

# SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS PUBLICS : SENTIMENT D'INSÉCURITÉ ET EXPÉRIENCES DE VICTIMISATION DES USAGERS ET USAGÈRES

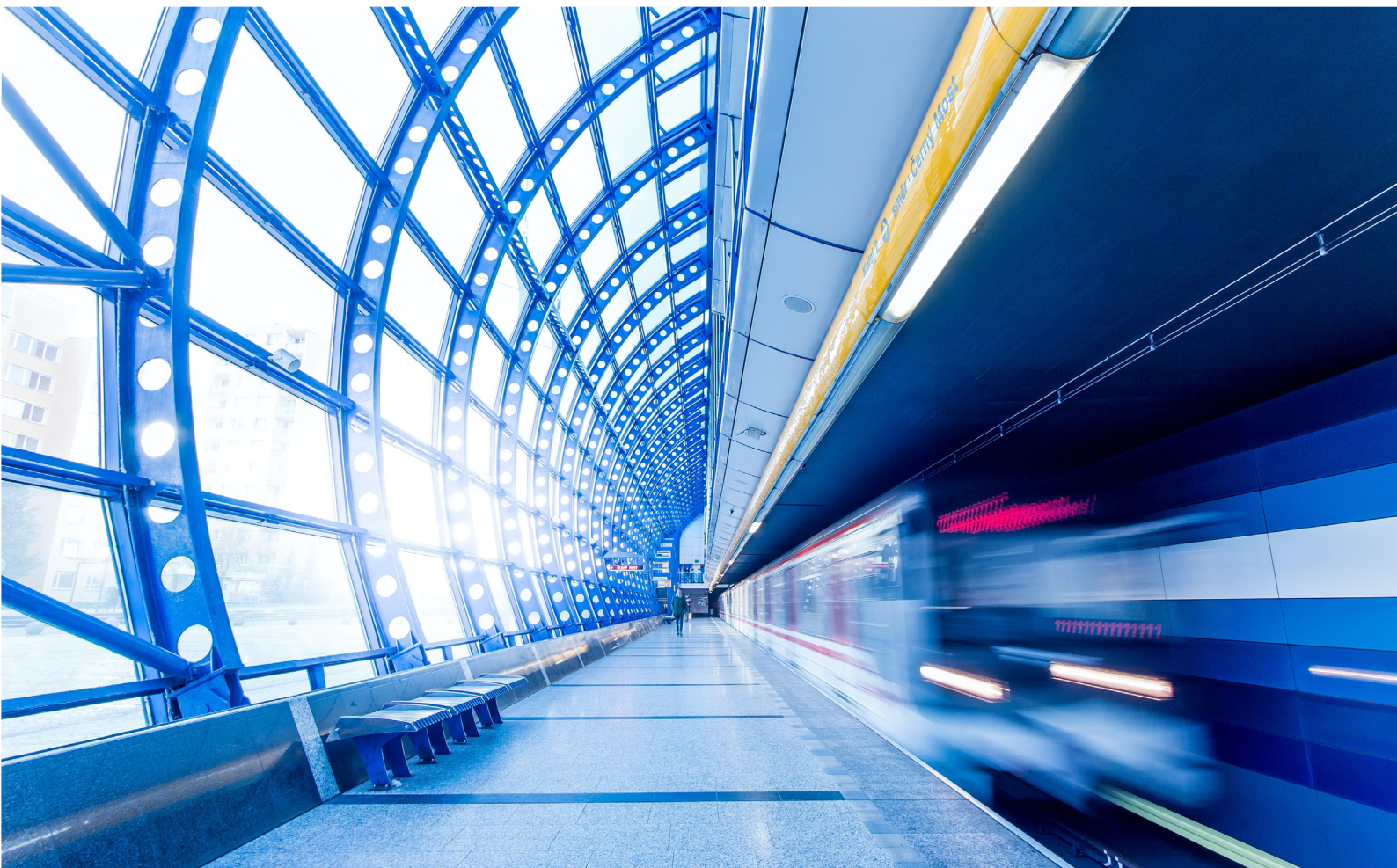
## Revue de littérature

6 octobre 2022

Series UNILCRIM 2022/6

FACULTÉ DE DROIT, DES SCIENCES CRIMINELLES ET D'ADMINISTRATION PUBLIQUE  
Ecole des sciences criminelles

Sandra Ribeiro  
Christine Burkhardt  
Stefano Caneppele



# ***SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS PUBLICS : SENTIMENT D'INSÉCURITÉ ET EXPÉRIENCES DE VICTIMISATION DES USAGERS ET USAGÈRES***

Citation suggérée (APA 7<sup>ème</sup> Edition): Ribeiro, S., Burkhardt, C., Caneppele, S. (2022), Sécurité dans les transports publics: sentiment de sécurité et expériences de victimisation des usagers et usagères, Series UNILCRIM, (6) 2022.

