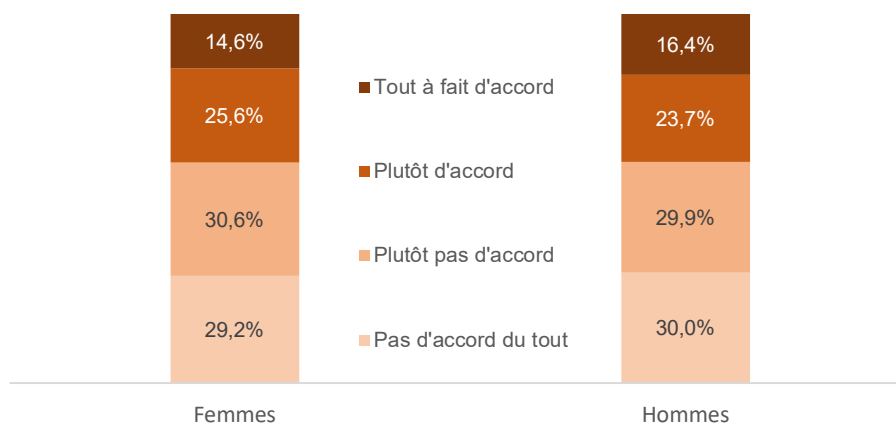
Il est intéressant de constater que, pour les hommes comme pour les femmes, le fait de placer la « délinquance » en tête de liste des priorités gouvernementales est associé au taux le plus élevé de personnes déclarant avoir eu peur dans les transports en commun (par rapport aux autres préoccupations). Pour les femmes dont la préoccupation principale est la « délinquance », 72,4 % rapportent avoir vécu au moins une expérience de peur dans ces espaces. Ce taux diminue à 69,0 % et même à 58,1 % pour les femmes qui placent respectivement la « pollution » et le « chômage » en tête de liste des priorités gouvernementales. Le même phénomène est à l'œuvre pour les hommes. Sur la totalité des enquêtés masculins ayant placé la « délinquance » à la première place des préoccupations politiques, 64,4 % rapportent avoir eu peur dans ces espaces au cours des 12 derniers mois. Cette proportion décline fortement pour ceux qui choisissent la « pollution » (44,5 %), la « pauvreté » (41,6 %) ou le « chômage » (40,4 %).

5.2 – Le rapport aux autres utilisateurs

Afin de mesurer la gêne que peut représenter le fait de voyager avec des inconnus (Noble, 2015, 2019), l'enquête comprend une question sur le rapport à la mixité sociale imposée dans les espaces de transport.

59,8 % des femmes et 59,9 % des hommes rapportent être « totalement » ou « plutôt » en désaccord avec l'idée selon laquelle les transports collectifs impliquent de voyager, au moins parfois, avec des gens que l'on n'a pas envie de côtoyer. La différence entre les hommes et les femmes sur ce point tient à la position plus modérée des premières par rapport aux seconds. En proportion, les femmes sont toujours moins nombreuses que les hommes à sélectionner les modalités de réponse les plus extrêmes : 29,2 % des femmes déclarent être « totalement » en désaccord avec l'assertion précédente, contre 30,0 % des hommes. De même, 14,6 % des femmes affirment être « tout à fait d'accord » contre 16,4 % des hommes.

Le problème avec les transports c'est que l'on voyage parfois avec des gens que l'on a pas envie de cotoyer
Femmes/hommes (%)

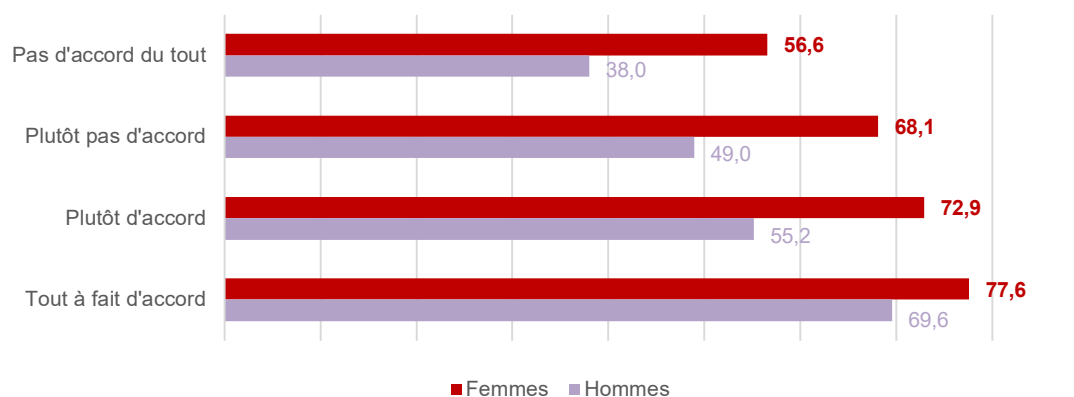


Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

À l'instar de celle sur la priorité gouvernementale, cette question permet d'observer la relation entre la gêne occasionnée par la présence de voyageurs jugés indésirables et le fait d'avoir eu peur dans les transports collectifs. Les résultats révèlent une relation similaire entre ces deux variables pour les hommes et les femmes. Sur l'ensemble des femmes qui déclarent n'être « pas d'accord du tout » ou « plutôt pas d'accord » avec l'idée selon laquelle les transports impliquent une mixité sociale dérangeante, respectivement 56,6 % et 68,1 % rapportent avoir eu peur dans les transports collectifs au cours des 12 derniers mois. Cette proportion continue d'augmenter pour les femmes qui déclarent être « plutôt » et « tout à fait » d'accord avec cette assertion (respectivement 72,9 % et 77,6 %). La relation est la même pour les hommes. Le fait de déclarer n'être « pas du tout » ou « plutôt pas » d'accord est associé à un taux relativement peu élevé de personnes ayant eu peur dans les transports en commun (respectivement 38,0 % et 49,0 %). Toutefois cette proportion augmente progressivement et significativement pour les enquêtés qui déclarent être « plutôt » et « tout à fait » d'accord avec la déclaration précédente (respectivement 55,2 % et 69,6 %).

Ainsi, pour les hommes comme pour les femmes, il existe un lien positif et significatif entre le fait d'avoir eu peur dans les transports collectifs au cours des 12 derniers mois et le fait de considérer comme un « problème » la mixité sociale imposée dans ces espaces.

Répartition des personnes déclarant avoir eu peur dans les TC selon le niveau de gêne engendrée par la présence d'autres voyageurs
Femmes/Hommes



Source : L'Institut Paris Region – enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 »

CONCLUSION

L'enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens » a été menée entre le 19 septembre et le 20 octobre 2019 auprès de 50 220 abonnés Navigo annuel ou Imagine R, âgés de 18 ans et plus. Réalisée en partenariat avec Île-de-France Mobilités et l'Observatoire National de la Délinquance dans les Transports (ONDT), cette enquête vise à appréhender les mécanismes du sentiment d'insécurité dans les espaces de transport et à identifier les lieux jugés comme anxiogènes par les usagers.

Obtenus à partir d'un échantillonnage non-probabiliste, les résultats de l'enquête ne peuvent en aucun cas être rapportés à la population globale des abonnés Navigo annuel et Imagine R. Ceci est la conséquence du choix méthodologique retenu pour la réalisation de cette enquête. L'objectif n'était pas de constituer un échantillon représentatif de cette population, mais de recueillir, à partir d'elle, les réponses de personnes concernées par le sentiment d'insécurité dans les transports collectifs. Ainsi donc l'enquête ne permet pas de déterminer la proportion des abonnés Navigo annuel et Imagine R à avoir peur dans les transports. Toutefois, elle est particulièrement adaptée pour décrire, identifier et localiser ces peurs.

L'enquête donne à voir plusieurs résultats :

- L'insécurité personnelle varie sensiblement selon le mode de transport, les lignes et les lieux. Ainsi le métro apparaît comme le transport qui cumule le plus d'expériences anxiogènes, devant le RER, le Transilien, le bus et le tramway. Cette disparité s'observe également à l'échelle des lignes, mais aussi à celle des gares et des stations.
- Les expériences anxiogènes sont majoritairement vécues dans le véhicule, bien plus que durant l'attente en gare ou les correspondances (dans les couloirs souterrains).
- À l'instar de nombreux autres travaux sur la peur du crime, cette enquête montre que l'insécurité personnelle est toujours plus fréquente chez les femmes que chez les hommes.
- Les comportements incivils et la présence d'individus jugés comme étant menaçants figurent parmi les principaux facteurs de peur dans les espaces de transport.
- Le renforcement de la présence humaine, et plus particulièrement celui des agents de sécurité des sociétés de transport (SUGE, GPSR), est la principale revendication des enquêtés pour lutter efficacement contre l'insécurité dans ces espaces.

Pour conclure, l'enquête *Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens* apporte des informations inédites concernant les mécanismes de l'insécurité personnelle dans les transports collectifs et l'identification des lieux jugés comme anxiogènes. À ce titre, elle est un outil particulièrement précieux. Elle l'est d'autant plus que, mise à part quelques indicateurs sur la tranquillité – par ailleurs bien peu adapté pour sonder l'insécurité personnelle – il n'existe à ce jour aucun instrument susceptible de saisir avec précision ce phénomène social. Or ce phénomène particulièrement complexe²⁷ ne pourra être combattu efficacement qu'à l'aide d'une connaissance extrêmement fine de ses mécanismes. En témoigne la faible variation du niveau de peur dans les transports depuis 2001 (Heurtel, 2018) malgré la prise en compte des questions de sûreté dans les politiques de transport. Il revient donc à l'autorité organisatrice et aux transporteurs de s'emparer de cette enquête pour orienter plus précisément l'action des politiques de sûreté existantes et développer ou renforcer des dispositifs adaptés. Par ailleurs, l'enquête pourrait être mobilisée comme un outil d'évaluation de l'efficacité des actions mises en œuvre. Interroger avec précision et régularité les usagers permettrait d'adapter les actions, de les réorienter ou de les déplacer avec rapidité et efficacité. C'est pourquoi il serait nécessaire de reconduire régulièrement cette enquête afin d'identifier les évolutions de ce phénomène complexe à travers le temps et l'espace.

