

ETUDIER LA PERCEPTION D'INSECURITE ET LE HARCELEMENT SEXUEL DANS LES TRANSPORTS PUBLICS

RECOMMANDATIONS METHODOLOGIQUES AU REGARD DE LA LITTERATURE SCIENTIFIQUE

Rapport de recherche

30 novembre 2021

Series UNILCRIM 2021/8

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

Sandra Ribeiro
Christine Burkhardt
Stefano Caneppele



ETUDIER LA PERCEPTION D'INSECURITE ET LE HARCELEMENT SEXUEL DANS LES TRANSPORTS PUBLICS

RECOMMANDATIONS METHODOLOGIQUES AU REGARD DE LA LITTERATURE SCIENTIFIQUE

Citation suggérée (APA 7^{ème} Edition): 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.

Contacts :

stefano.caneppele@unil.ch

christine.burkhardt@unil.ch

Photo by Jesse Gardner on Unsplash

Series UNILCRIM 2021/8-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

Cette revue de littérature, effectuée sous mandat des Transports publics de la région lausannoise (tl), a pour but de répertorier systématiquement les choix méthodologiques faits dans les précédentes recherches sur le harcèlement sexuel et la perception de la sécurité dans les transports publics, puis de les comparer et les analyser au regard d'autres études méthodologiques. Une recherche par mots-clés a été effectuée sur les plateformes Google Scholar, Web of Science et Google. Un total de 59 recherches a été finement analysé pour tirer des informations selon nos variables d'intérêt méthodologiques. Les résultats ont montré que la majorité des choix méthodologiques dans l'étude de la perception d'insécurité et du harcèlement dans les transports publics se portait sur (a) des sondages auto-administrés en ligne ou des entretiens, (b) en incluant des participants de tout âge et de tous les genres, (c) en les recrutant directement dans les transports publics, (d) en considérant la prévalence-vie des événements, (e) en ne posant pas plus de 30 questions, (f) sans restriction au niveau du type de questions et (g) en utilisant des échelles de Likert en 6 points, des réponses à choix multiples ou des réponses libres comme modalités de réponse.

Mots-clés : perception d'insécurité, harcèlement, transports publics, méthodologie

Executive Summary

This literature review, carried out under a mandate for the *Transports publics de la région lausannoise* (tl), aims to systematically list the methodological choices made in previous research on sexual harassment and perception of security in public transport, then to compare and analyse them with other methodological studies. A keyword search was performed on the Google Scholar, Web of Science and Google platforms. A total of 59 studies were analysed in-depth to derive information according to our methodological variables of interest. The results showed that most of the methodologies studying fear of crime and harassment in public transport were (a) self-administered online surveys or interviews, (b) including participants of all ages and all genders, (c) by recruiting them directly in public transport, (d) by considering the lifetime prevalence of events, (e) by not asking more than 30 questions, (f) without restriction on the type of questions and (g) using 6-point Likert scales, multiple choice answers or free answers as response modalities.

Keywords: fear of crime, harassment, public transport, methodology

Table des matières

Introduction	1
1. But de l'étude	1
2. Méthodologie	1
2.1. Choix des plateformes de recherche et de mots-clés	1
2.2. Variables collectées depuis les études	2
3. Résultats	5
3.1. Méthode de récolte des données	5
3.2. Participants: genre, âge et nombre	6
3.3. Méthode de recrutement	7
3.4. Taux de réponse	8
3.5. Période de temps demandé de prendre en compte afin d'observer la victimisation	8
3.6. Nombre de questions	8
3.7. Questions posées	9
3.8. Modalités de réponse	11
4. Conclusion	12
Remerciements	13
Références	14
Annexe - Liste des études recensées	18

Introduction

Les transports publics cristallisent la problématique du harcèlement, puisqu'ils obligent les individus à être physiquement proches dans un espace clos pendant un temps plus ou moins long.

La définition du harcèlement englobe des comportements verbaux (siffler quelqu'un, faire des commentaires déplacés sur les vêtements, parler de fantasmes), non-verbaux (regarder de bas en haut, bloquer le passage, faire des gestes obscènes) ou physiques (toucher les cheveux, prendre dans ses bras, se frotter) : le point récurrent de tous ces comportements est qu'ils sont souvent à connotation sexuelle, qu'ils ne sont pas sollicités et qu'ils sont vécus comme étant déplacés et inappropriés par la personne qui les subit. Les femmes sont les plus ciblées par ces comportements. La plupart d'elles qui en sont la cible ne le rapporte d'ailleurs jamais à la police, de peur d'être blâmées pour leur façon de s'habiller ou leur attitude, ou simplement parce que ces comportements sont encore trop banalisés, même par les victimes elles-mêmes (Chockalingam & Vijaya, 2008).

Selon un récent rapport, en Suisse plus d'une femme sur deux a déjà été victime de harcèlement sexuel, dont 46% dans les transports publics (Gsf.bern, 2019). Le même rapport indique d'ailleurs que 74% d'entre elles réclament que davantage soit entrepris par la société et les politiques pour lutter contre ce phénomène – et pour mieux le combattre, il s'agirait de mieux le connaître. Plusieurs recherches ont pu faire état des violences faites aux femmes dans la sphère privée, mais le cas du harcèlement sexuel dans le domaine public est encore peu étudié (Debauche & Hamel, 2013; Lenton et al., 1999; Thompson, 2015).

Pour approfondir la thématique, les Transports publics de la région lausannoise (tl) est en train de développer plusieurs initiatives de prévention. Dans ce cadre, elle a mandaté l'École des sciences criminelles de l'Université de Lausanne afin de produire cette présente revue de littérature sur les aspects liés à l'observation et à la mesure du phénomène dans les transports publics.

1. But de l'étude

La revue apporte un support à la prise de décision méthodologique pour l'étude du harcèlement et de la perception de sécurité dans les transports publics au niveau de :

- La méthode de récolte de données ;
- Les participants à inclure à l'étude, ainsi que leur nombre ;
- La méthode de recrutement des participants ;
- Le nombre de questions à poser ;
- Le type de questions à aborder ;
- Les modalités de réponses.

2. Méthodologie

Cette section détaille a) les plateformes de recherche sélectionnées pour effectuer cette revue de littérature et les mots-clés retenus; b) les variables de contrôle de l'étude et, c) les variables d'intérêt relevées dans les différentes études retenues.

2.1. Choix des plateformes de recherche et de mots-clés

Au vu du sujet du harcèlement sexuel et de la perception de sécurité dans les transports publics, nous combinons des résultats provenant de la littérature scientifique avec ceux de rapports nationaux de différents pays. En effet, nous avons effectué des recherches par mots-clés tant sur des bases de données scientifiques (Google Scholar et Web of Science) que sur un moteur de recherche (Google, puisqu'il est le seul moteur à gérer avec aisance les opérateurs booléens). La recherche par mots-clés se fonde sur les mots en anglais résumés dans le Tableau 1.

Tableau 1 : Mots-clés principaux et termes connexes pour la recherche par mots-clés, traduits en anglais.

Termes principaux	Termes connexes
sexual harassment	sexual violence
	sexual crime
	groping
	frotteurism
	chikan
public transport	bus
	metro
	train
report	national report
	national statistics
security perception	

Les combinaisons de mots-clés ont été :

- Web of Science : sexual harassment OR security perception AND public transport
- Google Scholar : (sexual harassment OR sexual crime OR chikan OR security perception) AND (public transport OR train OR bus)
- Google : national report AND (sexual harassment OR sexual crime OR chikan OR security perception) AND (public transport OR train OR bus)

Critères d'inclusion de l'étude

Afin d'être pris en compte dans cette revue, l'étude doit répondre à ces critères :

- Avoir pour thème le harcèlement sexuel, la violence sexuelle, la perception de la sécurité ou du risque dans les transports en commun ;
- Être une étude où l'avis des usagers et usagères a été récolté ;
- Avoir détaillé suffisamment la méthodologie afin de pouvoir en tirer un maximum de variables d'intérêts.

Pour les recherches sur Google, le rapport devait également :

- Emaner d'une source officielle ou nationale, tel qu'un institut de statistique ou un organisme de recherche reconnu ;
- Ne pas être situé au-delà des 50 premiers résultats proposés.

Les études trouvées n'ont pas été restreintes en fonction du temps, ni à des participants exclusivement féminins.

2.2. Variables collectées depuis les études

1. Méthode de récolte des données

Nous incluons des données quantitatives et qualitatives, traditionnellement obtenues via des sondages de victimisation ou des entretiens, respectivement. Des données officielles provenant de la police ou des discussions de groupe pourraient également faire partie des méthodes de récolte utilisées. Chaque méthode sera détaillée avec le plus d'information possible : le type de sondage utilisé (en ligne, face-à-face, papier, par téléphone) ainsi que d'éventuelles informations complémentaires, telles que le moment de complétion du sondage (après prise de rendez-vous, par exemple). Les méthodes en ligne et papier sont des sondages auto-administrés et complétés en différé : les participants y répondent seuls à l'endroit et au moment de leur choix. A l'inverse, les sondages en face-à-face ou par téléphone ainsi que les entretiens sont accompagnés par un chercheur qui pose les questions aux participants, après prise de rendez-vous ou au moment du recrutement. A chaque fois qu'elles seront disponibles, ces informations seront détaillées dans les résultats.

2. Participants

Il sera explicité la population visée par l'étude. Nous détaillerons si les recherches ont cherché à interroger uniquement des femmes ou des femmes et des hommes. Le nombre de participants totaux à l'étude sera mentionné. Lorsque l'information est disponible, nous indiquerons également l'âge des participants, l'âge minimal et maximal considéré, ou l'âge minimal, par défaut. Si l'étude a cherché à se focaliser sur des catégories de la population plus spécifiques, celles-ci seront également mentionnées.

3. Méthode de recrutement des participants

Nous mentionnerons pour cette variable la manière dont les participants ont été choisis et intégrés à l'étude. Lorsque l'information est disponible, nous indiquerons également le type d'échantillonnage (aléatoire ou pondéré) ainsi que le taux de réponses en pourcentage, dans le cas où le sondage a été distribué après sélection des participants.

4. Période de victimisation considérée

Par cette variable, nous entendons la période de temps qu'il a été demandé aux participants de prendre en considération pour donner leur réponse, par exemple, « Au cours des six derniers mois, veuillez indiquer le nombre de victimisation que vous avez subi ». Lorsque la question prenait la forme « Avez-vous déjà... » («Have you ever...»), la prévalence vie était recherchée : nous avons alors indiqué Vie à la place d'une durée. Si la question s'intéressait au ressenti au moment de la question ou à la suite directe d'un parcours, la mention Immédiat a été indiquée.

5. Nombre de questions posées

Nous indiquerons le nombre de questions posées aux participants dans le cadre de l'étude, ainsi que le nombre de questions complémentaires (follow-up questions), c'est-à-dire, le nombre de questions pouvant se rajouter en fonction des réponses données, si précisé. Dans le cadre des entretiens, ce nombre peut évidemment considérablement varier en fonction de la loquacité des participants et de la manière dont les chercheurs ont catégorisé les réponses. A ce stade, il convient de mentionner que chaque étude a systématiquement relevé les données socio-démographiques des participants : sexe et âge dans tous les cas, parfois la profession, l'ethnicité, le statut marital, les revenus annuels ou encore d'autres variables qui semblaient pertinentes pour la recherche. Ces questions n'ont pas été prises en compte dans le nombre de questions posées puisque, d'une part, elles ne servaient souvent qu'à vérifier la représentativité de l'échantillon, et d'autre part, elles étaient présentes dans chacune des recherches : il nous a semblé plus pertinent de ne prendre en compte que les questions nous permettant de donner un aperçu éclairé de la méthodologie utilisée pour la recherche sur le harcèlement sexuel.

6. Catégorie de questions posées

Afin de faciliter la comparaison entre les études, les questions ont été réparties en catégories (Fig. 1).

7. Modalités de réponse

Cette variable considère la forme dont les chercheurs ont récolté ou codé les réponses des participants. Dans le cadre de recherches quantitatives, ces modalités prennent la forme de réponse en « Oui » ou « Non », d'échelles de Likert (en différents points) ou de réponse à choix multiples. Pour ces deux dernières, les modalités seront explicitées si disponible (par exemple, échelle de Likert en 5 points, de Très satisfaisant à Pas du tout satisfaisant). Pour des recherches plus qualitatives, la modalité Réponse ouverte a été indiquée.

En plus de toutes les variables listées au-dessus, nous relèverons le nom de la recherche, les noms des auteurs ainsi que la date de publication de la recherche.

Fig. 1 - Catégorie de questions posées¹

PERCEPTION DE LA SÉCURITÉ : Ces questions explorent le sentiment de sécurité des participants dans un contexte donné selon différents paramètres, soit imaginaires, soit vécus. Il peut s'agir également de comparer la sécurité de différents moyens de transport ou de lieux (comme des gares ou des arrêts de bus, par exemple) entre eux.

MODES DE TRANSPORTS UTILISÉS ET FRÉQUENCE : Afin d'utiliser les différents moyens de transports ou la longueur ou temps de trajet comme variables de leur étude, certains auteurs ont posé une ou plusieurs questions aux participants à ce propos.