Contacts :  
stefano.caneppele@unil.ch  
christine.burkhardt@unil.ch

Photo by Jesse Gardner on Unsplash

Series UNILCRIM 2022/6 - ISSN: 2673-1983  
Unité de recherche en Criminologie  
Ecole des sciences criminelles  
Faculté de droit, des sciences criminelles et d'administration publique  
Université de Lausanne  
Lausanne  
Suisse

## Résumé

*Introduction.* Cette revue de littérature, effectuée sous mandat des Transports publics de la région lausannoise (tl), a pour but de présenter une vue d'ensemble concernant les expériences de victimisation des usagers et usagères dans les transports publics, notamment en ce qui concerne le harcèlement sexuel et la perception de la sécurité.

*Méthodologie.* L'analyse a été effectuée sur 34 études issues de deux précédentes revues de littérature sur le même thème, en relevant systématiquement la fréquence des expériences de victimisation vécues dans les transports publics par les usager·ère·s.

*Résultats.* Les études ont pu mettre en évidence que le taux de victimes de harcèlement sexuel varie énormément selon le pays, le genre et le type de comportement subi, et que ces comportements ne sont quasiment jamais rapportés à la police. La perception de la sécurité et la peur du crime varient elles aussi selon le moment de la journée, le lieu et le mode de transport.

*Conclusion.* Cette étude a permis d'avoir un aperçu de la situation actuelle à propos des expériences de victimisations des usager·ère·s des transports publics, ainsi que les situations particulièrement propices à générer de l'insécurité ou des comportements inappropriés à l'encontre des usager·ère·s.

Mots-clés : transport public, harcèlement sexuel, perception de la sécurité.

## Executive Summary

*Introduction.* The aim of this literature review, commissioned by the *Transports publics de la région lausannoise* (tl), is to provide an overview of users' experiences of victimisation on public transport, with particular reference to sexual harassment and perceptions of safety.

*Methodology.* The analysis was carried out on 34 studies from two previous literature reviews on the same subject, systematically recording the frequency of victimisation experienced by public transport users.

*Results.* The studies showed that the incidence of sexual harassment varies widely by country, gender and type of behaviour experienced, and that such behaviour is almost never reported to the police. Perceptions of safety and fear of crime also vary according to time of day, location and mode of transport.

*Conclusion.* This study has provided an overview of the current situation regarding the experiences of victimisation of public transport users, as well as the situations that are particularly likely to generate insecurity or inappropriate behaviour towards users.

Keywords: public transport, sexual harassment, perception of safety.

# Table des matières

INTRODUCTION	1
1. BUT DE L'ÉTUDE	1
2. MÉTHODOLOGIE	1
2. 1. <i>Plateformes et mots clés utilisés pour les rapports précédents</i>	1
2. 2. <i>Sélection des études</i>	2
2. 3. <i>Variables d'intérêt</i>	2
3. RÉSULTATS	2
3. 1. <i>Résultats contextuels</i>	2
3. 2. <i>Harcèlement sexuel</i>	3
3. 2. 1. Différences selon le genre	3
3.2. 2. Différences selon le type de comportement	3
3. 2. 3. Différences selon le mode de transport et le lieu (véhicule/arrêt)	3
3. 2. 4. Signalement à la police	4
3. 3. <i>Perception de la sécurité et peur du crime</i>	4
3.3.1. Différences selon le moment de la journée	4
3. 3. 2. Différences selon le mode de transport et le lieu (véhicule/arrêt)	4
3. 4. <i>Autres infractions</i>	5
4. DISCUSSION ET CONCLUSION	5
REMERCIEMENTS	6
RÉFÉRENCES	7



# Introduction

La peur d'être victime d'une infraction et les expériences de victimisation passées sont des facteurs importants dans la décision ou non de prendre les transports publics (Needle & Cobb, 1997). Dans le cadre du harcèlement sexuel, l'insécurité que peut générer les voyages en transport public peut mener les victimes à changer leur trajet, horaire ou même opter pour un transport privé (British Transport Police Authority, 2008; Clark et al., 2016; Stark & Meschik, 2018). Toutefois, les recherches sur le sujet sont rares, et la définition même du harcèlement sexuel reste floue. Ainsi, il est crucial pour les compagnies de transport et les gouvernements de prendre en compte les expériences de ses usagers et usagères pour être en mesure d'offrir un environnement sain et rassurant pour tous et toutes.

Les Transports publics de la région lausannoise (tl) a mandaté l'Ecole des sciences criminelles de l'Université de Lausanne dans le but d'avoir un aperçu de la situation dans différents pays à propos des expériences de victimisation des usagers et usagères des transports publics. Au travers d'une revue de littérature, cette étude vise, à terme, à aider à la création d'espaces publics plus sûrs.

## 1. But de l'étude

Le but de cette revue de littérature est de présenter une vue d'ensemble des taux de victimisation dans les transports publics dans plusieurs pays du monde, en particulier en ce qui concerne le harcèlement sexuel et la perception de la sécurité. Nous nous intéressons particulièrement à observer les conditions qui peuvent moduler les chiffres de la criminalité ou de la perception de la sécurité, comme le genre de la victime, le mode de transport, le moment de la journée, ou encore le lieu où le comportement s'est déroulé.