En résumé, l'enquête *Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens* est un outil essentiel dans la lutte contre l'insécurité personnelle pour deux raisons :

- D'abord, elle est particulièrement adaptée pour saisir les mécanismes de ce phénomène social complexe. Or la connaissance fine de l'insécurité personnelle pourrait permettre une mise en œuvre plus précise des différentes actions publiques. Ensuite, à la condition qu'elle soit reconduite régulièrement, l'enquête participerait à l'évaluation de l'efficacité des actions et des dispositifs par la comparaison des résultats des différentes campagnes à travers le temps. Un tel processus de sérialisation constituerait un véritable outil d'aide à la décision qui permettrait d'opter en continu pour les politiques de sûreté les plus adaptées.

²⁷ Un indicateur de cette complexité est le nombre d'articles, d'ouvrages, de rapports publiés sur ce thème depuis la fin des années 1960. En 2009, Farrall, Jackson et Gray estimaient déjà ce nombre à plusieurs centaines de publications à travers le monde. Un chiffre qui croît encore considérablement durant la décennie suivante (Noble, 2019).

ANNEXES

Les annexes de ce rapport sont dédiées à la présentation des gares, stations et arrêts dans lesquels les répondants ont vécu leur dernière expérience anxiogène au moment de l'enquête. Pour éviter d'introduire un biais dans les réponses, les questions visant à identifier les lieux n'étaient pas obligatoires. Ce faisant, les enquêtés n'ayant plus précisément en mémoire le lieu de la dernière expérience de peur, ou ceux pour qui l'expérience s'étendait au-delà d'une gare ou d'une station spécifique, avaient la possibilité de passer ces questions sans y répondre. Quelle qu'en soit la raison, cette option a été mobilisée par plusieurs enquêtés pour chaque mode de transport. Il en ressort une perte d'information qui augmente systématiquement avec le niveau de précision des lieux jugés anxiogènes. Le tableau ci-dessous présente les taux de réponse bruts pour chaque échelon (mode de transport, ligne, gare/station/arrêt).

	RER	Métro	Transilien	Tramway	Bus
Mode	100% (10 050)	100% (15 791)	100% (3 299)	100% (858)	100% (1 496)
Ligne	98,94% (9 943)	92,69% (14 637)	95,36% (3 146)	98,72% (847)	72,73% (1 088)
Gare, station, arrêt	86,34% (8 680)	76,66% (12 105)	84,54% (2 789)	90,56% (777)	54,01% (808)

Les résultats font apparaître des disparités importantes selon le mode de transport. Les enquêtés qui déclaraient avoir eu peur dans le tramway ont été proportionnellement plus nombreux à identifier une ligne, et surtout une station, que ceux déclarant avoir eu peur dans le métro ou le bus. L'important écart entre le bus et les autres modes de transport s'explique en partie par la méthode de prélèvement des données. Alors que le nom des lignes et des gares/stations étaient enregistrées dans des listes préétablies pour le RER, le métro, le Transilien et le tramway, les réponses devaient être entièrement rédigées par l'enquêté pour le bus (d'où les éléments non renseignés de l'Annexe 2)²⁸. Malgré tout, une grande majorité ont été en mesure d'identifier une ligne mais aussi un lieu anxiogène. En tout, 734 gares et stations et 445 arrêts de bus différents ont été identifiés par 31 494 enquêtés.

La question qui se pose toutefois tient aux modalités de présentation de ces données. Le nombre de citations recueillies pour un lieu dépend étroitement de la fréquentation de celui-ci. Autrement dit, plus une gare est fréquentée, plus la probabilité qu'elle soit citée comme étant anxiogène est élevée. Ainsi le pouvoir heuristique d'une cartographie des peurs dans le réseau de transport francilien implique, par conséquent, de rapporter le nombre de citations à la fréquentation de la gare ou de la station considérée. Plusieurs données de fréquentation dans les espaces de transport peuvent être mobilisées pour calculer ce coefficient de peur (coef = nombre de citations/fréquentation). En premier lieu, les transporteurs (SNCF, RATP) mettent en libre disposition les données de fréquentation annuelle de l'ensemble des gares et stations. Une solution alternative consiste à s'emparer des données de validation des Pass Navigo et Imagine R générées à l'entrée des gares et stations d'Île-de-France. Ces jeux de données sont disponibles en open data sur le site d'Île-de-France Mobilités. Toutefois, ces deux solutions posent un problème majeur. Dans les deux cas, les données de fréquentation concernent le fait d'entrer en gare ; or la grande majorité des peurs rapportées par les enquêtés sont éprouvées dans le véhicule de transport. C'est pourquoi la meilleure solution consiste à calculer ce coefficient de peur à partir d'un troisième jeu de données : les serpents de charge. Il s'agit de la fréquentation moyenne par ligne en fonction de l'heure et par station. Toutefois ces données ne sont pas disponibles librement et les demandes de L'Institut pour y avoir accès ont toutes été refusées par Île-de-France Mobilités.

Face à cette situation, et plutôt que de calculer un coefficient mal adapté, la solution retenue consiste à présenter le nombre de citations brutes pour chacun des lieux identifiés. En raison de la méthode de prélèvement utilisée et surtout de l'étendu du réseau de transport en commun routier, les arrêts de bus sont présentés à part. En revanche, les gares et les stations du transport ferré (RER, métro, Transilien, tramway) sont regroupées. Par ailleurs, le nombre de citations dans le réseau ferré permet de porter la lumière sur les gares et stations jugées anxiogènes par les femmes. Toutefois, cette opération ne présente aucun intérêt pour les bus tant le nombre de citations par arrêts est faible.

Cette présentation des gares, stations et arrêts ne doit donc pas être lue comme une hiérarchie des lieux anxiogènes. En revanche, un coefficient de peur pourra être calculé en ce sens par l'autorité organisatrice des transports ou les opérateurs qui disposent des serpents de charge

²⁸ Développée dans la section 3.2 – *Des lignes et des stations plus anxiogènes que d'autres*, en page 14, la raison de ce choix est liée à l'étendue du réseau de bus en Île-de-France, au grand nombre de transporteurs, de lignes et surtout d'arrêts dans l'ensemble de la région.

Annexe 1 : Liste des gares et stations par nombre de citations (Total enquêtés et citations par les femmes)

Gares et Stations (réseau ferré)	Citations enquêtés	dont femmes	Gares et Stations (réseau ferré)	Citations enquêtés	dont femmes
GARE DU NORD	1565	1094	NOISY-LE-GRAND MONT-D'EST	87	49
CHATELET-LES-HALLES	1288	907	PALAIS ROYAL - MUSÉE DU LOUVRE	84	57
GARE ST LAZARE	850	617	GUY MÔQUET	79	56
CHÂTELET	548	382	CITE UNIVERSITAIRE	77	51
LA DEFENSE-GRANDE ARCHE	521	345	CHOISY-LE-ROI	76	51
GARE DE LYON	502	338	RÉAUMUR-SÉBASTOPOL	76	52
GARE DE L'EST	449	301	EPINAY-VILLETANEUSE	74	47
MONTPARNASSE-BIENVENUE	441	313	HAVRE CAUMARTIN	74	54
BARBÈS-ROCHECHOUART	433	271	PORTE DE CLIGNANCOURT	73	48
RÉPUBLIQUE	425	305	GARGES-SARCELLES	71	48
NATION	390	283	PANTIN	71	38
STRASBOURG-ST-DENIS	322	240	ST-QUENTIN-EN-YVELINES	71	50
PLACE DE CLICHY	318	234	HOUILLES-CARRIERES-SUR-SEINE	70	46
STALINGRAD	316	213	VERSAILLES-CHANTIERS	70	39
JUVISY	295	192	AUBERVILLIERS-PANTIN-QUATRE CHEMINS	69	44
CHARLES DE GAULLE ETOILE	277	189	LES HALLES	67	53
MARCADET-POISSONNIERS	256	168	LAMARCK-CAULAINCOURT	64	44
AUBER	255	174	POISSY	64	39
GARE DE ST-DENIS	254	175	ASNIERES-SUR-SEINE	63	34
PLACE D'ITALIE	249	188	LA-PLAINE-STADE-DE-FRANCE	63	44
FRANKLIN D. ROOSEVELT	225	139	SARTROUVILLE	63	42
LA CHAPELLE	222	153	MIROMESNIL	62	39
DENFERT-ROCHEREAU	219	150	PORTE DE SAINT-OUEN	62	41
MELUN	218	148	JULES JOFFRIN	61	42
VILLENEUVE-ST-GEORGES	215	134	BONNE NOUVELLE	60	38
OPÉRA	205	149	ANVERS	59	34
PORTE DE LA CHAPELLE	204	121	GRIGNY-CENTRE	58	35
BASTILLE	188	133	CHÂTEAU-ROUGE	57	35
CONCORDE	174	106	MAISONS-ALFORT-ALFORTVILLE	56	39
JAURÈS	167	112	TRAPPES	56	24
ARGENTEUIL	166	104	VINCENNES	56	40
MAGENTA	162	112	DAUMESNIL	55	44
BIBLIOTHÈQUE FRANÇOIS MITTERRAND	146	100	MANTES-LA-JOLIE	55	39
SAINT-MICHEL	146	98	PASTEUR	55	42
LA FOURCHE	140	99	PORTE DE MONTREUIL	55	42
VAL-DE-FONTENAY	136	89	CHELLES-GOURNAY	54	33
CHAMPS-ÉLYSÉES-CLÉMENCEAU	127	75	SEVRAN-BEAUDOTTES	54	27
GARE D'AUSTERLITZ	121	96	BAGNEUX (PONT ROYAL)	53	30
MARX DORMOY	121	85	EVRY-COURCOURONNES	53	34
GRANDS BOULEVARDS	120	77	SAINT-DENIS-PORTE DE PARIS	52	39
MASSY-PALAISEAU	117	71	BIR-HAKEIM	51	31
INVALIDES	114	78	TORCY	51	35
NANTERRE-PREFECTURE	114	72	MAIRIE DE CLICHY	50	42
CERGY-PREFECTURE	111	73	BOURG-LA-REINE	49	33
LA COURNEUVE-AUBERVILLIERS	109	63	CORBEIL-ESSONNES	49	35
AULNAY-SOUS-BOIS	101	51	ERMONT-EAUBONNE	49	38
PIGALLE	99	67	LA COURNEUVE 8 MAI 1945	49	34
MADELEINE	97	73	NANTERRE-UNIVERSITE	48	34
PORTE DE CLICHY	97	67	PORTE D'ORLEANS	48	34
BELLEVILLE	95	62	BONDY	47	29
CHAUSSÉE D'ANTIN-LA FAYETTE	90	61	CHÂTEAU D'EAU	47	25
NOISY-LE-SEC	90	63	BASILIQUE DE SAINT-DENIS	46	34
LA MOTTE-PICQUET-GRENELLE	89	52	ARCUEIL-CACHAN	45	33
TROCADERO	89	57	PORTE DE VANVES	45	23

