



MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports de l'année 2021

2^e édition



**TOUS MOBILISÉS
CONTRE LES
VIOLENCES FAITES
AUX FEMMES**

DES PROFESSIONNELS SONT ENGAGÉS À VOS CÔTÉS

#NeRienLaisserPasser

Pour en savoir plus, rendez-vous sur le site :

[ArretonsLesViolences.gouv.fr](https://www.ArretonsLesViolences.gouv.fr)

**ARRÊTONS
LES
VIOLENCES
3919**

NUMÉROS
D'URGENCE

17 SMS **114**

**BILAN DES ATTEINTES À
CARACTÈRE SEXISTE DANS
LES TRANSPORTS / 2021**
ARTICLE 117 DE LA LOI
D'ORIENTATION DES
MOBILITÉS

↳ Sommaire

Chiffres clés du bilan 20218

- 8 Les principaux enseignements de l'analyse statistique
- 9 Les leviers d'action mis en place par les répondants

Introduction 11

Méthodologie 14

- 14 Le contexte et les précautions d'interprétation
- 15 La terminologie employée
- 15 La structure du questionnaire et la collecte des informations
- 16 L'exploitation des données collectées
- 18 Les réseaux ayant renseigné le questionnaire

Analyse des données relatives aux atteintes sexuelles et sexistes commises sur les voyageurs 20

- 20 Les répondants ayant constaté ou eu connaissance d'atteintes
- 21 La quantification et la qualification des atteintes
- 23 Les modes de transport
- 25 Le profil horaire
- 28 Le profil journalier
- 31 Le profil mensuel
- 34 Le sexe des victimes

Actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place par les réseaux de transport en 2021..... 36

- 36** Les répondants ayant mené des actions
- 37** Les types d'actions
- 39** Les marches exploratoires
- 41** La descente à la demande
- 43** Les campagnes de communication
- 47** Les outils d'alerte et/ou de signalement des faits de harcèlement dans les transports
- 49** Les formations visant à sensibiliser certains salariés à la question des atteintes sexuelles et sexistes
- 51** Les démarches partenariales pour lutter contre les atteintes sexuelles et sexistes
- 53** Les mesures complémentaires mises en place en 2021
- 55** Les perspectives 2022

Outils de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes 56

- 57** Le guide de recommandations relatif au dispositif de descente à la demande pour les bus
- 58** Le guide méthodologique consacré aux marches exploratoires dans les transports collectifs terrestres

Glossaire..... 59

Annexe 1 : Liste des réseaux de transport ayant renseigné le questionnaire relatif au bilan des atteintes à caractère sexiste de l'année 2021 62

Annexe 2 : Questionnaire relatif au bilan des atteintes à caractère sexiste de l'année 2021 70

Chiffres clés du bilan 2021

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'ANALYSE STATISTIQUE

Près de 1/3

des répondants a constaté ou eu connaissance d'atteintes sexuelles et sexistes commises sur leur réseau

51

réseaux
soit

+7% par rapport à 2020



à partir d'un panel identique de **111 exploitants**

3 491

atteintes sexuelles et sexistes

ont été signalées par les exploitants ou portées à leur connaissance par les voyageurs

+37%
par rapport à 2020
(panel identique)

réparties ainsi :

34%

des atteintes **sexuelles avec contact**

31%

des **outrages sexistes**

34%

des atteintes **sexuelles et sexistes sans contact**

2%

des atteintes **sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue**



1 832

atteintes sexuelles et sexistes signalées dans l'**aire urbaine de Paris**

près des 3/4
des atteintes



74%

des atteintes sexuelles et sexistes sont dirigées **vers les femmes**



7%

vers les **hommes**

(le sexe n'est pas renseigné pour 19% des victimes)

A l'instar des résultats du bilan 2020, les atteintes, toute nature confondue, sont commises majoritairement **l'après-midi**



LES LEVIERS D'ACTION MIS EN PLACE PAR LES RÉPONDANTS

Plus de 1/3

des répondants
a mené des actions de
lutte contre les atteintes
sexuelles et sexistes

55
réseaux
soit

+40% par rapport à 2020 (panel identique)

Nombre
de
réseaux

LES ACTIONS ENGAGÉES par les répondants se répartissent ainsi :

37

une campagne de communication locale

28

des actions de formation

26

une démarche partenariale au niveau local pour lutter contre ce type d'atteintes

17

un dispositif de descente à la demande pour les bus

11

un outil d'alerte et/ou de signalement

8

l'organisation de marches exploratoires

12

des actions spécifiques comme des interventions de nature socio-éducative, des supports ou des canaux de communication visant à promouvoir les bons gestes à connaître en cas de situations de harcèlement, l'amélioration de la prise en charge des victimes...

Introduction

Depuis 2015, date à laquelle le Gouvernement a présenté son [plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun](#)¹, les acteurs du transport se sont inscrits dans une stratégie de prévention des atteintes sexuelles, des comportements sexistes intimidants et du sentiment d'insécurité. Ainsi, ils déploient des actions afin de mieux prévenir et réagir face à ces phénomènes et de mieux accompagner les victimes.

En parallèle, l'arsenal législatif visant à lutter contre ce type de violences s'est renforcé.

En 2016, la loi relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, dite « loi Savary », amorce les premières dispositions pour répondre aux phénomènes de harcèlement observés dans les transports. Elle mentionne ainsi que la prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics constitue un axe prioritaire des actions menées par les services internes de sécurité de la SNCF (SUGE) et de la RATP (GPSR)².

Elle pose également le principe d'un bilan annuel des atteintes à caractère sexiste³ sur les réseaux de transport énonçant les actions entreprises pour prévenir et recenser ces atteintes sans toutefois préciser les acteurs chargés de l'établir.

En 2018, la loi renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes crée l'outrage sexiste⁴ dans une volonté d'agir contre le harcèlement de rue. Cette nouvelle infraction punit le fait d'imposer à une personne un propos ou un comportement à connotation sexuelle ou sexiste qui porte atteinte à sa dignité ou l'expose à une situation pénible. Sa définition s'inspire de celle du délit de harcèlement sexuel, mais sans l'exigence de répétition des faits qui ne permettait pas de réprimer des actes isolés. En outre, la commission d'une telle infraction dans les espaces de transport constitue une circonstance aggravante qui est punie d'une contravention de 5^e classe. Si les faits doivent être constatés en flagrance par les forces de sécurité intérieure ou les agents assermentés de l'exploitant (agents des services internes de sécurité, contrôleurs/vérificateurs)⁵, ils ne nécessitent pas un dépôt de plainte de la part de la victime.

Adoptée en 2019, la loi d'orientation des mobilités encourage les autorités organisatrices à mettre en place la « descente à la demande »⁶, dispositif ayant vocation à réduire le sentiment d'insécurité éprouvé par les usagers, notamment les femmes, sur la voie publique en soirée et la nuit. Ce service consiste à leur offrir la possibilité de descendre entre deux arrêts de bus afin de les rapprocher de leur destination.

La loi d'orientation des mobilités confie également aux opérateurs de transport la mission d'établir un bilan annuel des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs

¹ https://www.ecologie.gouv.fr/prevention-des-violences-faites-aux-femmes-dans-transport-collectifs-terrestres#scroll-nav__3

² Article 22-2 de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 codifié L. 2251-1 du code des transports.

³ Article 22-1 de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 codifié L. 1632-1 du code des transports.

⁴ Article 15 de la loi n°2018-703 du 3 août 2018 codifié 621-1 du code pénal.

⁵ Article L. 2241-1 du code des transports.

⁶ Article 101 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 codifié à l'article L. 3115-3-1 du code des transports et son décret d'application n° 2020-1276 du 19 octobre 2020 relatif aux dispositifs de descente à la demande et modifiant diverses dispositions du code des transports en matière de sûreté dans les transports.

sur leur réseau respectif. Le ministère chargé des Transports, destinataire de ces bilans, est chargé d'en réaliser une synthèse et de la rendre publique⁷.

En tant qu'acteurs de la prévention de la délinquance dans les transports et notamment de la lutte contre les violences faites aux femmes, les autorités organisatrices et exploitants sont pleinement engagés dans la lutte contre les atteintes à caractère sexiste.

Le présent bilan national répond à un besoin de mesurer le phénomène de harcèlement dans les transports et de diffuser les meilleures pratiques de prévention en la matière.

Ce bilan national des atteintes à caractère sexiste dans les transports pour l'année 2021 constitue la deuxième édition depuis la promulgation de la loi d'orientation des mobilités le 24 décembre 2019.

IL COMPORTE QUATRE PARTIES :

- 1** La présentation de la méthodologie utilisée pour recueillir les informations auprès des exploitants, les traiter et les exploiter sous la forme d'indicateurs de constat et d'évolution
- 2** Les actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place par les réseaux de transport
- 3** L'analyse des données relatives aux atteintes sexuelles et sexistes commises sur les voyageurs
- 4** Les outils de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes élaborés par le ministère chargé des Transports

Le ministère chargé des Transports tient à remercier chaleureusement les fédérations du transport public de voyageurs (AGIR, Optile, FNTV, Réunir et UTP) ainsi que les groupes de transport (Keolis, RATP Dev, Transdev et Vectalia) qui ont relayé le questionnaire élaboré par le ministère respectivement auprès de leurs adhérents et de leurs réseaux.

⁷ Article 117 de la loi n°2019 1428 du 24 décembre 2019 codifié L. 1635-5 du code des transports.

↳ Méthodologie

LE CONTEXTE ET LES PRÉCAUTIONS D'INTERPRÉTATION

Le bilan national des atteintes à caractère sexiste dans les transports se fonde sur les résultats d'une enquête conduite par le ministère chargé des Transports auprès des exploitants des services de transport. Les restitutions présentées, tant sur l'analyse des atteintes sexuelles et sexistes que sur les actions mises en place, relèvent à la fois de constats réalisés pour l'année 2021 et d'évolutions entre 2020 et 2021 pour l'ensemble des exploitants ayant répondu ces deux années.

S'agissant plus particulièrement des données quantitatives sur les atteintes sexuelles et sexistes, celles-ci reposent sur les atteintes constatées par les agents des opérateurs de transport ou portées à leur connaissance par les voyageurs. Le recueil de ces données est donc limité par le fait que les voyageurs et voyageuses ne signalent pas toujours aux agents des exploitants les atteintes dont ils sont les victimes ou les témoins, ou ne les signalent qu'aux forces de sécurité intérieure. A l'inverse, il permet la prise en compte de faits signalés aux agents des opérateurs non suivis d'un dépôt de plainte.