Pour ce faire, nous revenons sur les études analysées lors des deux revues de littérature précédentes et

nous relevons systématiquement les résultats chiffrés en lien avec nos variables d'intérêt présentés afin d'élaborer une synthèse.

## 2. Méthodologie

Comme mentionné plus haut, cette revue de littérature s'appuie sur un corpus de manuscrits préalablement identifiés dans le cadre de deux recensions de littérature déjà effectuées sous mandat des tl à propos du harcèlement sexuel et la perception de la sécurité dans les transports publics<sup>1</sup>. Il convient ainsi de revenir sur la méthodologie et le contenu de ces revues de littérature afin de délimiter nos résultats, puis de déterminer la sélection des études, pour terminer en présentant les variables qui ont été relevées pour répondre au but de cette présente étude.

### 2.1. Plateformes et mots clés utilisés pour les rapports précédents<sup>2</sup>

Pour les besoins des deux rapports précédents, les résultats provenant de la littérature scientifique et ceux de rapports nationaux de la littérature grise avaient été combinés. La récolte des études avait été effectuée de manière systématique, d'une part sur les bases de données de littérature scientifique Web of Science et Google Scholar, et d'autre part sur le moteur de recherche Google. Les mots clés utilisés sont répertoriés dans le Tableau 1 ci-après.

<sup>1</sup> Ribeiro, S., Burkhardt, C., Caneppele, S. (2021), Etudier la perception d'insécurité et le harcèlement sexuel dans les transports publics. Recommandations méthodologiques au regard de la littérature scientifique, Series UNILCRIM, (8) 2021. Ribeiro, S., Burkhardt, C., Caneppele, S. (2022), Sécurité dans les transports publics: inventaire des mesures visant à augmenter le sentiment de sécurité des usagers et usagères, Series UNILCRIM, (5) 2022.

<sup>2</sup> Pour plus d'informations sur la méthodologie, nous invitons les lecteurs et lectrices à consulter les rapports concernés.

Tableau 1 : Résumé des termes principaux et connexes pour la recherche par mots-clés.

Termes principaux	Termes connexes
sexual harassment	sexual violence
	sexual crime
	groping
	frotteurism
	chikan
security perception	fear of crime
	(feeling of) safety
	insecurity
public transport	bus
	metro
	train
measures	strategy
	campaign
	initiative
	intervention
report	national report
	national statistics

## 2.2. Sélection des études

Un corpus de 103 manuscrits a été analysé afin d'en extraire les articles présentant des résultats à propos de la fréquence des expériences de victimisation vécues dans les transports publics par les usager·ère·s, au travers d'entretiens ou sondages directement avec ces dernier·ère·s ou de statistiques policières.

Aucune étude n'a été exclue sur la base de la date de publication ou de la zone géographique.

Au final, 34 manuscrits présentaient des résultats pertinents pour le présent rapport.

## 2.3 Variables d'intérêt

Afin de pouvoir présenter une vision d'ensemble pertinente concernant les expériences de victimisation des usager·ère·s des transports public, nous relèverons systématiquement un certain nombre de variables, à savoir :

1. Le pays où l'étude a été menée ;
2. La date à laquelle les chiffres présentés ont été récoltés ;

3. Le comportement ciblé par l'étude, en cinq modalités : le harcèlement sexuel (abrégé HS dans le tableau de résultats)<sup>3</sup> ; la perception de la sécurité (PS) ; la peur du crime (PC) ; le signalement de l'incident à la police (SP) ; autre, pour toutes les autres infractions signalées. A noter que pour cette variable «comportement ciblé», toutes les modalités complémentaires éventuelles ont été indiquées entre parenthèses (femmes/hommes, trains/bus, jour/nuit, etc.) ;
4. Les chiffres relevés pour le comportement en question, exprimés en pourcentage ;
5. D'éventuelles remarques complémentaires concernant les chiffres ou les observations pouvant amener une nuance intéressante pour les conclusions ;
6. La source où les informations ont été tirées.

## 3. Résultats

Les études retenues (N=34) concernent principalement le harcèlement sexuel (19 études) et la perception de la sécurité ou la peur du crime (15 études) dans les transports publics. Le tableau de résultats détaillé peut être consulté à l'Annexe.

Il convient d'abord de présenter des résultats contextuels concernant les pays et l'année où les chiffres ont été obtenus. Par la suite, nous détaillons les résultats obtenus concernant le harcèlement sexuel, puis ceux à propos de la perception de la sécurité. Pour finir, nous passerons en revue les autres infractions signalées dans les différentes études.

### 3.1. Résultats contextuels

Les études passées en revue ont pu faire état de résultats dans 22 pays différents, répartis sur tout le globe. Les années de récolte de données s'étendent de 1992 à 2020, avec une médiane en 2014, signifiant que la moitié des études ont été effectuées en 2014 ou après. De plus, le mode se trouvant en 2020 nous conforte dans l'idée que les chiffres présentés sont pour la plupart récents.

