

Dimensions/Stockphoto.com

PRÉVENTION-SÉCURITÉ

Octobre 2021 • www.institutparisregion.fr

MIEUX COMPRENDRE LES PEURS FÉMININES DANS LES TRANSPORTS PUBLICS

BIEN QUE LE TERME DATE DES ANNÉES 1970, L'ACTION PUBLIQUE CONTRE « LES VIOLENCES ENVERS LES FEMMES »¹ DANS L'ESPACE PUBLIC N'EST QUE TRÈS RÉCENTE : ELLES Y ÉTAIENT RÉPUTÉES RAREMENT VICTIMES, ET L'INSÉCURITÉ QU'ELLES Y RESSENTAIENT ÉTAIT JUSQU'ALORS PERÇUE COMME INSCRITE DANS LEUR SEXE. AU-DELÀ DE CETTE « ÉVIDENCE », L'ENQUÊTE PUBLIÉE EN 2020² PERMET DE SAISIR LE PLUS FORT SENTIMENT D'INSÉCURITÉ* DES FEMMES COMME LE RÉSULTAT DU CARACTÈRE SYSTÉMIQUE DES ATTEINTES SEXUELLES QU'ELLES REDOUTENT OU/ET SUBISSENT DANS LES ESPACES DE MOBILITÉ, CE QUI NE VA PAS SANS ENTRAVER LEUR LIBERTÉ DE MOUVEMENT.

Dans les années 1970, les chercheuses féministes pensent les violences faites aux femmes sous le prisme des inégalités de sexe. Le maintien d'une hiérarchie sexuée passe par des « rappels à l'ordre », de l'invective à l'agression dans la rue, dans le métro, au travail...

Le plus fort sentiment d'insécurité des femmes procéderait donc de cet ordre sexué, qui s'enracine dès les premières socialisations et qui entraîne des pratiques féminines singulières de l'espace public. La répartition sexuée des peurs n'est-elle que le reflet des inégalités de sexe constatées partout dans la société ?

En France, les recherches sur le sentiment d'insécurité mettent l'accent, d'un côté, sur les transformations des modes de vie (perte de la sociabilité villageoise et anonymat dans les villes), et, de l'autre, sur des vulnérabilités considérées comme allant de soi (être âgé ou être une femme)³. Alors qu'une politique publique de lutte contre les violences faites aux femmes émerge à la toute fin du XX^e siècle⁴, un paradoxe subsiste : les femmes ont plus peur que les hommes, alors même que les statistiques officielles révèlent qu'elles sont moins victimes – les hommes le sont davantage. Pour lever le voile sur les violences subies par les femmes, des dispositifs dédiés s'institutionnalisent dans le paysage scientifique et politique⁵.

En effet, nommer et comptabiliser ces violences (psychologiques, physiques ou sexuelles) permet d'agir. Les résultats proposés ici s'inscrivent dans la même logique, ils s'attachent à mieux comprendre le sentiment d'insécurité des femmes dans les transports franciliens afin d'agir efficacement.

L'ENQUÊTE « SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS FRANCILIENS »

Publiée par L'Institut Paris Region en septembre 2020, cette enquête permet une meilleure compréhension de l'insécurité personnelle (pour soi et/ou pour les autres) dans les transports d'Île-de-France. Elle a pour cible les personnes qui utilisent régulièrement les transports en commun. Pour ce faire, le questionnaire a été adressé par courriel aux abonnés Navigo annuel et Imagine R majeurs. Un échantillon de plus de 50 000 enquêtés a ainsi été constitué. Les résultats obtenus permettent de mettre en rapport perceptions des usagers sur les transports, récurrence de la peur, vulnérabilité et capacité à faire face aux risques – avec des comportements et des tactiques pour les contourner –, et enfin opinions politiques.