Ainsi, les commentaires et interprétations doivent être reçus avec prudence et il est nécessaire d'examiner les indicateurs et données présentés dans ce bilan avec les précautions suivantes :

- les indicateurs ne sont pas exhaustifs, le chiffre noir (données non signalées) et le chiffre gris (données non recoupées et consolidées) peuvent être très importants
- les données doivent être mises en perspective avec des informations de contexte liées à l'exploitation (nombre de voyages, nombre d'agents...) et celles recueillies par les services de police et les unités de gendarmerie qui répertorient les faits présumés crimes ou délits, commis ou tentés, consignés dans une procédure transmise à l'autorité judiciaire⁸
- la lecture des résultats doit privilégier les tendances et ordres de grandeurs aux données elles-mêmes

Par ailleurs, il convient de garder à l'esprit que l'année 2021 reste marquée par les conséquences de la crise sanitaire de la Covid-19 qui a particulièrement affecté la fréquentation des transports en commun, notamment au cours du premier semestre. De plus, les mesures de distanciation physique (respect d'une distance d'au moins un mètre entre les individus) et le port du masque obligatoire dans les transports durant toute l'année 2021 ont pu modifier les comportements des auteurs susceptibles de commettre de telles atteintes.

⁸ Ces informations sont centralisées et traitées par le SSMSI (Service statistique ministériel de sécurité intérieure).

LA TERMINOLOGIE EMPLOYÉE

Les atteintes sexuelles et sexistes ont été réparties en 4 catégories distinctes :

- 1 Les atteintes sexuelles avec contact** : ensemble des viols et tentatives de viols, attouchements sexuels ou tout geste porté sur une personne à connotation sexuelle (poitrine, parties génitales, fessier...), agissements des « frotteurs » etc. ;
- 2 Les outrages sexistes** : tout propos ou comportement à connotation sexuelle ou sexiste imposé à une personne qui, soit porte atteinte à sa dignité en raison de son caractère dégradant ou humiliant, soit crée à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante : sifflements, gestes et/ou bruits obscènes, propositions sexuelles ou questions intrusives sur la vie sexuelle, commentaires dégradants sur le physique ou la tenue vestimentaire, le fait de suivre une personne de manière insistante... (article 621-1 du code pénal). Cette catégorie d'atteintes relève de faits ayant donné lieu à une verbalisation ;
- 3 Les atteintes sexuelles et sexistes sans contact (hors outrages sexistes)** : ensemble des atteintes à caractère sexuel ou sexiste sans que la victime n'ait subi de contact : harcèlement sexuel, harcèlement sexiste, exhibition sexuelle, voyeurisme (« upskirting » : regarder, photographier ou filmer les sous-vêtements, épier dans les toilettes...) ;
- 4 Les atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue** : ensemble des atteintes dont la nature n'a pas été précisée au moment de leur signalement ou de leur constatation.

LA STRUCTURE DU QUESTIONNAIRE ET LA COLLECTE DES INFORMATIONS

Afin d'harmoniser les contributions des exploitants, le ministère chargé des Transports a conçu un questionnaire unique (cf. annexe 2), comportant trois rubriques :

- 1** Le recueil d'informations générales et de contexte visant à appréhender l'activité du réseau de transport et à replacer les atteintes dans leur environnement : nombre d'habitants desservis par le réseau, description des modes de transport, nombre de voyages/voyageurs/longueur du réseau par mode de transport ;
- 2** Le recueil des données relatives aux atteintes sexuelles et sexistes sur les voyageurs signalées ou constatées par le réseau au cours de l'année 2021 : nombre des atteintes par nature, par mode de transport, par tranche horaire de la journée, par jour de la semaine, par mois, nombre et répartition des victimes selon leur sexe ;
- 3** La communication des actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place ou opérationnelles en 2021 : marches exploratoires, dispositifs dit de « descente à la demande », campagnes de communication, outils d'alerte et/ou de signalement, formations, etc.

Le questionnaire a été diffusé par voie électronique sécurisée aux exploitants de service public de transport collectifs en France métropolitaine et dans les départements et collectivités d'outre-mer par l'intermédiaire des principaux représentants des opérateurs de transport :

- Les fédérations du transport public de voyageurs : AGIR, Optile, FNTV, Réunir et UTP
- Les groupes de transport : Keolis, RATP Dev, Transdev et Vectalia

Certains exploitants ont également été directement sollicités par l'observatoire national de la délinquance dans les transports (ONDT) du ministère chargé des Transports (contacts issus des répondants au questionnaire de l'enquête relative aux atteintes à caractère sexiste en 2020, de ses partenaires ou de l'enquête sur les transports collectifs urbains -TCU-). Les exploitants ont eu la possibilité de renseigner le questionnaire pendant trois mois, du 11 février au 11 mai 2022.

L'EXPLOITATION DES DONNÉES COLLECTÉES

NOMBRE DE RÉPONDANTS

La diffusion du questionnaire a permis de recueillir 159 réponses complètes. Les réponses partielles n'ont pas été prises en compte et la base de données brute a été épurée des réponses enregistrées par erreur deux fois. Ainsi, un total de 157 réponses a pu être exploité, soit 19 réponses supplémentaires comparées à celles obtenues pour le bilan 2020.

CALCUL DES INDICATEURS

L'analyse statistique relative aux atteintes sexuelles et sexistes restitue les données saisies au moyen d'indicateurs agrégés.

Les indicateurs relatifs à l'évolution des données entre 2020 et 2021 sont calculés à partir des réponses recueillies auprès des exploitants ayant répondu à l'enquête ces deux dernières années, soit 111 réseaux de transport.

CLASSIFICATION DES RÉPONDANTS

Une classification des répondants a été établie en fonction de deux critères : le type de réseau (urbain⁹/interurbain¹⁰) et la taille de l'aire urbaine¹¹. Il a été convenu de regrouper dans une même classe les réseaux de transport interurbains et les réseaux de transport urbains dont la population de l'aire urbaine est inférieure à 100 000 habitants, les constats en termes de volume d'atteintes étant souvent identiques.

Six classes de répondants ont ainsi été créés :

- 1 Les réseaux de transport interurbains et les réseaux de transport urbains appartenant à une aire urbaine dont la population est inférieure à 100 000 habitants

⁹ Les réseaux de transport en commun urbains qui correspondent à un maillage à l'échelle d'une ville ou d'une agglomération.

¹⁰ Les réseaux de transport en commun interurbains qui correspondent à un maillage à l'extérieur des agglomérations, permettant généralement des déplacements d'une ville à une autre, notamment par autocar.

¹¹ Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attenues par celui-ci (Source : Insee).

2 Les réseaux de transport appartenant à une aire urbaine dont la population est supérieure ou égale à 100 000 habitants et inférieure à 200 000 habitants

3 Les réseaux de transport appartenant à une aire urbaine dont la population est supérieure ou égale à 200 000 habitants et inférieure à 500 000 habitants

4 Les réseaux de transport appartenant à une aire urbaine dont la population est supérieure ou égale à 500 000 habitants et inférieure à 1 000 000 habitants

5 Les réseaux de transport appartenant à une aire urbaine dont la population est supérieure ou égale à un million d'habitants

6 Les réseaux de transport appartenant à l'aire urbaine de Paris

L'aire urbaine de Paris étant celle urbaine la plus peuplée de France (plus de 12 millions d'habitants), la diversité des déplacements qu'elle propose et le recours accru aux transports en commun par sa population en font une classe à elle seule. De plus, son découpage et son étendue géographique, quasi similaires à ceux de la région Île-de-France, ont conduit au regroupement des réseaux urbains et interurbains franciliens.

L'exploitation des réseaux de transport en commun de cette aire urbaine s'articule entre deux opérateurs de transport et une organisation professionnelle :

→ La SNCF qui exploite les trains et une partie des réseaux de RER, de bus et de tramway pour Paris et sa banlieue

→ La RATP qui exploite le métro et une partie des réseaux de RER, de bus et de tramway pour Paris et sa banlieue

→ Optile qui regroupe environ 85 entreprises privées de transport exploitant des lignes de bus régulières, essentiellement en moyenne et grande banlieue

Afin de mieux appréhender les résultats du bilan présentés pour l'aire urbaine de Paris, il est important de connaître la part du nombre de voyageurs de chacun de ces acteurs pour ce territoire. La SNCF et la RATP concentrent environ 92% du trafic voyageurs. Les 8% restants sont répartis parmi les entreprises adhérentes à l'association Optile¹².

TRAITEMENT SPÉCIFIQUE DES RÉPONSES DE QUATRE RÉPONDANTS

Les réseaux de transport des villes de Marseille et d'Aix-en-Provence ont chacun renseigné le questionnaire pour leurs réseaux respectifs. Or, ces deux villes appartiennent à une seule et même aire urbaine, celle de Marseille-Aix-en-Provence. Il a donc été décidé de fusionner leurs réponses.

Les réponses fournies par l'île de la Réunion correspondent aux données relatives aux différents réseaux de transport en commun desservant ce territoire. Il a donc été convenu que la réponse transmise par ce répondant serait affectée dans la classe relative aux réseaux de transport appartenant à une aire urbaine dont la population est supérieure ou égale à 200 000 habitants et inférieure à 500 000 habitants, en référence à l'aire urbaine la plus importante de l'île, Saint-Denis.

L'exploitation des réponses adressées par la SNCF a été adaptée selon les différents aspects traités dans le bilan, les renseignements fournis ne permettant de distinguer que deux périmètres : celui de la région Île-de-France et celui situé hors de la région Île-de-France. Ainsi, les indicateurs portant sur l'ensemble des répondants contiennent la totalité des données SNCF. En revanche, s'agissant des indicateurs par classe de répondants, seules les données SNCF Île-de-France correspondant globale-

¹²Rapport d'activité d'Île-de-France Mobilités, 2015.

ment à l'aire urbaine de Paris ont été prises en compte, les autres classes de répondants ne permettant pas un traitement des réponses hors du périmètre francilien.

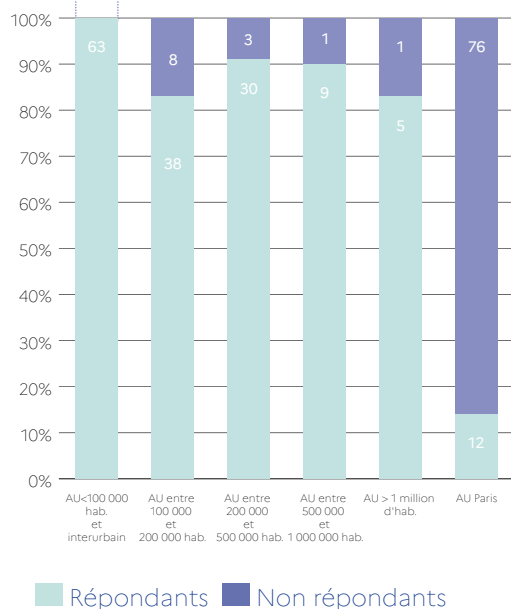
INFORMATIONS N'AYANT PU ÊTRE EXPLOITÉES

En raison de disparités concernant la nature de certaines réponses, les données relatives au nombre d'habitants desservis par le réseau (question I/4) et à la longueur du réseau de transport par mode de transport (questions I/8-9) n'ont pas pu être exploitées. En outre, les données sur les auteurs en fonction de la nature de l'atteinte se sont révélées inexploitable (question II/18).

