

KEO FLASH SCOPIE

IMAGINER
LA MOBILITÉ
DE DEMAIN

Un sujet non-
conscientisé

L'insécurité :
le nœud du sujet

Construire une mobilité
plus inclusive

Comment le genre influence nos mobilités

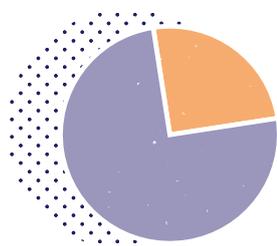
Si la mobilité semble être un sujet neutre, elle est pourtant profondément influencée par les identités de genre des uns et des autres. Ainsi, les personnes du genre féminin font face à des contraintes multiples : sentiment d'insécurité, charge des responsabilités domestiques et normes sociales qui limitent leur autonomie. Malgré les progrès réalisés, des différences systémiques persistent et doivent être prises en compte pour assurer, à toutes et tous, un accès équitable à l'espace public et aux transports.

Le lien entre genre et mobilité est souvent invisible dans les discours. Beaucoup perçoivent les déplacements comme un domaine égalitaire, où « hommes » et « femmes » bénéficient des mêmes conditions. Pourtant, au fil des observations et des analyses, le constat est bien plus nuancé et il doit nous interpeller. Les transports agissent comme un amplificateur discret de vulnérabilités structurelles : surcharge domestique, précarité, inégalités professionnelles, injonctions à la disponibilité... 



Les femmes (mais aussi les personnes ne se reconnaissant ni dans le genre féminin, ni dans le genre masculin), soucieuses de ne pas adopter une posture victimaire, mettent souvent en avant les avancées en matière d'égalité. Mais lorsqu'elles analysent leurs propres expériences, ces personnes réalisent qu'elles mettent en œuvre systématiquement des stratégies influençant leurs choix et leurs habitudes de déplacement.

Cette prise de conscience doit nous inciter à renforcer l'universalité d'accès, à la fois aux solutions de mobilité et à l'espace public.



Environ **75 %** des atteintes sexuelles ou sexistes dans les transports publics visent des femmes

(Bilan 2023 – Ministère chargé des Transports).

Dans **8 cas sur 10**, les familles monoparentales concernent une femme seule avec enfant(s) (Insee 2022).

En mobilité, il y a des différences entre les genres

Les faits sont là et révèlent une réalité sociétale souvent peu perçue : la mobilité et l'espace public ont été conçus avant tout par et pour les hommes. Nos comportements en matière de mobilité varient selon le genre, que ce soit à vélo, en voiture ou dans les transports en commun. Prenons l'exemple du vélo. Bien que l'on ait parfois l'impression d'une répartition équilibrée dans l'espace public, les chiffres disent le contraire : **seules 35 % des personnes à vélo sont des femmes, contre 65 % d'hommes** (Keoscopie 2024). Dans les transports en commun, on observe aussi des différences signi-

ficatives qui doivent nous interroger. Par exemple, sur le réseau Ginko de Besançon, en journée, les femmes sont majoritaires à bord des bus et tramways (60 % des abonnés), mais dès qu'il fait nuit, cette proportion s'inverse (elles ne sont plus que 48 % après 20h). Ces disparités se retrouvent également dans l'usage de la voiture. Dans un couple hétérosexuel, dont les deux adultes ont le permis de conduire et partagent un seul véhicule, l'homme est le principal utilisateur dans **57 % des cas, contre 43 % pour la femme.** 

Sur le réseau Divia à Dijon, les femmes représentent

38 %

des utilisatrices du VLS, contre **62 % d'hommes**

Sur le réseau bus Ilévia (Lille), les femmes représentent environ

56 %

des clients en journée, mais plus que **43 % après 21h**

87 %

des femmes ont déjà subi des violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun (FNAUT)