Gares et Stations (réseau ferré)	Citations enquêtes	dont femmes	Gares et Stations (réseau ferré)	Citations enquêtes	dont femmes
CARREFOUR PLEYEL	44	27	CRÉTEIL-UNIVERSITÉ	23	18
HÔTEL DE VILLE	44	25	CROIX DE CHAUAUX	23	16
MEAUX	44	27	ESPLANADE DE LA DÉFENSE	23	16
PORTE MAILLOT	44	35	GARIBALDI	23	17
LES MUREAUX	43	20	GLACIÈRE	23	19
ODÉON	43	36	JOINVILLE-LE-PONT	23	14
PORTE DE LA VILLETTE	42	27	LOUVRE-RIVOLI	23	11
VILLEJUIF - LOUIS ARAGON	42	26	ST-DENIS UNIVERSITÉ	23	18
MAIRIE DE ST-OUEN	41	30	ST-OUEN	23	13
JUSSIEU	40	29	VITRY-SUR-SEINE	23	17
SÈVRES-BABYLONE	40	34	BOUSSY-ST-ANTOINE	22	14
BRETIGNY	39	26	COLOMBES	22	14
CHATILLON MONTROUGE	39	28	CONFLANS-STE-HONORINE	22	11
LE BOURGET	39	24	GENTILLY	22	15
NANTERRE-VILLE	39	19	NOTRE-DAME-DE-LORETTE	22	14
SAINT-CYR	39	28	PONTOISE	22	19
STADE-DE-FRANCE-SAINT-DENIS	39	21	CHARONNE	21	13
VILLIERS-LE-BEL-GONESSE-ARNOUVILLE	39	31	EMERAINVILLE-PONTAULT-COMBAULT	21	15
NEUILLY-PLAISANCE	38	23	GENNEVILLIERS	21	14
REUILLY-DIDEROT	38	29	JACQUES BONSERGENT	21	14
ALMA-MARCEAU	37	21	VIROFLAY R.G	21	15
BERCY	37	25	AEROPORT CHARLES-DE-GAULLE 1	20	12
CONFLANS-FIN-D'OISE	36	26	BLANC-MESNIL	20	19
CRIMÉE	35	25	CONVENTION	20	17
DUROC	35	26	LA MUETTE	20	14
GABRIEL PÉRI-ASNIÈRES-GENNEVILLIERS	35	26	LE BRAS-DE-FER	20	15
LA VERRIERE	35	20	LE RAINCY-VILLEMOMBLE-MONTFERMEIL	20	16
PLAISIR-GRIGNON	35	20	PORTE DE ST-CLOUD	20	14
PORTE DE CHARENTON	35	26	RICHELIEU-DROUOT	20	15
PORTE D'ITALIE	35	22	ROBESPIERRE	20	14
BROCHANT	34	24	ROSNY-BOIS-PERRIER	20	16
BOBIGNY-PABLO PICASSO	33	26	ST-MAUR-CRETEIL	20	17
MAISON BLANCHE	33	26	VAL-D'ARGENTEUIL	20	12
PORTE DE PANTIN	32	20	VILLEJUIF - LÉO LAGRANGE	20	14
CERGY-ST-CHRISTOPHE	31	21	ABBESSES	19	17
NOISIEL	31	21	CADET	19	10
NOISY-CHAMPS	31	16	CHANTELOUP-LES-VIGNES	19	7
PORTE DE VERSAILLES	31	23	COLONEL FABIEN	19	17
SAVIGNY-SUR-ORGE	31	22	IÉNA	19	14
ACHERES-VILLE	30	18	LES AGNETTES	19	10
BLANCHE	29	20	LES BACONNETS	19	11
LAPLACE	29	17	PYRAMIDES	19	10
PORTE DE VINCENNES	29	24	RUEIL-MALMAISON	19	13
PORTE DES LILAS	29	18	SARCELLES-ST-BRICE	19	8
CHAMPIGNY	28	15	ACHERES-GRAND-CORMIER	18	11
DRANCY	27	14	AEROPORT CHARLES-DE-GAULLE 2 TGV	18	12
EPINAY-SUR-SEINE	27	15	BALARD	18	12
PÈRE LACHAISE	27	18	CRÉTEIL-L'ECHAT	18	15
BOISSY-ST-LEGER	26	20	FONTENAY-SOUS-BOIS	18	9
GAMBETTA	26	23	GOUSSAINVILLE	18	10
OBERKAMPF	26	22	IVRY-SUR-SEINE	18	14
PLACE DES FÊTES	26	20	JOURDAIN	18	11
ST-AUGUSTIN	26	21	MAISONS-LAFFITTE	18	16
ARTS ET MÉTIERS	25	16	MONTIGNY-BEAUCHAMP	18	10
CLICHY-LEVALLOIS	25	14	ORSAY-VILLE	18	11
LE KREMLIN BICÊTRE	25	12	PORTE DE CHOISY	18	14
LUXEMBOURG	25	13	RIQUET	18	11
PIERREFITTES-STAINS	25	16	VIGNEUX-SUR-SEINE	18	13
PLAISANCE	24	18	CHAMP-DE-MARS TOUR-EIFFEL	17	12
ANTONY	23	19	ECOLE MILITAIRE	17	13

Gares et Stations (réseau ferré)	Citations enquêtés	dont femmes	Gares et Stations (réseau ferré)	Citations enquêtés	dont femmes
GALLIENI	17	9	VERT-GALANT	13	11
GEORGE V	17	12	VILLEPINTE	13	7
HOCHÉ	17	13	CHARENTON-ECOLES	12	6
ISSY-VAL DE SEINE	17	14	CHARLEBOURG	12	9
PERNÉTY	17	9	CLAMART	12	6
PUTEAUX	17	11	FONTENAY-LE-FLEURY	12	8
SAINT-CLOUD	17	10	GONCOURT	12	8
GAÏTÉ	16	12	LAGNY-THORIGNY	12	10
LA CROIX-DE-BERNY	16	12	LE VERT-DE-MAISONS	12	9
LIEUSAIN-MOISSY	16	10	LES GRESILLONS	12	8
PORT ROYAL	16	12	PORTE D'AUBERVILLIERS	12	8
PORTE D'IVRY	16	10	PORTE DOREE	12	6
ST-GERMAIN-EN-LAYE	16	12	QUAI DE LA GARE	12	9
SEVRAN-LIVRY	16	9	ROBINSON	12	10
SIMPLON	16	12	ROME	12	10
VILLIERS-SUR-MARNE-PLESSIS-TREVISE	16	12	ROSA PARKS	12	6
ARGENTINE	15	7	ST-PHILIPPE DU ROULE	12	12
CERGY-LE-HAUT	15	6	TOLBIAC	12	7
CHÂTEAU LONDON	15	11	TOURNAN	12	8
CHEVALERET	15	13	ASSEMBLÉE NATIONALE	11	8
CORENTIN CARIOU	15	10	BOURSE	11	9
CRÉTEIL-PRÉFECTURE	15	11	BRUNOY	11	7
LE CHENAY-GAGNY	15	10	CLUNY-LA SORBONNE	11	10
LES GOBELINS	15	13	COMBS-LA-VILLE-QUINCY	11	5
OURCQ	15	12	EGLISE DE PANTIN	11	8
POISSONNIÈRE	15	9	ENGHIEN-LES-BAINS	11	10
PORTE DE BAGNOLET	15	9	LE VESINET-LE-PECQ	11	5
ROSNY-SOUS-BOIS	15	10	LEDRU ROLLIN	11	9
VICTOR BASCH	15	10	MAIRIE DES LILAS	11	8
BECON-LES-BRUYERES	14	11	MARCHE DE SAINT-DENIS	11	9
CENSIER DAUBENTON	14	11	PARMENTIER	11	3
CITÉ	14	11	PEREIRE-LEVALLOIS	11	8
COMMERCE	14	12	RAMBOUILLET	11	6
DUPLEIX	14	12	ROISSY-EN-BRIE	11	7
FONTAINEBLEAU-AVON	14	8	ST-MICHEL-SUR-ORGE	11	9
FRONT POPULAIRE	14	9	TRINITÉ D'ESTIENNE D'ORVES	11	9
MAIRIE DE MONTREUIL	14	10	VERNOUILLET-VERNEUIL	11	9
MAIRIE DE MONTROUGE	14	9	VOLTAIRE	11	7
MAIRIE D'IVRY	14	12	ALÉSIA	10	6
MALAKOFF - PLATEAU DE VANVES	14	10	BÉRAULT	10	7
NOGENT-SUR-MARNE	14	9	BUSSY-ST-GEORGES	10	4
PONT DE NEUILLY	14	8	BUZENVAL	10	7
PONT-CARDINET	14	9	CHATOU-CROISSY	10	7
RASPAIL	14	12	CHAVILLE R.G	10	4
ST-GEORGES	14	7	EPINAY-SUR-ORGE	10	6
VILLIERS	14	10	EUROPE	10	7
BOBIGNY-PANTIN-RAYMOND QUENEAU	13	12	FONTENAY-AUX-ROSES	10	7
BOIS-COLOMBES	13	9	FORT D'AUBERVILLIERS	10	10
BRY-SUR-MARNE	13	10	HERBLAY	10	7
CAMBRONNE	13	8	ISSY	10	6
ETAMPES	13	8	LES SABLONS	10	7
ETIENNE MARCEL	13	11	LIBERTÉ	10	7
JAVEL	13	7	LOUIS BLANC	10	8
JEAN MOULIN	13	8	MARCEL SEMBAT	10	9
LAUMIERE	13	10	MARNE-LA-VALLEE CHESSY	10	5
LIÈGE	13	10	NATIONALE	10	9
MAISON-ALFORT - LES JUILLIOTES	13	12	PARC DES EXPOSITIONS	10	6
NOTRE-DAME-DES-CHAMPS	13	6	PASSY	10	7
SAVIGNY-LE-TEMPLE-NANDY	13	9	PONT NEUF	10	6
VAL D'EUROPE	13	5	RUE DU BAC	10	7