LES RÉSEAUX AYANT RENSEIGNÉ LE QUESTIONNAIRE

NOMBRE ET PART DE RÉPONDANTS (EN%) SELON LES CLASSES DE RÉPONDANTS

* L'effectif total de cette classe n'étant pas disponible, seul le nombre de répondants figure sur ce graphique



→ Répondants dont le réseau de transport est interurbain ou appartenant à une aire urbaine de moins de 100 000 habitants

Les réseaux de transport interurbains et les réseaux de transport urbains appartenant à une aire urbaine dont la population est inférieure à 100 000 habitants comptent 63 répondants.

En l'absence du nombre précis d'exploitants relevant de cette classe de répondants, le taux de réponse n'a pas pu être calculé.

→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine entre 100 000 et 200 000 habitants

Les réseaux de transport appartenant à une aire urbaine dont la population est supérieure ou égale à 100 000 habitants et inférieure à 200 000 habitants comptent 38 répondants sur un ensemble de 46 réseaux, soit un taux de réponse de 83%.

→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 200 000 et 500 000 habitants

Les réseaux de transport appartenant à une aire urbaine dont la population est supérieure ou égale à 200 000 habitants et inférieure à 500 000 habitants comptent 30 répondants sur un ensemble de 33 réseaux, soit un taux de réponse de 91%.

→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine de plus d'un million d'habitants

Les réseaux de transport appartenant à une aire urbaine dont la population est supérieure ou égale à un million d'habitants comptent 5 répondants sur un ensemble de 6 réseaux, soit un taux de réponse de 83%.

→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 500 000 et 1 million d'habitants

Les réseaux de transport appartenant à une aire urbaine dont la population est supérieure ou égale à 500 000 habitants et inférieure à un million d'habitants comptent 9 répondants sur un ensemble de 10 réseaux, soit un taux de réponse de 90%.

→ Répondants dont le réseau de transport appartient à l'aire urbaine de Paris

Les réseaux de transport appartenant à l'aire urbaine de Paris comptent 12 répondants sur un ensemble de 88 réseaux, soit un taux de réponse de 14%. Ce faible taux de réponse est à relativiser au vu de la répartition du trafic voyageurs selon les exploitants, la RATP et la SNCF concentrant la très grande majorité du trafic voyageurs.

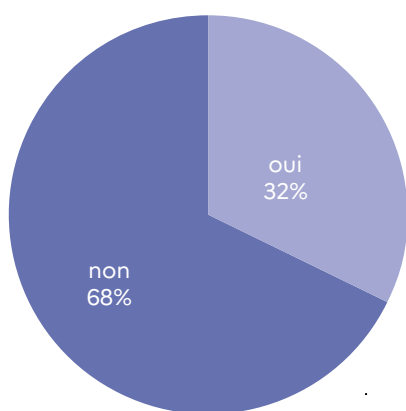
La liste des répondants selon la taille de l'aire urbaine figure en annexe 1.

↳ Analyse des données relatives aux atteintes sexuelles et sexistes commises sur les voyageurs

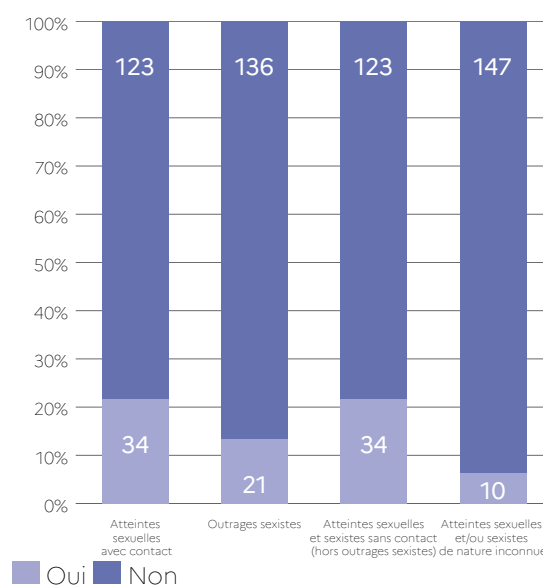
Données recensées par les réseaux de transport en 2021

LES RÉPONDANTS AYANT CONSTATÉ OU EU CONNAISSANCE D'ATTEINTES

PART DES RÉPONDANTS **AYANT CONSTATÉ OU EU CONNAISSANCE D'ATTEINTES** (TOUTE ATTEINTE SEXUELLE ET SEXISTE CONFONDUE)



PART ET NOMBRE DE RÉPONDANTS AYANT CONSTATÉ OU EU CONNAISSANCE D'ATTEINTES SEXUELLES ET SEXISTES **SELON LA NATURE DE L'ATTEINTE**



Constat

Près d'un tiers des répondants a constaté ou eu connaissance d'atteintes sexuelles et sexistes commises sur leurs réseaux. Parmi ceux-ci :

- **22%** ont déclaré des atteintes sexuelles sans contact (34 réseaux)
- **22%** des atteintes sexuelles et sexistes sans contact (34)
- **13%** des outrages sexistes (21)
- **6%** des atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue (10)

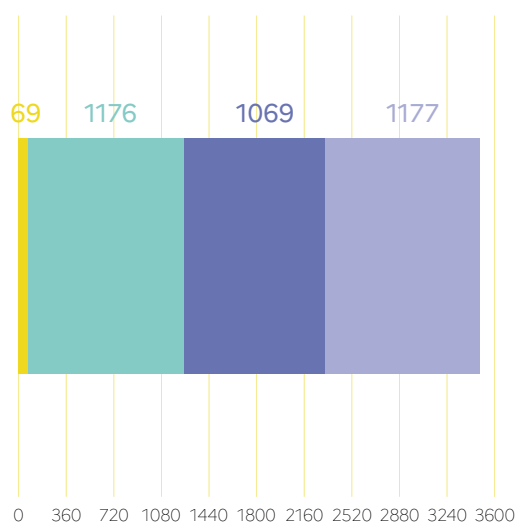
Evolution 2020/2021

(à partir d'un panel identique de 111 exploitants)

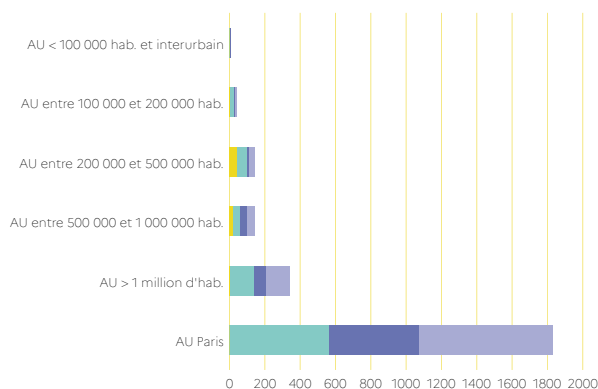
	2020	2021	Evolution (en %)
Nombre ayant constaté ou eu connaissance d'atteintes sexuelles et sexistes	44	47	+ 7%
Parmi ces répondants :			
Nombre ayant déclaré des atteintes sexuelles avec contact	29	33	+ 14%
Nombre ayant déclaré des atteintes sexuelles et sexistes sans contact	33	31	- 6%
Nombre ayant déclaré des outrages sexistes	18	20	+ 11%

LA QUANTIFICATION ET LA QUALIFICATION DES ATTEINTES

VOLUME TOTAL DES ATTEINTES SELON LEUR NATURE POUR L'ENSEMBLE DES RÉPONDANTS



VOLUME TOTAL DES ATTEINTES SELON LEUR NATURE EN FONCTION DES CLASSES DE RÉPONDANTS (HORS SNCF PROVINCE)



Constat

Parmi les 3 491 atteintes constatées ou portées à la connaissance de l'ensemble des répondants :

- 34% concernent des atteintes sexuelles avec contact (1 177)
- 34% des atteintes sexuelles et sexistes sans contact (1 176)
- 31% des outrages sexistes (1 069)
- 2% atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue (69)

Mis en perspective avec le nombre de voyages, le nombre d'atteintes sexuelles et sexistes s'élève à 6,6 pour 10 millions de voyages.

La répartition des atteintes selon les six classes de répondants révèle que plus les répondants appartiennent à des réseaux dont l'aire urbaine est peuplée, plus ils constatent des atteintes sexuelles et sexistes, avec la spécificité de l'aire urbaine de Paris qui concentre à elle seule près des trois quarts des atteintes constatées en France (1 832). Ainsi, 77% des atteintes sexuelles avec contact sont constatés sur les réseaux franciliens, 80% des outrages sexistes et 69% des atteintes sexuelles et/ou sexistes sans contact.

Cette prédominance peut s'expliquer par différents facteurs comme la configuration du réseau et son maillage très dense, sa forte fréquentation, sa grande amplitude horaire de service, la présence d'agents des services internes de sécurité de la RATP (GPSR) et la SNCF (SUGE) pour lesquels la prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics constitue un axe prioritaire de leur action (L. 2251-1 du code des transports). En tant qu'agents assermentés, les agents du GPSR et de la SUGE sont en capacité de constater l'outrage sexiste et de le verbaliser.

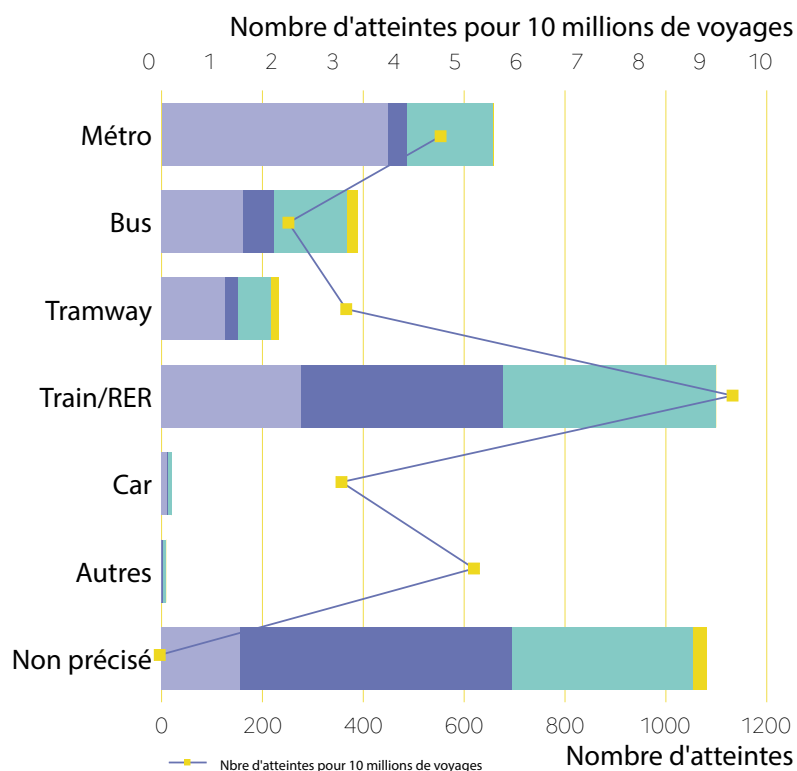
Evolution 2020/2021

(à partir d'un panel identique de 111 exploitants)

	2020	2021	Evolution (en %)
Nombre de répondants ayant constaté ou eu connaissance d'atteintes sexuelles et sexistes	2 546	3 479	+ 37%
Parmi ces répondants :			
Nombre ayant déclaré des atteintes sexuelles avec contact	979	1 176	+ 20%
Nombre ayant déclaré des atteintes sexuelles et sexistes sans contact	917	1 168	+ 27%
Nombre ayant déclaré des outrages sexistes	601	1 066	+ 77%

LES MODES DE TRANSPORT

NOMBRE D'ATTEINTES SELON LEUR NATURE PAR MODE DE TRANSPORT ET RAPPORTÉ AU NOMBRE DE VOYAGES (NOMBRE D'ATTEINTES POUR 10 MILLIONS DE VOYAGES)



Constat :

Le mode de transport «train/RER¹³» concentre la majorité des atteintes (1 100) suivi par le métro (659 atteintes), le bus (389) et le tramway (232).