Au cours de l'année,

30 %

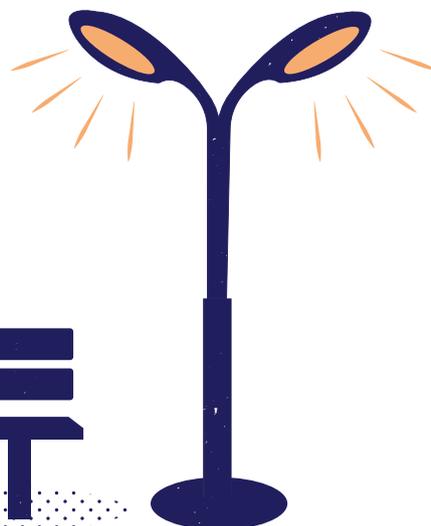
des femmes déclarent « avoir modifié leur itinéraire » ou « avoir modifié leur arrêt » pour des raisons d'insécurité (contre 24 % des hommes) (Keoscopie)

Le sentiment d'insécurité : un frein majeur pour la mobilité des femmes

L'insécurité concerne tous les usagers, mais elle se manifeste différemment selon le genre. Si les hommes redoutent surtout les agressions physiques, les femmes sont plus exposées aux agressions sexuelles.

Ce sentiment d'insécurité est particulièrement présent dans les transports en commun, notamment dans les gares, perçues comme des lieux anxio-gènes en raison de leur environnement sensoriel (bruit, saleté, faible luminosité, espaces confinés). L'attente à un arrêt, qu'il y ait du monde ou pas, expose les femmes sans possibilité immédiate de repli et est aussi une situation inconfortable.

Une préoccupation majeure pour les femmes reste l'incertitude face à l'aide potentielle des témoins en cas d'agression. Or, qu'ils soient hommes ou femmes, ces derniers ne savent pas toujours comment réagir. 



« La nuit, le centre change de public et je ne m'y sens plus bien, ni en sécurité. Les piliers de bar sortent, je me fais accoster et pas que pour des sous si vous voyez ce que je veux dire... »

(Keoscopie 2024)

Un arsenal de stratégies pour parer au sentiment d'insécurité

Face à cette insécurité anxiogène, les femmes adoptent systématiquement diverses stratégies pour se protéger, se rendre invisibles, résister ou encore s'appuyer sur la solidarité féminine. Ainsi, au cours des douze derniers mois, 30 % des utilisatrices des transports en commun ont déclaré « éviter de se déplacer seules dès qu'il fait nuit » contre 13 % des hommes ; 40 % des femmes

déclarent éviter régulièrement les lieux avec de la foule contre 30 % pour les hommes (Keoscopie 2024). Ces tactiques révèlent un sentiment de vulnérabilité quotidien, souvent mal compris par les hommes, qui bénéficient d'un « privilège d'être à leur place » dans l'espace public. 

Au cours de l'année,

47 %

des femmes ont « adapté leur tenue vestimentaire » dans les transports en commun pour des raisons d'insécurité, contre 31 % des hommes

Au cours des 12 derniers mois,

34 %

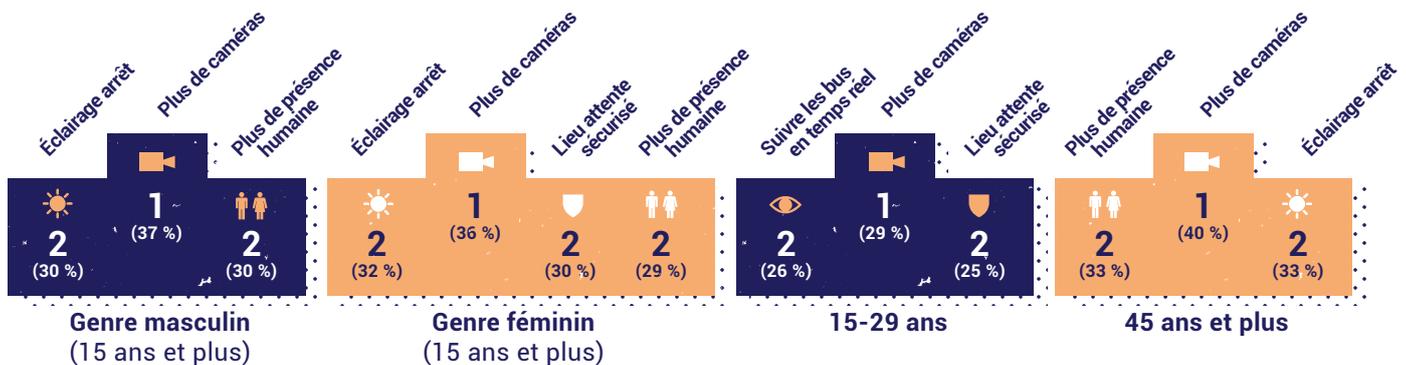
des femmes ont déjà « renoncé à se déplacer » pour des raisons d'insécurité, contre 24 % des hommes