Gares et Stations (réseau ferré)	Citations enquêtés	dont femmes	Gares et Stations (réseau ferré)	Citations enquêtés	dont femmes
SAINT-AMBROISE	10	4	MÉNILMONTANT	7	3
SEVRES R.G	10	6	MEUDON	7	3
TUILERIES	10	5	MICHEL-ANGE - MOLITOR	7	6
VILLEJUIF - PAUL VAILLANT COUTURIER	10	7	MONTGALLET	7	3
BELVEDERE	9	8	MONTGERON-CROSNE	7	5
BILLANCOURT	9	7	MORET-VEVEUX-LES-SABLONS	7	5
BRÉGUET-SABIN	9	5	NEUVILLE-UNIVERSITE	7	3
COLETTE BESSON	9	4	OLYMPIADES	7	4
CORVISART	9	8	PALAISEAU	7	4
DIDOT	9	7	PERSAN-BEAUMONT	7	4
FRANCONVILLE LE-PLESSIS-BOUCHARD	9	8	PLACE MONGE	7	3
LE PELETIER	9	6	PLAISIR-LES-CLAYES	7	6
MAIRIE D'ISSY	9	6	POINTE DU LAC	7	6
MARAÎCHERS	9	7	PONT DE BEZONS	7	4
MICHEL-ANGE - AUTEUIL	9	7	PONT DU GARIGLIANO - HOPITAL EUROPEEN GEORGES POMPIDOU	7	4
MUSEE D'ORSAY	9	8	PORTE DAUPHINE	7	6
NOGENT-LE-PERREUX	9	7	PORTE DE CHAMPERRET	7	6
PONT DE SÈVRES	9	7	RENNES	7	4
PYRÉNÉES	9	5	ST-FRANCOIS-XAVIER	7	4
QUAI DE LA RAPÉE	9	9	VAIRES-TORCY	7	5
RAMBUTEAU	9	5	VERSAILLES R.D	7	3
RICHARD LENOIR	9	6	VILLEPARISIS MITRY-LE-NEUF	7	5
SAINT-JACQUES	9	5	ARPAJON	6	3
STE-GENEVIEVE-DES-BOIS	9	8	AVRON	6	6
SANNOIS	9	4	BEL-AIR	6	4
YERRES	9	6	BOUCICAUT	6	5
ATHIS-MONS	8	7	CAMPO FORMIO	6	4
AV. HENRI MARTIN	8	6	CANAL SAINT-DENIS	6	5
CHARLES MICHELS	8	6	CARDINAL LEMOINE	6	4
DOURDAN	8	7	CHÂTEAU DE VINCENNES	6	4
FAUBOURG DE L'ARCHE	8	6	DRANCY-AVENIR	6	5
GAGNY	8	4	EDGAR QUINET	6	4
GEORGES BRASSEUS	8	6	FALGUIERE	6	3
LES ARDOINES	8	7	HOUDAN	6	5
LES COURTILLES	8	5	JASMIN	6	4
LES VALLEES	8	4	KLÉBER	6	2
LOZERE	8	5	LA FERTE-SOUS-JOUARRE	6	6
MALAKOFF - RUE ETIENNE DOLET	8	4	LA TOUR-MAUBOURG	6	4
MICHEL BIZOT	8	6	LE MEE	6	4
MUSEE DE SEVRES	8	7	LE VESINET-CENTRE	6	5
PIERRE CURIE	8	5	LES BOULLEREAUX-CHAMPIGNY	6	2
ST-GERMAIN-DES-PRÉS	8	7	LOUVRES	6	5
ST-MANDÉ - TOURELLE	8	7	MALESHERBES	6	5
SEVRES-VILLE-D'AVRAY	8	4	MASSY-VERRIERES	6	2
SOLFÉRINO	8	6	MEUDON-VAL-FLEURY	6	2
SURVILLIERS-FOSSES	8	5	NANGIS	6	6
TERNES	8	7	NEMOURS-ST-PIERRE	6	4
VAUGIRARD	8	4	ORLY VILLE	6	6
VAVIN	8	5	PARC DE SAINT-CLOUD	6	2
WAGRAM	8	7	PIERRELAZE	6	5
ALEXANDRE DUMAS	7	5	PONT DE LEVALLOIS-BÉCON	6	6
AVENUE DE FRANCE	7	7	RUE DE LA POMPE	6	4
BURES-SUR-YVETTE	7	4	ST-OUEN-L'AUMONE - LIESSE	6	4
CERNAY	7	5	ST-PAUL	6	5
CESSON	7	3	SUCY-BONNEUIL	6	4
CHAVILLE R.D.	7	2	VANVES-MALAKOFF	6	3
CORENTIN CELTON	7	3	VILLENEUVE-TRIAGE	6	5
JACQUELINE AURIOL	7	4	VOLONTAIRES	6	4
LA GARENNE-COLOMBES	7	5	BOIS-LE-ROI	5	1
LOGNES	7	6	BOTZARIS	5	4

Gares et Stations (réseau ferré)	Citations enquêtes	dont femmes	Gares et Stations (réseau ferré)	Citations enquêtes	dont femmes
BRIMBORION	5	3	MARYSE BASTIE	4	1
BUTTES CHAUMONT	5	5	MAUBERT-MUTUALITÉ	4	2
CHAMP DE COURSES D'ENGHIEN	5	5	MEUDON-SUR-SEINE	4	3
CHAVILLE-VELIZY	5	2	MITRY-CLAYE	4	2
CHEMIN VERT	5	1	MONTSOURIS	4	1
COIGNIERES	5	3	MOUTON-DUVERNET	4	3
CORMEILLES-EN-PARISIS	5	3	RANELAGH	4	2
COULOMMIERS	5	1	ST-OUEN-L'AUMONE	4	4
COURBEVOIE	5	4	ST-SULPICE	4	3
COURONNES	5	5	SÉGUR	4	3
ECOLE VÉTÉRINAIRE DE MAISONS-ALFORT	5	3	SENTIER	4	3
EPONE-MEZIERES	5	3	STADE CHARLETY (PORTE DE GENTILLY)	4	2
ESBLY	5	3	TRIEL-SUR-SEINE	4	2
EVRY	5	1	VERSAILLES R.G	4	3
EXELMANS	5	4	ANATOLE FRANCE	3	2
FAIDHERBE-CHALIGNY	5	3	BOUFFEMONT-MOISSELLES	3	2
GEORGES POMPIDOU	5	4	BOULAINVILLIERS	3	2
LA HACQUINIERE	5	4	CHEMIN-D'ANTONY	3	3
LE PARC-ST-MAUR	5	3	DELAUNAY-BELLEVILLE	3	2
LE PERRY	5	3	DIANE ARBUS - PORTE DES POISSONNIERS	3	1
LES FAUVELLES	5	4	DIVISION LECLERC	3	1
LONGUEVILLE	5	3	ESCADRILLE NORMANDIE-NIEMEN	3	3
ORANGIS-BOIS-DE-L'EPINE	5	5	FELIX FAURE	3	2
PHILIPPE AUGUSTE	5	3	GARGENVILLE	3	2
PONT MARIE	5	4	GIF-SUR-YVETTE	3	2
POTERNE DES PEUPLIERS	5	2	IGNY	3	2
QUATRE SEPTEMBRE	5	5	LA BARRE-ORMESSON	3	1
RIS-ORANGIS	5	4	LA CELLE-ST-CLOUD	3	2
RUE SAINT-MAUR	5	4	LA VARENNE-CHENNEVIERES	3	3
ST-PLACIDE	5	3	LES COTEAUX	3	1
SULLY-MORLAND	5	5	LES MOULINEAUX	3	1
SURESNES MONT-VALERIEN	5	3	MABILLON	3	3
SURESNES-LONGCHAMP	5	2	MAISON-ALFORT - STADE	3	2
TAVERNY	5	3	MAROLLES-EN-HUREPOIX	3	1
TÉLÉGRAPHE	5	5	MENNECY	3	3
VERNEUIL-L'ETANG	5	2	MERIEL	3	3
VILLENEUVE-LE-ROI	5	3	MERY-SUR-OISE	3	3
VILLEPREUX-LES-CLAYES	5	3	MEULAN-HARDRICOURT	3	3
VIROFLAY R.D.	5	3	MONTEREAU	3	2
ABLON	4	3	MONTSOULT-MAFFLIERS	3	1
ALEXANDRA DAVID-NEEL	4	3	MORTCERF	3	2
AV. PDT KENNEDY - MAISON DE RADIO FRANCE	4	2	NANTEUIL-SAACY	3	1
BELLEVUE	4	3	PARC ANDRE MALRAUX	3	2
BOISSIÈRE	4	3	PETIT-VAUX	3	3
BOULOGNE-JEAN JAURÈS	4	3	PONT DE BONDY	3	2
BOULOGNE-PONT DE ST CLOUD	4	3	PORTE DE BRANCION	3	2
COSMONAUTES	4	2	PROVINS	3	1
COUR ST-EMILION	4	4	RUE DES BOULETS	3	1
DEUIL-MONTMAGNY	4	1	ST-MARCEL	3	2
DOMONT	4	4	SCEAUX	3	2
DUGOMMIER	4	4	SEVRES-LECOURBE	3	3
ERAGNY-NEUVILLE	4	2	SIX ROUTES	3	2
FILLES DU CALVAIRE	4	3	SOUPPES-CHATEAU-LANDON	3	3
GRAVIGNY-BALIZY	4	4	SURESNES-MONT VALERIEN	3	2
GRETZ-ARMAINVILLIERS	4	3	SUZANNE LENGLEN	3	2
JOUY-EN-JOSAS	4	4	TACOIGNIERES-RICHEBOURG	3	2
LE STADE	4	1	TEMPLE	3	3
LES NOUES	4	1	VANEAU	3	2
LONGJUMEAU	4	3	VARENNE	3	3
LOUISE MICHEL	4	4	VICTOR HUGO	3	2