<sup>3</sup> Puisque la définition du harcèlement sexuel comprend de nombreux comportements, la définition que les auteurs des différents articles en font a été systématiquement examinée pour nous assurer de pouvoir amalgamer leurs résultats.

## 3.2. Harcèlement sexuel

Concernant les résultats qui suivent, il convient de préciser qu'il s'agit ici de pourcentages issus soit de sondages de victimisation, soit d'entretiens, et non pas de statistiques policières officielles.

Dans les 22 pays où une estimation a pu être trouvée, le nombre de personnes ayant reporté avoir subi du harcèlement sexuel varie entre 37 et 97%, avec une moyenne de 69% pour les femmes, contre des taux entre 7 et 65% avec une moyenne de 34% pour les hommes. La Suisse, avec 46% de femmes ayant déclaré avoir été victimes de harcèlement sexuel dans les transports publics, est le cinquième pays avec le taux le plus bas relevé, bien que cela corresponde toujours à quasiment une femme sur deux (Gsf.bern, 2019).

### 3.2.1. Différences selon le genre

Quelle que soit l'étude examinée, nous avons constaté que beaucoup plus de femmes que d'hommes sont victimes de harcèlement sexuel. Les valeurs vont de 37% (Norvège) à 97% (Iran et Népal) pour les femmes contre 7% (Japon) et 65% (Mexique) pour les hommes. Un rapport étasunien de 2007 ajoute que les témoins de harcèlement sexuel rapportent que 92% des victimes sont des femmes (Stringer, 2007), ce qui confirme ces observations. Une étude effectuée en Inde a d'ailleurs montré que non seulement 100% de leur échantillon de 200 femmes avait été victime de harcèlement sexuel dans les transports publics sur les six derniers mois, mais également qu'un quart des femmes ont rapporté subir plus de dix incidents par mois (Tripathi et al., 2017).

Une étude en Colombie montre que les expériences de victimisation vécues par les hommes et les femmes diffèrent également du point de vue du type de comportement subi : les femmes sont les plus souvent victimes de violence verbale à connotation sexuelle (comme le fait de recevoir des commentaires déplacés ou des insultes) alors que les hommes seraient plutôt victimes d'attouchements non-sollicités (Orozco-Fontalvo et al., 2019).

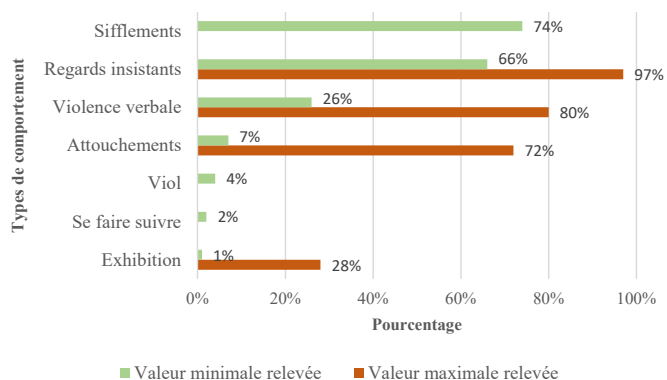
Peu d'études se sont intéressées aux victimes dans la communauté LGBT+ (n=3), mais ses membres semblent être plus souvent victimisés et ne se sentent pas en sécurité dans les véhicules de transport public. Toutefois, une étude nuance ce constat en montrant que les hommes trans de leur échantillon n'ont pas été victimisés, ce qui tend à revenir au constat que les

hommes sont moins fréquemment victimes que les femmes (Lubitow et al., 2020).

### 3.2.2. Différences selon le type de comportement

Les contours et la définition du harcèlement sexuel étant encore imprécis, de nombreux comportements peuvent être déclinés et analysés séparément. Comme le montre la Figure 1, les sifflements et les regards insistants semblent être les comportements les plus fréquemment subis, suivis de violence verbale, d'attouchements non-sollicités (contacts ambigus, caresses, frotteurisme), de viol, du fait de se faire suivre (en voulant changer de wagon ou à la sortie du transport, par exemple), et pour finir l'exhibition.

Figure 1 : Fréquences relevées des comportements subis par les femmes, avec mention de la valeur minimale et maximale (basées sur 10 études)



Les trois études ayant décliné les comportements subis par les hommes montrent qu'ils sont le plus souvent victimes d'attouchements non-sollicités (jusqu'à 15%), d'exhibition (jusqu'à 12%), de violence verbale (9%) et du fait d'être suivi (3%) (Clark et al., 2016; Orozco-Fontalvo et al., 2019; Quinones, 2020).

### 3.2.3. Différences selon le mode de transport et le lieu (véhicule/arrêt)

Il semble exister des différences dans la fréquence observée du harcèlement sexuel entre les trains, les bus ou les métros, mais les résultats des différentes études ne sont pas consistants. En Colombie, ce sont les bus qui ont été désignés comme étant plus propices aux comportements inappropriés (Quinones, 2020), alors qu'aux États-Unis et au Royaume-Uni, plutôt le métro, avec le bus comme ayant la fréquence la plus basse dans ce dernier exemple (Natarajan et al., 2017; Police and Crime Committee, 2016). Si l'on considère tout type



d'infraction et pas seulement le harcèlement sexuel, les femmes seraient le plus souvent victimisées dans les bus, et les hommes dans les trains.