SUGGESTIONS D'AMÉLIORATION : En général sous forme de question ouverte, celle-ci demande aux participants des idées d'aménagement de l'espace ou d'autres réflexions ayant pour but la diminution des comportements problématiques ou l'amélioration du sentiment de sécurité.

DÉFINITION DU HARCÈLEMENT SEXUEL : Comme un grand nombre de comportements peuvent être perçus comme du harcèlement sexuel, certains auteurs ont demandé aux participants de définir ce qui, pour eux, est considéré comme problématique.

NOMBRE D'EXPÉRIENCES DE VICTIMISATION : Cette question demande aux participants d'indiquer s'ils ont été victimes de harcèlement sexuel, et si oui, leur nombre de victimisations, quelle que soit leur forme, mais sans expliciter cette forme.

TYPE DE HARCÈLEMENT SEXUEL SUBI : Ici, les chercheurs ont demandé aux participants de détailler les comportements problématiques auxquels ceux-ci ont été confrontés. Lorsque les auteurs ont proposé une classification de ces comportements, celle-ci a été détaillée.

LIEUX ET MOMENT OÙ LE HARCÈLEMENT S'EST DÉROULÉ : Les questions de cette catégorie explorent les conditions situationnelles dans lesquelles les comportements se sont produits.

DÉNONCIATION À LA POLICE OU NON : Cette question indique si le comportement subi a été rapporté aux autorités. Des questions complémentaires pouvaient être posées, comme « si non, pourquoi » ou « si oui, à qui » : si l'étude l'a mentionné, nous le relèverons également.

RÉACTION IMMÉDIATE DE LA VICTIME AU COMPORTEMENT : Cette catégorie de question ainsi que la prochaine explorent le comportement de la victime à la suite du comportement problématique subi. Dans ce groupe, c'est la réaction à l'instant T qui est capturée : interpellation verbale ou physique de l'auteur, changement d'emplacement dans le transport, aucune réaction, etc.

IMPACT DU HARCÈLEMENT SUR LE COMPORTEMENT FUTUR : Ici, il s'agit de s'intéresser à l'impact à long terme que l'événement a eu sur le comportement et les habitudes du participant : changement d'itinéraire, d'horaire ou de moyen de transport, port d'un moyen de défense sur soi, etc. Cette catégorie ne regroupe pas les éventuelles séquelles psychologiques, mais les stratégies de coping comportementales et situationnelles mises en place par les participants.

PRÉCAUTIONS DE SÉCURITÉ ET STRATÉGIES D'ÉVITEMENT : Cette question évalue les stratégies mises en place par les participants pour se préserver du harcèlement sexuel, indépendamment du fait d'avoir déjà été victimisé ou non : faire attention à sa tenue vestimentaire, ne pas voyager à certaines heures, se placer près du conducteur, etc. Elle informe si de telles stratégies existent spontanément ainsi que leur description. Si ces comportements font suite à une victimisation, ils seront classés dans la catégorie au-dessus.

CARACTÉRISTIQUES DES AUTEURS : Dans cette catégorie, il était demandé de décrire physiquement ou sur d'autres variables les auteurs de harcèlement sexuel, en se basant sur des expériences vécues personnellement ou dont ils auraient été témoins.

CARACTÉRISTIQUES DES VICTIMES : Dans le même ordre d'idée que la catégorie précédente, il pouvait être demandé aux participants de décrire les victimes de harcèlement, lorsque les participants avaient eu l'occasion d'être témoin d'actes de ce type.

PEUR DU CRIME/PEUR D'ÊTRE VICTIME DE HARCÈLEMENT SEXUEL : Cette catégorie a été codée de deux manières différentes dans les résultats suivant la manière dont la question a été posée, de façon générale ou plus spécifique sur le harcèlement sexuel. Bien que liées conceptuellement, cette catégorie diffère de la toute première (Perception de la sécurité) par le fait que, d'une part, même un fort sentiment d'insécurité peut ne pas être perçu comme basculant dans la peur par les participants, et d'autre part, du fait d'être une question spécifiquement posée parfois dans d'autres contextes que celui de l'évaluation de la sécurité d'un lieu ou d'une situation (à la suite d'une première victimisation, par exemple).

PERCEPTION DE L'EFFICACITÉ ET DE L'UTILITÉ DES MESURES DE SÉCURITÉ : Cette catégorie existe dans le cadre d'études évaluant l'efficacité d'une mesure mise en place dans un lieu donné, par exemple, le récent ajout d'agents de sécurité dans les trains ou l'évaluation d'une application d'alerte sur smartphone. Si ce sont des questions générales concernant le sentiment de sécurité émanant d'un lieu ou d'une situation, elles seront catégorisées comme Perception de la sécurité.

¹ D'autres catégories de réponse, souvent utilisées par une seule étude, sont présentes dans le tableau de résultat. Pour ces dernières, nous avons donné un nom explicite pour qu'il se suffise à lui-même.

3. Résultats

La recherche par mots-clés a pu faire état de 59 études. Dans cette section, nous allons analyser les principales informations pouvant être tirées du tableau de résultats.

50% des études ont été effectués en 2017 ou après

Sur 59 études prises en compte, la majorité est extrêmement récente. La moitié des recherches répertoriées ont été effectuées en 2017 ou après. 2021 est l'année pour laquelle nous avons trouvé le plus d'études. 29 études se sont focalisées sur le bus, 18 sur les trains, 17 sur le métro, et 16 sur l'ensemble des transports publics. 11 études incluaient les tramways, ainsi que deux moyens de transport traditionnels indiens, le rickshaw et le Vikram à trois roues.

3.1. Méthode de récolte des données

Le sondage a été la méthode la plus utilisée (48 études), suivi par les entretiens (18 études).

Sondages et entretiens : avantages et inconvénients

AVANTAGES **SONDAGE**

Les sondages permettent d'utiliser des échantillons parfois très grands à un coût raisonnable, et plus l'échantillon est grand, plus il permet de nous conforter dans l'idée qu'il est bien représentatif de la population que l'on cherche à étudier (Howell et al., 2008). De plus, les sondages ont l'avantage d'être statistiquement fiables, puisqu'ils permettent de comparer plusieurs personnes répondant à un même questionnaire. Utilisés dans plusieurs pays différents, ils permettent des comparaisons internationales importantes dans l'étude d'un phénomène.

INCONVENIENTS **SONDAGE**

L'uniformité d'un sondage fait perdre des nuances qui pourraient être cruciales d'un participant à l'autre, lorsqu'il s'agit de partager une expérience ou un ressenti particulier, par exemple (Aebi, 2006). En outre, si le sondage devait être inadapté (dans la formulation d'une de ses questions, par exemple), il ne serait pas possible de le modifier en cours d'étude, car les réponses ne seraient, de ce fait, plus comparables. Un autre point faible peut venir d'un manque de validité : comment être certain que les différentes questions mesurent bel et bien le phénomène que l'on cherche à étudier ? Les questions sont-elles suffisamment bien formulées, bien comprises par les participants ? D'autres pourraient-elles être plus adaptées ? Tous ces questionnements et ce problème de validité tendent à se stabiliser avec le temps et les utilisations par les différents chercheurs, dans différents pays et à différents moments. Dans le cas d'une unique utilisation, il faudra veiller à rester très prudents dans la formulation des conclusions de l'étude.

AVANTAGES **ENTRETIENS**

Les entretiens sont la clé de voûte des recherches qualitatives. Comme ils impliquent la présence d'un interviewer et d'un interviewé en face à face, ils permettent d'aborder des sujets complexes, puisque le chercheur a la possibilité de répondre aux éventuelles questions du participant. Dans le même ordre d'idée, le chercheur peut toujours poser de nouvelles questions ou demander des informations supplémentaires en rebondissant sur les dires de l'interviewé, permettant ainsi d'explorer en profondeur certains sujets, voire des aspects auxquels les chercheurs eux-mêmes n'avaient pas pensé. A l'inverse des sondages, les entretiens ont plutôt une bonne validité interne, car l'interviewer a tout le loisir de s'assurer qu'il pose bel et bien les bonnes questions dans l'étude du phénomène qui l'intéresse.

INCONVENIENTS **ENTRETIENS**

Les entretiens entraînent certains problèmes logistiques et statistiques. Ils sont plus coûteux par le temps qu'ils demandent : le temps de trouver les participants qui acceptent un tel entretien, le temps de passer cet entretien, puis encore le temps de décortiquer toutes les informations qu'il recèle afin d'en tirer des conclusions. Les études basées sur des entretiens ne réunissent en général pas plus d'une ou plusieurs dizaines de participants, ce qui, à côté des centaines voire milliers de participants que peuvent interroger les sondages, pose la question de la représentativité de l'échantillon et de la possible généralisation à toute la population (Howell et al., 2008). Les entretiens posent des problèmes de fiabilité : les chercheurs devront décortiquer l'entretien pour catégoriser toutes les informations reçues et pouvoir comparer les réponses des différents participants, ce qui implique une part de subjectivité. Un autre aspect crucial est le fait que le harcèlement est un sujet sensible. Sur ce point, l'utilisation d'un sondage plutôt qu'un entretien ou inversement pourrait être une force ou une faiblesse.

3.2. Participants: genre, âge et nombre

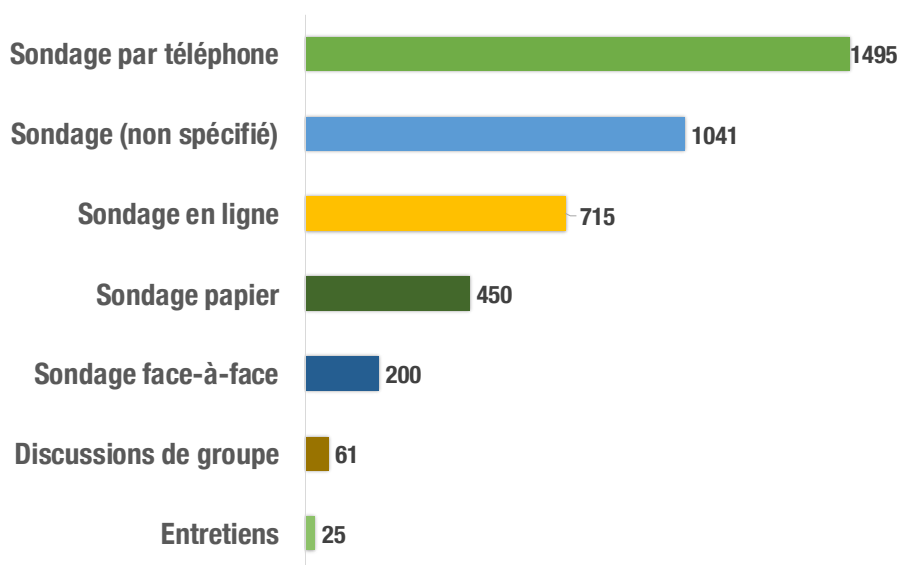
Genre. Dans les 28 études portant exclusivement sur le harcèlement sexuel, une légère majorité a choisi de n'interroger que des femmes, alors que les autres ont inclus aussi bien les femmes que les hommes. Aucune ne s'est concentrée uniquement sur des hommes, et une seule a choisi comme population des femmes et hommes transsexuels ou non-binaires.²

Age. L'âge minimal relevé dans les études est de 14 ans ($M=17.75$, $SD=1.545$), avec un mode à 18 ans : sur 32 études ayant précisé l'âge minimum, 18 ont choisi d'interroger des participants exclusivement majeurs. Les recherches ayant recruté des participants dans les universités n'ont fatalement pas eu la possibilité d'interroger des participants plus jeunes. Nombre d'études montrent que les premières expériences de harcèlement sexuel ont commencé avant 18 ans, en général aux alentours de 16 ans (Clark et al., 2016; Horii & Burgess, 2012; Reed et al., 2019; Stringer, 2007).

L'âge maximal trouvé dans les études est de 74 ans ($M=48.130$, $SD=20.224$), ce qui semble être plutôt l'âge maximal trouvé parmi les usagers et usagères des transports en commun plutôt qu'un choix délibéré d'exclure des participants plus âgés. Seules des études voulant se concentrer sur des tranches d'âge particulières (par exemple, les étudiants) ont instauré une limite supérieure.

Nombre. Le nombre de participants diffère grandement suivant la méthode de récolte utilisée dans la recherche: ce chiffre est extrêmement disparate, allant de 7 à 327'403. La Fig. 2 montre les valeurs médianes de participants par méthode de récolte utilisée. Basés sur les recommandations de Chow et al. (2020), certains sites se proposent de calculer un nombre minimal de participants, en prenant en compte la marge d'erreur acceptable de l'étude (en général, 5%), l'intervalle de confiance (en général, 95%), la taille de la population de référence et la distribution des réponses.³

Fig. 2 - Nombre de participants interviewés par méthode de récolte utilisée. Médianes sur 60 études.



² Bien que le harcèlement sexuel touche principalement des femmes, les hommes ne sont pas totalement exclus. L'étude de Stringer (2007) dans le métro de New York révèle que si la quasi-totalité des victimisations de harcèlement sexuel concernent des femmes, 1% des hommes ont avoué en avoir été victimes. Clark et al. (2016) ont trouvé que pour 83 femmes victimes de frotteurisme, 8 hommes l'avaient également été, par des auteurs aussi bien masculins que féminins. Cette différence statistique pourrait s'expliquer, dans une moindre mesure évidemment, par le fait que les hommes ont souvent beaucoup plus de mal à révéler leurs victimisations sexuelles que les femmes (Easton et al., 2014).