Gares et Stations (réseau ferré)	Citations enquêtes	dont femmes	Gares et Stations (réseau ferré)	Citations enquêtes	dont femmes
VILLENNES-SUR-SEINE	3	3	BESSANCOURT	1	0
VILLETANEUSE-UNIVERSITE	3	1	BOIGNEVILLE	1	1
VIRY-CHATILLON	3	1	BOISSISE-LE-ROI	1	0
ADRIENNE BOLLAND	2	1	BOISSY-L'AILLERIE	1	1
ANGELIQUE COMPOINT - PORTE DE MONTMARTRE	2	2	BOLIVAR	1	1
AUBERGENVILLE-ELISABETHVILLE	2	2	BOUGIVAL	1	1
AV. FOCH	2	2	BOURRON-MARLOTTE-GREZ	1	0
AVENUE EMILE ZOLA	2	1	BOUTIGNY	1	1
BALLANCOURT	2	2	BRUYERE-SUR-OISE	1	0
BARON LE ROY	2	2	BUTTE DU CHAPEAU ROUGE	1	1
BONNIERES	2	2	BUTTE PINSON	1	1
BOURAY	2	1	CHAMARANDE	1	1
BRETAGNE	2	2	CHARDON-LAGACHE	1	1
BREUILLET-VILLAGE	2	0	CHEMIN DES RENIERS	1	1
CENTRE DE CHATILLON	2	2	CHILLY-MAZARIN	1	0
CHAMPAGNE-SUR-SEINE	2	2	COUDRAY-MONTCEAUX	1	1
CHANGIS-ST-JEAN	2	0	DAMMARTIN-JUILLY-ST-MARD	1	0
COURCELLES	2	1	DANTON	1	1
COURCELLE-SUR-YVETTE	2	1	DANUBE	1	0
DELPHINE SEYRIG	2	0	DOMAINE CHERIOUX	1	1
EGLY	2	2	ECOUEN-EZANVILLE	1	0
ETRECHY	2	1	EGLISE D'AUTEUIL	1	1
FREINVILLE-SEVRAN	2	1	ELLA FITZGERALD	1	1
GROSLAY	2	1	EPINETTES - POUCHET	1	1
HOPITAL AVICENNE	2	1	ERMONT-HALTE	1	1
HOPITAL ROBERT DEBRE	2	2	ESSONNES-ROBINSON	1	1
HOTEL DE VILLE DE LA COURNEUVE	2	2	FAREMOUTIERS-POMMEUSE	1	1
JEAN VILAR	2	2	FONTAINE-LE-PORT	1	0
LA BELLE EPINE	2	1	FRATERNELLE	1	1
LE VILLAGE	2	2	FREPILLON	1	0
LES MILONS	2	0	GARANCIERES-LA QUEUE	1	0
LES SAULES	2	2	GARE DE STAINS LA CERISAIE	1	1
LES YVRIS NOISY-LE-GRAND	2	2	GRAND-BOURG	1	0
LES-ESSARTS-LE-ROI	2	2	GUERARD-LA-CELLE-SUR-MORIN	1	1
LIZY-SUR-OURCQ	2	1	HERICY	1	1
MAIRIE DE VILLENEUVE-LA-GARENNE	2	1	HONORE DE BALZAC	1	1
MAREIL-SUR-MAULDRE	2	2	HOPITAL DELAFONTAINE	1	1
MARIE DE MIRIBEL	2	0	HOTEL DE VILLE - MAISON DE LA CULTURE	1	1
MARLY-LE-ROI	2	0	ISSOU-PORCHEVILLE	1	1
MONCEAU	2	0	JUZIERS	1	0
MONFORT-L'AMAURY-MERE	2	2	L'ILE-SAINT-DENIS	1	0
MORMANT	2	1	LA FERTE-ALAIS	1	0
OZOIR-LA-FERRIERE	2	1	LA FRETTE-MONTIGNY	1	1
PALaiseau-VILLEBON	2	1	LA NOUE	1	1
PARC PIERRE LAGRAVERE	2	0	LAMARTINE	1	1
PARC-DE-SCEAUX	2	2	LARDY	1	0
PAVE BLANC	2	1	LE PLESSIS-CHENET	1	0
PONT-DE-RUNGIS-AEROPORT D'ORLY	2	1	LES BEATUS	1	1
PORTE D'AUTEUIL	2	2	LES CLAIRIERES-DE-VERNEUIL	1	0
SAINT-FARGEAU	2	2	L'ETANG-LA-VILLE	1	1
SAINT-GRATIEN	2	1	LIBERATION	1	1
SAINT-MARTIN-D'ETAMPES	2	1	L'ISLE-ADAM-PARMAIN	1	1
SAINT-OUEN-L'AUMONE (QUARTIER DE L'EGLISE)	2	2	LIVRY-SUR-SEINE	1	1
THUN-LE-PARADIS	2	1	LOURMEL	1	1
VAL-D'OR	2	2	LUZARCHES	1	1
VELIZY 2	2	1	MAIRIE DE VELIZY	1	0
AEROPORT D'ORLY	1	0	MANTES-STATION	1	1
ANDRESY	1	1	MAULE	1	1
AUGUSTE DELAUNE	1	0	MAURECOURT	1	1
BELLOY-ST-MARTIN	1	0	MEUDON-LA-FORET	1	0

Gares et Stations (réseau ferré)	Citations enquêtes	dont femmes
MIRABEAU	1	1
MONTIGNY-SUR-LOING	1	0
MOULIN-GALANT	1	1
NOINTEL-MOURS	1	1
OSNY	1	1
PELLEPORT	1	1
PETIT NOISY	1	0
PETIT-JOUY-LES-LOGES	1	1
PIERRE DE GEYTER	1	1
PONT DE L'ALMA	1	1
PONTHIERRY-PRINGY	1	1
PORCHEFONTAINE	1	1
PORTE DE RUNGIS	1	0
PRESLES-COURCELLES	1	1
SAINT-CHERON	1	1
SAINT-LEU-LA-FORET	1	0
SAINT-NOM-LA-BRETECHE-FORET-DE-MARLY	1	0
SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE	1	1
THOMERY	1	1
VALMONDOIS	1	1
VAUBAN	1	0
VAUBOYEN	1	0
VAUCRESSON	1	0
VILLAINES	1	0
VILLIERS-NEAUPHLE PONCHARTRAIN	1	1
VOSVES	1	1

Annexe 2 : Liste des arrêts de bus par nombre de citations²⁹

Arrêts (Réseau de bus)	Lignes	Transporteurs/Réseaux	Nombre de citations
LA DEFENSE	144, 258, 178, 141, 159, EXPRESS 14, 275, 360,	RATP, CTCOP	26
GARE DE L'EST	N141, N43, 35, 31, N130, N45, N13, N44, N01	RATP	23
CHATELET	N12, 38, N11, 21, N51, N122, N38, N13, N22	RATP	21
GARE DE LYON	N34, 91, 35, N144, N01, N131, N132, 57, N11, N16	RATP	18
REPUBLIQUE	178, N23, 75, 20, N02, 69, N42	RATP	14
GARE DU NORD	38, 43, 302, N02, 26, 39, N143, 34	RATP	11
BASTILLE	86, 91, N02, N01, N16	RATP	10
PLACE DE CLICHY	74, N01, N15, 95, N02, 54	RATP	10
PORTE D'ORELANS	187, 92, 238, 388, 194, N14	RATP	9
GARE DE CHOISY LE ROI RER	TVM, 393	RATP	8
MONTPARNASSE	92, 91, 95, N61, N145	RATP	8
PLACE D'ITALIE	47, 57, N22, 62, 47	RATP	8
PORTE DE CHOISY	183, 274, 54	RATP	8
QUATRE CHEMINS REPUBLIQUE	150, 170	RATP	8
NEUILLY PLAISANCE RER	113, 114	RATP	7
PONT DE SEVRES	291, 171, 179	RATP	6
VICTOR BASCH	304, 378	RATP	6
VILLEJUIF-LOUIS ARAGON	185, 285, 286, 172, 180	RATP	6
GAMBETTA	125, 61, 69, 26, 64	RATP	5
OBSERVATOIRE PORT ROYAL	38, N01, 91	RATP	5
PORTE DE LA CHAPELLE	153, 252, N43, 350	RATP	5
BOBIGNY PABLO PICASSO	234, 148, 615	RATP, TRANSDEV/TRA	4
CHATEAU DE VINCENNES	114, 124,	RATP	4
CORENTIN CELTON	169, 126, 189, 126	RATP	4
GALLIENI	318, 238, 221, 102	RATP	4
GARE D'AUSTERLITZ	57, BUS SNCF, 91	RATP, SNCF	4
GARE DE VAL D'EUROPE SERRIS	69, 19, 43, 42	TRANSDEV/MARNE ET MORIN, TRANSDEV/AMV	4
LAPLACE RER	57, 323, 380	RATP	4
LES Gobelins	91	RATP	4
MAIRIE D'AUBERVILLIERS	170, 150	RATP	4
MAIRIE DE MONTREUIL	121, 322, 129	RATP	4
PORT ROYAL	91	RATP	4
PORTE DE CLIGNANCOURT	255, PC3	RATP	4
PORTE DE ST CLOUD	PC, 72	RATP	4
PORTE D'ITALIE	186, 47, 131	RATP	4

²⁹ Le nombre de citations par arrêt étant particulièrement faible, la distinction sexuée ne sera pas présentée pour les transports routiers.

