

# DERRIÈRE LES APPARÉNCES

#5

JUILLET 2025

## Fenêtre sur quai



La sûreté dans les transports en commun constitue une préoccupation constante pour les opérateurs comme pour les autorités organisatrices. Si le sentiment d'insécurité y est souvent exacerbé – nourri par un imaginaire collectif largement façonné par la fiction – il contraste avec une réalité statistique : les transports collectifs restent bien moins meurtriers que la route. Pourtant, la violence y existe bel et bien, notamment dans les grandes métropoles et pour les publics les plus vulnérables, en particulier les jeunes femmes. Cette réalité, qu'il ne faut ni minimiser ni dramatiser, coexiste avec une autre facette plus méconnue : celle d'un espace de sociabilité, de rencontres et de vie partagée. 



UN ESPACE  
DE SOCIABILITÉ,  
DE RENCONTRES  
ET DE VIE  
PARTAGÉE

KEO  
SCOPIE

IMAGINER LA MOBILITÉ DE DEMAIN

## Un imaginaire fictionnel qui lie transports en commun et violence

La violence dans les transports en commun, à travers la littérature et le cinéma, révèle des représentations saisissantes qui imprègnent nos représentations. Dans *Les Valseuses* de Bertrand Blier par exemple, la scène du train où Jean-Claude (Gérard Depardieu) et Pierrot (Patrick Dewaere) s'amuse à provoquer une passagère timide jusqu'à l'humiliation reflète parfaitement l'usage de l'espace confiné pour accentuer l'intimidation et la violence psychologique. Blier construit cette séquence sur un crescendo d'angoisse palpable, amplifiant la gêne des passagers impuissants face au comportement provocateur et violent des deux hommes.

Une décennie plus tard, dans *Subway*, Luc Besson utilise le métro parisien comme métaphore d'un monde souterrain marginalisé où règnent violence et anarchie douce. Dès l'ouverture du film, la fuite de Fred (Christophe Lambert), poursuivi par des hommes armés après avoir volé des documents compromettants, place immédiatement le métro dans une dynamique de menace. La station déserte, les couloirs labyrinthiques, la vitesse des poursuites font du métro un univers parallèle où la violence éclate soudainement. Les passagers anonymes, observant passivement les agressions ou y participant indirectement par leur silence, renforcent ce sentiment d'abandon collectif.

Les films sur le métro de New-York ont marqué l'imaginaire collectif des années 1980, on peut penser à *New York 1997* (*Escape from New York*), où les transports en commun abandonnés et délabrés servent de décor à une violence institutionnalisée et systémique. Le métro, représenté ici par des tunnels sombres, jonchés de débris, devient l'espace d'une lutte brutale pour la survie. La violence est frontale, crue, reflétant un abandon total des autorités. Le film *Warriors* (1979) de Walter Hill est une autre référence forte, présentant les métros new-yorkais comme une arène où des gangs s'affrontent violemment. Ici, la brutalité devient presque rituelle, spectacle tragique d'une jeunesse livrée à elle-même dans un décor urbain hostile.

Cette mise en scène répétée de violences souligne une certaine perception collective des transports publics comme lieux d'insécurité croissante, espaces de passage où l'anonymat favorise parfois l'impunité.

## Le paradoxe des jeunes : victimes et auteurs de troubles

Les jeunes, se trouvent au cœur d'un paradoxe : victimes récurrentes de violences et d'incivilités, ils sont aussi perçus comme des acteurs du désordre par une partie des voyageurs. Majoritaires parmi les usagers réguliers, ils représentent une population particulièrement exposée aux risques tout en jouant un rôle central dans la dynamique des transports publics. Pourtant, cette double réalité reste souvent méconnue ou négligée

Les jeunes sont davantage des utilisateurs des transports en commun que le reste de la population et sont donc logiquement plus amenés à y être victimes de violence. Par exemple, en Île-de-France, 65 % des moins de 25 ans les utilisent pour se rendre à l'école, au travail ou pour leurs loisirs, contre seulement 40 % des adultes de plus de 35 ans. Sur d'autres territoires, la surreprésentation des plus jeunes dans les transports collectifs peut-être beaucoup plus importante. Leur présence constante sur les réseaux augmente mécaniquement leur exposition aux risques.

Près de 45 % des jeunes déclarent avoir ressenti de la peur dans les transports au cours de l'année écoulée, un pourcentage bien supérieur à la moyenne nationale de 30 % (Fabrice Lollia. *Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun*. 2022.)