La plus grande part des atteintes sexuelles avec contact est constatée dans le métro tandis que les atteintes sexuelles et sexistes sans contact et les outrages sexistes sont davantage recensés dans le train.

Mis en perspective avec le nombre de voyages, le ratio relatif au nombre d'atteintes pour 10 millions de voyages est le suivant :

- 9,4 atteintes pour le train/RER
- 4,6 pour le métro
- 3 pour le tramway comme pour le car
- 2,1 pour le bus

¹³ Le RER est un réseau de transport ferroviaire desservant Paris et son agglomération, exploité par la SNCF et la RATP sous l'autorité d'Île-de-France Mobilités.

Cette hiérarchie des modes de transport en fonction du volume d'atteintes reste toutefois à relativiser à l'instar du nombre significatif d'outrages sexistes qui ne peuvent être verbalisés qu'en cas de flagrance, nécessitant de fait, une présence d'agents assermentés dans les espaces de transport : agents des services internes de sécurité et contrôleurs/vérificateurs des exploitants ainsi que des patrouilles des forces de sécurité intérieure. Il est également à noter le nombre significatif d'atteintes pour lesquelles le mode de transport n'a pas été précisé.

Evolution 2020/2021

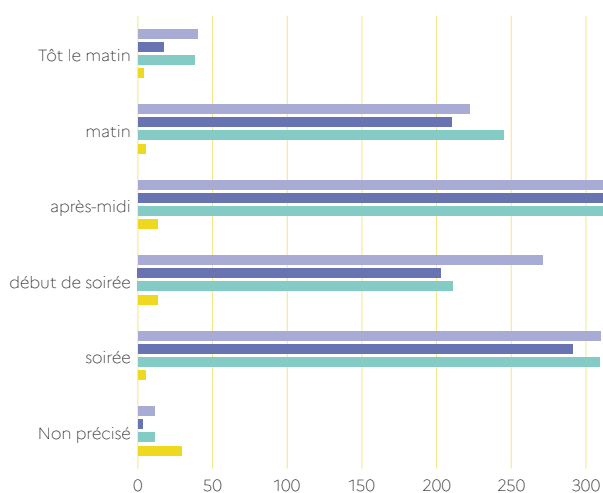
(à partir d'un panel identique de 111 exploitants)

	2020	2021
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes tout mode confondu pour 10 millions de voyages	4,6	6,7
Nombre d'atteintes sexuelles avec contact déclarées pour 10 millions de voyages	1,8	2,3
Nombre d'outrages sexistes déclarés pour 10 millions de voyages	1,1	2,1
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes sans contact déclarées pour 10 millions de voyages	1,7	2,3

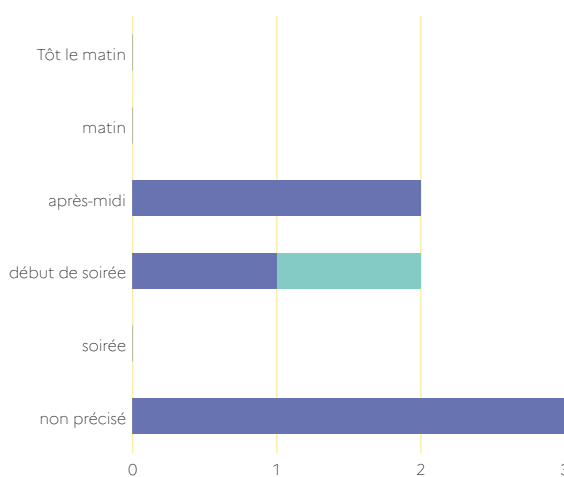
LE PROFIL HORAIRE

NOMBRE D'ATTEINTES SELON LEUR NATURE PAR TRANCHE HORAIRE DE LA JOURNÉE¹⁴ POUR L'ENSEMBLE DES RÉPONDANTS PUIS EN FONCTION DES CLASSES DE RÉPONDANTS

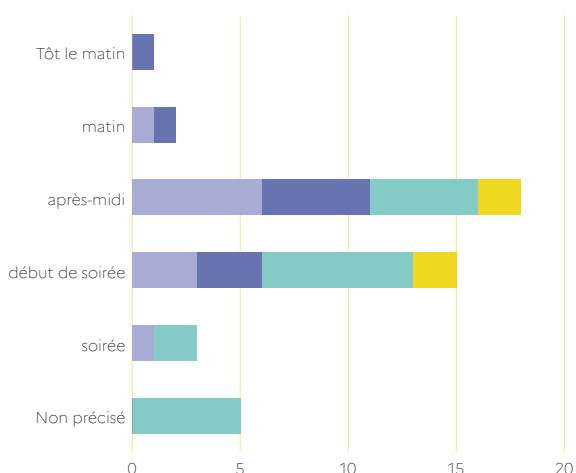
→ Ensemble des répondants



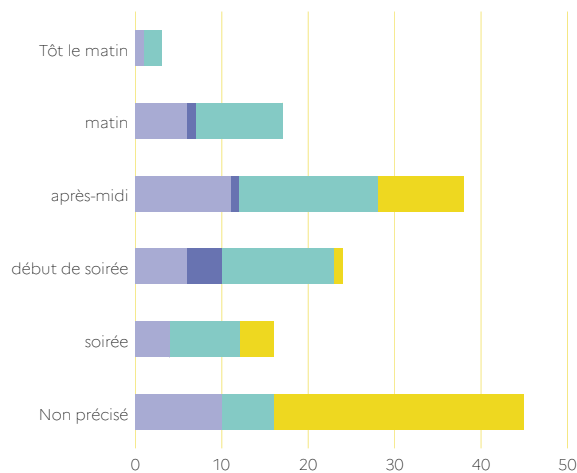
→ Répondants dont le réseau de transport est interurbain ou appartenant à une aire urbaine de moins de 100 000 habitants (hors SNCF province)



→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 100 000 et 200 000 habitants (hors SNCF province)

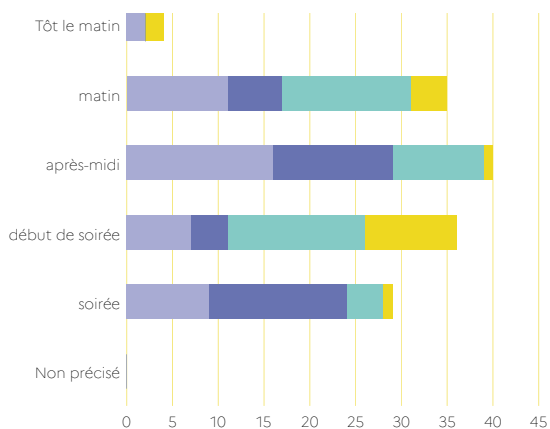


→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 200 000 et 500 000 habitants (hors SNCF province)

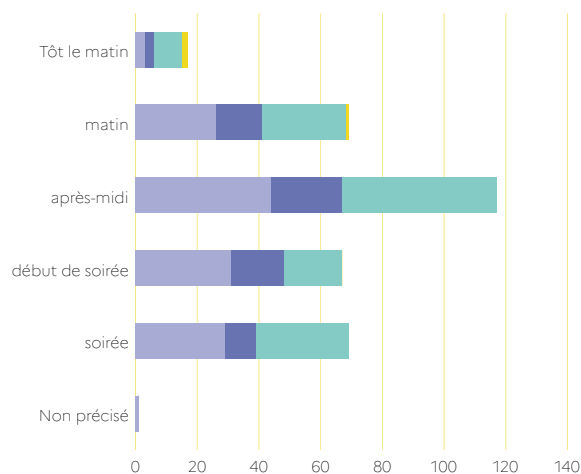


¹⁴ La journée est décomposée en cinq tranches horaires : Tôt le matin : début de service - 7h ; matin : 7h - 12h ; après-midi : 12h - 17h, début de soirée : 17h - 19h, soirée : 19h - fin du service.

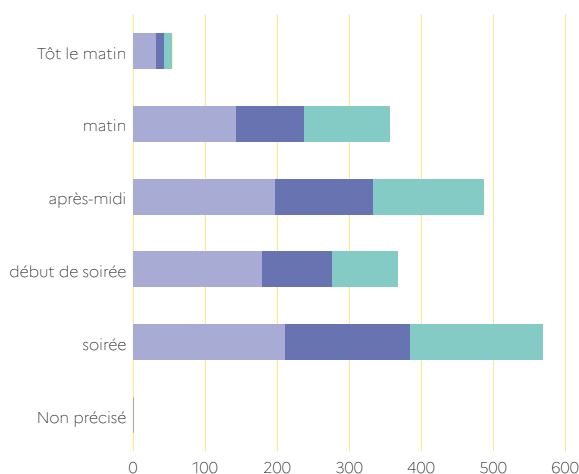
→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 500 000 et un million d'habitants (hors SNCF province)



→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine de plus d'un million d'habitants (hors SNCF province)



→ Répondants dont le réseau de transport appartient à l'aire urbaine de Paris



Constat :

Pour l'ensemble des répondants, les atteintes, toute nature confondue, sont commises principalement l'après-midi (1 043), puis en soirée (915) suivi par le début de soirée (698) et le matin (682) et enfin, tôt le matin (99). Ce classement des périodes de commission des atteintes au cours de la journée est globalement respecté selon les différentes natures de l'atteinte à l'exception des atteintes sexuelles et/ou sexistes sans contact qui sont davantage constatées le matin plutôt qu'en début de soirée.