³ Si on prend comme base le nombre de personnes qui prennent les tl chaque jour (326'000), on arrive à un échantillon d'au moins 384 personnes. A nouveau, ce chiffre n'est pas à prendre comme une limite en-dessous de laquelle l'étude ne serait pas valide : il s'agit surtout de retenir que plus l'échantillon est grand, plus la probabilité augmente que les résultats soient proches du chiffre réel (Howell et al., 2008).

Les sondages en ligne: libre accès et URL de connexion

Comme discuté, il est plus simple d'obtenir des échantillons très larges en se servant des sondages, surtout ceux postés en ligne. En effet, les sondages en ligne ont l'avantage de pouvoir être administrés à un très large nombre de participants en peu de temps, en utilisant des outils simples à prendre en main et gratuits, comme Google Forms, par exemple (Bryman, 2016). Ils sont pratiques à remplir pour les participants, car ils peuvent décider du moment de la passation et n'ont pas à s'encombrer de lettres à poster pour envoyer leurs réponses. De plus, ils génèrent automatiquement une base de données directement exploitable par des logiciels statistiques, augmentant encore le gain de temps. Toutefois, en plus des inconvénients des sondages dont nous avons parlé plus haut, les questionnaires en ligne peuvent exclure un certain nombre de participants (Madge, 2010).

Dans les études passées en revue, il y avait deux méthodes d'accès à un sondage en ligne : soit via un lien disponible publiquement et en libre accès (promu via les réseaux sociaux, par exemple), soit via une URL de connexion personnelle transmise par courrier ou après recrutement dans les transports publics. Ici encore, chacune des méthodes a des avantages et des inconvénients.

Le lien en libre accès peut être facilement propagé au travers de partages sur les réseaux sociaux, le rendant accessible à des participants auxquels les chercheurs n'avaient pas forcément pensé et augmentant ainsi le nombre de participants (Agresti & Finlay, 2009). Toutefois, l'inconvénient non négligeable est que l'étude ne sera plus représentative de la population à cause du fort biais de sélection : les personnes qui ont effectivement été victimes de harcèlement auront plus facilement tendance à vouloir répondre au sondage que les autres. Pour envisager cette méthode, il faudra veiller à introduire des questions de contrôle en début de questionnaire et/ou pondérer les résultats obtenus.

Reste alors la méthode de l'URL avec des informations de connexion personnelles transmises aux participants, qui réduit le risque du biais de sélection si le chercheur sélectionne les participants au préalable, mais aura tendance à diminuer le taux de réponse en même temps, puisque certains participants risquent de ne pas vouloir se donner la peine d'insérer l'URL dans leur navigateur pour participer. Une méthode complémentaire qui pourrait être envisagée est celle du QR-code, permettant aux participants d'un simple scan avec leur smartphone d'être directement dirigés sur la page du sondage.

Un autre compromis possible est d'envoyer une URL de connexion par mail : les chercheurs ont de ce fait la possibilité de contrôler la population à qui elle envoie le lien, tout en limitant le risque de diminuer le taux de réponse puisqu'il suffit de cliquer sur l'URL pour y accéder.

3.3. Méthode de recrutement

17 études ont trouvé leurs participants dans les transports publics, dans les gares ou les arrêts de bus. Parmi ces études, 9 ont interrogé leurs participants en différé (en leur fournissant un sondage papier à renvoyer par la Poste, une URL de connexion pour un sondage en ligne, ou en prenant rendez-vous pour un entretien), et 8 les ont questionnés en face-à-face directement.

Les 10 études se basant sur la population entière du pays n'ont pas créé de sondage ni pris contact eux-mêmes avec les habitants, mais se sont servis d'items provenant de sondages nationaux annuels pour mener leur étude. Ils n'ont ainsi pas procédé à la création d'un sondage eux-mêmes ou effectué de recrutement, puisqu'il s'agissait de données secondaires.

Les recrutements effectués dans les universités (9 études) donnent accès à un grand nombre de participants et résultent en des taux de réponse élevés (Agresti & Finlay, 2009). Bien qu'il s'agit d'une partie non-négligeable des utilisateurs réguliers des transports en commun (voir par ex Börjesson, 2012; Chauhan et al., 2021; Nguyen-Phuoc et al., 2021), cela restreint la représentativité de l'échantillon.

Concernant le recrutement au travers des réseaux sociaux (8 études), les plus souvent mentionnés sont Facebook, Twitter ou Instagram.

Nous avons également trouvé 18 études avec différentes modalités de recrutement : dans des lieux touristiques, des numéros de téléphone générés aléatoirement, ou encore des études prenant comme participants à leur deuxième partie d'étude certaines personnes ayant participé à la première. Cela a souvent été le cas dans des études commençant par des sondages et désireuses d'approfondir le sujet avec des entretiens dans un deuxième temps.

3.4. Taux de réponse

Au niveau des taux de réponse, le taux médian se situe à 18%, ce qui correspond à la moyenne des taux de réponse de $34\% \pm 22\%$ mis en évidence par la méta-analyse de Shih et Fan (2008), qui a cherché à comparer le taux de réponse pour les sondages en ligne ou papier. Ce chiffre est d'ailleurs largement influencé par la longueur du sondage : plus le sondage comporte de questions, plus le taux de réponse diminue (Dillman et al., 1993; Heberlein & Baumgartner, 1978; Yammarino et al., 1991).

3.5. Période de temps demandé de prendre en compte afin d'observer la victimisation

Une majeure partie des études ont préféré interroger les participants sur la prévalence vie, c'est-à-dire, si un événement en question leur était arrivé au moins une fois dans leur vie. Cela est dû au fait qu'une grande majorité des études cherchaient non pas à évaluer l'évolution d'un phénomène (du harcèlement ou de la perception de la sécurité, dans ces cas-là), mais à faire un état des lieux de la situation. Cette manière de poser la question esquive l'effet de télescopage, qui est le fait de mal situer dans le temps un événement donné (Aebi, 2006). Toutefois, cela a le désavantage de ne donner aucune indication sur une éventuelle évolution dans le temps de ce qui est étudié, ni de fournir l'actualité du phénomène.

Certains études ont demandé aux participants de situer un événement dans une période allant des deux dernières semaines jusqu'au cinq dernières années. Ici encore, difficile de donner une période optimale sur laquelle interroger les participants : il convient toutefois de garder à l'esprit que plus la période est longue, plus le risque de télescopage et d'oubli est grand, et plus la période est courte, plus les chercheurs s'exposent aux faux positifs (lorsqu'une personne reporte un événement qui ne s'est pas produit, du moins peut-être pas dans la période considérée) ou à ne pas trouver suffisamment de résultats pour en tirer des conclusions pertinentes.

3.6. Nombre de questions

Le nombre de questions posées varie entre une seule à 63 ($M=14.118$, $SD=14.235$). Il est intéressant de noter les différences existantes entre le nombre de questions posées en fonction de la méthode de récolte de données, lorsque l'on prend en considération les entretiens ainsi que les sondages, en les séparant selon l'immédiateté avec laquelle la réponse devait être donnée.

De cette manière, les sondages avec réponse différée passent à une moyenne de 19.654 questions ($SD=17.447$), ceux avec réponse immédiate à 9.375 ($SD=6.956$), et 5.9 ($SD=3.446$) pour les entretiens. La moyenne des sondages avec réponse différée est significativement différente de celle des sondages avec réponse immédiate et celle des entretiens ; toutefois, la moyenne entre sondages avec réponse immédiate et entretiens ne diffère pas significativement l'une de l'autre ($\chi^2(2)=7.650$, $p=.022$). Plus spécifiquement encore, lorsque l'on s'intéresse aux 9 études effectuant un sondage en face-à-face directement dans les transports publics, aux arrêts de bus ou dans les gares, la moyenne des questions posées tombe à 7 ($SD=5$).

La longueur des sondages et le taux d'abandon

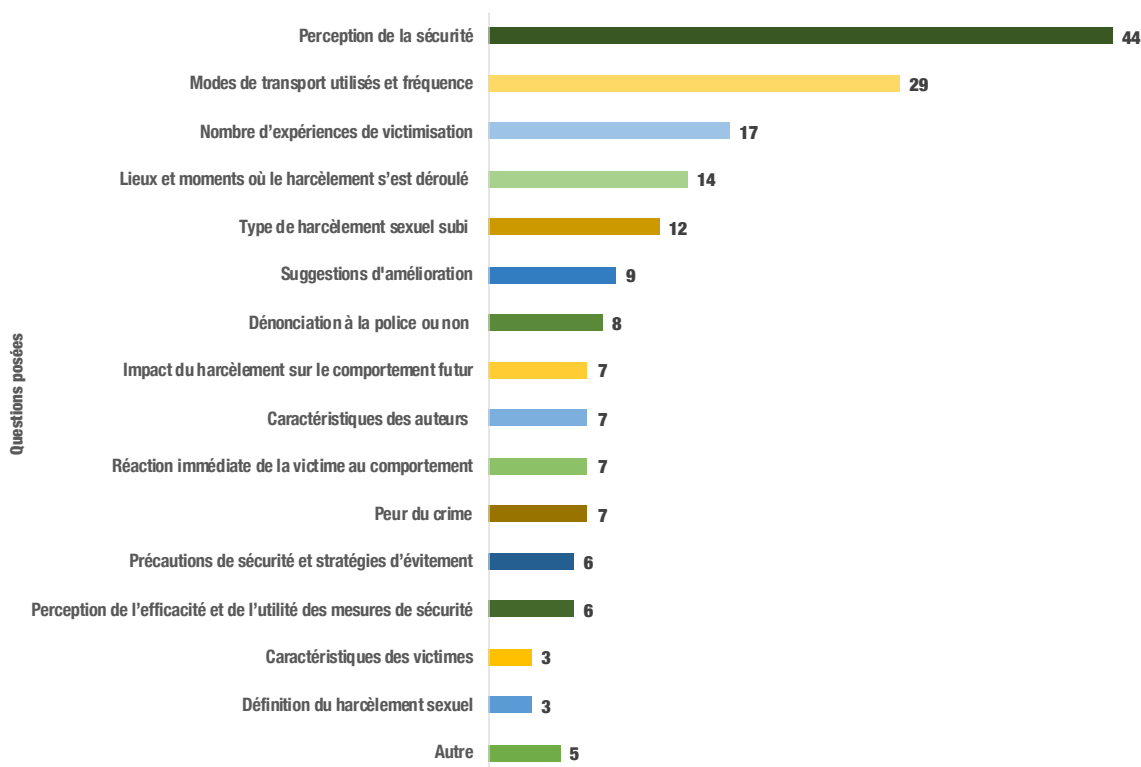
La question de la longueur des sondages est vaste dans la littérature scientifique, et il est difficile de donner une longueur précise et idéale pour un sondage. En général, plus le sondage papier est long, plus le taux de réponse diminue (Dillman et al., 1993; Heberlein & Baumgartner, 1978; Yammarino et al., 1991). Comme les participants ont le questionnaire entre les mains, ils peuvent en effet directement évaluer l'effort qui devra être déployé pour le compléter ainsi que le temps que cela prendra. Pour les sondages en ligne ou face à un chercheur, les participants doivent se baser sur le temps indiqué sur le site Web ou par le chercheur pour faire cette évaluation. Ici encore, plus le temps indiqué est long, plus les participants tendent à refuser de prendre part à l'étude, que ce soit pour les sondages en ligne (Crawford et al., 2001), au téléphone (Groves et al., 2001) ou en face-à-face (Groves et al., 1999).

En se basant sur 100'000 sondages présents sur leur serveur, le site SurveyMonkey a pu établir que la relation entre le nombre de questions dans un sondage et le temps passé à répondre à chaque question n'était pas linéaire : plus le sondage est long, moins les participants prendront le temps de répondre (Chudoba, 2018). Cela signifie que plus le sondage est perçu comme long, plus les participants ont tendance à se dépêcher de répondre pour arriver plus rapidement au bout, ce qui tendrait donc à diminuer la qualité et la fiabilité des données récoltées. Sur des sondages avec plus de 30 questions, les participants prendraient jusqu'à moitié moins de temps à répondre à chacune des questions que pour des sondages à moins de 30 questions. De plus, ils ont remarqué que les participants avaient tendance à abandonner des sondages en plein milieu lorsque ces derniers prenaient plus de 7 à 8 min à compléter, avec des taux d'abandon allant de 80 à 95%. Ces observations étaient toutefois nuancées par le thème abordé par le sondage.