Ces données sont corroborées dans nos enquêtes et ont des incidences sur les comportements ainsi, 25% des moins de 25 ans déclarent éviter de prendre les transports en commun pour des raisons d'insécurité ou de sentiment d'insécurité. C'est deux fois plus que pour les plus de 35 ans (source *Keoscopie* Nov 24)

12 % rapportent avoir été victimes directes d'incivilités ou d'agressions, soit deux fois plus que la moyenne des autres tranches d'âge, même si cet écart doit être relativisé parce que les jeunes sont surreprésentés dans les transports en commun.

Les jeunes femmes sont de plus confrontées à des agressions spécifiques. Les témoignages révèlent une forte prévalence d'actes de harcèlement, d'attouchements non désirés ou de commentaires déplacés. Les jeunes femmes sont victimes de 49% des agressions sexuelles dans les transports alors qu'elles ne représentent que 14% de la population. Ces expériences traumatisantes poussent certaines à éviter complètement les transports en soirée, au prix d'une perte de mobilité et de liberté.

Malgré leur vulnérabilité, les jeunes sont souvent perçus comme une source d'insécurité par d'autres usagers. Cette perception est renforcée par certains comportements jugés incivils, comme la musique forte ou les discussions bruyantes. Environ 30 % des voyageurs



« Quand on prend le métro avec mes amis, on rigole un peu, mais jamais dans l'excès. Pourtant, les gens nous regardent comme si on allait faire quelque chose de mal, »  
Kévin, 17 ans, lycéen



« Une fois, un groupe d'adultes m'a reproché de prendre trop de place dans le bus, alors qu'il était presque vide. Ça m'a mis mal à l'aise, et j'ai préféré descendre avant ma station, »  
Amel, 19 ans

associent les groupes de jeunes à un sentiment d'insécurité, particulièrement en soirée ou dans des espaces peu fréquentés (Fabrice Lollia. Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun. 2022.). « Quand on prend le métro avec mes amis, on rigole un peu, mais jamais dans l'excès. Pourtant, les gens nous regardent comme si on allait faire quelque chose de mal, » explique Kévin, 17 ans, lycéen. Cette méfiance contribue à renforcer le sentiment d'isolement des jeunes. Ils se retrouvent ainsi à la fois stigmatisés et insuffisamment protégés. Les interactions tendues avec d'autres usagers ou les agents de sécurité peuvent exacerber cette situation, créant un cercle vicieux où les jeunes se sentent à la fois suspects et abandonnés. « Une fois, un groupe d'adultes m'a reproché de prendre trop de place dans le bus, alors qu'il était presque vide. Ça m'a mis mal à l'aise, et j'ai préféré descendre avant ma station, » témoigne Amel, 19 ans

Cette perception négative est néanmoins fondée sur une réalité, alors qu'ils représentent 20% de la population, les moins de 29 ans commettent 80% des vols sans violence, 92% des vols avec violence, 67% des coups et blessures et 47% des violences sexuelles selon les données du Ministère de l'Intérieur. Leur surreprésentation à la fois comme victimes et auteurs les désignent comme les acteurs clés pour combattre les violences.

## 100% des femmes déjà victimes : une forme d'assignation à résidence

**En 2015, le Haut Conseil pour l'Egalité tirait le signal d'alarmes : 100% des utilisatrices des transports en commun ont été victimes au moins une fois dans leur vie de harcèlement sexiste ou d'agressions sexuelles, qu'elles soient conscientes ou non que cela relève de ce phénomène. Les jeunes femmes sont particulièrement concernées. Dans plus de 50% des cas, la première agression intervient avant 18 ans. Dix ans après les choses ont peu changé.**

Les jeunes femmes, notamment dans les transports en commun, sont exposées à des risques élevés de violences et de délits. Selon l'Institut Paris Région (2019), 56% des actes délictueux auxquels elles sont confrontées ont un caractère crapuleux, tandis que les actes de violences sexuelles représentent 95% des cas les concernant. Ces réalités contraignent les jeunes femmes à adopter des stratégies préventives pour éviter l'attention d'agresseurs potentiels. Comme le témoigne Salma, étudiante en droit de 20 ans : « Quand je rentre tard de mes cours, je fais tout pour éviter d'attirer l'attention. Mon téléphone reste dans ma poche, et je choisis toujours des wagons où il y a du monde » (Sentiment d'insécurité dans les transports franciliens, Institut Paris Région, 2019).

Les femmes appliquent davantage que les hommes des stratégies de prévention pour se sentir moins vulnérables. D'après une enquête Keolis de novembre 2024, 52% d'entre elles ont déjà donné l'impression d'être occupées au cours de l'année écoulée contre 33% des hommes ; 50% ont prévenu un proche de leurs déplacements contre 34% des hommes ; 47% ont adapté leur tenue vestimentaire, contre 31% des hommes ; et 39% ont évité de prendre les transports en commun, contre 29% des hommes. Ces stratégies sont particulièrement marquées chez les femmes âgées de 15 à 29 ans.