LA PEUR DE L'AGRESSION SEXUELLE ASSOCIÉE AUX ESPACES CLOS

Sur le réseau ferré, les peurs diffèrent selon les espaces : la peur de l'agression sexuelle se concentre largement dans les lieux clos (85 % des expériences dans les véhicules – bus, métro, tramway, trains – ou les couloirs), alors que la peur du harcèlement est plutôt diffuse tout le long du trajet (plus de la moitié dans les rames, plus d'un cinquième sur les quais, et un cinquième dans le reste de la gare). La répartition des modes de transport où s'exprime la peur diffère peu ou pas du tout selon le sexe : en Île-de-France, les taux de peur des femmes et des hommes sont presque les mêmes quels que soient les modes de transport : on peut toutefois remarquer que les citations féminines se concentrent, proportionnellement aux masculines, plus dans le métro (+3,5 points). Les données détaillées par ligne de métro montrent néanmoins que certaines sont davantage anxiogènes selon le sexe : la ligne 1, par exemple, recueille plus de citations masculines, à l'inverse de la ligne 13, plus citée par les femmes. Ces écarts méritent toutefois d'être corrélés aux différences de fréquentation sur ces lignes.

LES PEURS VARIENT SELON LES LIEUX

Les craintes varient fortement selon les sites, à l'exception de la peur de l'agression sexuelle, qui est assez homogène (autour de 20 % quel que soit le lieu). La répartition géographique (voir carte) des facteurs de peur révèle les différentes problématiques rencontrées par les femmes sur les sites franciliens. À Paris et en petite couronne, on recense des peurs liées aux conditions de circulation surtout à l'ouest : voyager dans une rame bondée ou déserte est vecteur d'insécurité personnelle. De même, le cœur de la région concentre les peurs liées aux interactions perçues comme désagréables, notamment dans les métros de l'hypercentre, et à la présence de désordres sociaux (personnes à la rue ou sous

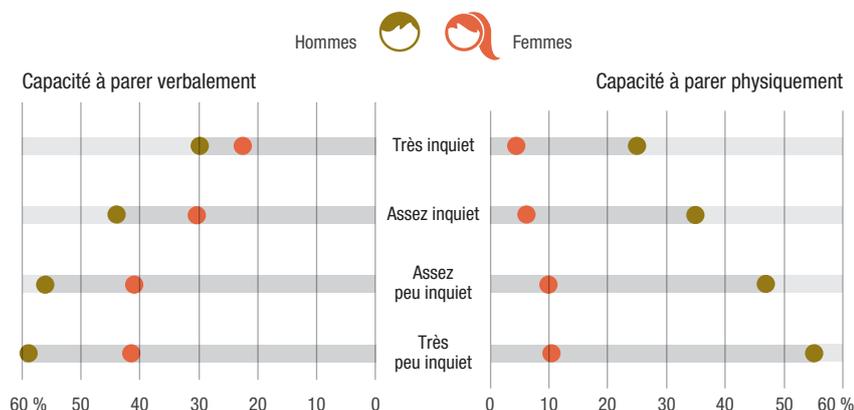
l'emprise de substances), plus marquées au nord, mais pas uniquement. Les facteurs de peur les plus cités renvoient au manque de présence du gestionnaire (personnels, aménagement et ambiance). Localisés partout en Île-de-France, ils sont majoritaires en banlieue, dessinant un croissant entre le sud-est et le nord-ouest de la région.