3.7. Questions posées

La nombre de fois où chaque catégorie de questions a été abordée dans les différentes études est détaillé dans la Fig. 3. Puisque nous avons étendu les recherches aux études portant sur la perception de la sécurité dans les transports publics, il paraît évident que ce sujet arrive en tête des questions posées. Pour nous permettre d'y voir un peu plus clair, nous avons regroupé les questions en quatre catégories : questions à propos des transports publics, questions d'autre ordre, questions générales à propos du harcèlement sexuel, et questions détaillées à propos du harcèlement sexuel. En observant la Fig. 4, on constate que ce sont les entretiens qui abordent le plus de sujets différents, ainsi que le plus d'aspects généraux et intimes au sujet du harcèlement sexuel. Par la facilité avec laquelle il est possible de poser beaucoup de questions, ce sont les sondages en ligne qui abordent le plus des aspects ne touchant pas au harcèlement sexuel. Le sondage face-à-face n'arrive que derrière les deux autres méthodes de récolte sur les trois catégories de questions.

Figure 3 : Domaines explorés par les questions dans les différentes études (N=59).



Les questions intimes et sensibles: sondages ou entretiens ?

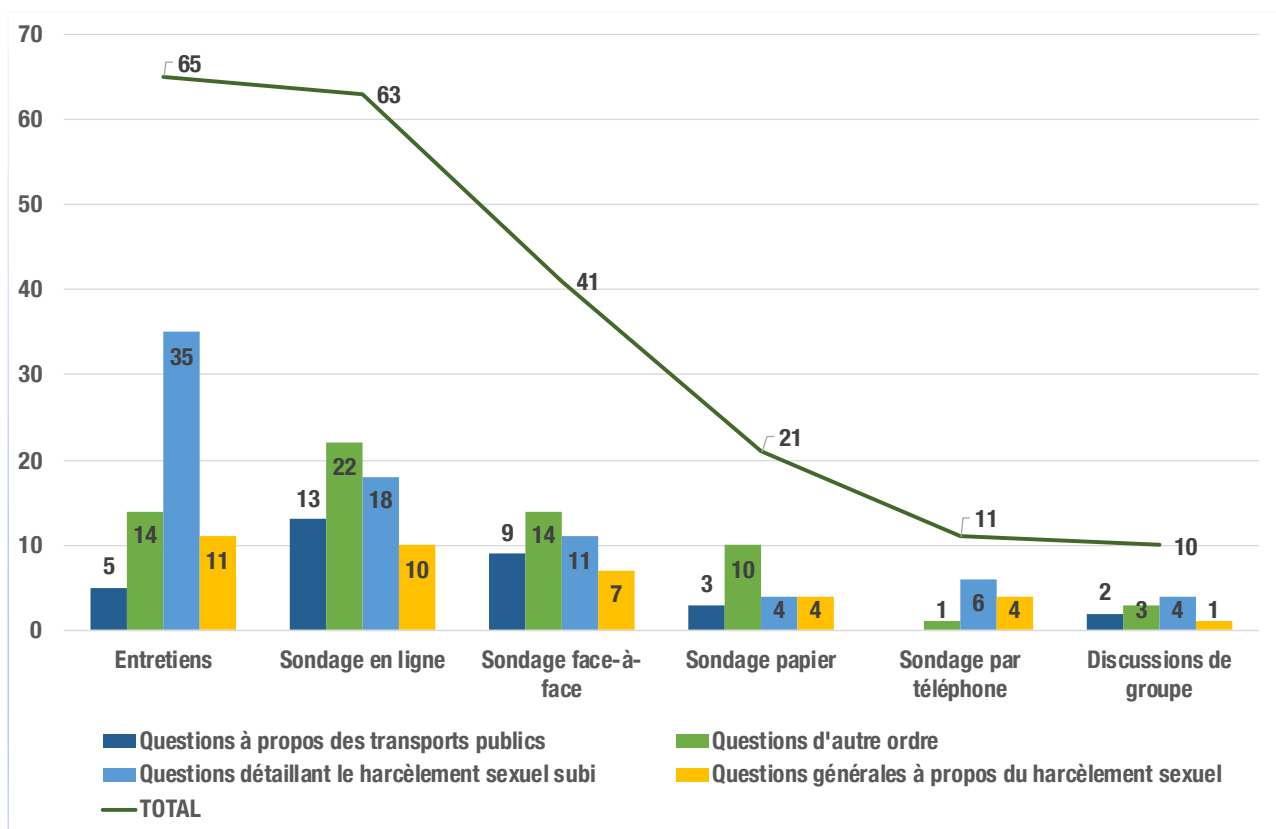
Le sujet des questions intimes et sensibles dans les recherches scientifiques a été étudiée par Tourangeau et Yan (2000) dans le domaine des agressions sexuelles. Selon les auteurs, il existe trois facteurs psychologiques susceptibles d'impacter la volonté d'un participant à répondre à des questions d'ordre intime : (a) la désirabilité sociale, qui est le fait de ne pas vouloir évoquer un sujet devant le chercheur car il est considéré comme socialement inacceptable par le participant, ce qui peut arriver aux victimes d'agressions sexuelles qui ont honte de ce qui leur est arrivé, (b) le caractère intrusif de l'étude, qui peut amener des participants à trouver certaines questions indiscrettes ou trop explicites, les poussant à ne pas parler car ils estiment que la réponse ne regarde pas le chercheur, et (c) la peur de la divulgation à des tiers, lorsque les participants ont trop peur que certains détails puissent amener des personnes à les reconnaître.

Ces observations ont poussé d'autres auteurs à chercher les meilleures méthodes pour les études à caractère sensible. En comparant les entretiens et les discussions de groupe, Kaplowitz (2000) a montré que les participants à des entretiens avaient 18 fois plus de chance d'aborder des sujets sensibles et de les développer que durant des discussions de groupe. Alors que les effets psychologiques décrits plus hauts devraient être maximaux dans la configuration d'un entretien, il permet toutefois la création d'un climat de confiance entre le participant et le chercheur, si ce dernier réagit avec empathie (Aebi, 2006). De plus, le sujet de l'étude étant révélé avant la prise de rendez-vous pour un entretien, il est imaginable que les personnes acceptant l'entretien soient plus à l'aise dans la divulgation de certains éléments.

Concernant les sondages, des auteurs ont notamment découvert que les sondages auto-administrés donnent des réponses plus valides que les sondages en présence d'un chercheur (Jones & Forrest, 1992), notamment car les femmes ont tendance à ne pas vouloir parler de leur sexualité et que les hommes ont tendance à exagérer leur comportement sexuel lors des sondages en face-à-face (Mensch et al., 2003). A propos des sondages en ligne, il a pu être montré qu'ils donnaient des résultats tout aussi valides dans l'étude de sujets sensibles que les sondages papier (Naus et al., 2009) ou par mail (Uriell & Dudley, 2009). Une autre étude a montré que les questions indirectes (c'est-à-dire, le fait de demander au participant de dire combien d'événements lui sont arrivés dans une liste contenant à la fois des éléments sensibles et neutres) ne montrent pas de prévalence statistiquement plus haute dans l'étude des abus sexuels dans l'enfance que les questions directes, dans le cas d'un sondage en ligne (Krebs et al., 2011).

En plus de tout ceci, il est important de garder à l'esprit qu'un certain nombre de participants peuvent soit refuser de participer à l'étude en apprenant le sujet étudié, soit ne pas répondre honnêtement à certaines questions, ce qui posera la question de la validité du sondage (O'Brien et al., 2006). Les résultats pourraient ne pas être généralisables à toute la population, notamment à certaines minorités ethniques ou religieuses qui pourraient être sous-représentées (McNeeley, 2012).

Figure 4 : Nombre de questions par catégorie selon la méthode de récolte, avec le total.



3.8. Modalités de réponse

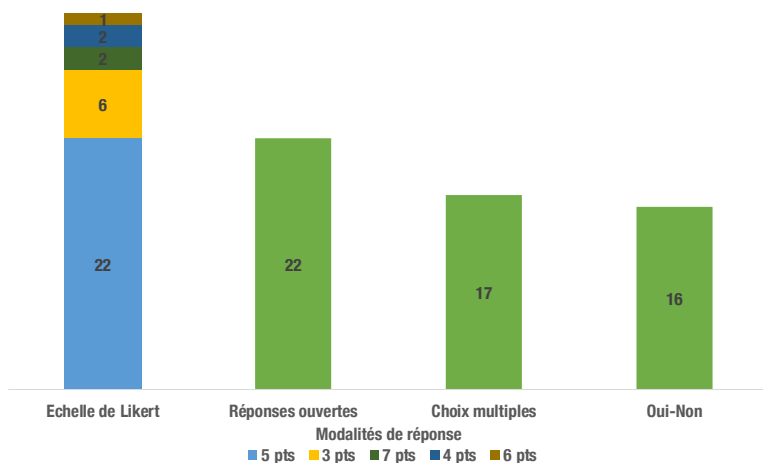
La modalité de réponse privilégiée par le chercheur a été les échelles de Likert, principalement en 5 points (Fig. 5). Les réponses ouvertes ont été la modalité de réponse lors des entretiens.

Echelle Likert ou choix multiple ?

Dans leur étude, Krosnick et Tahk (2008) ont conclu que les échelles de Likert en 5 et 7 points étaient les plus fiables de par la présence conjointe de possibilités de réponses positives et négatives. Les échelles en 5 points sont en général préférées pour les études dans une population globale (Bollen & Barb, 1981), avec les propositions réparties comme suit : 1=Tout à fait d'accord, 2=Plutôt d'accord, 3=Plus ou moins d'accord, 4=Plutôt pas d'accord et 5=Pas d'accord du tout (tout autre qualificatif est admissible à la place de d'accord, « satisfait » ou « positif » étant des choix courants). Une étude portant sur le harcèlement sexuel aurait certainement intérêt à proposer la modalité « Je ne veux pas répondre », afin que les personnes ne souhaitant pas aborder de tels sujets aient la possibilité de se réfugier dans cette proposition.

Les choix multiples ont l'avantage de simplifier le traitement de données et peuvent être utilisés lorsque la réponse est complexe (Aebi, 2006). Il est important d'être exhaustif dans leur élaboration pour envisager toutes les réponses possibles, tout en prévoyant une catégorie « autres ». Cependant, il est très important que ces réponses possibles s'excluent mutuellement : si l'on prend pour exemple une question du type « Cochez les comportements auxquels vous avez dû faire face », il faudra éviter de proposer les réponses « Agression sexuelle » et « Viol » par exemple, les deux concepts étant trop proches pour être certains de la distinction qu'en font les participants.

Figure 5 : Modalités de réponse utilisées dans les différentes études (N=59).



Recommandations sur l'élaboration des questions

Au sujet de l'élaboration de questions pertinentes amenant à des conclusions exploitables, Aebi (2006) a émis une série de recommandations :

- Veiller à construire des questions auxquelles les participants puissent répondre de manière fiable, tant au niveau de la mémoire que du savoir : il peut être difficile, voire impossible, de se rappeler de certains détails sur des événements passés il y a longtemps ;
- Poser des questions qui ont du sens et qui n'amèneront pas des réponses convenues : personne n'oserait répondre « non » à la question « Pensez-vous qu'il est important d'en faire plus pour combattre le harcèlement sexuel », surtout si le sondage est effectué face au chercheur ;
- Ne pas proposer l'option « Sans opinion » dans une échelle de Likert et préférer celles discutées plus haut ;
- Formuler des questions courtes, surtout dans le cas d'un sondage avec beaucoup de questions, car les participants ont tendance à les lire rapidement (voir point 5.2.5) ;
- Eviter les formulations avec des négations ou des doubles négations, car elles sèment la confusion ;
- Faire attention aux mots utilisés pour formuler la question : des nuances différentes pourraient amener à une évaluation différente de ce qui est demandé (par exemple, « frôler », « froter », « toucher », « caresser », etc), voir à ce propos Loftus et Palmer (1974).
- Faire attention à l'ordre des questions pour éviter l'effet de halo, c'est-à-dire, qu'un participant venant de répondre positivement à toute une série de question continue dans la même lignée sous l'influence des questions précédentes ;
- Eviter d'imposer des catégories de fréquence : si l'on demande aux participants de citer le nombre de fois où ils ont dû faire face à un comportement donné, laisser cette personne écrire le nombre de fois. Des catégories appropriées pourront être créées a posteriori ;
- Si possible, effectuer un pré-test en testant le sondage sur un petit échantillon avant de faire la « vraie » recherche, en passant le questionnaire puis en faisant un entretien à la fin pour comprendre pourquoi le participant a répondu de telle manière, par exemple (Willis & Lessler, 1999).

4. Conclusion

Lors de cette revue de littérature, nous avons pu passer en revue 59 études ayant porté sur la perception d'insécurité et le harcèlement sexuel dans les transports publics, avec des choix méthodologiques variés. Nous pouvons formuler les recommandations suivantes.

MÉTHODE DE RÉCOLTE DE DONNÉES

Sondage en ligne ou entretiens, voire une combinaison des deux. La plupart des études analysées n'utilise pas des sondages en face-à-face ou des discussions de groupe.

PARTICIPANTS

Femmes et hommes, sans limite d'âge supérieure ou inférieure. Si sondage, pour la taille de l'échantillon des utilisateurs de tl, nous suggérons environ 400 personnes au moins. La plupart des études analysées ne limite l'accès à l'étude aux femmes.

MÉTHODE DE RECRUTEMENT

Directement dans les transports publics ou dans les gares/arrêts de bus, en fournissant aux participants une URL de connexion au sondage en ligne de l'étude ou en prenant rendez-vous pour des entretiens. La plupart des études analysées n'administre pas le sondage dans les transports.

