

Violences sexistes et sexuelles dans les transports : comprendre le phénomène pour agir

Municipales 2026 : construire ensemble les mobilités de demain

DÉFINITION

Dans les transports en commun et les espaces associés (quai, gare, abribus), des faits de violences sexistes et sexuelles (VSS) sont commis, majoritairement par des hommes à l'égard de filles et de femmes.

Selon la définition proposée par l'Observatoire national des violences faites aux femmes dans la Lettre sur les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun : « *Les violences sexistes et sexuelles sont des violences de genre qui reposent sur une domination masculine structurellement installée par le système hétéropatriarcal. Elles peuvent prendre plusieurs formes, et chacune d'entre elles s'inscrit dans un continuum. Les violences sexuelles [...] désignent tout acte sexuel (attouchements, caresses, pénétrations, etc.) commis avec violence, contrainte, menace ou surprise ainsi que les actes relevant du harcèlement sexuel et de l'exhibition sexuelle, y compris par le biais d'outils numériques. Ces violences portent atteinte à l'intégrité physique et psychique de la victime.* »

91 % des victimes de violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun déclarées sont des femmes et 96 % des auteurs déclarés sont des hommes.¹

Depuis 2010, plusieurs actions nationales ont émergé afin de lutter contre ces phénomènes de violences et garantir un accès égal aux mobilités pour tous et toutes.

- Plan national de lutte contre les violences faites aux femmes dans les transports en commun, présenté en 2015.
- Création législative de l'outrage sexiste en circonstances aggravantes dès lors qu'il est perpétré dans un espace associé aux transports en commun (article 222-33-1-1 du Code pénal).
- Guide de descente à la demande entre deux arrêts de bus en soirée et la nuit en 2018. Le décret n°2020-1276 rend possible sa mise en application légale.
- Guide méthodologique sur les marches exploratoires dans les transports collectifs terrestres en 2018.
- Depuis 2020, les atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs font l'objet d'un bilan annuel établi par les exploitants de services de transport et publié par le ministère chargé des Transports, accompagnées de la présentation d'actions entreprises pour prévenir et recenser ces atteintes (article L1631-5).

À l'échelle des AOM et des opérateurs de transports, d'autres initiatives se mettent en place pour lutter contre les violences sexistes et sexuelles. Cela peut se traduire par des campagnes de sensibilisation ou de prévention, la mise en place d'applications de signalement de ces violences, la formation des agents à la prise en charge des victimes de VSS, la création d'endroits de refuges appelés *Safe Place*, ou encore par des partenariats avec d'autres acteurs (services de sécurité, forces de l'ordre, associations, etc.).

ENJEUX & PERSPECTIVES

Les enjeux de l'égal accès aux transports en commun et à la mobilité imposent une réflexion sur les stratégies à mettre en place pour lutter contre les violences faites aux femmes dans ces espaces, pour garantir leur sécurité et un libre accès aux transports en sérénité.

¹ MIPROF, Observatoire national des violences faites aux femmes, Lettre n°23 – Mars 2025, « Les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun ».

Les deux tiers des usagers de transport en commun en France sont des femmes.²

En effet, que ce soit de manière consciente ou non, la majorité des femmes sont en vigilance lors de leurs déplacements ou adoptent des stratégies qui leur permettent de continuer à être mobiles. Il peut s'agir de stratégies qui consistent à sélectionner certains itinéraires ou certains horaires, à éviter les interactions, à ne pas voyager seule, à adapter ses tenues, à modifier leurs comportements ou encore à renoncer à certains déplacements, etc.

80% des femmes restent en état de vigilance constante dans les transports en commun.³

En effet, que ce soit de manière consciente ou non, la majorité des femmes sont en vigilance lors de leurs déplacements ou adoptent des stratégies qui leur permettent de continuer à être mobiles. Il peut s'agir de stratégies qui consistent à sélectionner certains itinéraires ou certains horaires, à éviter les interactions, à ne pas voyager seule, à adapter ses tenues, à modifier leurs comportements ou encore à renoncer à certains déplacements, etc.

NOS PRÉCONISATIONS

- Structurer une gouvernance dédiée à la sûreté et aux violences sexistes et sexuelles : le GART propose un groupe de travail sur les sujets de sûreté et de violences sexistes et sexuelles à l'attention des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales et régionales, coanimé par une doctorante qui travaille sur ces enjeux.
- Outiller les AOM pour passer de l'intention à l'action : l'association est en cours d'élaboration de ressources documentaires, présentant des actions à mettre en place, revenant sur les résultats d'études ou d'initiatives et permettant des retours d'expériences d'autres AOM.
- Une pleine légitimité des AOM pour s'emparer de ces enjeux : l'objectif est de répondre à la fois aux attentes des voyageuses et voyageurs, aux exigences nationales et à la fois aux initiatives des opérateurs.

L'ESSENTIEL À RETENIR

Un phénomène genré : 91 % des victimes dans les transports sont des femmes et 96 % des auteurs sont des hommes. Les violences sexistes et sexuelles relèvent d'un continuum fondé sur une domination structurelle, avec un impact direct sur l'intégrité physique et psychique des victimes.

Un droit à la mobilité encore entravé : deux tiers des usagères du transport public modifient leurs trajets, comportements ou horaires pour éviter l'insécurité, et 80 % restent en vigilance permanente. La peur limite la mobilité et fragilise l'égalité d'accès au transport en commun.

Un impératif d'action structurée : gouvernance, ressources opérationnelles, prévention, formation, signalement, partenariats et bonnes pratiques doivent devenir la norme.

² Chantal Duchène, « Transport et parité des sexes », document de référence 2011 - 11, Forum International des Transports, OCDE.

³ Étude ENOV commandée par la RATP en 2022.