LES VIOLENCES SEXUELLES, UNE CRAINTE AUSSI BIEN DIURNE QUE NOCTURNE

Sur le réseau ferré, les craintes sont différentes selon les tranches horaires. Tôt le matin, la première crainte féminine est l'agression verbale, alors qu'au cours de la matinée puis de la journée, la peur du vol sans violence occupe la première place. De 20 h 30 à 22 h 30, les craintes à caractère sexuel prennent le dessus, suivies de la crainte du vol violent (4 points d'écart). Après 22 h 30, une peur sur quatre concerne le harcèlement sexuel. Entre 20 h 30 et 5 h du matin, la crainte de l'agression sexuelle représente 22,5 % des peurs féminines (à peine plus de 4 points qu'entre 8 h 30 et 18 h 30), le harcèlement sexuel ou sexiste 23 % (9 points de plus qu'en journée) et le vol avec violence 17 % (3 points de plus). Si l'agression verbale, le harcèlement sexiste ou l'agression physique représentent du simple au double des peurs exprimées selon le moment de la journée, d'autres, comme celles du vol sans violence ou de l'agression sexuelle physique, restent relativement stables. La peur des violences physiques (agression, vol avec violence, attouchements, viol...) se concentre surtout en début de soirée et la nuit. De plus, les peurs nocturnes apparaissent plus diffuses qu'en journée : les répondantes qui ne savent pas clairement identifier leur type de peur (« je ne sais pas vraiment ») sont proportionnellement plus nombreuses la nuit qu'en journée (5 % des réponses féminines entre 8 h 30 et 20 h 30, 8 % après 20 h 30 et 11 % après 22 h 30). Ainsi, les horaires d'utilisation et les peurs redoutées sont corrélés.

Intensité de sa peur et confiance en soi pour parer une agression

Parmi les femmes très peu inquiètes la dernière fois, 10 % s'estiment capables de parer physiquement une agression, contre 55 % des hommes. Parmi les femmes très inquiètes la dernière fois, moins de 5 % s'estiment capables de parer physiquement une agression, contre 25 % des hommes.



© L'INSTITUT PARIS REGION 2021
Source : Enquête Transport et sentiment d'insécurité 2019, L'Institut Paris Region



38 % DES FEMMES APEURÉES REDOUTENT LA VICTIMATION* SEXUELLE : UNE SPÉCIFICITÉ FÉMININE À L'ORIGINE D'UNE PLUS GRANDE INTENSITÉ DES PEURS ?

Un cinquième des répondantes appréhendent surtout une agression sexuelle et un autre le harcèlement sexuel ou sexiste, contre seulement moins de 1 % des hommes pour ces deux types de peur. Ces derniers redoutent principalement les vols avec violence (13 points de plus que chez les femmes) ainsi que les coups et blessures (plus de 16 points d'écart).

De plus, une femme apeurée déclare davantage de situations anxiogènes : 53 % des femmes ont eu peur plusieurs fois dans les transports en commun durant les 12 derniers mois, contre 36 % des hommes.

Les hommes sujets à la peur expriment des expériences souvent moins intenses : 30 % d'entre eux répondent qu'ils ont été très peu ou assez peu inquiètes la dernière fois, contre 17 % des répondantes.