PÉRIODE À CONSIDÉRER

Une question principale sur la prévalence vie, et ensuite des questions de détails portant sur les deux-trois derniers mois, en prenant en considération les changements de saisons.

NOMBRE DE QUESTIONS

30 au maximum dans le cas d'un sondage en ligne. 10 au maximum pour les sondages en face-à-face. Dans les deux cas, le temps de passation ne doit pas excéder 10 minutes.

QUESTIONS POSÉES

Pas de restrictions, pour autant que le choix se soit porté sur un sondage auto-administré ou un entretien et que les questions soient formulées avec attention. La plupart des études analysées n'aborde pas des questions très intimes ou formulées très crûment dans d'autres settings.

MODALITÉS DE RÉPONSE

Dans le cadre d'un entretien, des réponses ouvertes.

Dans le cadre d'un sondage :

- Des échelles de Likert en 6 points avec pour propositions : 1=Très positif, 2=Plutôt positif, 3=Plutôt négatif, 4=Très négatif, 5=Je ne sais pas, 6=Je ne veux pas répondre ; le terme « positif » peut être remplacé par « d'accord », « satisfait » ou d'autres qualificatifs au besoin ;
- Des choix multiples pour des réponses plus complexes, en prenant garde à ce que les propositions soient exhaustives et mutuellement exclusives ;
- Des réponses ouvertes pour des questions relatives aux fréquences (nombre de fois où quelque chose s'est passé, âge, etc.).

Remerciements

Ce rapport a été réalisé sur mandat des Transports publics de la région lausannoise (tl)⁴. 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.

⁴ 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

- Aebi, M. F. (2006). Comment mesurer la délinquance ? Armand Colin.
- Agresti, A., & Finlay, B. (2009). *Statistical Methods for the Social Sciences* (4e éd.). Pearson. <https://www.pearson.com/content/one-dot-com/one-dot-com/us/en/higher-education/product.html>
- 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). Social Science Research Network. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3486514>
- Bollen, K. A., & Barb, K. H. (1981). Pearson's R and Coarsely Categorized Measures. *American Sociological Review*, 46(2), 232-239. <https://doi.org/10.2307/2094981>
- Börjesson, M. (2012). Valuing perceived insecurity associated with use of and access to public transport. *Transport Policy*, 22, 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.04.004>
- 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).
- Bryman, A. (2016). *Social research methods* (Fifth Edition). Oxford University Press.
- Ceccato, V., & Loukaitou-Sideris, A. (2021). Fear of Sexual Harassment and Its Impact on Safety Perceptions in Transit Environments : A Global Perspective. *Violence Against Women*, 1077801221992874. <https://doi.org/10.1177/1077801221992874>
- 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>
- Chauhan, V., Gupta, A., & Parida, M. (2021). Demystifying service quality of Multimodal Transportation Hub (MMTH) through measuring users' satisfaction of public transport. *Transport Policy*, 102, 47-60. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.01.004>
- Cheng, Y.-H. (2010). Exploring passenger anxiety associated with train travel. *Transportation*, 37(6), 875-896. <https://doi.org/10.1007/s11116-010-9267-z>
- Chockalingam, K., & Vijaya, A. (2008). Sexual harassment of women in public transport in Chennai city. *A Victimological Perspective*, 3, 167-184.
- Chow, S.-C., Shao, J., Wang, H., & Lohknygina, Y. (2020). *Sample Size Calculations in Clinical Research* (3e éd.). Routledge. <https://www.routledge.com/Sample-Size-Calculations-in-Clinical-Research/Chow-Shao-Wang-Lohknygina/p/book/9780367657765>
- Chudoba, B. (2018). How long should a survey be? What is the ideal survey length? SurveyMonkey. https://www.surveymonkey.com/curiosity/survey_completion_times/
- 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>
- Coppola, P., & Silvestri, F. (2020). Assessing travelers' safety and security perception in railway stations. *Case Studies on Transport Policy*, 8(4), 1127-1136. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.05.006>
- Coppola, P., & Silvestri, F. (2021). Gender Inequality in Safety and Security Perceptions in Railway Stations. *Sustainability*, 13(7), 4007. <https://doi.org/10.3390/su13074007>
- 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). <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>
- Crawford, S. D., Couper, M. P., & Lamias, M. J. (2001). Web Surveys : Perceptions of Burden. *Social Science Computer Review*, 19(2), 146-162. <https://doi.org/10.1177/089443930101900202>
- 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*.
- d'Arbois de Jubainville, H., & Vanier, C. (2017). Women's avoidance behaviours in public transport in the Ile-de-France region. *Crime Prevention and Community Safety*, 19(3), 183-198. <https://doi.org/10.1057/s41300-017-0023-6>
- Debauche, A., & Hamel, C. (2013). Violence des hommes contre les femmes : Quelles avancées dans la production des savoirs ? *Nouvelles Questions Feministes*, Vol. 32(1), 4-14.
- 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>
- Department for Transport. (2002). People's perceptions of personal security and their concerns about crime on public transport. <https://trid.trb.org/view/697731>

- Dhillon, M., & Bakaya, S. (2014). Street Harassment : A Qualitative Study of the Experiences of Young Women in Delhi. *SAGE Open*, 4(3), 2158244014543786. <https://doi.org/10.1177/2158244014543786>
- Dillman, D. A., Sinclair, M. D., & Clark, J. R. (1993). Effects of questionnaire length, respondent-friendly design, and a difficult question on response rates for occupant-addressed census mail surveys. *Public Opinion Quarterly*, 57(3), 289-304. <https://doi.org/10.1086/269376>
- Eagle, G., & Kwele, K. (2021). "You Just Come to School, If You Made It, Its Grace" : Young Black Women's Experiences of Violence in Utilizing Public "Minibus Taxi" Transport in Johannesburg, South Africa. *Journal of Interpersonal Violence*, 36(15-16), NP8034-NP8055. <https://doi.org/10.1177/0886260519840395>
- Easton, S., Saltzman, L., & Willis, D. (2014). Would You Tell Under Circumstances Like That? : Barriers to Disclosure of Child Sexual Abuse for Men. In *Psychology of Men & Masculinity* (Vol. 15). <https://doi.org/10.1037/a0034223>
- Fan, Y., Guthrie, A., & Levinson, D. (2016). Waiting time perceptions at transit stops and stations : Effects of basic amenities, gender, and security. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 88, 251-264. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.04.012>
- Gautam, N., Sapakota, N., Shrestha, S., & Regmi, D. (2019). Sexual harassment in public transportation among female student in Kathmandu valley. *Risk Management and Healthcare Policy*, 12, 105-113. <https://doi.org/10.2147/RMHP.S196230>
- 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)
- Groves, R. M., Biemer, P. P., Lyberg, L. E., Massey, J. T., II, W. L. N., & Waksberg, J. (2001). *Telephone Survey Methodology*. John Wiley & Sons.
- Groves, R. M., Singer, E., Corning, A. D., & Bowers, A. (1999). A Laboratory Approach to Measuring the Effects on Survey Participation of Interview Length, Incentives, Differential Incentives, and Refusal Conversion. *Journal of Official Statistics*, 15(2), 251-268.
- Gsf.bern. (2019). Violence sexuelles en Suisse. Cockpit gfs.bern AG. <https://cockpit.gfsbern.ch/fr/cockpit/violence-sexuelles-en-suisse/>
- Heberlein, T. A., & Baumgartner, R. (1978). Factors Affecting Response Rates to Mailed Questionnaires : A Quantitative Analysis of the Published Literature. *American Sociological Review*, 43(4), 447-462. <https://doi.org/10.2307/2094771>
- 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>
- Howell, D., Bestgen, Y., Yzerbyt, V., & Rogier, M. (2008). *Méthodes statistiques en sciences humaines*. <https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal:76106>
- Hsu, H.-P. (2011). How Does Fear of Sexual Harassment on Transit Affect Women's Use of Transit? *Transportation Research Board Conference Proceedings*, 2(46). <https://trid.trb.org/view/1101830>
- Hussain, Q., Alhajyaseen, W. K. M., Adnan, M., Almallah, M., Almkudad, A., & Alqaradawi, M. (2021). Autonomous vehicles between anticipation and apprehension : Investigations through safety and security perceptions. *Transport Policy*, 110, 440-451. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.07.001>
- 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>
- Jones, E. F., & Forrest, J. D. (1992). Underreporting of abortion in surveys of U.S. women : 1976 to 1988. *Demography*, 29(1), 113-126. <https://doi.org/10.2307/2061366>
- Joseph, L., Neven, A., Martens, K., Kweka, O., Wets, G., & Janssens, D. (2021). Exploring changes in mobility experiences and perceptions after implementation of the bus rapid transit system in Dar es Salaam. *Case Studies on Transport Policy*, 9(2), 930-938. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.04.012>
- Kaplowitz, M. (2000). Statistical Analysis of Sensitive Topics in Group and Individual Interviews. *Quality and Quantity*, 34, 419-431. <https://doi.org/10.1023/A:1004844425448>
- 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>
- Krebs, C. P., Lindquist, C. H., Warner, T. D., Fisher, B. S., Martin, S. L., & Childers, J. M. (2011). Comparing Sexual Assault Prevalence Estimates Obtained With Direct and Indirect Questioning Techniques. *Violence Against Women*, 17(2), 219-235. <https://doi.org/10.1177/1077801210397743>
- Krosnick, J. A., & Tahk, A. (2008). The optimal length of rating scales to maximize reliability and validity.
- 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>
- Lewis, S., Saukko, P., & Lumsden, K. (2021). Rhythms, sociabilities and transience of sexual harassment in transport : Mobilities perspectives of the London underground. *Gender, Place & Culture*, 28(2), 277-298. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2020.1734540>
- Loftus, E. F., & Palmer, J. C. (1974). Reconstruction of automobile destruction : An example of the interaction between language and memory. *Journal of Verbal Learning and Verbal Behavior*, 13(5), 585-589. [https://doi.org/10.1016/S0022-5371\(74\)80011-3](https://doi.org/10.1016/S0022-5371(74)80011-3)
- Lois, D., Monzón, A., & Hernández, S. (2018). Analysis of satisfaction factors at urban transport interchanges : Measuring travellers' attitudes to information, security and waiting. *Transport Policy*, 67, 49-56. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.04.004>
- 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>
- Lund, I. O., Nordfjærn, T., & Rundmo, T. (2016). Changes in transport risk perception in urban populations in Norway from 2004 to 2013. *Transportation Planning and Technology*, 39(6), 586-596. <https://doi.org/10.1080/03081060.2016.1187809>
- Madge, C. (2010). Internet mediated research. *Key Methods in Geography*, 173-188.
- McCarthy, O. T., Caulfield, B., & O'Mahony, M. (2016). How transport users perceive personal safety apps. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 43, 166-182. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.10.005>
- McNeeley, S. (2012). Sensitive Issues in Surveys : Reducing Refusals While Increasing Reliability and Quality of Responses to Sensitive Survey Items. In *Handbook of Survey Methodology for the Social Sciences* (p. 377-396). https://doi.org/10.1007/978-1-4614-3876-2_22
- Mensch, B. S., Hewett, P. C., & Erulkar, A. S. (2003). The Reporting of Sensitive Behavior by Adolescents : A Methodological Experiment in Kenya. *Demography*, 40(2), 247-268. <https://doi.org/10.2307/3180800>
- Natarajan, M. (2016). Rapid assessment of "eve teasing" (sexual harassment) of young women during the commute to college In India. *Crime Science*, 5(1), 6. <https://doi.org/10.1186/s40163-016-0054-9>
- 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>
- Naus, M. J., Philipp, L. M., & Samsi, M. (2009). From paper to pixels : A comparison of paper and computer formats in psychological assessment. *Computers in Human Behavior*, 25(1), 1-7. <https://doi.org/10.1016/j.chb.2008.05.012>
- 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>
- Nguyen-Phuoc, D. Q., Phuong Tran, A. T., Nguyen, T. V., Le, P. T., & Su, D. N. (2021). Investigating the complexity of perceived service quality and perceived safety and security in building loyalty among bus passengers in Vietnam – A PLS-SEM approach. *Transport Policy*, 101, 162-173. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.12.010>
- Nordfjærn, T., Lind, H. B., Şimşekoğlu, Ö., Jørgensen, S. H., Lund, I. O., & Rundmo, T. (2015). Habitual, safety and security factors related to mode use on two types of travels among urban Norwegians. *Safety Science*, 76, 151-159. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2015.03.001>
- Nordfjærn, T., & Rundmo, T. (2018). Transport risk evaluations associated with past exposure to adverse security events in public transport. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 53, 14-23. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.12.014>
- Nordfjærn, T., Şimşekoğlu, Ö., Lind, H. B., Jørgensen, S. H., & Rundmo, T. (2014). Transport priorities, risk perception and worry associated with mode use and preferences among Norwegian commuters. *Accident Analysis & Prevention*, 72, 391-400. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.07.028>
- Nwachukwu, A. A., Gladys, N. I., & Chikezie, O. K. (2019). Tourists' satisfaction with public transport services in Lagos, Nigeria. *AUC GEOGRAPHICA*, 54(1), 67-80. <https://doi.org/10.14712/23361980.2019.7>
- O'Brien, E. M., Black, M. C., Carley-Baxter, L. R., & Simon, T. R. (2006). Sensitive topics, survey nonresponse, and considerations for interviewer training. *American Journal of Preventive Medicine*, 31(5), 419-426. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2006.07.010>
- 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>

Organisation Mondiale de la Santé. (2012). La violence sexuelle : Comprendre et lutter contre la violence à l'égard des femmes (WHO/RHR/12.37). WHO.