En termes de lieu, les résultats des études ne convergent pas non plus : parfois les cas de harcèlement sexuel sont commis le plus souvent aux arrêts, parfois le plus souvent dans les véhicules, et parfois autant dans l'un que dans l'autre. Les moments d'embarquement ou de débarquement dans les véhicules semblent être les moins fréquemment choisis par les auteurs.

Toutefois, les études sont consistantes sur le fait que les comportements problématiques arrivent le plus souvent dans les zones ou véhicules bondés, notamment pendant les heures de pointe.

### 3. 2. 4. Signalement à la police

Les reports à la police des cas de harcèlement sexuel sont extrêmement bas, allant de 0 (Inde) à 10% (Colombie, Royaume-Uni et Suisse). Une étude étasunienne a fait la distinction entre les signalements de sexual assault (défini comme étant des attouchements « aggravés », de tentative de viol ou de viol) et de sexual harassment (violence verbale ou attouchements) : les pourcentages de report sont respectivement de 14 et 4% (Stringer, 2007). La seule étude ayant investigué les signalements de harcèlement sexuel subi par des hommes a montré qu'aucun d'entre eux n'avait rapporté l'incident aux autorités (Clark et al., 2016).

Au vu de ce qui précède, nous constatons qu'il s'agit encore d'infractions très peu signalées aux autorités : ainsi, les chiffres rapportés au travers de sondages de victimisation reflètent probablement un peu plus de la réalité.

## 3. 3. Perception de la sécurité et peur du crime

Il existe peu de chiffres à propos de la perception de la sécurité ou de la peur du crime dans les transports publics en tant que telles : en effet, la plupart des études se sont attelées à les comparer dans différents contextes (nuit vs. jour, dans les véhicules vs. aux arrêts, etc.). Néanmoins, nous pouvons constater au Tableau 2 que les taux varient drastiquement en fonction du pays. Le seul chiffre disponible à propos de la perception de la sécurité chez les hommes a été mesuré en France, avec une valeur de 87% (Guilloux, 2015).

Tableau 2 : Pourcentage de femmes ne se sentant pas en sécurité dans les transports publics (basé sur 4 études)

	Perception de la sécurité	Peur du crime
Australie	50%	
Colombie	17%	37%
France	80%	
Mexique	16%	60%

Une méta-analyse basée sur 54 études a noté que, de manière générale, les (jeunes) femmes, les personnes âgées ou handicapées, les minorités ethniques et les membres de la communauté LGBTQ+ ont une peur du crime plus élevée dans les véhicules et les stations de transport public, tout en mentionnant que ce sont pourtant les jeunes hommes qui sont le plus souvent victimes d'infractions dans les transports (British Transport Police Authority, 2008).

### 3. 3. 1. Différences selon le moment de la journée

Les trois études ayant comparé les différences entre le jour et la nuit ont montré que la perception de la sécurité était beaucoup plus basse pendant la nuit, et la peur du crime beaucoup plus haute. Par exemple, la perception de la sécurité passe de 40 à 12% dans les véhicules de transport public en Australie (Currie et al., 2010). Une étude au Royaume-Uni a comparé la peur du crime entre (a) les hommes et les femmes, (b) le jour et la nuit, et (c) les trains et les stations. Les résultats ont montré que, pour les femmes, cette peur du crime passe de 19 à 93% aux arrêts, et de 18 à 80% dans les trains. Du côté des hommes, les valeurs augmentent de 20 à 53% et de 21 à 37%, respectivement (Cozens et al., 2003).

### 3. 3. 2. Différences selon le mode de transport et le lieu (véhicule/arrêt)

Au niveau du lieu, les résultats de trois études britanniques tendent toutes vers la même conclusion, à savoir qu'attendre aux arrêts génère plus d'insécurité et de peur du crime que le fait d'être à l'intérieur des véhicules (British Transport Police Authority, 2008; Cozens et al., 2003; Police and Crime Committee, 2016). Dans la continuité des résultats présentés au sous-chapitre précédent, deux autres études ont montré que la perception de la sécurité était de 65% aux arrêts contre 74% dans les trains, et que la peur du crime était également légèrement plus haute aux arrêts (22% contre 20%, Currie et al., 2010; George, 2003). Sur ce sujet, les statistiques policières aux États-Unis semblent en effet montrer que les infractions commises dans les transports publics sont plus nombreuses aux

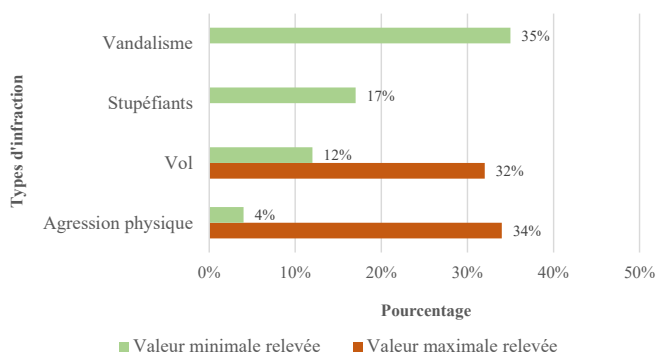
arrêts que dans les véhicules (Stringer, 2007). Toutefois, une étude en Éthiopie semble montrer qu'au contraire, la perception de la sécurité était plus haute aux arrêts que dans les trains (respectivement 58% contre 47%, Obsie et al., 2020).