Toutefois, des disparités sont à noter selon les classes de répondants. Ainsi, en dehors de la classe de répondants des réseaux interurbains et appartenant à une aire urbaine de moins de 100 000 habitants pour laquelle le faible nombre d'atteintes constatées ne permet pas de dégager une tendance significative, il est observé :

- une forte proportion d'atteintes pour lesquelles la tranche horaire n'est pas connue s'agissant des réseaux appartenant à une aire urbaine comprise entre 200 000 et 500 000 habitants
- des atteintes constatées en particulier l'après-midi pour les réseaux dont l'aire urbaine est supérieure à 500 000 habitants
- une prépondérance des atteintes commises en soirée pour les réseaux de l'aire urbaine de Paris en écho à l'utilisation croissante des transports publics en soirée et à la forte amplitude de service, notamment en fin de semaine

Evolution 2020/2021

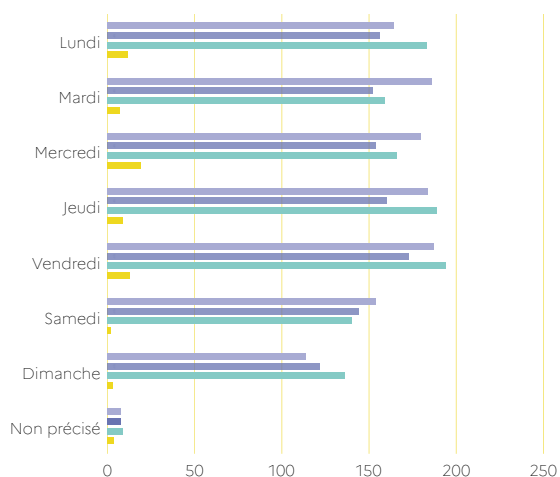
(à partir d'un panel identique de 111 exploitants)

	2020	2021	Evolution (en %)
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées le matin (y compris tôt le matin)	696	780	+ 12%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées l'après-midi	729	1 040	+ 43%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées en début de soirée	460	698	+ 52%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées en soirée	605	919	+ 52%

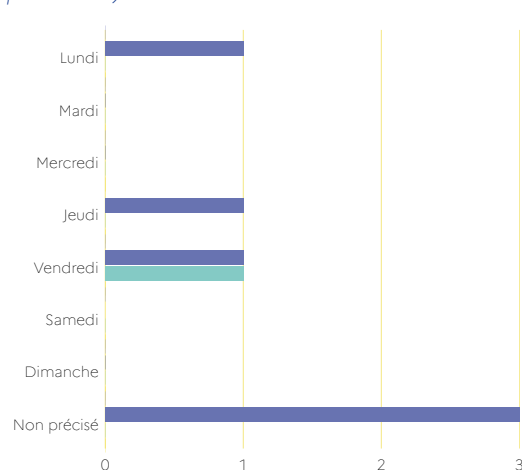
LE PROFIL JOURNALIER

NOMBRE D'ATTEINTES SELON LEUR NATURE PAR JOUR DE LA SEMAINE POUR L'ENSEMBLE DES RÉPONDANTS PUIS EN FONCTION DES CLASSES DE RÉPONDANTS

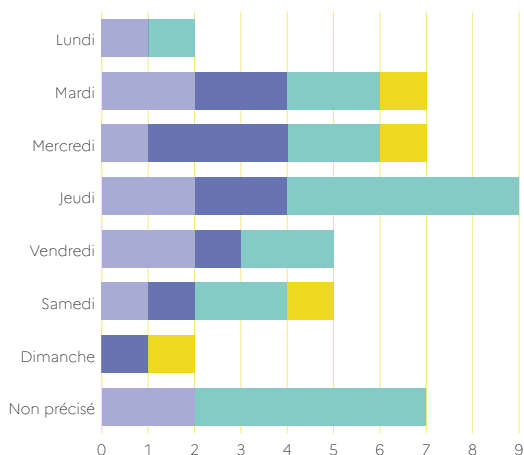
→ Ensemble des répondants



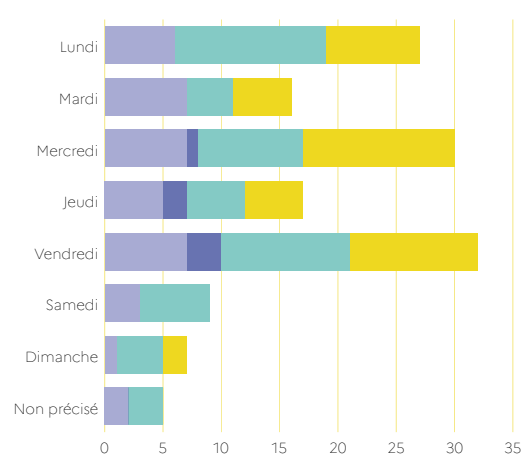
→ Répondants dont le réseau de transport est interurbain ou appartenant à une aire urbaine de moins de 100 000 habitants (hors SNCF province)



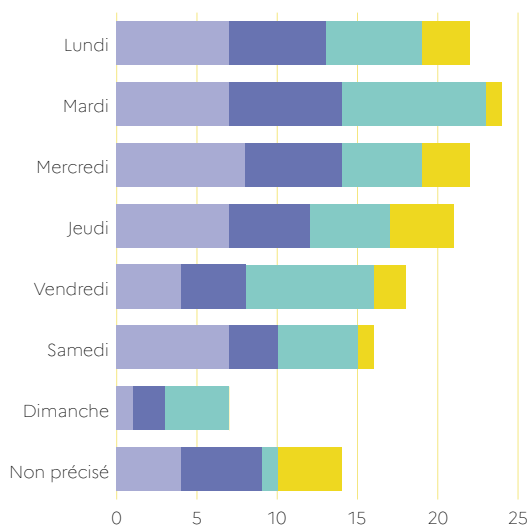
→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 100 000 et 200 000 habitants (hors SNCF province)



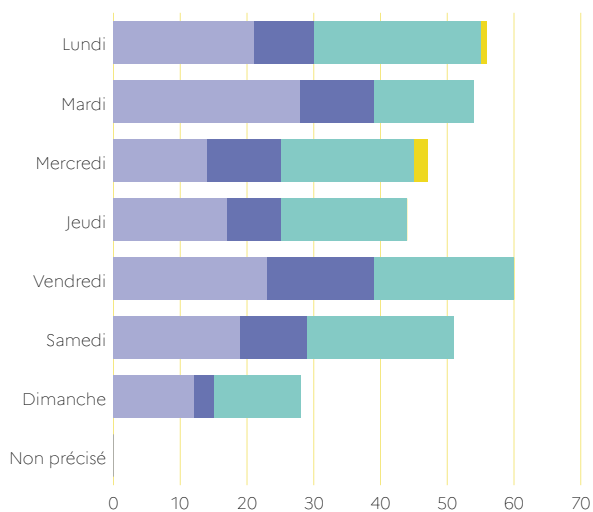
→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 200 000 et 500 000 habitants (hors SNCF province)



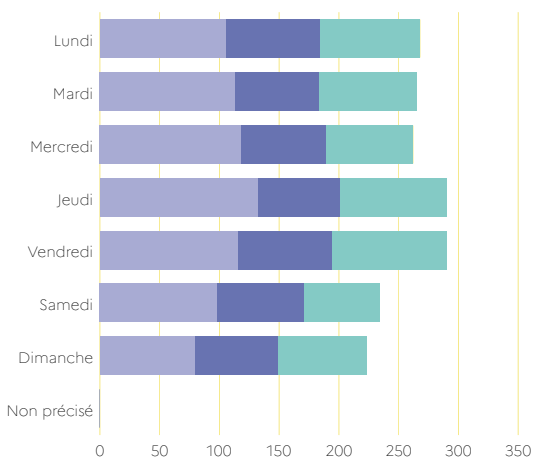
→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 500 000 et un million d'habitants (hors SNCF province)



→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine de plus d'un million d'habitants (hors SNCF province)



→ Répondants dont le réseau de transport appartient à l'aire urbaine de Paris



Constat :

Pour l'ensemble des répondants, les atteintes, toute nature confondue, sont réparties de manière relativement homogène entre les cinq jours ouvrés de la semaine : lundi (515), mardi (504), mercredi (519), jeudi (542) et vendredi (567). Les deux jours de fin de semaine, le samedi et le dimanche, comptabilisent un plus faible nombre d'atteintes, respectivement 440 et 375.

En revanche, la répartition des atteintes selon leur nature en fonction des jours de la semaine apparaît relativement fluctuante, les atteintes sexuelles avec contact étant prépondérantes les mardi, mercredi et samedi tandis que les atteintes sexuelles et sexistes sans contact sont majoritaires les lundi, jeudi, vendredi et dimanche.

Cependant, certaines différences apparaissent selon les classes de répondants. En mettant de côté les répondants appartenant aux deux premières classes (interurbains et appartenant à une aire urbaine de moins de 200 000 habitants) qui comptabilisent un faible nombre d'atteintes, il est constaté :

- un nombre significatif d'atteintes les lundi, mercredi et vendredi pour les réseaux appartenant à une aire urbaine comprise entre 200 000 et 500 000 habitants
- un volume d'atteintes non négligeable pour lequel le jour de commission du fait n'est pas précisé concernant les réseaux dont l'aire urbaine est comprise entre 500 000 et un million d'habitants
- une prédominance des atteintes commises le vendredi pour les réseaux dont l'aire urbaine est supérieure à un million d'habitants
- une répartition et un volume des faits relativement homogènes pour l'ensemble des jours de la semaine à l'exception des deux jours de fin de semaine qui comptabilisent moins d'atteintes s'agissant des réseaux de transport de l'aire urbaine de Paris

Evolution 2020/2021

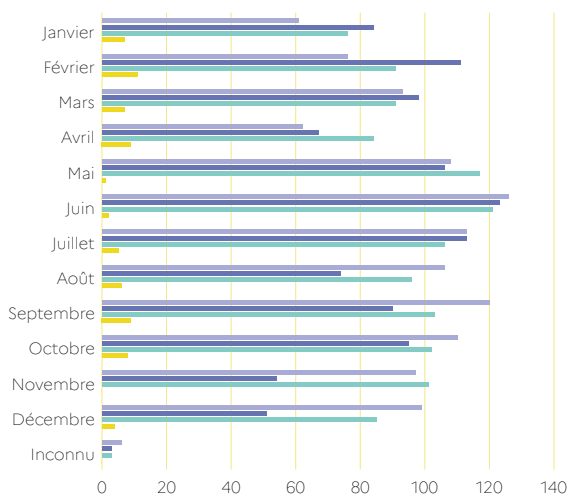
(à partir d'un panel identique de 111 exploitants)

	2020	2021	Evolution (en %)
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées les lundis et mardis	755	1 018	+ 35%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées les mercredis	362	518	+ 43%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées les jeudis et vendredis	813	1 107	+ 36 %
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées les samedis et dimanches	563	815	+ 45%