Clara, 22 ans, témoigne : « Un soir, un homme m'a suivi jusqu'à la sortie de la station. Je me suis sentie tellement vulnérable que j'ai décidé de ne plus prendre le métro après 21h ». Ces craintes sont renforcées durant la nuit, avec 45% des utilisatrices des transports âgés de 15 à 29 ans privilégiant d'autres modes de déplacement ou renonçant totalement à sortir, un chiffre deux fois supérieur à celui des hommes du même âge (Enquête Keolis novembre 2024). Les jeunes sont particulièrement ciblées par des incidents réels, comme les vols sans violence. Une étudiante de 19 ans explique : « J'ai vu mon téléphone disparaître en une seconde alors que je le tenais dans les mains. Personne n'a réagi, et j'ai eu l'impression d'être complètement seule » (Keoscopie).

Une femme sur trois rapporte avoir ressenti un danger sexuel, particulièrement le soir lorsque la fréquentation diminue (Vécu et ressenti en matière de sécurité 2023). Ces agressions représentent environ 15% des actes de violence signalés dans les transports, une proportion stable malgré les campagnes de sensibilisation. Élodie, étudiante de 23 ans, raconte : « Je prends toujours le métro avec mes écouteurs pour éviter d'attirer l'attention. Mais parfois, ça ne suffit pas. Un homme m'a suivi jusqu'à la sortie en me parlant de manière déplacée. C'est comme si on n'avait pas le droit d'être tranquille. »

Certaines caractéristiques spécifiques des transports favorisent ces violences, notamment les rames bondées ou au contraire très peu fréquentées. Plus de 50% des agressions sexuelles ont lieu dans des espaces à faible surveillance (Insécurité et victimations dans les transports en commun, 2017). Clara, 22 ans, raconte une expérience traumatisante : « C'était dans le RER. Il y avait peu de monde, et un homme s'est assis près de moi pour m'effleurer. J'étais paralysée, incapable de bouger ou de crier » (Keoscopie, 2024).

Face à ce problème systémique, certaines initiatives existent mais restent insuffisantes. Des dispositifs comme les boutons d'urgence ou les applications de signalement (exemple : HandsAway) manquent encore d'information auprès des usagers. Le dispositif Angela, inspiré du modèle britannique Ask for Angela, permet aux personnes se sentant en danger de demander discrètement de l'aide auprès des établissements partenaires.

La présence humaine est un levier crucial de sécurité, Salma souligne : « Quand je vois des agents, je me sens plus en sécurité. Mais parfois, ils ne sont pas assez nombreux, surtout le soir. ». Les campagnes comme « Respect dans les transports » visent à sensibiliser et encourager les témoins à agir, mais nécessitent des efforts continus et une meilleure visibilité des sanctions pour être pleinement efficaces. Il est clair qu'une réponse coordonnée et ambitieuse, impliquant l'ensemble des acteurs concernés, est indispensable pour améliorer durablement la sécurité dans les transports en commun.

“

« C'était dans le RER. Il y avait peu de monde, et un homme s'est assis près de moi pour m'effleurer. J'étais paralysée, incapable de bouger ou de crier » (Keoscopie, 2024).

Clara, 22 ans

## Les transports en commun, un espace globalement sûr...

**Malgré un sentiment d'insécurité justifié, notamment pour les femmes et surtout les plus jeunes, les transports en commun restent l'un des moyens de transport les plus sûrs. Avec des millions de trajets effectués chaque jour, les incidents graves représentent une infime minorité. Les réseaux modernes sont également équipés de dispositifs de sécurité sophistiqués, comme la vidéoprotection, les équipes d'intervention rapide et les applications de signalement.**

Les violences sexuelles et physiques, bien qu'elles ne touchent qu'une minorité des voyageurs, ont un impact psychologique profond sur leur perception de sécurité. Ces incidents, amplifiés par des récits médiatiques ou personnels marquants, nourrissent une peur parfois disproportionnée, au point de redéfinir les comportements et les habitudes de déplacement. Les données montrent que les femmes, particulièrement les jeunes, sont les premières à adapter leurs trajets, à éviter certains horaires ou lieux, et à adopter des stratégies d'évitement qui restreignent leur liberté de mouvement.

Cependant, replacer cette insécurité dans un contexte plus large permet de relativiser son ampleur. Les risques dans les transports publics sont bien inférieurs à ceux liés à la route ou au domicile, où la mortalité et les blessures graves restent significativement plus élevées. Paradoxalement, ces espaces perçus comme sûrs, comme le foyer, concentrent une grande part des violences physiques et sexuelles. Cette comparaison éclaire le fossé entre la perception et la réalité des risques, soulignant l'importance de sensibiliser les usagers à cette relativité.