Méthodologie

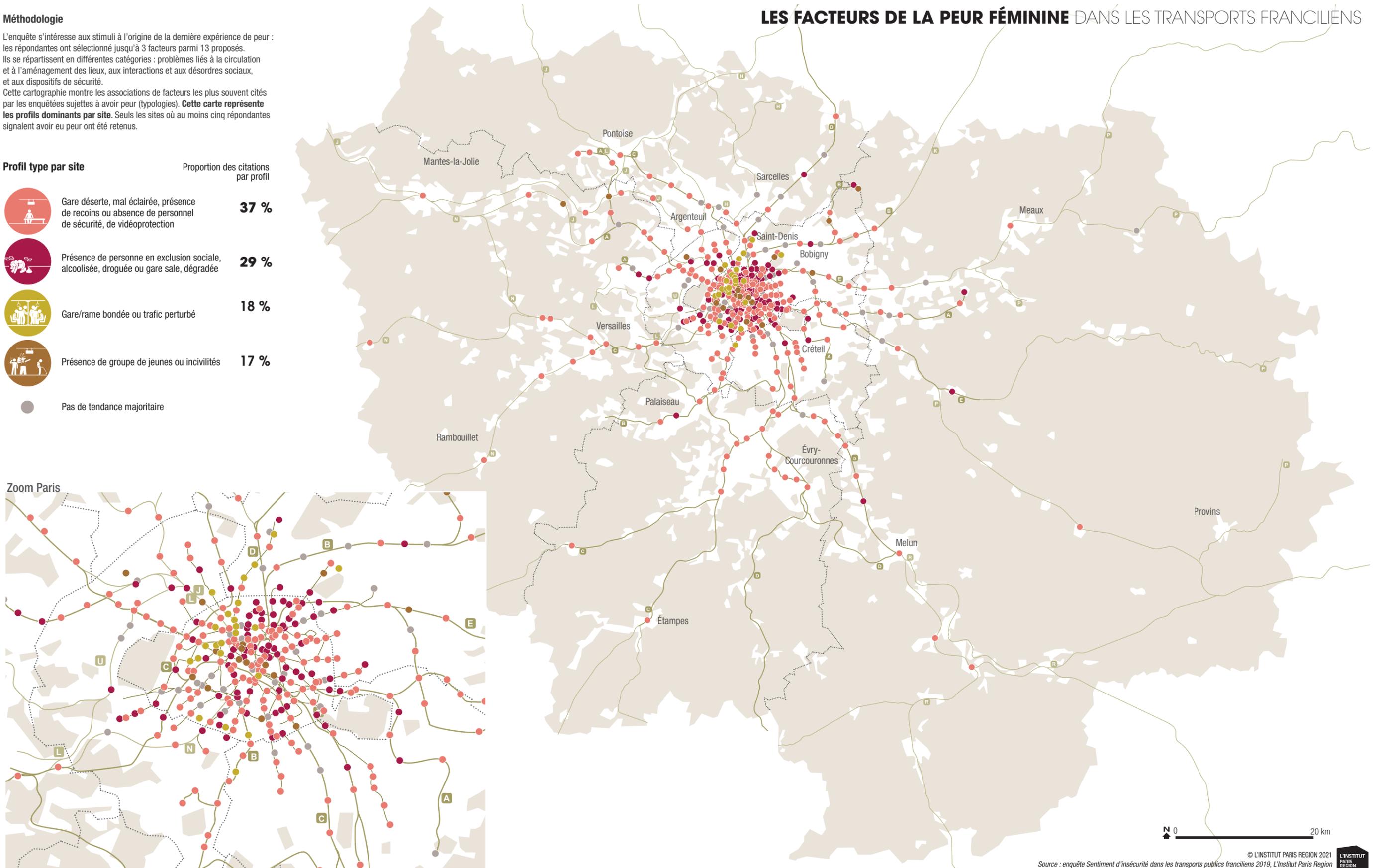
L'enquête s'intéresse aux stimuli à l'origine de la dernière expérience de peur : les répondantes ont sélectionné jusqu'à 3 facteurs parmi 13 proposés. Ils se répartissent en différentes catégories : problèmes liés à la circulation et à l'aménagement des lieux, aux interactions et aux désordres sociaux, et aux dispositifs de sécurité. Cette cartographie montre les associations de facteurs les plus souvent cités par les enquêtées sujettes à avoir peur (typologies). **Cette carte représente les profils dominants par site.** Seuls les sites où au moins cinq répondantes signalent avoir eu peur ont été retenus.

Profil type par site

Proportion des citations par profil

-  Gare déserte, mal éclairée, présence de recoins ou absence de personnel de sécurité, de vidéoprotection **37 %**
-  Présence de personne en exclusion sociale, alcoolisée, droguée ou gare sale, dégradée **29 %**
-  Gare/rame bondée ou trafic perturbé **18 %**
-  Présence de groupe de jeunes ou incivilités **17 %**
-  Pas de tendance majoritaire