En termes de véhicules, une seule étude effectuée dans 21 pays a comparé la perception de la sécurité selon le mode de transport, ici, le bus par opposition au métro ou au train : cette perception est significativement plus élevée pour les voyages en bus (Loukaitou-Sideris & Ceccato, 2021).

### 3.4. Autres infractions

Lorsque l'on demande aux usager·ère·s les infractions auxquelles ils·elles sont les plus souvent confronté·e·s dans les transports publics, ce sont les actes de vandalisme, les infractions liées aux stupéfiants, les vols et les agressions physiques qui sont mentionnés. La Figure 2 résume la distribution de ces infractions.

Figure 2 : Pourcentage d'usager·ère·s ayant relevé des infractions dans les transports publics (basé sur 3 études)



Les statistiques policières des États-Unis montrent que ce sont surtout les vols qui sont signalés (45%), suivis des actes de vandalisme (20%) et des agressions physiques (16%). A titre de comparaison, les signalements de viol ne comptent que pour 0,1% du total (Stringer, 2007). Malheureusement, ce type de statistiques n'a pas été révélé pour d'autres pays.

## 4. Discussion et conclusion

Cette revue de la littérature a pu explorer 34 études afin d'en extraire les expériences de victimisation des usager·ère·s dans les transports publics à travers le monde, en particulier concernant le harcèlement sexuel et la perception de la sécurité. Elle nous permet ainsi d'avoir un aperçu de la distribution de ces expériences de victimisation et de la perception de la sécurité, mais également de facteurs qui les augmentent ou les diminuent.

Au niveau du harcèlement sexuel, nous avons pu d'abord constater que le taux de victimisation variait énormément en fonction du pays, mais que les femmes étaient systématiquement beaucoup plus victimisées que les hommes. En effet, ces taux varient entre 37 et 97% avec une moyenne de 69% pour les femmes, contre des taux entre 7 et 65% avec une moyenne de 34% pour les hommes. En Suisse, 46% de femmes ont révélé avoir déjà subi du harcèlement sexuel dans les transports publics. Les membres de la communauté LGBT+ semblent également être souvent plus victimisés<sup>4</sup>, sauf les hommes trans.

Le type de comportement le plus souvent subi diffère aussi selon le genre : les femmes sont plus souvent victimes de violence verbale à connotation sexuelle, et les hommes d'attouchements non-sollicités. Au niveau de ces comportements, ce sont surtout les sifflements, les regards insistants, la violence verbale connotée et les attouchements qui sont les plus fréquemment observés.

Les études ne sont pas consistantes sur le lieu ou le mode de transport où le harcèlement sexuel est particulièrement signalé, mais le sont en revanche sur le fait que les comportements problématiques se produisent le plus souvent dans les véhicules ou arrêts bondés, notamment pendant les heures de pointe.

En termes de signalement des incidents de harcèlement sexuel à la police, le taux varie de 0 à 10%, ce dernier chiffre correspondant notamment à ce qui a été mesuré en Suisse. Ce chiffre diminue d'autant plus si l'on retire de la définition du harcèlement sexuel des cas d'attouchements « aggravés » ou de tentative de viol. Au niveau de la perception de la sécurité, nous avons

<sup>4</sup> Il convient de garder à l'esprit que seules trois études se sont intéressées aux expériences de victimisation dans les transports publics au sein de la communauté LGBT+.

pu à nouveau constater qu'elle variait beaucoup selon le pays où elle avait été mesurée. Selon une étude, la peur du crime est plus élevée chez les femmes (notamment jeunes), les personnes âgées ou handicapées, les minorités ethniques et les membres de la communauté LGBT+. Toutes les études ayant fait des comparaisons entre le jour et la nuit montrent que le sentiment d'insécurité et la peur du crime était systématiquement beaucoup plus élevés durant la nuit, peu importe le genre, le lieu ou le mode de transport considéré. Au niveau des lieux, une majorité d'étude montre que le sentiment de sécurité est légèrement plus élevé dans les véhicules plutôt qu'aux arrêts. De plus, il semble être plus élevé dans les bus, par opposition aux métros ou aux trains.

Les autres infractions auxquelles les usager·ère·s sont le plus souvent confronté·e·s dans les transports publics sont, dans l'ordre, les actes de vandalisme, les comportements liés aux stupéfiants, les vols, et pour finir les agressions physiques.