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>

Our World in Data. (2019). Transport. Our World in Data. <https://ourworldindata.org/transport>

Power, N., McManus, M. A., Lynch, R., & Bonworth, J. (2016). Fear of crime on the rail networks : Perceptions of the UK public and British Transport Police. *Crime Prevention and Community Safety*, 18(2), 91-104. <https://doi.org/10.1057/cpcs.2016.2>

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>

Rundmo, T., & Nordfjærn, T. (2019). Judgement of Transport Security, Risk Sensitivity and Travel Mode Use in Urban Areas. *Sustainability*, 11(7), 1908. <https://doi.org/10.3390/su11071908>

Salonen, A. O. (2018). Passenger's subjective traffic safety, in-vehicle security and emergency management in the driverless shuttle bus in Finland. *Transport Policy*, 61, 106-110. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.10.011>

Sam, E. F., Brijs, K., Daniels, S., Brijs, T., & Wets, G. (2018). Public bus passenger safety evaluations in Ghana : A phenomenological constructivist exploration. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 58, 339-350. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.06.031>

Sham, R., Samsudin, N., & Rahman, K. (2013). Managing Public Transport Service Operation in Reducing Travel Fear Factor. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 101, 338-344. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2013.07.208>

Shi, X., Ye, Z., Shiwakoti, N., & Li, H. (2019). Passengers' Perceptions of Security Check in Metro Stations. *Sustainability*, 11(10), 2930. <https://doi.org/10.3390/su11102930>

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>

Shih, T.-H., & Fan, X. (2008). Comparing Response Rates from Web and Mail Surveys : A Meta-Analysis. *Field Methods*, 20(3), 249-271. <https://doi.org/10.1177/1525822X08317085>

Şimşekoğlu, Ö., Nordfjærn, T., & Rundmo, T. (2015). The role of attitudes, transport priorities, and car use habit for travel mode use and intentions to use public transportation in an urban Norwegian public. *Transport Policy*, 42, 113-120. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.05.019>

Solymsi, R., Cella, K., & Newton, A. (2018). Did they report it to stop it? A realist evaluation of the effect of an advertising campaign on victims' willingness to report unwanted sexual behaviour. *Security Journal*, 31(2), 570-590. <https://doi.org/10.1057/s41284-017-0117-y>

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).

Thompson, D. (2015). « The Woman in the Street: » Reclaiming the Public Space from Sexual Harassment. *Yale Journal of Law & Feminism*, 6(2). <https://digitalcommons.law.yale.edu/yjlf/vol6/iss2/4>

Tirachini, A., Hurtubia, R., Dekker, T., & Daziano, R. A. (2017). Estimation of crowding discomfort in public transport : Results from Santiago de Chile. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 103, 311-326. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.06.008>

Tourangeau, R., Rips, L. J., & Rasinski, K. (2000). The psychology of survey response (p. xiii, 401). Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511819322>

Tripathi, K., Borrión, 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>

Uriell, Z. A., & Dudley, C. M. (2009). Sensitive topics : Are there modal differences? *Computers in Human Behavior*, 25(1), 76-87. <https://doi.org/10.1016/j.chb.2008.06.007>

Willis, G., & Lessler, J. (1999). Question Appraisal System QAS-99 By.

Yammarino, F. J., Skinner, S. J., & Childers, T. L. (1991). Understanding mail survey response behavior : A meta-analysis. *Public Opinion Quarterly*, 55(4), 613-639. <https://doi.org/10.1086/269284>

Liste des études recensées

NO	NOM DE LA RECHERCHE	AUTEUR(S) ET ANNÉE DE PUBLICATION	PAYS	ANNÉE	MOTENS DE TRANSPORT	MÉTHODE DE RÉCULTE	PARTICIPANTS	MÉTHODE DE RECRUTEMENT	PÉRIODE CONSIDÉRÉE	NOMBRE DE QUESTIONS	TYPE DE QUESTIONS POSÉES	MODALITÉS DE RÉPONSE
1	Gender differences in the perception of safety in public transport	Al Bhi Ouafi, L., Graham, D.J., Barron, A., & Trompet, M. (2019)	Global	2009-2018	1. Bus 2. Métro	Sondage en ligne	Femmes et hommes (N=327403)	1. Site web 2. Réseaux sociaux 3. Newsletter par mail	n.s.	5	1. Modes de transport utilisés et fréquences 2. Perception de la sécurité	Echelle de Likert (5 pts, de Très dangereux à Très sûr)
2	Valuing perceived insecurity associated with use of and access to public transport	Börjesson, M. (2012)	Suède	2008	1. Bus 2. Train	1. Sondage en ligne 2. Sondage par téléphone	Femmes et hommes des 18 ans (N=1802)	Bus ou train (sondage transféré plus tard, 65% de réponses)	Ve	n.s.	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences	Choix multiples
3	Fear of Crime and Concerns about Personal safety on the rail network. Summary of findings from existing research: 2008 update	British Transport Police Authority (2008)	Royaume-Uni	2008	1. Train 2. Bus 3. Métro	1. Sondage 2. Entretiens	n.s.	Population (aléatoire)	n.s.	n.s.	1. Peur du crime 2. Suggestions d'amélioration	n.s.
4	Crime in São Paulo's metro system: sexual crimes against women	Ceccato, V., & Paz, Y. (2017)	Bésil	2010-2015	Métro	Domées policières (harcèlement sexuel reporté directement à la police ou signalé par SMS)	n.s.	Police	2010-2015	n.s.	Nombre d'expériences de victimisation	n.s.
5	Demystifying service quality of Multimodal Transportation Hub (MTH) through measuring users' satisfaction of public transport	Chauhan, V., Gupta, A., & Parida, M. (2021)	Inde	n.s.	1. Métro 2. Bus 3. Train	Sondage face-à-face	Femmes et hommes (N=515)	n.s.	Ve	27	Perception de la sécurité	Echelle de Likert (5 pts, de Très insatisfait à Très satisfait)
6	Exploring passenger anxiety associated with train travel	Cheng, Y.H. (2010)	Taiwan	2009	Train	Sondage papier (à compléter plus tard)	Femmes et hommes (N=412)	Gares (aléatoire)	Ve	13	Perception de la sécurité	Echelle de Likert (5 pts, de Pas d'accord du tout à Tout à fait d'accord)
7	More Than a Nuisance: The Prevalence and Consequences of Frotteurism and Exhibitionism	Clark, S.K., Jeglic, E.L., & Calkins, C. (Clark et al., 2016)	Etats-Unis	n.s.	Métro	Sondage en ligne	Femmes et hommes de 17 à 43 ans (N=459)	Université (proposé par professeur)	Ve	63	1. Nombre d'expériences de victimisation 2. Type de harcèlement sexuel subi (frotteurisme ou exhibition) 3. Réaction immédiate de la victime au comportement 4. Dénonciation à la police ou non 5. Impact du harcèlement sur le comportement futur 6. Lieux et moments où le harcèlement s'est déroulé 7. Caractéristiques des auteurs	1. Oui/Non 2. Réponses ouvertes
8	Assessing travelers' safety and security perception in railway stations	Coppola, P., & Silvestri, F. (2020)	Italie	2019	Gares	Sondage face-à-face	Femmes et hommes (N=170)	Gares (aléatoire)	Ve	6	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences 3. Suggestions d'amélioration	1. Echelle de Likert (5 pts, de Tout à fait d'accord à Pas du tout d'accord) 2. Réponses ouvertes
9	Gender Inequality in Safety and Security Perceptions in Railway Stations	Coppola, P., & Silvestri, F. (2021)	Italie	n.s.	Transports publics	Sondage face-à-face	Femmes et hommes jusqu'à 36 ans (N=302)	Gare (aléatoire)	Ve	11	Perception de la sécurité	Echelle de Likert (5 pts, de Très dangereux à Très sûr)
10	Perceptions of Crime Prevention Through Environmental Design (PTED) at Australian Railway Stations	Cozens, P., & van der Linde, T. (2015)	Australie	2014	Train	Entretiens	Experts en sécurité (N=5)	n.s.	Immédiat	8	Perception de la sécurité	1. Echelle de Likert (5 pts, de Pas d'accord du tout à Tout à fait d'accord) 2. Oui/Non
						Sondage	Femmes et hommes (N=100)	Gares (échantillon pondéré selon sexe)	Immédiat	8	Perception de la sécurité	

NO	NOM DE LA RECHERCHE	AUTEUR(S) ET ANNÉE DE PUBLICATION	PAYS	ANNÉE	MOYENS DE TRANSPORT	MÉTHODE DE RÉCOLTE	PARTICIPANTS	MÉTHODE DE RECRUTEMENT	PÉRIODE CONSIDÉRÉE	NOMBRE DE QUESTIONS	TYPE DE QUESTIONS POSÉES	MODALITÉS DE RÉPONSE
11	Managing crime and the fear of crime at railway stations—a case study in South Wales (UK)	Cozens, P., Neale, R., Whitaker, I., & Hillier, D. (2003)	Royaume-Uni	n.s.	Train	1. Sondage face-à-face 2. Entretiens	Femmes et hommes (N=47)	Compagnie indépendante	Ve	12	1. Peur d'être victime de harcèlement sexuel 2. Suggestions d'amélioration	Oui-Non
12	Perceptions and Realities of Personal Safety on Public Transport for Young People in Melbourne	Currie, G., Delbosco, A., & Mahmoud, S. (2010)	Australie	2009	Transports publics	Sondage en ligne	Femmes et hommes entre 18 et 25 ans (N=239)	1. Université (pub dans journal) 2. Réseaux sociaux 3. Bouche à oreille Institut national des statistiques	Ve	26	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences 3. Nombre d'expériences de victimisation	1. Echelle de Likert (5 pts, de Très dangereux à Très sûr) 2. Oui-Non
13	Women's avoidance behaviours in public transport in the Ile-de-France region	d'Arbois de Jubainville, H., & Vanier, C. (2017)	France	2007-2013	Transports publics	Sondage papier	Femmes (N=3188)		2007-2013	4	1. Modes de transport utilisés et fréquences 2. Nombre d'expériences de victimisation 3. Perception de la sécurité 4. Impact du harcèlement sur le comportement futur (éviter certaines lignes ou heures de la journée, changer de moyen de transport) 5. Lieux et moments où le harcèlement s'est déroulé	Choix multiples
14	Modelling the causes and impacts of personal safety perceptions on public transport ridership	Delbosco, A., & Currie, G. (2012)	Australie	n.s.	Transports publics	Sondage face-à-face	Femmes et hommes à partir de 15 ans (N=784)	Organismes d'aide sociale	Ve	20	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences	1. Echelle de Likert (5 pts, de Très dangereux à Très sûr) 2. Echelle de Likert (3 pts, Jamais-Parfois-Toujours)
15	People's perceptions of personal security and their concerns about crime on public transport	Department for Transport (2002)	Royaume-Uni	2002-2007	1. Bus 2. Métro 3. Train 3. Arrêts	Entretiens	Femmes et hommes (N=1809)	n.s.	2002-2007	n.s.	1. Modes de transport utilisés et fréquences 2. Perception de la sécurité 3. Lieux et moments où le harcèlement s'est déroulé 4. Impact du harcèlement sur le comportement futur 5. Nombre d'expériences de victimisation 6. Dénonciation à la police ou non (si non, pourquoi) 7. Suggestions d'amélioration	n.s.
16	Street Harassment: A Qualitative Study of the Experiences of Young Women in Delhi	Dhillon, M., & Bakaya, S. (2014)	Inde	n.s.	1. Bus 2. Métro	Entretiens	Femmes entre 18 et 30 ans (N=20)	Bouche à oreille	n.s.	7	1. Nombre d'expériences de victimisation 2. Lieux et moments où le harcèlement s'est déroulé 3. Type de harcèlement sexuel subi 4. Caractéristiques des auteurs 5. Caractéristiques des victimes 6. Réaction immédiate au harcèlement 7. Réaction de la famille 8. Perception de l'intérêt de la police et des autorités pour le sujet 9. Précautions de sécurité et stratégies d'évitement 10. Suggestions d'amélioration	Réponses ouvertes
17	"You Just Come to School, If You Made It, Its Grace": Young Black Women's Experiences of Violence in Utilizing Public "Minibus Taxi" Transport in Johannesburg, South Africa	Eagle, G., & Kwele, K. (2021)	Afrique du Sud	n.s.	Bus	Entretiens	Femmes noires entre 19 et 24 ans (N=10)	Université (proposé par un professeur)	n.s.	3	1. Type de harcèlement sexuel subi 2. Impact du harcèlement sur le comportement futur 3. Réaction immédiate de la victime au comportement	Réponses ouvertes
18	Waiting time perceptions at transit stops and stations: Effects of basic amenities, gender, and security	Fan, Y., Guthrie, A., & Lewinson, D. (2016)	Etats-Unis	2013	Bus	Sondage papier	Femmes et hommes (N=702)	Bus	Immédiat	7	Perception de la sécurité	Réponses ouvertes