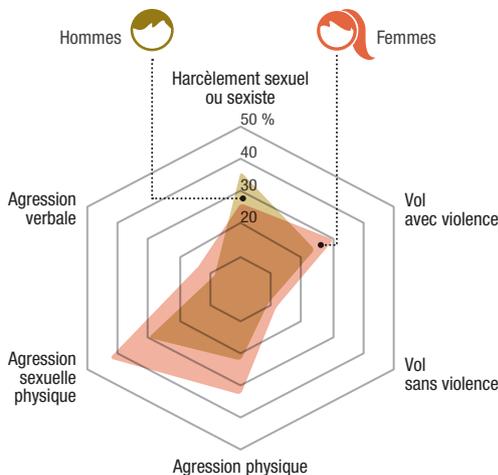
LES FACTEURS DE LA PEUR FÉMININE DANS LES TRANSPORTS FRANCILIENS



Les femmes expriment une grande crainte concernant la peur de l'agression sexuelle (43 % de très inquiètes), de l'agression physique simple (33 %) ou du vol avec violence (30 %). La peur du harcèlement sexuel ou sexiste n'est pas non plus un phénomène anodin : un quart de celles qui le craignent déclarent avoir été très inquiètes, soit un taux deux fois plus élevé que chez celles qui redoutent l'agression verbale. De plus, c'est parmi la peur du harcèlement sexiste ou sexuel et celle de l'agression sexuelle physique que se situe la part la plus élevée d'hommes très inquiets (voir infographie). Le peu d'hommes concernés par la peur de l'agression ou du harcèlement sexuel ou sexiste incite cependant à une grande prudence dans l'interprétation des résultats les concernant : l'indicateur étant peu précis, son calcul repose sur un nombre particulièrement faible de répondants. Les peurs de la victimation à caractère sexuel sont plus intensément redoutées par les hommes comme les femmes. La récurrence de ce type de peur chez les femmes explique les différences sexuées face à l'insécurité personnelle dans les transports.

Être très inquiet selon le type d'atteintes redoutées

Parmi ceux qui déclarent avoir craint une agression physique simple, 33 % des femmes contre 22 % des hommes ont été « très inquiets ».



© L'INSTITUT PARIS REGION 2021
 Source : Enquête Transport et sentiment d'insécurité 2019, L'Institut Paris Region

LES FEMMES DÉJÀ VICTIMES D'UNE ATTEINTE SEXUELLE LA REDOUTENT D'AVANTAGE

Les résultats de l'enquête permettent également d'étudier les relations entre atteintes subies et atteintes redoutées dans les transports, qui ressortent d'autant plus lorsqu'il s'agit de victimations à caractère sexuel. Plus de 87 % des femmes dont la dernière expérience de peur concerne un harcèlement sexuel ou sexiste en ont été victimes au cours des trois dernières années (dont un cinquième une seule fois et deux tiers plusieurs fois). Parmi celles qui redoutent l'agression sexuelle, 68 % en ont subi au moins une. Les femmes sont disposées à avoir peur du viol ou d'être suivies dans les transports, notamment parce qu'elles l'expérimentent au cours de leur vie. De plus, le simple fait d'être une femme apparaît comme une vulnérabilité : 83 % des répondantes à l'enquête estiment pouvoir faire l'objet d'un vol ou d'une agression en raison de leur sexe (contre 4 % des hommes), et 31 % en raison de leur âge (contre 16 %).

DES CAPACITÉS À FAIRE FACE INÉGALES

Si l'enquête révèle que les femmes sont en proportion beaucoup moins nombreuses que les hommes à s'estimer capables de parer une agression par la force physique ou l'échange verbal, la différence sexuée s'atténue chez les répondants les plus anxieux. En effet, moins intense est la peur, plus l'écart femmes-hommes se creuse ; à l'inverse, plus la peur est intense, moins il y a d'écart entre les femmes et les hommes (voir infographie ci-contre). Plus ils ont peur avec la même intensité, plus les enquêtés des deux sexes ont des capacités à parer similaires. Les usagers mettent en place des stratégies pour faire face à leurs inquiétudes. L'enquête donne à voir le contraste sexué dans l'usage de ces pratiques. Sur le réseau ferré, 13 % des répondantes

déclarent se faire « souvent » accompagner (contre 4 % des répondants) et 93 % font « souvent » croire qu'elles sont occupées (contre 50 %). Plus de 66 % des enquêtées déclarent modifier « souvent » ou « quelquefois » leur apparence quand elles empruntent les transports en commun (contre 35 %). Si les hommes s'estiment moins vulnérables que les femmes, ces dernières, loin d'être passives, développent des stratégies et des tactiques d'évitement. La sociologue Marylène Lieber parle de « savoir-faire procédural », qui permet aux femmes de « donner une image d'elles-mêmes qui n'incite pas les hommes à les aborder sans qu'elles le veuillent ». Ces « tactiques de protection incitent les femmes, entre autres, à porter des chaussures qui permettent de courir, à prendre un taxi pour rentrer le soir, à ne pas s'habiller de manière jugée « sexy » »⁶.