Arrêts (Réseau de bus)	Lignes	Transporteurs/Réseaux	Nombre de citations
ROUGET DE L'ISLE	183, TVM	RATP	4
ST DENIS UNIVERSITE	11, 255	TRANSDEV/TVO	4
ST LAZARE	43, N154, N02	RATP	4
VILLIERS SUR MARNE-LE PESSIS TREVISE RER	106, 206, 207	RATP	4
ALESIA GENERAL LECLERC	62	RATP	3
ALMA MARCEAU	92, 80, 63	RATP	3
ARCUEIL CACHAN RER	162, 187, 57	RATP	3
BARBES ROCHECHOUART	N14, N01, 54	RATP	3
BOBILLOT-TOLBIAC	62, 57, 67	RATP	3
CHARLES INFROIT	183	RATP	3
CHATEAU ROUGE	31, N14	RATP	3
CHATILLON-MONTRouGE	323, 388	RATP	3
CRETEIL POMPADOUR	TVM, 111	RATP	3
CRETEIL UNIVERSITE	TVM	RATP	3
CROIX DE BERNY	TVM, 375	RATP	3
ECOLE VETERINAIRE DE MAISONS ALFORT	125, 107, 103	RATP	3
GARE DE CERGY PREFECTURE	95-19, 48, 38	LACROIX, STIVO	3
GARE DE MEAUX	N141, 10	RATP, TRANSDEV/MARNE ET MORIN	3
GARE DE NEUILLY PLAISANCE	113, 203	RATP	3
GARE THIERS MELUN	A, E	TRANSDEV/VAUX LE PENIL	3
LA BELLE EPINE	TVM	RATP	3
LA CIVETTE	183	RATP	3
LUXEMBOURG	27, 91, 89	RATP	3
MAIRIE DES LILAS	129, 105	RATP	3
MAIRIE DISSY	190, 123, 290	RATP	3
NOISIEL RER	213, 220	RATP	3
OLYMPIADES	62	RATP	3
PASTEUR	113	RATP	3
PELLEPORT BELLEVILLE	N12, N23, 60	RATP	3
PORT ROYAL BERTHOLLET	91	RATP	3
PORTE DE CHAMPERET	PC, 163, 164	RATP	3
PORTE DES LILAS	129, 249, 61	RATP	3
STADE DE FRANCE-ST DENIS RER	173	RATP	3
ACACIA	121	RATP	2
ANTONY RER	297	RATP	2
BERGERIES FRANCS-MOISIN	170	RATP	2
CARREFOUR PLEYEL	274, 139	RATP	2
CENTRE BUS DE VITRY	183	RATP	2
CHAMPIGNY-ST MAUR RER	208, TVM	RATP	2
CHOISY LE ROI	TVM	RATP	2
CIMETIERE PARISIEN	183, 128	RATP	2

Arrêts (Réseau de bus)	Lignes	Transporteurs/Réseaux	Nombre de citations
CITE JARDINS	106, 197	RATP	2
COLONEL FABIEN	186, 180	RATP	2
CRETEIL POINTE DU LAC	393, K	RATP, TRANSDEV/TRA	2
DUGNY-LA COURNEUVE	249	RATP	2
FER A CHEVAL	183	RATP	2
FROIDES BOUILLIES	399	RATP	2
GABRIEL PERI	175, 140	RATP	2
GARE DE BOISSY ST LEGER	23	TRANSDEV/SETRA	2
GARE DE COLOMBES	304, 378	RATP	2
GARE DU VAL D'ARGENTEUIL	34	TRANSDEV/TVO	2
GARE EVRY COURCOURONNES	EXPRESS 91-04, EXPRESS 91-05	ALBATRANS	2
GARE RIVE DROITE	4, 1	KEOLIS/PHEBUS	2
GARE VAL D'EUROPE-QUAI DE DEPOSE	69	TRANSDEV/MARNE ET MORIN	2
GARGES SARCELLES GARE	31	KEOLIS/CIF	2
GENERAL DE GAULE	103, 115	RATP	2
GOBELINS	91	RATP	2
INVALIDES	299, 42	RATP	2
JAURES	48, 259	RATP	2
JEAN MARIN NAUDIN	128, 188	RATP	2
JOINVILLE LE PONT RER	201, 106	RATP	2
LA CHAPELLE	65, 38	RATP	2
LES SABLONS	129, 268	RATP	2
MAIRIE DE ROMAINVILLE	105	RATP	2
MAIRIE DE ST OUEN	173	RATP	2
MASSY-PALaiseau RER	119	RATP	2
NOISY LE GRAND MONT D'EST	306	RATP	2
NOISY LE SEC RER	143	RATP	2
PARLY 2	EXPRESS 1, 51	TRANSDEV/MONTESSON LES RABAUX, STAVO	2
PIGALLE	54, N02	RATP	2
PLACE DE LA LIBERATION	147, 297	RATP	2
PLACE DE LA RESISTANCE	303, 113	RATP	2
PORTE DASNIERES	53, PC	RATP	2
QUATRE CHEMINS	272	RATP	2
QUATRE ROUTES	165	RATP	2
ROND POINT DES CHAMPS ELYSEES	80	RATP	2
RUE DE SEINE	103	RATP	2
SEPT ILES	602	TRANSDEV/TRA	2
ST MAUR-CRETEIL RER	TVM	RATP	2
ST MICHEL	96	RATP	2
ST QUENTIN GARE	414, 401	SQYBUS	2
STADE CHARLETY	216	RATP	2

Arrêts (Réseau de bus)	Lignes	Transporteurs/Réseaux	Nombre de citations
STALINGRAD	N01	RATP	2
TOMBE ISSOIRE	62	RATP	2
VACHE NOIRE	197, 187	RATP	2
ACACIAS	C	TRANSDEV/VAUX LE PENIL	1
ACHERES VILLE	A1	TRANSDEV/CONFLANS	1
ACHTARAK	103	RATP	1
AERODROME MORANE	179	RATP	1
ALESIA	62	RATP	1
ALLERAY	95	RATP	1
ALOUETTES	9	TRANSDEV/TVO	1
ALSACE	94	RATP	1
ALTRIMCHAM	148	RATP	1
ANCIENNE MAIRIE	126	RATP	1
ANVERS SACRE COEUR	N01	RATP	1
ARCHIVES	75	RATP	1
ARMAND CARREL-MAIRIE DU 19E	60	RATP	1
AVENUE GEORGES	208B	RATP	1
BALARD	88	RATP	1
BAS COUDRAY	301	KEOLIS/SEINE ESSONNE	1
BASSE QUINTE	393	RATP	1
BATELIERS	66	RATP	1
BELLE HEAUMIERE	35	STIVO	1
BELLEVILLE	71	RATP	1
BELLEVILLE-MENILMONTANT		RATP	1
BERLIOZ	322	RATP	1
BIBLIOTHEQUE FRANÇOIS MITTERRAND	132	RATP	1
BOIS CADET	124	RATP	1
BONGARDE	177	RATP	1
BONNE NOUVELLE	39	RATP	1
BOTZARIS-BUTTES CHAUMONT	71	RATP	1
BOULAY	54	RATP	1
BROCHANT	54	RATP	1
BUCAREST		RATP	1
BUTTE ROUGE CITES JARDINS	379	RATP	1
CAMILLE CLAUDEL	EXPRESS 91-06	ALBATRANS	1
CAMILLE GROULT	183	RATP	1
CAMPAGNE PREMIERE	91	RATP	1
CARNOT RER	292	RATP	1
CARREFOUR DE L'EUROPE	379	RATP	1
CHARLES DE GAULLE MAC MAHON	92	RATP	1
CENTRE POMPIDOU	75	RATP	1
CERGY PREFECTURE	45	STIVO	1

Arrêts (Réseau de bus)	Lignes	Transporteurs/Réseaux	Nombre de citations
CERGY PREFECTURE GARE	95-20	LACROIX	1
CHANZY	57	RATP	1
CHARENTON	24	RATP	1
CHARLES DE GAULLE ETOILE	31	RATP	1
CHARLES DE GAULLE ETOILE FRIEDLAND	N53	RATP	1
CHARLES FOIX		RATP	1
CHATEAU D'EAU		RATP	1
CHATEAU DEAU DE LINAS	DM151	DANIEL MEYER	1
CHELLES GARE	113	RATP	1
CHOISY GLACIERE	62	RATP	1
CHOISY LE ROI RER	185	RATP	1
CHOISY LE ROI ROUGET DE LISLE	TVM	RATP	1
CITE FLOREAL	150	RATP	1
CLOS MONTCELEUX	1	KEOLIS/CIF	1
COLLEGE	297	RATP	1
COMMISSARIAT POISSY	24	TRANSDEV/CSO	1
CONSTANT GOGUELIN	183	RATP	1
CONVENTION	62	RATP	1
CONVENTION JEAN JAURES	125	RATP	1
COUTURE DAUXERRE	366	RATP	1
CRETEIL PREFECTURE	12	TRANSDEV/SETRA	1
CROIX DE CHAUAUX	122	RATP	1
DAMREMONT ORDENER	31	RATP	1
DANIEL FERRY	248	RATP	1
DAUMESNIL	46	RATP	1
DAVY	27	RATP	1
DELAUNAY BELLEVILLE	356	RATP	1
DENFERT ROCHEREAU	59	RATP	1
DENTON	415	SQYBUS	1
DRANCY AVENIR	248	RATP	1
DUNANT	144	RATP	1
EGLISE DE CRETEIL	N31	RATP	1
EGLISE DE ROSNY	121	RATP	1
EGLISE VALENCE EN BRIE		TRANSDEV/VULAINES	1
PORTE DAUPHINE	PC1	RATP	1
ETIENNE MARCEL	467	SQYBUS	1
EUGENE ISABEY	43	TRANSDEV/AMV	1
EUROPE	H	KEOLIS/PHEBUS	1
EUROPE	164	RATP	1
EVRY COURCOURONNE GARE	207	KEOLIS/SEINE ESSONNE	1
EVRY COURCOURONNES	402	TICE	1
FALONNIERES	111	RATP	1