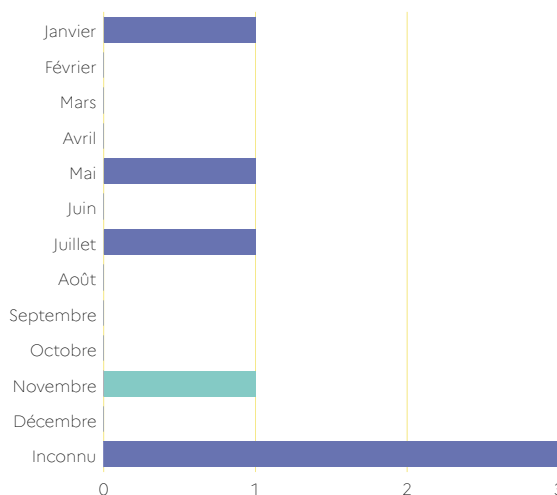
LE PROFIL MENSUEL

NOMBRE D'ATTEINTES SELON LEUR NATURE PAR MOIS POUR L'ENSEMBLE DES RÉPONDANTS PUIS EN FONCTION DES CLASSES DE RÉPONDANTS

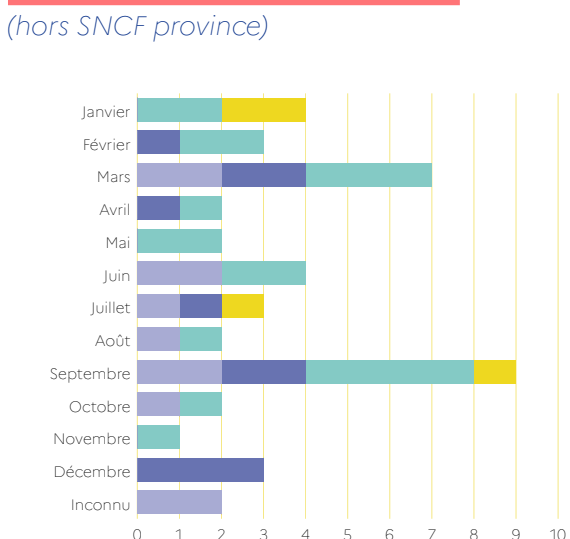
→ Ensemble des répondants



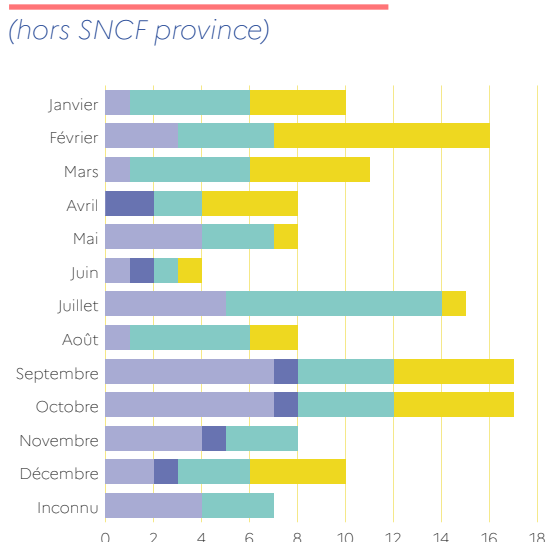
→ Répondants dont le réseau de transport est interurbain ou appartenant à une aire urbaine de moins de 100 000 habitants (hors SNCF province)



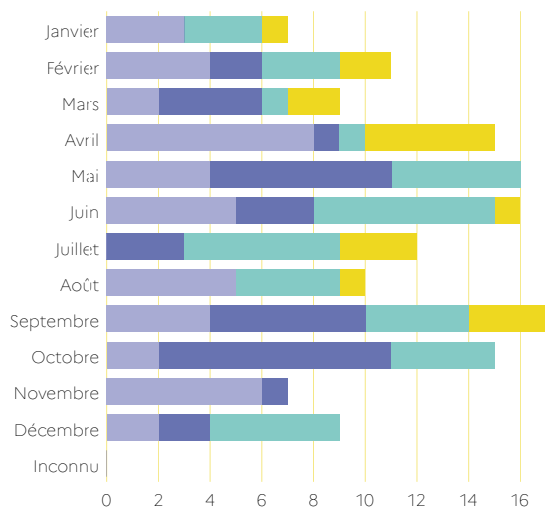
→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 100 000 et 200 000 habitants (hors SNCF province)



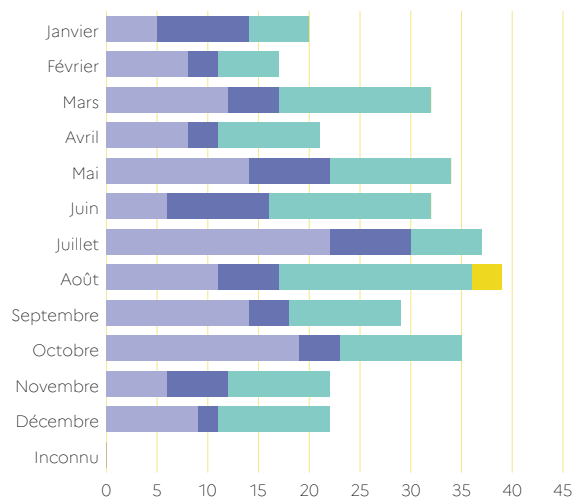
→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 200 000 et 500 000 habitants (hors SNCF province)



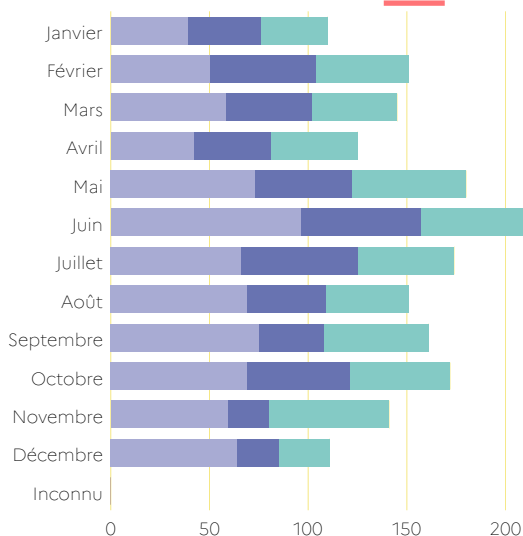
→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 500 000 et un million d'habitants (hors SNCF province)



→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine de plus d'un million d'habitants (hors SNCF province)



→ Répondants dont le réseau de transport appartient à l'aire urbaine de Paris



Constat :

Pour l'ensemble des répondants, la répartition des atteintes, toute nature confondue, met en évidence un premier semestre marqué par la crise sanitaire et ses restrictions de déplacement et de couvre-feu, en particulier au 2^e trimestre 2021. Ces mesures ont eu comme conséquence de diminuer la fréquentation des transports en commun et, de fait, le nombre d'atteintes.

Ainsi, le mois d'avril où les mesures de restriction des déplacements ont été particulièrement fortes, concentre peu d'atteintes. L'évolution des faits pour les mois suivants est en nette progression par

rapport aux quatre premiers mois de l'année. Le nombre mensuel d'atteintes sexuelles est supérieur à 100 entre mai et octobre et peine à diminuer en fin d'année. Le mois de juin constitue le pic annuel toute atteinte sexuelle et sexiste confondue.

La distribution des atteintes selon les classes de répondants met en évidence :

- un pic des atteintes observé en septembre pour les réseaux appartenant à une aire urbaine comprise entre 100 000 et un million d'habitants et en août pour les réseaux dont les aires urbaines sont supérieures à un million d'habitants
- une répartition proche de celle constatée pour l'ensemble des répondants s'agissant des réseaux appartenant à l'aire urbaine de Paris compte tenu de la forte proportion d'atteintes commises sur ces réseaux

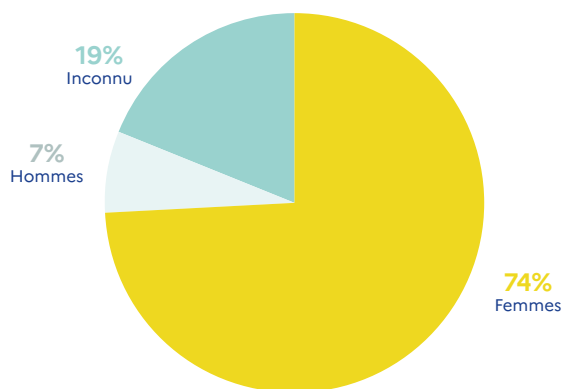
Evolution 2020/2021

(à partir d'un panel identique de 111 exploitants)

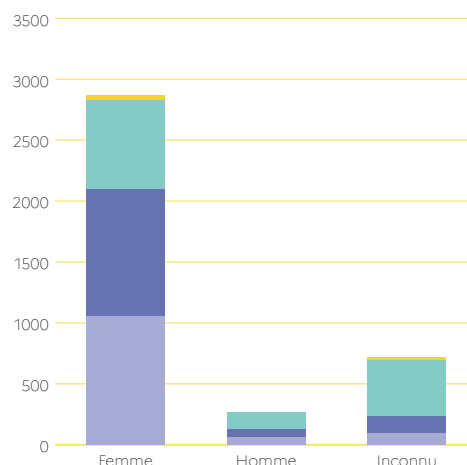
	2020	2021	Evolution (en %)
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées le 1 ^{er} trimestre	683	804	+ 18%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées le 2 ^e trimestre	387	923	+ 138%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées le 3 ^e trimestre	792	939	+ 19%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées le 4 ^e trimestre	684	804	+ 18%

LE SEXE DES VICTIMES

PART DES VICTIMES D'ATTEINTES **SELON LE SEXE** (TOUTE ATTEINTE SEXUELLE ET SEXISTE CONFONDUE)



NOMBRE DE VICTIMES **PAR SEXE EN FONCTION DE LA NATURE DE L'ATTEINTE**



Constat :

Les atteintes sexuelles et sexistes sont très majoritairement dirigées vers les femmes : 74% contre 7% d'hommes. Cette proportion est toutefois à préciser compte tenu des 19% de victimes pour lesquelles le sexe n'est pas renseigné.

Parmi l'ensemble des atteintes, les femmes sont surtout victimes d'atteintes sexuelles avec contact (1 054), puis d'outrages sexistes (1 042) et enfin d'atteintes sexuelles et sexistes sans contact (732). Les hommes sont davantage affectés par des atteintes sexuelles et sexistes sans contact (144), puis des outrages sexistes (66) et enfin des atteintes sexuelles avec contact (58).