Cette étude nous a permis de nous faire une représentation plus précise de la situation actuelle à propos des expériences de victimisations des usager·ère·s des transports publics, ainsi que les situations particulièrement propices à générer de l'insécurité ou des comportements inappropriés à l'encontre des usager·ère·s.

## Remerciements

Ce rapport a été réalisé sur mandat des Transports publics de la région lausannoise (tl)<sup>5</sup>. Nous souhaitons vivement remercier Mme Patricia Solioz-Mathys, Directrice des tl, et l'ensemble des collaborateurs des tl qui sont en charge de la sécurité des transports publics : M. David Blatter, Responsable unité SIQ, M. Emmanuel Laurent, Responsable sécurité, M. Roméo Venetz, Spécialiste sûreté.

Nos remerciements vont aussi à M. Pierre Kupferschmid (étic) qui, en tant que consultant des tl, a collaboré conjointement avec les tl à la conception de ce rapport.

---

<sup>5</sup> Fondée en 1895, la société des Transports publics de la région lausannoise (tl) exploite le réseau multimodal de transports en commun de la ville de Lausanne, chef-lieu du canton de Vaud, ainsi que son agglomération (Transports publics lausannois, s. d.). Proposant des services autant sur rail que sur route, les tl desservent 39 communes avec deux lignes de métro (le m1 et le m2) et 10 lignes de trolleybus à Lausanne, ainsi que 30 lignes de réseau de bus. En fin 2020, la flotte des tl se composait de 215 bus (80 trolleybus, 122 autobus et 13 autobus à double étage), 40 rames de métro (22 pour le m1 et 18 pour le m2), et 17 rames de chemin de fer Lausanne-Échallens-Bercher, communément appelé LEB. Ces véhicules, qui parcourent environ 16.7 millions de kilomètres par année, assurent la mobilité de plus de 326'000 voyageurs par jour.

## Références

- Ait Bihi Ouali, L., Graham, D. J., Barron, A., & Trompet, M. (2019). Gender differences in the perception of safety in public transport (SSRN Scholarly Paper ID 3486514; Numéro ID 3486514). Social Science Research Network. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3486514>
- British Transport Police Authority. (2008). Fear of crime and concerns about personal safety on the rail network. Summary of findings from existing research : 2008 update (p. 27).
- Ceccato, V., & Paz, Y. (2017). Crime in São Paulo's metro system : Sexual crimes against women. *Crime Prevention and Community Safety*, 19(3), 211-226. <https://doi.org/10.1057/s41300-017-0027-2>
- Centro de Estudios sobre Seguridad y Drogas, & Cámara de Comercio de Bogotá. (2015). Victimización en el sistema de transporte de Bogotá. Observatorio de Seguridad. <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/handle/11520/13178>
- Clark, S. K., Jeglic, E. L., Calkins, C., & Tatar, J. R. (2016). More than a nuisance : The prevalence and consequences of frotteurism and exhibitionism. *Sexual Abuse*, 28(1), 3-19. <https://doi.org/10.1177/1079063214525643>
- Cozens, P., & Linde, T. van der. (2015). Perceptions of crime prevention through environmental design (CPTED) at Australian railway stations. *Journal of Public Transportation*, 18(4), Article 4. <https://doi.org/10.5038/2375-0901.18.4.5>
- Cozens, P., Neale, R., Whitaker, J., & Hillier, D. (2003). Managing crime and the fear of crime at railway stations— a case study in South Wales (UK). *International Journal of Transport Management*, 1(3), 121-132. <https://doi.org/10.1016/j.ijtm.2003.10.001>
- Currie, G., Delbosc, A., & Mahmoud, S. (2010). Perceptions and realities of personal safety on public transport for young people in Melbourne. In *ATRF 2010 : 33rd Australasian Transport Research Forum*.
- Delbosc, A., & Currie, G. (2012). Modelling the causes and impacts of personal safety perceptions on public transport ridership. *Transport Policy*, 24, 302-309. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.09.009>
- Dunckel-Graglia, A. (2013). Women-only transportation : How “pink” public transportation changes public perception of women's mobility. *Journal of Public Transportation*, 16(2), 85-105. <https://doi.org/10.5038/2375-0901.16.2.5>
- George, R. (2003). Tourist's perceptions of safety and security while visiting Cape Town. *Tourism Management*, 24(5), 575-585. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(03\)00003-7](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(03)00003-7)
- Gsf.bern. (2019). Violence sexuelles en Suisse. Cockpit gfs. bern AG. <https://cockpit.gfsbern.ch/fr/cockpit/violence-sexuelles-en-suisse/>
- Guilloux, M. (2015). Les violences faites aux femmes dans les transports collectifs terrestres : Synthèse de l'étude exploratoire. Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.
- Horii, M., & Burgess, A. (2012). Constructing sexual risk : 'Chikan', collapsing male authority and the emergence of women-only train carriages in Japan. *Health, Risk & Society*, 14(1), 41-55. <https://doi.org/10.1080/13698575.2011.641523>
- Infante-Vargas, D., & Boyer, K. (2021). Gender-based violence against women users of public transport in Saltillo, Coahuila, Mexico. *Journal of Gender Studies*, 0(0), 1-15. <https://doi.org/10.1080/09589236.2021.1915753>
- Kash, G. (2019). Always on the defensive : The effects of transit sexual assault on travel behavior and experience in Colombia and Bolivia. *Journal of Transport & Health*, 13, 234-246. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.04.004>
- Lahsaeizadeh, A., & Yousefinejad, E. (2012). Social aspects of women's experiences of sexual harassment in public places in Iran. *Sexuality & Culture*, 16(1), 17-37. <https://doi.org/10.1007/s12119-011-9097-y>
- Lea, S. G., D'Silva, E., & Asok, A. (2017). Women's strategies addressing sexual harassment and assault on public buses : An analysis of crowdsourced data. *Crime Prevention and Community Safety*, 19(3), 227-239. <https://doi.org/10.1057/s41300-017-0028-1>
- Lenton, R., Smith, M. D., Fox, J., & Morra, N. (1999). Sexual harassment in public places : Experiences of Canadian women. *Canadian Review of Sociology*, 36(4), 517-540. <https://doi.org/10.1111/j.1755-618X.1999.tb00962.x>
- Loukaitou-Sideris, A., & Ceccato, V. (2021). Sexual harassment on transit : A global, comparative examination. *Security Journal*. <https://doi.org/10.1057/s41284-020-00271-1>
- Lubitow, A., Abelson, M. J., & Carpenter, E. (2020). Transforming mobility justice : Gendered harassment and violence on transit. *Journal of Transport Geography*, 82, 102601. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102601>
- Natarajan, M., Schmuhl, M., Sudula, S., & Mandala, M. (2017). Sexual victimization of college students in public transport environments : A whole journey approach. *Crime Prevention and Community Safety*, 19(3), 168-182. <https://doi.org/10.1057/s41300-017-0025-4>
- Needle, J., & Cobb, R. (1997). Improving transit security. Transportation Research Board. <https://www.worldtransitresearch.info/research/2823>