DES DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ GENRÉS ?

L'enquête interroge les enquêtés sur les dispositifs de sécurité à renforcer afin d'améliorer la sécurité dans les transports en commun. La présence humaine s'impose comme le dispositif le plus rassurant chez les hommes comme chez les femmes. Les écarts sexués sont globalement ténus. La descente à la demande dans les bus fait figure d'exception : proportionnellement aux hommes, les femmes sont deux fois plus nombreuses à plébisciter ce dispositif (quatre fois plus parmi les plus apeurés dans les transports). Cette solution est d'autant plus considérée par celles qui redoutent la victimation sexuelle : 23 % des apeurées la sollicitent (+4 points chez celles qui ont redouté l'agression sexuelle et +8 points chez celles qui ont craint un harcèlement sexuel). Cependant, la variable « sexe » n'affecte pas l'ordre des revendications, contrairement à la fréquence des peurs ou la préoccupation politique. Si la présence d'agents de sécurité (SNCF, RATP)

est la première des revendications, ceux qui déclarent plus de dix expériences de peur sur l'année revendiquent, eux, prioritairement la présence de policiers et de gendarmes (21 points de plus que ceux qui ne déclarent qu'une seule expérience de peur). De plus, seulement 36 % des répondants préoccupés principalement par la pauvreté souhaitent augmenter la présence étatique dans les transports, contre 58 % des préoccupés principalement par la délinquance. Plus les enquêtés sont anxieux ou préoccupés par la délinquance, plus ils préfèrent les agents régaliens à ceux des transporteurs. À l'inverse, les rarement anxieux plébiscitent plus les dispositifs préventifs que les très anxieux (+7 points pour la vidéoprotection, +5 points pour les messages d'information sonores). Autre exemple, la présence de médiateurs rassure 12 % des préoccupés principalement par la pauvreté, contre 2,5 % des préoccupés par la sécurité.

La cartographie des facteurs de peur témoigne de l'intérêt de cette enquête pour alimenter une connaissance fine des phénomènes d'insécurité sur les réseaux de transport. Sa reconduction dans le temps pourrait d'ailleurs servir à en évaluer les changements, notamment en matière d'impact des actions et des dispositifs mis en place. Si les femmes déclarent avoir plus souvent et plus intensément peur que les hommes dans les transports en commun franciliens, c'est notamment parce que leur expérience de l'espace public diffère de celle des hommes. Elles sont confrontées à des propos et à des injures qui constituent des intrusions dans leur espace personnel. La règle, pour les femmes, est de risquer la violence sexiste dans l'espace public – la non-expérimentation de la violence sexiste est l'exception. Les peurs féminines se lisent donc comme le résultat de l'intériorisation d'une norme genrée et d'incorporation de la peur du rappel à cette norme. Les femmes apprennent à se considérer comme vulnérables à travers les atteintes subies ou redoutées, qui entravent leur mobilité et leur occupation de l'espace public. Elles se conforment à des prescriptions ou à des proscriptions : porter des habits courts ou sortir tard, par exemple, signifierait une forme de « disponibilité sexuelle ». Être une femme dans les transports collectifs n'est pas anodin. Néanmoins, les résultats présentés ici permettent d'aller au-delà de l'évident décalage entre les deux sexes : plus les répondants sont apeurés, plus les différences sexuées s'estompent. De plus, il est impossible de parler de vulnérabilité des femmes en général, au risque d'invisibiliser celles qui n'ont pas peur ou celles qui n'ont peur que dans un contexte précis. Le risque d'essentialiser les femmes est grand : le lien entre le fait d'être une femme et le fait d'avoir peur n'est pas mécanique, et il existe des catégories d'hommes qui ont peur de la même manière que les femmes. ■