Evolution 2020/2021

(à partir d'un panel identique de 111 exploitants)

	2020	2021	Evolution (en %)
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes dirigées vers les femmes	2 205	2 858	+ 30%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes dirigées vers les hommes	190	266	+ 40%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes dirigées vers des personnes dont le sexe n'a pas été renseigné	439	720	+ 64%

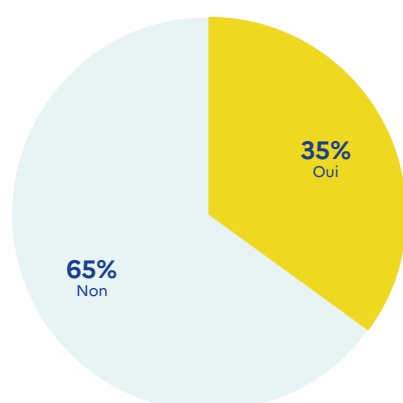
↳ Actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes

Mises en place par les réseaux de transport en 2021

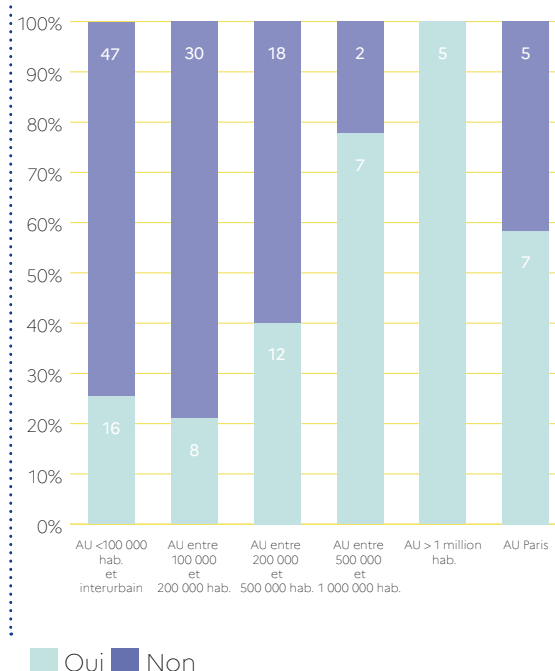
Afin d'appréhender les politiques locales de lutte contre ces atteintes à l'encontre des voyageurs et des voyageuses, ce bilan examine les actions, dispositifs et outils mis en place par les exploitants.

LES RÉPONDANTS AYANT MENÉ DES ACTIONS

PART DES RÉPONDANTS AYANT MENÉ DES ACTIONS DE LUTTE CONTRE LES ATTEINTES SEXUELLES ET SEXISTES



PART ET NOMBRE DE RÉPONDANTS AYANT MENÉ DES ACTIONS DE LUTTE CONTRE LES ATTEINTES SEXUELLES ET SEXISTES SELON LES CLASSES DE RÉPONDANTS



Constat :

Près d'un tiers des répondants a mené des actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes, soit 55 réseaux sur les 157 réseaux. Une gradation du nombre de réseaux ayant mis en place des actions est observée en fonction des classes de répondants. Ainsi, plus un réseau appartient à une aire urbaine peuplée, plus il s'inscrit dans une politique locale de prévention de ces violences.

La plus faible part constatée pour l'aire urbaine de Paris (60%) doit être mise en perspective avec la spécificité de la région Île-de-France, qui comprend environ 85 exploitants regroupés au sein de l'or-

ganisation professionnelle Optile et deux opérateurs -la RATP et la SNCF- qui à eux deux concentrent environ 92% du trafic voyageurs.

Evolution 2020/2021

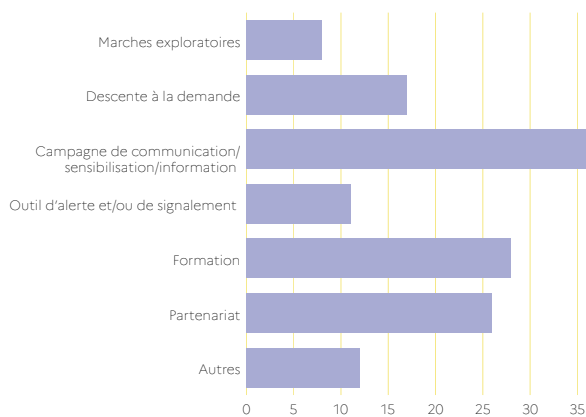
(à partir d'un panel identique de 111 exploitants)

	2020	2021	Evolution (en %)
Nombre de répondants ayant mené des actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes	30	42	+ 40%

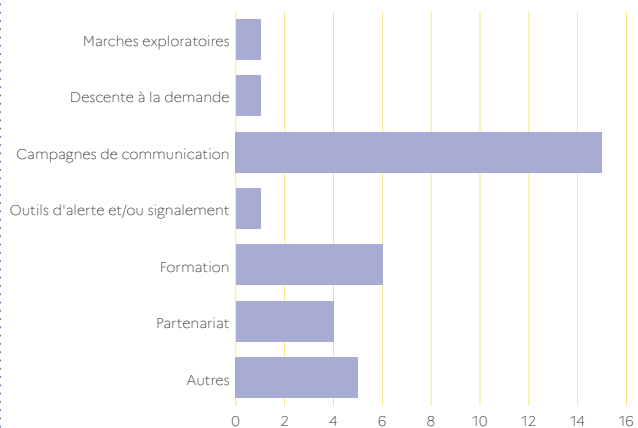
LES TYPES D' ACTIONS

NOMBRE D' ACTIONS SELON LEUR TYPE POUR L'ENSEMBLE DES RÉPONDANTS PUIS EN FONCTION DES CLASSES DE RÉPONDANTS

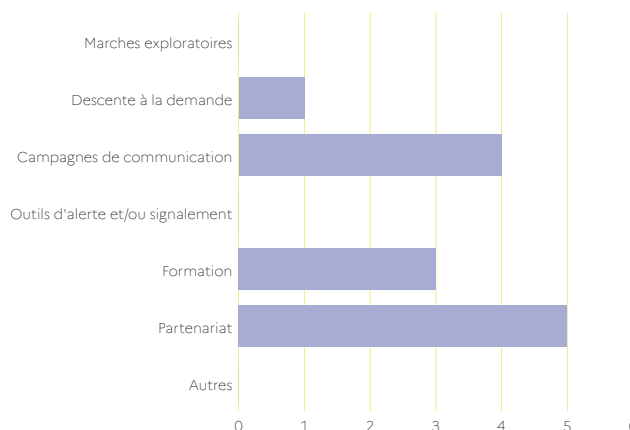
→ Ensemble des répondants



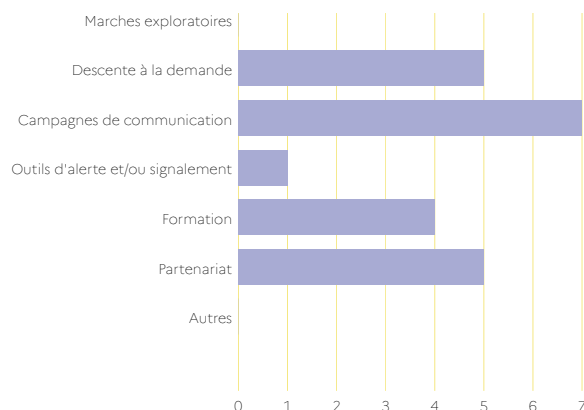
→ Répondants dont le réseau de transport est interurbain ou appartenant à une aire urbaine de moins de 100 000 habitants



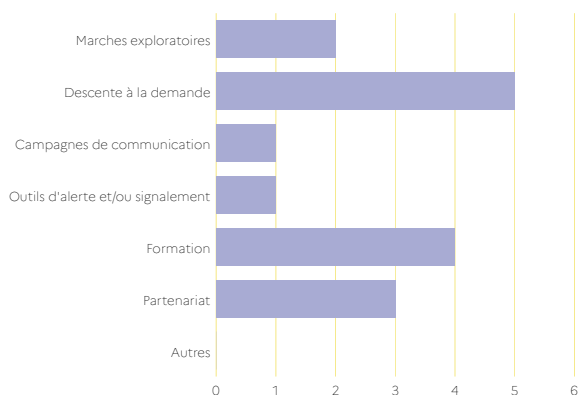
→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 100 000 et 200 000 habitants



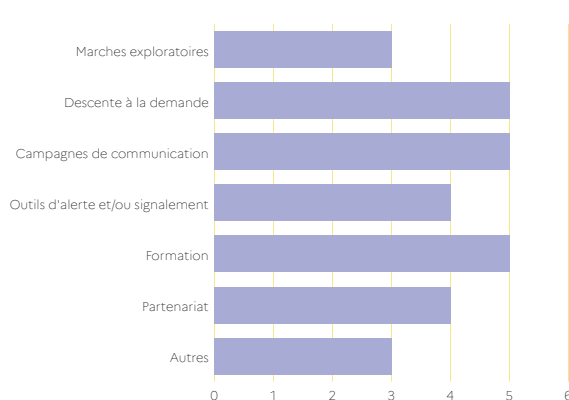
→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 200 000 et 500 000 habitants



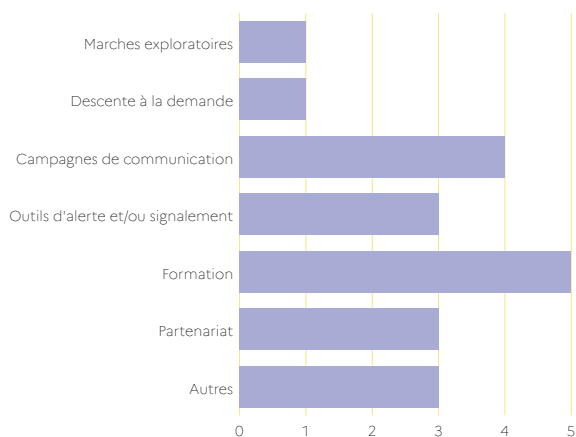
→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 500 000 et un million d'habitants



→ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine de plus d'un million d'habitants



→ Répondants dont le réseau de transport appartient à l'aire urbaine de Paris



Constat :

Les actions engagées par l'ensemble des répondants se répartissent ainsi : 37 réseaux ont mené une campagne de communication locale, 28 réseaux, des actions de formation, 26 réseaux sont associés à une démarche partenariale au niveau local pour lutter contre ce type d'atteintes, 17, un dispositif de descente à la demande pour les bus, 11, un outil d'alerte et/ou de signalement et 8 réseaux, l'organisation de marches exploratoires. A cela s'ajoutent 12 réseaux ayant mis en place des actions spécifiques. A titre d'exemple, il peut s'agir d'interventions de nature socio-éducative d'agents des opérateurs, de supports ou de canaux de communication visant à promouvoir les bons gestes à connaître en cas de situations de harcèlement, l'amélioration de la prise en charge des victimes...