- Neupane, G., & Chesney-Lind, M. (2014). Violence against women on public transport in Nepal : Sexual harassment and the spatial expression of male privilege. *International Journal of Comparative and Applied Criminal Justice*, 38(1), 23-38. <https://doi.org/10.1080/01924036.2013.794556>
- Obsie, A., Woldeamanuel, M., & Woldetensae, B. (2020). Service quality of Addis Ababa light rail transit : Passengers' views and perspectives. *Urban Rail Transit*, 6(4), 231-243. <https://doi.org/10.1007/s40864-020-00135-2>
- Orozco-Fontalvo, M., Soto, J., Arévalo, A., & Oviedo-Trespalacios, O. (2019). Women's perceived risk of sexual harassment in a Bus Rapid Transit (BRT) system : The case of Barranquilla, Colombia. *Journal of Transport & Health*, 14, 100598. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100598>
- Police and Crime Committee. (2016). Crime on public transport. London Assembly.
- Priks, M. (2015). The effects of surveillance cameras on crime : Evidence from the Stockholm subway. *The Economic Journal*, 125(588), F289-F305. <https://doi.org/10.1111/econj.12327>
- Quinones, L. M. (2020). Sexual harassment in public transport in Bogotá. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 139, 54-69. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.06.018>
- Reed, E., Salazar, M., Agah, N., Behar, A. I., Silverman, J. G., Walsh-Buhi, E., Rusch, M. L. A., & Raj, A. (2019). Experiencing sexual harassment by males and associated substance use & poor mental health outcomes among adolescent girls in the US. *SSM - Population Health*, 9, 100476. <https://doi.org/10.1016/j.ssmph.2019.100476>
- Shen, D., Ospoina, F., Zhao, D., & Elbardawi, H. (1997). Analyses of technologies and methodologies adopted by US transit agencies to enhance security. National Urban Transit Institute.
- Shibata, S. (2020). Are women-only cars (WOC) a solution to groping? A survey among college students in Tokyo/Kanagawa, Japan. *International Journal of Comparative and Applied Criminal Justice*, 44(4), 293-305. <https://doi.org/10.1080/01924036.2020.1719533>
- Stark, J., & Meschik, M. (2018). Women's everyday mobility : Frightening situations and their impacts on travel behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 54, 311-323. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.02.017>
- Stringer, S. M. (2007). Hidden in plain sight : Sexual harassment and assault in the New York City subway system (p. 25).
- Tripathi, K., Borrion, H., & Belur, J. (2017). Sexual harassment of students on public transport : An exploratory study in Lucknow, India. *Crime Prevention and Community Safety*, 19(3), 240-250. <https://doi.org/10.1057/s41300-017-0029-0>



Series UNILCRIM 2022/6 - ISSN: 2673-1983  
Unité de recherche en Criminologie  
Ecole des sciences criminelles  
Faculté de droit, des sciences criminelles et d'administration publique  
Université de Lausanne  
Lausanne  
Suisse

Version : 06.10.2022