Arrêts (Réseau de bus)	Lignes	Transporteurs/Réseaux	Nombre de citations
FLANDRE	60	RATP	1
FORT DE CHAMPIGNY	208B	RATP	1
FOSSE ROUGE CITE VERTE	308	RATP	1
FOUR À CHAUX	31	TRANSDEV/AUTOCARS TOURNEUX	1
FRONT POPULAIRE	512	RATP	1
GARE CARNOT NEMOURS	Express 34	TRANSDEV/NEMOURS	1
GARE DE CLAMART		RATP	1
GARE DE LA PLAINE STADE DE FRANCE	139	RATP	1
GARE DE LAGNY THORIGNY	42	TRANSDEV/AMV	1
GARE DE MANTES LA JOLIE	80	TRANSDEV/AUTOCARS TOURNEUX	1
GARE DE MASSY PALAISEAU	BUS SNCF	SNCF	1
GARE DE NEUVILLE UNIVERSITE	33	STIVO	1
GARE DE NOISY LE SEC	143	RATP	1
GARE DE SANNOIS			1
GARE DE SARTROUVILLE	G	TRANSDEV/TVO	1
GARE DE SAVIGNY SUR ORGE	DM21B	DANIEL MEYER	1
GARE DE ST MAUR	TVM	RATP	1
GARE DE VERNOUILLET/VERNEUIL	26		1
GARE DE VERSAILLES CHANTIER GARE ROUTIERE	EXPRESS 1	TRANSDEV/MONTESSON LES RABAUX	1
GARE DE VERSAILLES RIVE GAUCHE	EXPRESS 1	TRANSDEV/MONTESSON LES RABAUX	1
GARE DE VILLENEUVE ST GEORGES	J2	TRANSDEV/STRAV	1
GARE DEBLY-QUAI DE DEPOSE	4	TRANSDEV/MARNE ET MORIN	1
GARE DES GRESILLONS	177	RATP	1
GARE JUVISY		RATP	1
GARE MASSY	DM 153	DANIEL MEYERE	1
GARE NORD POISSY	25	TRANSDEV/CSO	1
GARE RER BONDY		RATP	1
GARE ROUTIERE MANTES LA JOLIE	N	COMBUS	1
GARE VERSAILLES CHANTIER		KEOLIS/PHEBUS	1
GENERAL LECLERC	160	RATP	1
GENERAL LECLERC LA VERRIERE	39-17	SAVAC	1
GEORGES MANDEL	196	RATP	1
GLACIERE	21	RATP	1
GRANDS PECHERS	127	RATP	1
GRANGE ORY		RATP	1
GRAVIERS	O1	TRANSDEV/STRAV	1
GRIGNY		DANIEL MEYER	1
GROUPE SCOLAIRE PASTEUR	463	SQYBUS	1
GUILLAUME BUDE	23	TRANSDEV/SETRA	1
GUSTAVE CHARPENTIER	286		1

Arrêts (Réseau de bus)	Lignes	Transporteurs/Réseaux	Nombre de citations
GUY MOQUET	31	RATP	1
HALTE DE CHAPONVAL	95-07	STIVO	1
HAUTPOUL	75	RATP	1
HAVRE-HAUSMANN	66	RATP	1
HELENE	105	RATP	1
HOPITAL ANDRE GREGOIRE	129	RATP	1
HOPITAL DENNEMONT	15	COMBUS	1
HOPITAL DU KREMLIN BICETRE	131	RATP	1
HOPITAL JAN VERDIER	147	RATP	1
HOPITAL MANTES LA JOLIE	EXPRESS A14	CTCOP	1
HOPITAL ST JOSEPH PLAISANCE	62	RATP	1
HOPITAL ST LOUIS	47	RATP	1
HOTEL DE VILLE DE VITRY	180	RATP	1
IENA	72	RATP	1
INSTITUT GUSTAVE ROUSSY	131	RATP	1
ISSY VAL DE SEINE	189	RATP	1
IVRY-GAMBETTA	323	RATP	1
JACQUES BONSERGENT		RATP	1
JAVEL	62	RATP	1
JEAN JAURES	11	KEOLIS/CIF	1
JEAN JAURES DIVISION LECLERC	152	RATP	1
JEAN MOULIN	346	RATP	1
JEAN PIERRE TIMBAUD	182	RATP	1
JOSEPH DEPINAY	105	RATP	1
JULES VERNES	EXPRESS A14		1
JUVISY	BUS SNCF	SNCF	1
KREMLIN BICETRE HOPITAL	47	RATP	1
LA BOULE	258	RATP	1
LA COURNEUVE 8 MAI 1945		TRANSDEV/TRA	1
LA COURNEUVE-AUBERVILLIERS RER	150	RATP	1
LA NOUE	122	RATP	1
LA VARENNE CHENNEVIERES RER	111	RATP	1
LA VERRIERE GARE	420	SQYBUS	1
LA VILLETTE		RATP	1
LAC CRETEIL	B	TRANSDEV/STRAV	1
LAMARTINE	4	TRANSDEV/BIEVRE BUS MOBILITES	1
LANDY ORANO	173	RATP	1
LE BOURGET RER	133	RATP	1
LE CHATEAU	468	SQYBUS	1
LE CORS DE CHASSE	TVM	RATP	1
LE CROULT	143	RATP	1
LE GLOBE	150	RATP	1

Arrêts (Réseau de bus)	Lignes	Transporteurs/Réseaux	Nombre de citations
LE KREMLIN BICETRE	N22	RATP	1
LE PETIT FRESNES	TVM	RATP	1
LECOURBE	39	RATP	1
LEDRU ROLLIN	132	RATP	1
LENAIN DE TILLEMONT	122	RATP	1
LEON BLUM	303	RATP	1
LES BACONNETS RER	119	RATP	1
LES BERGERES	258	RATP	1
LES FONTENELLES	258	RATP	1
LES MALASSIS	183	RATP	1
LES MORDACS	208	RATP	1
LES PLATRIERES	183	RATP	1
LINANDES VERTES	45	STIVO	1
LOUIS ARAGON	183	RATP	1
LYCEE BRETIGNY SUR ORGE	2273	TRANSDEV/CEAT	1
LYCEE EMILIE DE BRETEUIL	467	SQYBUS	1
MACVAL	172	RATP	1
MAGENTA	54	RATP	1
MAIRE VITRY	180	RATP	1
MAIRIE DE CHEVILLY LARUE	TVM	RATP	1
MAIRIE DE COLOMBES	304	RATP	1
MAIRIE DE MONTROUGE	126	RATP	1
MAIRIE DE VITRY	183	RATP	1
MAIRIE DIGNY	294	RATP	1
MAIRIE DIVRY	125	RATP	1
MAISON BLANCHE	47	RATP	1
MAISONS ALFORT ALFORTVILLE RER		RATP	1
MALAKOFF	126	RATP	1
MALASSIS	183	RATP	1
MARAICHES	26	RATP	1
MARCEL SAMBA	N12	RATP	1
MARCELLIN BERTHELOT	TVM	RATP	1
MARCHE CLAMART	189	RATP	1
MARCHE GAILLARDON MELUN	G	TRANSDEV/VAUX LE PENIL	1
MARCHE LES SABLONS	73	RATP	1
MARCHE MONTREUIL	102	RATP	1
MARCHE SECRETAN	26	RATP	1
MARIE DE SEVRES	171	RATP	1
MARSOULAN	86	RATP	1
MASSY PALAISEAU	EXPRESS 91-06	ALBATRANS	1
MAUBERT MUTUALITE	86	RATP	1
MICHEL DEBRE	N12	RATP	1

Arrêts (Réseau de bus)	Lignes	Transporteurs/Réseaux	Nombre de citations
MONDOR LAFERRIERE	217	RATP	1
MONTIGNY ST-QUENTIN GARE	465	SQYBUS	1
MONTARNASSE-ALENÇON	82	RATP	1
MONTREUIL-CROIX DE CHAUX	127	RATP	1
MONTSOURIS	ORLYBUS	RATP	1
MUSEE MAC VAL	183	RATP	1
NANTERRE UNIVERSITE	304	RATP	1
NATION	N11	RATP	1
NATIONALE	27	RATP	1
NOGENT SUR MARNE RER	114	RATP	1
NOISY CHAMPS RER	320	RATP	1
ODEON LEP JEAN MOULIN	H	KEOLIS/PHEBUS	1
OPERA	27	RATP	1
ORME AU CHAT	217	RATP	1
ORTEAUX	26	RATP	1
PABLO PICASSO	234	RATP	1
PANTIN QUATRE CHEMINS	152	RATP	1
PARC DE ST CLOUD	460	TRANSDEV/TRANSDEV NANTERRE	1
PARC MEDICIS	TVM	RATP	1
PATAY TOLBIAC	62	RATP	1
PAUL BERT	272	RATP	1
PAUL VAILLANT COUTURIER	180	RATP	1
PAUL VALERY	133	RATP	1
PERE LACHAISE	4	RATP	1
PERNETY	59	RATP	1
PHILIPPE AUGUSTE	76	RATP	1
PICASSO	146	RATP	1
PIERRE AVIA	39	RATP	1
PLACE DE FRANCE	197	RATP	1
PLACE DE LA BOULE	160	RATP	1
PLACE DES FETES	60	RATP	1
PLACE DU 19 MARS 1962	133	RATP	1
PLACE LOUIS XIV	171	RATP	1
PLACE MANEST	EXPRESS 78	SQYBUS	1
PLACE MERMOZ	163	RATP	1
PLAINE	26	RATP	1
PLAINE DE NEAUPHLE	463	SQYBUS	1
PLAISANCE	62	RATP	1
PONT DE BEZONS	272	RATP	1
PONT DE BONDY	147	RATP	1
PONT DE ROUEN	304	RATP	1
PONT DE TOLBIAC	64	RATP	1