Malgré tout, ces constats ne doivent pas minimiser l'importance des solutions à apporter. L'insécurité ressentie, même si elle dépasse les faits, mérite une réponse. Renforcer la présence humaine, améliorer les dispositifs technologiques, et encourager une meilleure communication sur les données réelles sont autant de pistes pour rétablir la confiance dans les transports. Ainsi les transports en commun sont bien davantage un lieu de rencontres, y compris amoureuses, que de violences et d'agressions sexuelles.

## ...qui est aussi un vecteur de lien social

A l'occasion d'une enquête menée par Keolis en janvier 2025 auprès d'un échantillon représentatif de 1000 personnes, les transports publics révèlent une dimension plus subtile et inattendue : ils sont aussi des lieux privilégiés de rencontres humaines, voire amoureuses. Ainsi près de **17 % des usagers déclarent avoir vécu une rencontre amoureuse grâce à un trajet partagé**. Ce chiffre, loin d'être anecdotique, illustre parfaitement que l'espace public mobile peut rivaliser avec les plateformes numériques de rencontres comme Tinder ou Meetic.

Pourquoi les transports en commun deviennent-ils propices à ces rencontres amoureuses ? D'abord parce qu'ils créent un contexte quotidien, un espace régulier dans lequel les visages deviennent familiers, les habitudes se croisent et les silences se rompent aisément sous l'effet d'un retard ou d'un incident. Ici, chaque trajet offre l'opportunité de rompre la monotonie quotidienne par un sourire, un regard, une remarque anodine ou un simple geste de courtoisie.

Le bus apparaît comme le grand gagnant de ces rencontres fortuites, avec pas moins de 27 % des relations amoureuses ayant débuté dans ses allées étroites et ses sièges rapprochés. Plusieurs raisons expliquent cette préférence marquée. Le rythme plus lent du trajet favorise les échanges spontanés, la proximité physique crée une intimité naturelle, et la durée du parcours invite à engager une discussion prolongée. À l'inverse, le métro, avec son rythme plus rapide et ses rames souvent bondées, reste moins propice à de tels échanges spontanés, bien que des histoires puissent aussi y naître au gré des hasards et des trajets quotidiens.

On pourrait imaginer que, dans une société où le regard se perd souvent sur les écrans des téléphones portables, les interactions humaines spontanées auraient disparu des transports publics. Pourtant, les résultats de cette enquête Keoscopie démontrent le contraire : **65 % des histoires d'amour évoquées par les répondants sont très récentes, datant de moins de cinq ans**. Cela indique clairement que les échanges humains directs continuent de résister aux habitudes digitales. Cette ouverture à l'inattendu est d'autant plus intéressante qu'elle est favorisée par la répétition des trajets et la familiarité qu'elle induit. Emprunter régulièrement la même ligne, à la même heure, transforme les inconnus d'hier en visages familiers, facilitant naturellement le passage d'un simple échange de regards à une conversation, puis à une relation plus profonde. Le trajet devient ainsi un rituel quotidien, non seulement pour rejoindre son lieu de travail ou d'études, mais aussi pour nourrir ses liens sociaux et affectifs.

Autre enseignement essentiel de cette enquête : ces histoires d'amour ne se limitent pas à des aventures éphémères. Pour la moitié des personnes ayant rencontré leur partenaire dans les transports publics, cette rencontre a durablement transformé leur vie. Parmi les témoignages recueillis, beaucoup évoquent des histoires solides et durables, des mariages, des familles fondées, et des relations qui ont marqué leur parcours personnel de façon significative.

Mais les interrogés ne parlent pas seulement de rencontres amoureuses. En effet, près de **25 % des usagers des transports publics déclarent avoir noué des amitiés significatives lors de leurs trajets quotidiens**. Ces liens amicaux naissent souvent de conversations anodines. Ce type d'interactions, bien que souvent furtives, permet aux passagers réguliers d'établir progressivement des relations durables, transformant des inconnus en compagnons de voyage réguliers.

Au-delà des amitiés, les transports publics s'affirment également comme un lieu stratégique pour le réseautage professionnel. Près de 15 % des usagers interrogés affirment avoir réalisé des rencontres professionnelles fructueuses dans ce contexte. Il peut s'agir de rencontres fortuites avec des personnes partageant les mêmes horaires de trajet ou d'échanges suscités par un événement professionnel commun. Cette enquête montre également que les transports publics se révèlent être des espaces essentiels pour rétablir le lien social quotidien. **Pour 60 % des répondants, les interactions dans les transports publics contribuent significativement à leur sentiment d'appartenance à la communauté locale**. Les transports publics ne sont pas uniquement un lieu d'insécurité et de crainte mais aussi de rencontres et de lien social. 