Une diversité de mesures souhaitées / attendues

Lorsque nous proposons une série de mesures à appliquer en priorité dans les transports en commun urbains afin de lutter contre le sentiment d'insécurité, les attentes varient significativement selon l'âge et, dans une moindre mesure, selon le genre. Les différentes mesures

attendues combinent des solutions techniques (caméra, localisation des véhicules, éclairage des arrêts, aménagement d'espaces d'attente sécurisés...), mais également humaines, faisant référence à des actions à mener avec nos clients AOM et autres collectivités.

Parmi les mesures suivantes, quelles sont celles (top 3) que vous souhaiteriez voir appliquer en priorité dans les transports en commun urbains (métro, bus tramway) pour lutter contre le sentiment d'insécurité ?



Parmi les autres attentes des clients : pouvoir compter sur l'aide et la réaction des autres. Quand ils sont témoins de harcèlement, très peu de personnes réagissent (moins d'une sur quatre) ; alors qu'en cas de réaction ou d'aide, dans la très grande majorité des cas, cela interrompt l'agression. La méthode des 5D (Distraire, Dialoguer, Déléguer, Documenter, Diriger) apporte des outils faciles à déployer sans se mettre en danger. Plusieurs réseaux Keolis en ont d'ailleurs fait une communication spécifique via des capsules vidéos diffusées dans les véhicules et sur les réseaux sociaux. 



Construire une mobilité toujours plus inclusive

Face à ces constats, il est essentiel d'adapter les mobilités et l'espace public en tenant compte de la diversité des genres, au bénéfice de tous. Cela passe (entre autres) par :



Une communication externe et interne permettant de faire prendre conscience de cette réalité.



Une offre de transport plus permanente, avec des horaires adaptés et par exemple une meilleure gestion des correspondances pour limiter les temps d'attente.



Une information plus accessible via des applications de localisation des véhicules, des conseils personnalisés (lieu de correspondance le jour pouvant être différent la nuit...).



Un renforcement de la sécurité, en améliorant l'éclairage des arrêts, en multipliant les espaces « refuges », en augmentant la visibilité de la présence humaine sur le réseau...



Une signalétique (dont pictogrammes) inclusive et non genrée, pour une meilleure prise en compte des enjeux d'égalité dans les transports.



« Insécurité des femmes dans les transports : levons les freins à la mobilité »

« Pour apporter de la « régulation sociale » dans l'espace public, les réponses ne doivent pas être uniquement techniques et matérielles, elles doivent également s'appuyer sur la présence humaine et la communication. Keolis s'y engage en formant ses salariés à prévenir les atteintes et à y faire face.

Cela passe par exemple par le déploiement de la « méthode des 5D » qui aide tout un chacun, dont les clients présents dans les espaces de transport, à réagir et à intervenir en toute sécurité, en cas de constat d'une situation anormale. Certains réseaux, comme Transport Bordeaux Métropole (TBM), ont mis en place le dispositif national « Demandez Angela » pour assister toute personne en situation d'insécurité ; d'autres, comme le réseau Star à Rennes, proposent l'application UMay pour signaler une situation d'insécurité et propose des lieux « refuge ».

D'autres types d'initiatives complètent ces dispositifs : « les marches exploratoires » (permettant d'identifier les espaces générateurs d'insécurité et trouver des solutions concrètes), le dispositif de « descente à la demande » (qui permet aux passagers de descendre entre deux arrêts de bus afin de se rapprocher de leur destination, comme à Besançon où il est en place tous les soirs, sur toutes les lignes de bus du réseau). » *Direction Marketing et Prospective Keolis*