Arrêts (Réseau de bus)	Lignes	Transporteurs/Réseaux	Nombre de citations
PONT DE VITRY	172	RATP	1
PONTAULT RER	18	TRANSDEV/AMV	1
PONTOISE GARE	45	STIVO	1
PORCHEFONTAINE	171	RATP	1
PORTE D'ORLEANS	DM151	DANIEL MEYER	1
PORTE DAUBERVILLIERS	45	RATP	1
PORTE DE BAGNOLET-LOUIS GANNE	57	RATP	1
PORTE DE MONTMARTRE	95	RATP	1
PORTE DE PARIS	170	RATP	1
PORTE DE PARIS-STADE DE France	170	RATP	1
PORTE DE VERSAILLES	BUS T2	RATP	1
PORTE DE VINCENNES	64	RATP	1
PORTE DIDOT LYCEE RASPAIL	58	RATP	1
POTERNE DES PEUPLIERS	57	RATP	1
PROUDHON	361	RATP	1
PROVENCE FAUBOURG MONTMARTRE	74	RATP	1
PROVINS VILLE HAUTE	50	PROCARS	1
PYRAMIDES CHAMPS SUR MARNE		RATP	1
PYRENEES BAGNOLET	64	RATP	1
QUAI DE LA RAPEE	63	RATP	1
QUAI DE SEINE		RATP	1
QUAI DE SEINE-STALINGRAD	54	RATP	1
RASPAIL EDGAR QUINET		RATP	1
RAYMON JACLARD	103	RATP	1
REAUMUR SEBASTOPOL	38	RATP	1
RENE COTY	62	RATP	1
RENNES-LITRE	96	RATP	1
ROBERSPIERRE	50	TRANSDEV/CSO	1
ROMAINVILLE-CARNOT	N12	RATP	1
ROND POINT DES PYRAMIDES	213	RATP	1
ROND POINT DORSAY	EXPRESS 91-05	ALBATRANS	1
ROND POINT HOPITAL	401T	TICE	1
ROND POINT PIERRE TIMBAUD	166	RATP	1
ROOSVELT	57	RATP	1
ROSNY-BOIS PERRIER RER	145	RATP	1
RUE DE BERNAU	306	RATP	1
RUE DE CHATILLON	189	RATP	1
RUE DE LINDUSTRIE	EXPRESS 46	TRANSDEV/VULAINES	1
RUE DES CITES	170	RATP	1
RUE DU PROGRES	170	RATP	1
RUFFINS	301	RATP	1

Arrêts (Réseau de bus)	Lignes	Transporteurs/Réseaux	Nombre de citations
SABLIÈRES	3801	TRANSDEV/CARS ROSES	1
SALENGRO FONTAINEBLEAU	47	RATP	1
SAVIGNY NANDY GARE RER	32	TRANSDEV/LIEUSAIN	1
SELLIER	B	TRANSDEV/STRAV	1
SEVRAN-LIVRY	147	RATP	1
SKANDERBERG	35	RATP	1
ST DENIS	129	RATP	1
ST FRANÇOIS XAVIER	92	RATP	1
ST HUBERT	401	TICE	1
STADE AUGUSTE DELAUNE	356	RATP	1
STADE DE BONNEUIL	393	RATP	1
STAINS-CERISAIE	253	RATP	1
SUCY BONNEUIL RER	N35	RATP	1
SULLY MORLAND	87	RATP	1
SURESNES-LONGCHAMP	244	RATP	1
TERMINAL 1	350	RATP	1
GARE DE TORCY	PEPS 25	PEPS	1
TORCY RER	211	RATP	1
TROCADERO	63	RATP	1
TROIS TOUR	25	TRANSDEV/CSO	1
VAL DE FONTENAY	301	RATP	1
VAL POMPADOUR	393	RATP	1
VALENCIENNES	38	RATP	1
VANDREZANNE	47	RATP	1
VANEAU ST ROMAIN	70	RATP	1
VANVES MALAKOFF	126	RATP	1
VERDUN GROSMENIL	162	RATP	1
VERDUN REPUBLIQUE	172	RATP	1
VERGNIAUD	62	RATP	1
VERSAILLES CHANTIERS	N145	RATP	1
VILLARROY	439	SQYBUS	1
VILLEPINTE GARE	615	TRANSDEV/TRA	1
VITRY MALASSIS	183	RATP	1
VOLTAIRE	308	RATP	1
WATTS	314	RATP	1

Bibliographie

- ATKINS, S., 1989, *Critical path design for secure travel*, London, Issues in Design, The design Council.
- BOOZ ALLEN HAMILTON., 2007, *Personal security in public transport travel in New Zealand : problems, issues and solutions*, Auckland, Land Transport New Zealand.
- CRIME CONCERN., 1999, *Young people and crime on public transport*, Department of the Environment, Transport and the Regions, London
- CRIME CONCERN., 2004, *People's perceptions of personal security and their concerns about crime on public transport : Research findings*, Department for Transport, London.
- FARRALL, S., JACKSON, J., GRAY, E., 2009, *Social order and the fear of crime in contemporary times*, New York, Oxford University Press, USA.
- FERRARO, K., 1995, *Fear of crime: Interpreting victimization risk*, State University of New York press.
- FERRARO, K., LAGRANGE, R., 1987, The measurement of fear of crime*, *Sociological Inquiry*, 57, 1, 70-97.
- HALE, C., 1996, Fear of crime: A review of the literature, *International Review of Victimology*, 4, 2, 79-150.
- HEURTEL, H., 2018, *Victimation et sentiment d'insécurité en Île de France. Rapport final de l'enquête de 2017*, Paris, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme en Île-de-France.
- JACKSON, J., 2009, A psychological perspective on vulnerability in the fear of crime, *Psychology, Crime & Law*, 15, 4, 365-390.
- KILLIAS, M., 1990, Vulnerability: Towards a better understanding of a key variable in the genesis of fear of crime, *Violence and Victims*, 5, 2, 97-108.
- LANE, J., RADER, N., HENSON, B., FISHER, B., MAY, D., 2017, *Fear of crime in the united states. Causes, consequences and contradictions*, Durham, Carolina Academic Press, USA
- LIEBER, M., 2008, *Genre, violences et espaces publics: La vulnérabilité des femmes en question*, Paris, Les Presses de Sciences Po.
- LISKA, A., SANCHIRICO, A., REED, M., 1988, Fear of crime and constrained behavior specifying and estimating a reciprocal effects model, *Social Forces*, 66, 3, 827-837.
- MAHMOUD, S., CURRIE, G., 2010, The relative priority of personal safety concerns for young people on public transport-nature of concerns and user priorities for action, In Australasian Transport Research Forum, Canberra, Australia.
- MOORE, S., 2011, Understanding and managing anti-social behavior on public transport through value change: The considerate travel campaign, *Transport Policy*, 18, 1, 53-59.
- NOBLE J., 2019, Comprendre l'insécurité personnelle. Le sentiment d'insécurité des jeunes dans les transports franciliens, Genève, Georg-Médecine & Hygiène, coll. Déviance et Société.
- NOBLE, J., 2015, L'insécurité personnelle dans les transports en commun, *Déviance et Société*, 39, 3, 343-364.
- OMNIL, 2017, Enquête globale transport. La mobilité en Île-de-France. EGT 2010, Résultats détaillés.
- OMNIL, 2019, La nouvelle enquête globale transport. Présentation des premiers résultats 2018. Assises de la mobilité en Île-de-France.
- PREDIT., 2002, *Étude du sentiment d'insécurité et sa mesure dans les transports collectifs urbains. Phase trois : approche quantitative. Rapport final de phase*, Association française de psychologie appliquée aux transports.
- RADER, N., 2004, The threat of victimization: A theoretical reconceptualization of fear of crime, *Sociological*

Spectrum, 24, 6, 689-704.

RAZAFINDRANOVONA T., DIETSCH B., BURRICAND C., PERETTI G. de, 2014, *Le multimode pour mesurer la victimation : est-on dans la zone de sécurité ?* INSEE.

ROBERT, Ph., ZAUBERMAN, R., 2017, *Du sentiment d'insécurité à l'État sécuritaire*, Lormont, Le bord de l'eau.

SHROPSHIRE, K., HAWDON, J., WITTE, J., 2009, Web survey design. Balancing measurement, response, and topical interest, *Sociological Methods & Research*, 37,3, 344-370.

SUTTON, R., FARRALL, S., 2005, Gender, socially desirable responding and the fear of crime are women really more anxious about crime?, *British Journal of Criminology*, 45, 2, 212-224.

TULLOCH, M., 2000, The meaning of age differences in the fear of crime. *British Journal of Criminology*, 40, 3, 451-467.

VILALTA, C., 2011, Fear of crime in public transport: Research in Mexico city, *Crime Prevention & Community Safety*, 13, 3, 171-186.

YAVUZ, N., WELCH, E., 2010, Addressing fear of crime in public space: gender differences in reaction to safety measures in train transit, *Urban Studies*, 47, 12, 2491-2515.



L'INSTITUT PARIS REGION
ASSOCIATION LOI 1901.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49