NO	NOM DE LA RECHERCHE	AUTEUR(S) ET ANNÉE DE PUBLICATION	PAYS	ANNÉE	MOTIFS DE TRANSPORT	MÉTHODE DE RÉCOLTE	PARTICIPANTS	MÉTHODE DE RECRUTEMENT	PÉRIODE CONSIDÉRÉE	NOMBRE DE QUESTIONS	TYPE DE QUESTIONS POSÉES	MODALITÉS DE RÉPONSE
19	Tourist's perceptions of safety and security while visiting Cape Town	George, R. (2003)	Afrique du Sud	2001	Transports publics	Sondage papier	Femmes et hommes (touristes, N=438)	Office du tourisme et aéroport (sondage à disposition)	Séjour	5	1. Perception de la sécurité 2. Peur du crime	Echelle de Likert (5 pts)
20	Women's strategies addressing sexual harassment and assault on public buses: an analysis of crowdsourced data	Goodney Lea, S., D'Silva, E., & Asok, A. (2017)	Inde	n.s.	Bus	Témoignages	Femmes (N=137)	Plateforme de témoignage en ligne	Ve	n.s.	1. Type de harcèlement sexuel subi 2. Réaction immédiate de la victime au comportement : ne rien faire, fuir, résister activement 1. Modes de transport utilisés et fréquences 2. Perception de la sécurité 3. Nombre d'expériences de victimisation	Réponses ouvertes
21	Constructing sexual risk: 'Chikan', collapsing male authority and the emergence of women-only train carriages in Japan	Horii, M., & Burgess, A. (2012)	Japon	2007	Train	Sondage face-à-face	Femmes entre 16 et 29 ans (N=155)	n.s.	Ve	7	1. Perception de la sécurité 2. Perception de la sécurité 3. Nombre d'expériences de victimisation	1. Réponses ouvertes 2. Oui-Non
22	"How Does Fear of Sexual Harassment on Transit Affect Women's Use of Transit?" Women's Issues in Transportation	Hsu, H.P. (2011)	1. Etats-Unis 2. Taiwan	n.s.	Transports publics	Entretiens	Femmes (N=18)	Réseaux sociaux	Ve	n.s.	1. Ressenti à propos du harcèlement sexuel dans les transports : impact sur le comportement, plus ou moins important que dans d'autres contextes, affecté par ce qui est reporté dans les médias 2. Nombre d'expériences de victimisation 3. Perception de l'efficacité et de l'utilité des mesures de sécurité 4. Suggestions d'améliorations	Réponses ouvertes
23	Autonomous vehicles between anticipation and apprehension: Investigations through safety and security perceptions	Hussain, Q., Alhajjaseen, W.K.M., Adnan, M., Almallah, M., Almuksdad, A., & Alqaradawi, M. (2021)	Qatar	n.s.	Transports publics	Sondage en ligne	Femmes et hommes entre 18 à 66 ans (N=509)	Réseaux sociaux	n.s.	11	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences	1. Oui-Non 1. Echelle de Likert (5 pts, de Très sûr à Très dangereux)
24	Gender-based violence against women users of public transport in Sahillo, Coahuila, Mexico	Alfarras, D., & Boyer, K. (2021)	Mexique	2020	Bus	Sondage en ligne	Femmes (N=611)	n.s.	n.s.	5	1. Perception de la sécurité 2. Peur d'être victime de harcèlement sexuel 3. Type de harcèlement sexuel subi 4. Impact du harcèlement sur le comportement futur	1. Echelle de Likert (4 pts, de Très sûr à Très dangereux) 2. Choix multiples Réponses ouvertes
25	Exploring changes in mobility experiences and perceptions after implementation of the bus rapid transit system in Dar es Salaam	Joseph, L., Neven, A., Martens, K., Kweka, O., Wets, G., & Janssens, D. (2021)	Tanzanie	2016	Bus	Discussions de groupe	Femmes (N=11) Femmes et hommes (N=41)	n.s. Population (aléatoire, dans quartiers pauvres)	n.s. Avant-Après création ligne de bus	1	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences 3. Suggestions d'amélioration	Réponses ouvertes Réponses ouvertes
26	Always on the defensive: The effects of transit sexual assault on travel behavior and experience in Colombia and Bolivia	Kash, G. (2019)	Colombie et Bolivie	2014-2016	Bus	Sondage	Femmes et hommes (N=1444)	Arrêts de bus	Ve	11	1. Modes de transport utilisés et fréquence 2. Nombre d'expériences de victimisation 3. Impact du harcèlement sur le comportement futur (éviter de voyager de nuit, être accompagné, changer de mode de transport, ne plus prendre les transports publics)	Choix multiples
27	Social Aspects of Women's Experiences of Sexual Harassment in Public Places in Iran	Lahsaezadeh, A., & Yousefinejad, E. (2012)	Iran	n.s.	Bus	Entretiens	Femmes et hommes (N=29) Femmes (N=16)	Sondage et organisations communautaires locales Université (proposé par professeur)	n.s. n.s.	n.s. n.s.	1. Type de harcèlement sexuel subi 2. Lieux et moments où le harcèlement s'est déroulé 3. Définition harcèlement sexuel 4. Caractéristiques des auteurs 1. Peur d'être victime de harcèlement sexuel 2. Précautions de sécurité et stratégies d'évitement	Réponses ouvertes Réponses ouvertes
28	Sexual Harassment in Public Places: Experiences of Canadian Women	Lenton, R., Smith, M.D., Fox, J., & Morra, N. (1999)	Canada	1992	Transports publics	Sondage par téléphone	Femmes entre 18 et 65 ans (N=1990)	Population (échantillon aléatoire)	Ve	19	1. Perception de la sécurité 2. Précautions de sécurité et stratégies d'évitement	1. Echelle de Likert (5 pts, de Toujours à Jamais)

NO	NOM DE LA RECHERCHE	AUTEUR(S) ET ANNÉE DE PUBLICATION	PAYS	ANNÉE	MOTIFS DE TRANSPORT	MÉTHODE DE RÉCOLTE	PARTICIPANTS	MÉTHODE DE RECRUTEMENT	PÉRIODE CONSIDÉRÉE	NOMBRE DE QUESTIONS	TYPE DE QUESTIONS POSÉES	MODALITÉS DE RÉPONSE
29	Rhythms, socialities and transience of sexual harassment in transport: mobilities perspectives of the London underground	Lewis, S., Saikko, P., & Lumsden, K. (2021)	Royaume-Uni	2016-2017	Métro	Entretiens	Femmes entre 21 et 45 ans (N=29)	Réseaux sociaux	n.s.	3	3. Type de harcèlement subi (regard insistant, verbal, exhibition, se faire suivre, physique) 4. Lieux et moments où le harcèlement s'est déroulé 5. Dénonciation à la police ou non (si oui, réaction de la police) 6. Impact sur le comportement futur	2. Choix multiples Réponses ouvertes
30	Analysis of satisfaction factors at urban transport interchanges: Measuring travellers' attitudes to information, security and waiting	Lois, D., Monzón, A., & Hernández, S. (2018)	Espagne	2013	Bus	Sondage en ligne (après recrutement)	Femmes et hommes à partir de 18 ans (N=740)	Arrêt de bus (aléatoire)	Vie	37	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences 3. Réaction immédiate de la victime au comportement 4. Impact du harcèlement sur le comportement futur	Echelle de Likert (5 pts, de Très insatisfait à Très satisfait) Réponses ouvertes
31	Sexual harassment on transit: a global, comparative examination	Loukaitou-Sideris, A., & Ceccato, V. (2021)	Global	n.s.	1. Bus 2. Train	Sondage papier	Femmes et hommes (N=11710)	Universités (aléatoire)	Vie	45	1. Nombre d'expériences de victimisation 2. Dénonciation à la police ou non (si non, pourquoi) 3. Perception de la sécurité 4. Perception de problèmes au niveau de l'environnement spatial (déchets, graffiti) ou social (presse, trafic de drogues) 5. Modes de transport utilisés et fréquence	1. Oui-Non 2. Choix multiples Réponses ouvertes
32	Transforming mobility justice: Gendered harassment and violence on transit	Lubtow, A., Abelson, M.J., & Carpenter, E. (2020)	Etats-Unis	2015	1. Bus 2. Train	Entretiens	Femmes et hommes transgenres ou non-binaires entre 18 et 59 ans (N=25)	Sondage en ligne	n.s.	n.s.	1. Modes de transport utilisés et fréquence 2. Type de harcèlement subi 3. Précautions de sécurité et stratégies d'évitement 4. Perception de la sécurité	1. Oui-Non 2. Choix multiples Réponses ouvertes
33	Changes in transport risk perception in urban populations in Norway from 2004 to 2013	Lund, I.O., Nordfjærn, T., & Rundmo, T. (2016)	Norvège	2004 et 2013	Transports publics	Sondage en ligne (après envoi d'un mail)	Femmes et hommes entre 20 et 69 ans (N=1035)	Population (échantillon aléatoire, 18% de réponses)	Vie	5	1. Modes de transport utilisés et fréquences 2. Perception de la sécurité	Echelle de Likert (7 pts, de Tout à fait d'accord à Pas du tout d'accord) Oui-Non
34	How transport users perceive personal safety apps	McCarthy, O.T., Caulfield, B., & O'Mahony, M. (2016)	Irlande	2014	Transports publics	Sondage en ligne	Femmes et hommes à partir de 15 ans (N=469)	1. Mail (compagnie indépendante) 2. Réseaux sociaux 3. Université (page web)	Vie	5	1. Perception de la sécurité 2. Peur du crime	1. Perception de la sécurité 2. Peur du crime Réponses ouvertes
35	Rapid assessment of "eve teasing" (sexual harassment) of young women during the commute to college in India	Natarajan, M. (2016)	Inde	n.s.	Arrêts	Discussions de groupe	Femmes et hommes entre 19 et 21 ans (N=140)	Universités (proposé par professeur)	Vie	n.s.	1. Définition harcèlement sexuel 2. Lieux et moments où le harcèlement s'est déroulé 3. Caractéristiques des auteurs 4. Caractéristiques des victimes 5. Type de harcèlement subi	1. Définition harcèlement sexuel 2. Lieux et moments où le harcèlement s'est déroulé 3. Caractéristiques des auteurs 4. Caractéristiques des victimes 5. Type de harcèlement subi Réponses ouvertes
36	Sexual victimization of college students in public transport environments: a whole journey approach	Natarajan, M., Schimml, M., Suddala, S., & Mandala, M. (2017)	Etats-Unis	2016	1. Bus 2. Metro	Sondage face-à-face	Femmes (N=140)	Université (aléatoire)	Vie	5	1. Nombre d'expériences de victimisation 2. Modes de transport utilisés et fréquence 3. Perception de sécurité 4. Précautions de sécurité et stratégies d'évitement 5. Suggestions d'amélioration	1. Nombre d'expériences de victimisation 2. Modes de transport utilisés et fréquence 3. Perception de sécurité 4. Précautions de sécurité et stratégies d'évitement 5. Suggestions d'amélioration Réponses ouvertes Choix multiples