Hélène Heurtel, chargée d'études

Antoine Vielcanet, chargé d'études

mission Prévention sécurité (Sylvie Scherer, directrice)

DÉFINITIONS

***Sentiment d'insécurité :** en tant que concept scientifique, il s'intéresse autant aux émotions ressenties face à un risque perçu (insécurité personnelle pour soi et/ou pour les autres) qu'à l'importance accordée à un problème politique. La distinction entre la peur du crime (*fear of victimization*) et la préoccupation sécuritaire (*crime concern*) est établie au début des années 1970 par Franck Furstenberg. Il est possible de s'intéresser au sentiment d'insécurité dans l'espace public (un pays, une ville, un réseau de transport en commun...) comme dans l'espace privé, en général ou en particulier (le jour, la nuit, une période...).

***Victimation :** le fait de subir une atteinte physique, matérielle ou psychique. La méthode la plus fiable pour mesurer les atteintes est la réalisation d'enquêtes en population générale, dites « enquêtes de victimation ».

1. Les termes « violence envers les femmes » désignent selon la déclaration des Nations unies (1993) « tous les actes de violence dirigés contre le sexe féminin, et causant ou pouvant causer aux femmes un préjudice ou des souffrances physiques, sexuelles ou psychologiques, y compris la menace de tels actes, la contrainte ou la privation arbitraire de liberté, que ce soit dans la vie publique ou dans la vie privée » (article 1).
2. Julien Noble, « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens ». Enquête 2019, L'Institut Paris Region, 2020.
3. Sebastian Roché, *Le sentiment d'insécurité*, Paris, PUF, 1993 ; Laurent Mucchielli et Philippe Robert, *Crime et sécurité. L'état des savoirs*, Paris, La découverte, 2002.
4. D'abord centrée sur le foyer avant de s'étendre à l'espace public : le viol entre conjoints est reconnu par jurisprudence en 1990, la réforme du Code pénal de 1994 reconnaît la spécificité des violences au sein du couple, la loi du 4 avril 2006 améliore la réponse pénale aux violences conjugales et organise l'éloignement du conjoint violent du domicile. La loi du 9 juillet 2010 relative aux violences faites spécifiquement aux femmes est toujours plutôt orientée sur l'espace privé, contrairement à celle du 3 août 2018 renforçant l'action contre les violences sexistes et sexuelles, qui crée l'outrage sexiste.
5. La première enquête nationale sur les violences envers les femmes en France (Enveff) commence en 2000. Des observatoires locaux sont créés (en Seine-Saint-Denis en 2002, en Ile-de-France en 2011).
6. Marylène Lieber, *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Les presses de Science Po, Paris, 2008.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Fouad Awada

DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION

Sophie Roquette

RÉDACTION EN CHEF

Laurène Champalle

MAQUETTE

Jean-Eudes Tilloy

INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE

Laurie Gobled

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Inès Le Meledo, Julie Sarris

FABRICATION

Sylvie Coulomb

RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki

33 (0) 1 77 49 75 78

L'Institut Paris Region

15, rue Falguière
75740 Paris cedex 15
33 (0) 1 77 49 77 49

ISSN 2724-928X
ISSN ressource en ligne
2725-6839



institutparisregion.fr



RESSOURCES

- Kenneth Ferraro, « Women's Fear of Victimization: Shadow of Sexual Assault? », *Social Forces*, 1996, n° 2, pp. 667-690.
- Marylène Lieber, « Le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public : une entrave à la citoyenneté ? », *Nouvelles Questions Féministes*, 2002, n° 1, pp. 41-56.
- Clément Rivière, « Mieux comprendre les peurs féminines : la socialisation sexuée des enfants aux espaces publics urbains », *Sociétés contemporaines*, 2019, n° 3, pp. 181-205.
- Rod Warr, « Fear of rape among urban women », *Social problems*, 1985, n° 3, pp. 238-250.
- Claude Zaidman, « Jeux de filles, jeux de garçons », *Les cahiers du Cedref*, 2007, n° 15, pp. 283-292.

L'INSTITUT
PARIS
REGION