NO	NOM DE LA RECHERCHE	AUTEUR(S) ET ANNÉE DE PUBLICATION	PAYS	ANNÉE	MOYENS DE TRANSPORT	MÉTHODE DE RÉCOLTE	PARTICIPANTS	MÉTHODE DE RECRUTEMENT	PÉRIODE CONSIDÉRÉE	NOMBRE DE QUESTIONS	TYPE DE QUESTIONS POSÉES	MODALITÉS DE RÉPONSE
37	Violence against women on public transport in Nepal: sexual harassment and the spatial expression of male privilege	Neupane, G., & Chesney-Lind, M. (2014)	Népal	n.s.	Transports publics	Sondage face-à-face	Femmes (N=238)	Universités (aléatoire)	Ve	6	1. Modes de transport utilisés et fréquence 2. Type de harcèlement sexuel subi 3. Lieu et moments où le harcèlement s'est déroulé 4. Caractéristiques des auteurs	Choix multiples
38	Investigating the complexity of perceived service quality and perceived safety and security in building loyalty among bus passengers in Vietnam – A PLS-SEM approach	Nguyen-Phuoc, D.O., Phuong Tran, A.T., Nguyen, T.V., Le, P.T., & Su, D.N. (2021)	Vietnam	2019	Bus	Sondage papier (à compléter plus tard)	Femmes et hommes à partir de 18 ans (N=870)	Bus et arrêts de bus (aléatoire, 95% de réponses)	Ve	22	5. Réaction immédiate de la victime au comportement 6. Définition harcèlement sexuel 7. Dénonciation à la police ou non 8. Suggestions d'amélioration Perception de la sécurité	Echelle de Likert (7 pts, de tout à fait d'accord à Pas du tout d'accord)
39	Transport risk evaluations associated with past exposure to adverse security events in public transport	Nordfjærn, T., & Rundmo, T. (2018)	Norvège	2013	Transports publics	Sondage en ligne	Femmes et hommes entre 18 et 74 ans (N=1043)	Population (échantillon aléatoire, 17% de réponses)	5 dernières années	10	Perception de la sécurité	1. Oui-Non 2. Echelle de Likert (5 pts, de Tout à fait d'accord à Pas du tout d'accord) 3. Choix multiples
40	Habitual, safety and security factors related to mode use on two types of travels among urban Norwegians	Nordfjærn, T., Lind, H.B., Sjørskegjølc, Ø., Jørgensen, S.H., Lind, I.O., & Rundmo, T. (2015)	Norvège	2013	1. Train 2. Bus 3. Tram 4. Métro	Sondage en ligne	Femmes et hommes entre 18 et 74 ans (N=1039)	Population (échantillon aléatoire, 18% de réponses)	Ve	38	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences 3. Peur du crime	Echelle de Likert (5 pts, de Pas du tout d'accord à Tout à fait d'accord) 2. Echelle de Likert (7 pts, de Tout à fait probable à Tout à fait improbable) 3. Oui-Non
41	Transport priorities, risk perception and worry associated with mode use and preferences among Norwegian commuters	Nordfjærn, T., Sjørskegjølc, Ø., Lind, H.B., Jørgensen, S.H., & Rundmo, T. (2014)	Norvège	2013	1. Train 2. Bus 3. Tram 4. Métro	Sondage en ligne (après envoi d'un courrier postal)	Femmes et hommes entre 20 et 69 ans (N=690)	Population (échantillon aléatoire, 14% de réponses)	Ve	27	1. Modes de transport utilisés et fréquences 2. Perception de la sécurité	Echelle de Likert (5 pts, de Pas du tout d'accord à Tout à fait d'accord)
42	Tourists' satisfaction with public transport services in Lagos, Nigeria	Nwachukwu, A.A., Gladys, N.I., & Chkezie, O.K. (2019)	Nigeria	2018	Transports publics	Sondage papier	Femmes et hommes (touristes, N=474)	Lieux touristiques (aléatoire)	Séjour	5	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences	Echelle de Likert (5 pts, de Très satisfait à Très insatisfait)
43	Service Quality of Addis Ababa Light Rail Transit: Passengers' Views and Perspectives	Obise, A., Woldeamanuel, M., & Woldetsenae, B. (2020)	Ethiopie	n.s.	Train	Sondage face-à-face	Femmes et hommes (N=1021)	Gare (aléatoire)	n.s.	18	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences	Echelle de Likert (5 pts, de Très satisfait à Très insatisfait)
44	Women's perceived risk of sexual harassment in a Bus Rapid Transit (BRT) system: The case of Barranquilla, Colombia	Orozco-Fontalvo, M., Soto, J., Arevalo, A., & Oviedo-Trespalacios, O. (2019)	Colombie	2018	1. Bus 2. Arrêts	Entretiens (rév pris)	Femmes et hommes partir de 18 ans (N=500)	Arrêts de bus	Ve	8	1. Perception de la sécurité : jour/nuit, bon/mauvais éclairage, bus peu chargé/très chargé, accompagné/non-accompagné, pas de surveillance/caméra/policier 2. Type de harcèlement subi : harcèlement verbal, exhibition, poursuite, harcèlement physique, aucun 3. Lieu et moments où le harcèlement s'est déroulé : dans le véhicule, en descendant/montant dans le véhicule, à l'arrêt de bus 4. Impact du harcèlement sur le comportement futur : changement de mode de transport, ne plus voyager seul(e), ne plus monter dans des bus bondés, changement d'horaires, rester en alerte, aucun impact	Choix multiples

NO	NOM DE LA RECHERCHE	AUTEUR(S) ET ANNÉE DE PUBLICATION	PAYS	ANNÉE	MOYENS DE TRANSPORT	MÉTHODE DE RÉCOLTE	PARTICIPANTS	MÉTHODE DE RECRUTEMENT	PÉRIODE CONSIDÉRÉE	NOMBRE DE QUESTIONS	TYPE DE QUESTIONS POSÉES	MODALITÉS DE RÉPONSE
45	Fear of crime on the rail networks: Perceptions of the UK public and British Transport Police	Power, N., McManus, M.A., Lynch, R., & Bonworth, J. (2016)	Royaume-Uni	n.s.	1. Train 2. Métro	Sondage papier	Femmes et hommes entre 18 et 71 ans (N=235)	Gares (aléatoire)	Ve	2	Perception de la sécurité	Echelle de Likert (4 pts, de Pas du tout à Tout à fait)
46	Sexual harassment in public transport in Bogotá	Quinones, L.M. (2020)	Colombie	n.s.	1. Trains 2. Bus 3. Arrêts	Sondage en ligne	Femmes entre 18 et 65 ans (N=1169)	Réseaux sociaux	Ve	n.s.	1. Définition harcèlement sexuel 2. Type de harcèlement sexuel subi (visuel, physique, obscène, verbal, intimidant) 3. Nombre d'expériences de victimisation 4. Modes de transport utilisés et fréquence 5. Lieux et moments où le harcèlement s'est déroulé 6. Réaction immédiate de la victime au comportement 7. Dénonciation à la police ou non (si non, pourquoi) 8. Impact du harcèlement sur le comportement futur 9. Perception de l'efficacité et de l'utilité des mesures de sécurité	1. Oui-Non 2. Choix multiples
47	Experiencing sexual harassment by males and associated substance use & poor mental health outcomes among adolescent girls in the US	Reed, E., Salazar, M., Agah, N., Behar, A.I., Silverman, J.G., Walsh-Buhi, E., Rusch, M.L.A., & Bajaj, A. (2019)	Etats-Unis	n.s.	Transports publics	Sondage face-à-face	Décideurs politiques (N=3) Femmes de 15 à 19 ans avec problèmes d'abus de substances et troubles de l'humeur (N=159)	n.s. Salle d'attente d'une clinique	Ve 6 derniers mois	6	1. Nombre d'expériences de victimisation 2. Type de harcèlement (verbal, exhibition, physique) 3. Lieux et moments où le harcèlement s'est déroulé 4. Caractéristiques des auteurs	Réponses ouvertes 1. Choix multiples 2. Oui-Non
48	Judgement of Transport Security, Risk Sensitivity and Travel Mode Use in Urban Areas	Rundmo, T., & Nordfjærn, T. (2019)	Norvège	2018	1. Train 2. Bus 3. Tram 4. Métro	Sondage	Femmes et hommes entre 18 et 74 ans (N=1043)	Population (échantillon aléatoire, 18% de réponses)	Ve	10	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences	1. Echelle de Likert (7 pts, de 'Tout à fait d'accord à Pas du tout d'accord') 2. Oui-Non
49	Passenger's subjective traffic safety, in-vehicle security and emergency management in the driverless shuttle bus in Finland	Salonen, A.O. (2018)	Finlande	2015	Bus	Sondage face-à-face	Femmes et hommes (N=197)	Arrêt de bus (aléatoire)	n.s.	3	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences	Echelle de Likert (5 pts, de Bien pire à Bien meilleur)
50	Public bus passenger safety evaluations in Ghana: A phenomenological constructivist exploration	Sam, E.F., Brijis, K., Daniels, S., Brijis, T., & Wets, G. (2018)	Ghana	n.s.	Bus	1. Discussions de groupe (rév pris) 2. Entretiens (rév pris)	Femmes et hommes entre 20 et 57 ans (N=61)	Arrêts de bus (échantillon pondéré selon sexe)	Ve	5 + 8	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences	Réponses ouvertes
51	Managing Public Transport Service Operation in Reducing Travel Fear Factor	Sham, R., Samsudin, N., & Rahman, K. (2013)	Malaisie	n.s.	Bus	Sondage	Femmes (N=?)	Bus et arrêts de bus (aléatoire)	Ve	5	Perception de la sécurité	1. Echelle de Likert (5 pts, de Très important à Pas important du tout) 2. Echelle de Likert (7 pts, de Très dangereux à Très sûr)
52	Passengers' Perceptions of Security Check in Metro Stations	Shi, X., Ye, Z., Shiwakoti, N., & Li, H. (2019)	Chine	2018	Transports publics	Sondage en ligne	Femmes et hommes (N=1006)	Réseaux sociaux	Ve	47	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences	Echelle de Likert (5 pts, de Pas du tout d'accord à tout à fait d'accord)
53	Are women-only cars (WOC) a solution to groping? A survey among college students in Tokyo/Kanagawa, Japan	Shibata, S. (2020)	Japon	2018	1. Train 2. Bus	Sondage en ligne	Femmes et hommes âgés de 18 à 29 ans (N=400)	Compagnie indépendante	3 dernières années	4	1. Modes de transport utilisés et fréquence 2. Perception de la sécurité 3. Type de harcèlement sexuel subi 4. Perception de l'efficacité et de l'utilité des mesures de sécurité	Choix multiples
54	The role of attitudes, transport priorities, and car use habit for travel mode use and	Şimşekoglu, Ö., Nordfjærn, T., & Rundmo, T. (2015)	Norvège	2013	1. Train 2. Bus 3. Tram	Sondage	Femmes et hommes à partir de 18 ans (N=1039)	Population (échantillon aléatoire, 18% de réponses)	Dernières deux semaines	50	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences	1. Echelle de Likert (5 pts, de 'Tout à fait d'accord à Pas du tout d'accord')

NO	NOM DE LA RECHERCHE	AUTEUR(S) ET ANNÉE DE PUBLICATION	PAYS	ANNÉE	MOYENS DE TRANSPORT	MÉTHODE DE RÉCOLTE	PARTICIPANTS	MÉTHODE DE RECRUTEMENT	PÉRIODE CONSIDÉRÉE	NOMBRE DE QUESTIONS	TYPE DE QUESTIONS POSÉES	MODALITÉS DE RÉPONSE
	intentions to use public transportation in an urban Norwegian public				4. Métro							
55	Did they report it to stop it? A realist evaluation of the effect of an advertising campaign on victims' willingness to report unwanted sexual behaviour	Soylmosi, R., Caba, K., & Newton, A. (2018)	Royaume-Uni	n.s.	Métro	Sondage papier	Femmes entre 17 et 34 ans (N=450)	Métro (aléatoire)	Derniers 12 mois	3	1. Perception de l'efficacité et de l'utilité des mesures de sécurité 2. Changements d'attitude depuis les mesures de prévention 3. Nombre d'expériences de victimisation	2. Echelle de Likert (7 pts, de Pas important du tout à Très important) 3. Oui-Non Choix multiples Choix multiples
56	Women's everyday mobility: Frightening situations and their impacts on travel behaviour	Stark, J., & Meschik, M. (2018)	Autriche	2012	Transports publics	Sondage en ligne	Femmes (N=60)	London Underground reports Réseaux sociaux	Incident le plus récent	n.s.	1. Perception de la sécurité 2. Nombre d'expériences de victimisation 3. Lieux et moments où le harcèlement s'est déroulé 4. Précautions de sécurité et stratégies d'évitement 5. Caractéristiques des auteurs 6. Type de harcèlement sexuel subi 7. Impact du harcèlement sur le comportement futur	n.s. Choix multiples
57	Hidden in Plain Sight: Sexual Harassment and Assault in the New York City Subway System	Stringer, S.M. (Stringer, 2007)	Etats-Unis	2007	Métro	Sondage en ligne	Femmes à partir de 18 ans (N=402) Femmes et hommes à partir de 14 ans (N=1790)	Population (échantillon aléatoire) Population (échantillon aléatoire, 7% de réponses)	Vie Vie	9 14+17	1. Modes de transport utilisés et fréquences 2. Perception de la sécurité 3. Nombre d'expériences de victimisation 4. Peur d'être victime de harcèlement sexuel 5. Dénonciation à la police ou non 6. Lieux et moments où le harcèlement s'est déroulé	1. Oui-Non 2. Réponses ouvertes 1. Oui-Non 2. Réponses ouvertes
58	Estimation of crowding discomfort in public transport: Results from Santiago de Chile	Tirachini, A., Hurubia, R., Dekker, T., & Daziano, R.A. (2017)	Chili		Métro	Sondage en ligne	Femmes et hommes (N=210)	Mail (compagnie indépendants)	n.s.	14	1. Perception de la sécurité 2. Modes de transport utilisés et fréquences	1. Réponses ouvertes 2. Choix multiples 3. Echelle de Likert (3 pts, Bas-Moyen-Haut) 4. Echelle de Likert (6 pts, de Presque vide à Complètement plein)
59	Sexual harassment of students on public transport: an exploratory study in Lucknow, India	Tripathi, K., Borron, H., & Belur, J. (2017)	Inde	2015	1. Vikram à trois roues 2. Bus 3. Rickshaw	Sondage face-à-face	Femmes et hommes (N=203) Femmes entre 18 et 29 ans (N=200)	Arrêts de métro Université (aléatoire)	n.s. Vie	3	1. Modes de transport utilisés et fréquence 2. Perception de la sécurité 2. Nombre d'expériences de victimisation 3. Lieux et moments où le harcèlement s'est déroulé 4. Caractéristiques des auteurs 5. Caractéristiques des victimes	Réponses ouvertes

Note. n.s. = Non spécifié.

Series UNILCRIM 2021/8-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 : 30.11.2021