La répartition des actions selon les classes de répondants révèle :

- un nombre d'actions engagées par les réseaux interurbains et appartenant à une aire urbaine de moins de 100 000 habitants relativement faible au regard du nombre de répondants pour cette classe en lien avec le faible volume d'atteintes constatées ou portées à leur connaissance
- que l'action privilégiée est variable selon les classes : la mise en place de partenariats locaux pour les réseaux appartenant à une aire urbaine comprise entre 100 000 et 200 000 habitants,

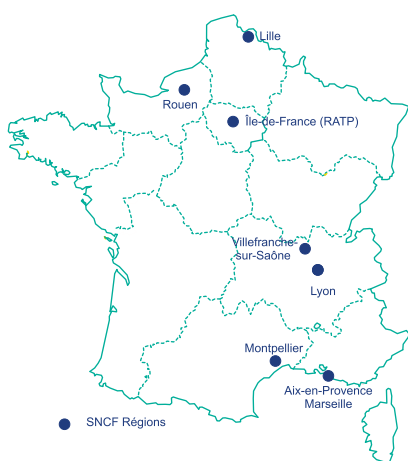
les campagnes de communication pour ceux dont les aires urbaines se situent entre 200 000 et 500 000 habitants, la descente à la demande pour les réseaux encore plus importants, dont la taille de l'aire urbaine est supérieure à 500 000 habitants et inférieure à un million d'habitants

→ la mise en place du panel d'actions répertoriées ainsi que d'autres mesures complémentaires pour les réseaux appartenant à une aire urbaine supérieure à un million d'habitants

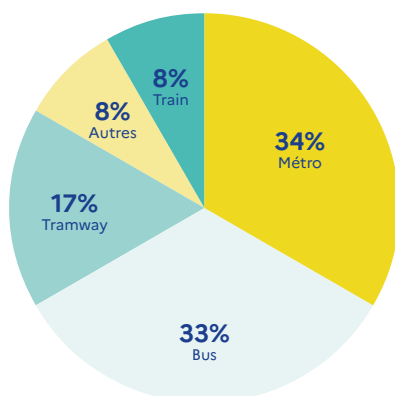
LES MARCHES EXPLORATOIRES

Le concept « des marches exploratoires » se définit comme l'action participative de groupes de personnes volontaires, en particulier des femmes, qui parcourent un secteur donné afin d'identifier les espaces générateurs d'insécurité. Un rapport d'enquête rassemblant leurs recommandations est ensuite transmis aux autorités pour établir un programme d'actions.

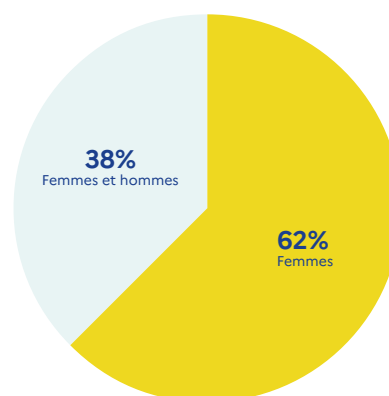
→ Localisation des réseaux ayant effectué des marches exploratoires



→ Mode de transport expertisé



→ Composition des groupes de marcheurs et marcheuses



Constat :

Huit réseaux de transport ont déployé une ou plusieurs marche(s) exploratoire(s), soit 5% de l'ensemble des répondants. Ainsi, les réseaux de Rouen (Astuce) et de Villefranche-sur-Saône (Libellule) ont chacun organisé une marche, les réseaux de Montpellier (TAM) et de Lille (Ilévia) deux marches, les réseaux de la RATP et de la SNCF (Régions) trois marches, le réseau de Lyon (TCL) quatre marches et enfin le réseau de la métropole de Marseille – Aix-en-Provence (RTM) cinq marches.

La plupart des réseaux ayant mis en place cet outil participatif ont constitué des groupes composés exclusivement de femmes : Ilévia, RTM, TCL, Astuce, TAM.

A l'occasion de ces marches, plusieurs modes de transport ont fait l'objet d'une expertise : le métro pour les réseaux Ilévia, RTM et RATP, le bus pour ceux de TCL, Ilévia, RTM et Libellule, le tramway pour RTM, Astuce et TAM et enfin le train pour la SNCF.

Evolution 2020/2021

(à partir d'un panel identique de 111 exploitants)

	2020	2021	Evolution (en %)
Nombre de répondants ayant organisé au moins une marche	3	7	+ 133 %



M 4

Participez !

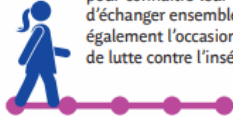
à la marche exploratoire* qui aura lieu le 13 octobre à 18 heures dans les stations de la Ligne 4 allant de Mairie de Montrouge à Denfert-Rochereau.





* Expérimentées pour la première fois au Canada dans les années 1990, les marches exploratoires suivent une logique simple : Réunir un groupe de personnes pour commenter ou critiquer un espace public et exprimer leurs sensations en suivant un itinéraire. Les marches exploratoires adoptent ainsi une approche participative de la construction ou de l'évolution des espaces.

Engagée depuis toujours au côté de nos clientes, la RATP poursuit ses actions de lutte contre le harcèlement sexuel dans les transports.

L'objectif de ces marches est de recueillir l'avis des voyageuses tout au long de leur parcours à l'aide d'un questionnaire pour connaître leur ressenti en termes de sécurité et d'échanger ensemble sur des solutions adaptées. C'est également l'occasion de mettre en valeur nos moyens de lutte contre l'insécurité sur notre réseau.



DONNEZ-NOUS VOTRE AVIS...

Je suis  

J'utilise les transports en commun

- Tous les jours
- De temps en temps
- Rarement

De manière globale, je me sens en sécurité lorsque j'emprunte les transports en commun ?

- Oui
- Non

Quels éléments déclenchent chez moi un sentiment d'insécurité ?

- Un endroit sale
- Créneaux horaires
- Autres
- Le manque d'éclairage
- Des individus importuns

Je connais les dispositifs de sécurité et d'assistance mises en place par la RATP :

- Contact avec un agent
- Service clientèle
- Le 3117
- Les caméras de surveillance
- La borne d'appel /Point contact

Je participe à la marche exploratoire le mardi 13 octobre à 18h sur la ligne 4, de la station Mairie de Montrouge à la station Denfert-Rochereau. Si oui, je transmets mes coordonnées (mail et téléphone) qui ne seront pas conservées au delà de cette opération :

Tél :
Mail :

A remettre aux agents de station de la ligne 4

Devenez ambassadrice de la ligne TCL C 21



Démarche citoyenne pour l'amélioration des conditions de sécurité des femmes.

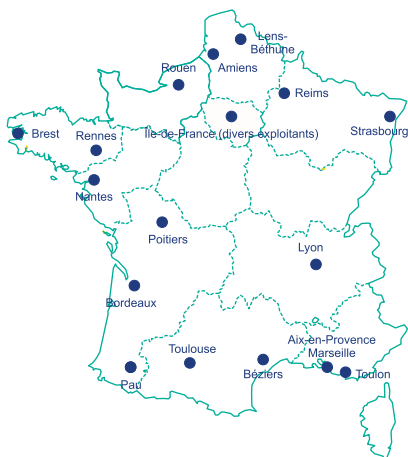
Inscrivez-vous sur TCL.fr ou flashez ce code :



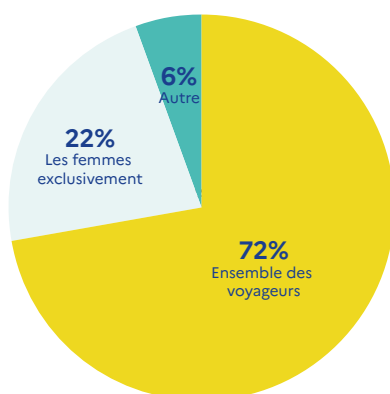

LA DESCENTE À LA DEMANDE

Le dispositif dit de « descente à la demande » dans les bus constitue une réponse pour les usagers des lignes de bus éprouvant un sentiment d'insécurité en soirée et la nuit sur la voie publique. Il consiste à leur offrir la possibilité de descendre entre deux arrêts de bus afin de les rapprocher de leur destination.

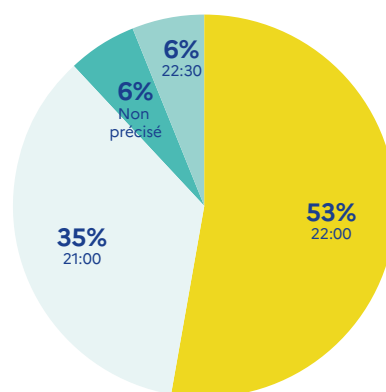
→ Localisation des réseaux ayant mis en place un dispositif de descente à la demande



→ Public visé



→ Heure d'activation du dispositif



Constat :

17 réseaux, soit 11% des répondants, ont mis en place ou expérimenté la descente à la demande pour les bus : Amiens, Béziers, Bordeaux, Brest, Lens-Béthune, Lyon, Marseille - Aix-en-Provence, Nantes, Pau, Poitiers, Reims, Rennes, Rouen, Strasbourg, Toulon, Toulouse ainsi que le réseau d'Île-de-France au travers d'une soixantaine de lignes.

La grande majorité des réseaux propose cette nouvelle offre de mobilité à l'ensemble de voyageurs (79%). Deux réseaux, celui de Strasbourg (CTS) et d'Amiens (Ametis), ont fait le choix de le réserver exclusivement aux femmes et enfin, un seul réseau, celui de Poitiers (Vitalis), le destine à toute personne seule ou accompagnée d'enfants.

L'heure de démarrage de la descente à la demande débute à 22 heures pour plus de la moitié des réseaux (53%). Le choix de l'horaire d'activation du dispositif dépend généralement de la taille du réseau. Ainsi, plus les répondants appartiennent à des réseaux dont l'aire urbaine est peuplée, plus l'heure de démarrage est tardive.

Les réseaux de transport de taille plus modeste comme Béziers (BeeMob), Pau (Idelis) et Poitiers (Vitalis) débute le dispositif à 21h. *A contrario*, le réseau de Nantes (Tan) ne le fait démarrer qu'à partir de 22h30.

Evolution 2020/2021

(à partir d'un panel identique de 111 exploitants)

	2020	2021	Evolution (en %)
Nombre de répondants ayant mis en place ou expérimenté la descente à la demande	14	11	-21%

→ EXEMPLES DE VISUELS

À PARTIR DU 1^{ER} FÉVRIER

Descendez au plus près de chez vous !*

Descendez entre 2 arrêts à partir de 21h00 sur les lignes

A B E

*Sous réserve de la faisabilité technique à l'appréciation de la conductrice ou du conducteur.

beeMob
Loggo vous transporte

BEZIER'S MEDITERRANEE
www.beemob.fr

Descente à la demande, c'est rassurant de pouvoir dire :

STOP
si il vous plaît!

Après 22h, ce bus peut vous déposer entre deux arrêts.
(Sur vos signaux, donnez au conducteur, à l'aide de la main, le lieu où vous souhaitez descendre.)

MANAGEMENT SECURITE
TOUT LE RESEAU EST STOP!

SYTRAL

Sur vos lignes de nuit, descendez au plus proche de chez vous !

Pour descendre entre 2 arrêts, indiquez-le au conducteur pour bénéficier de cette tolérance. Il jugera s'il peut arrêter le bus en toute sécurité.

Plus d'info sur rtm.fr

RTM
L'AGGLOMERATION

RTM
L'AGGLOMERATION

LA METROPOLE
Mobilité

Judi, vendredi et samedi de 21h à 1h du mat'

Mes lignes nocturnes: 1 3 18 19 39 70 18M

NOUVEAU

Dès 22h, je peux demander à descendre entre 2 arrêts

DU BUS À CHEZ MOI
IL N'Y A QU'UN PAS

APRÈS 22H, DEMANDEZ À DESCENDRE AU PLUS PRÈS DE CHEZ VOUS

Expérimentation à bord des 13 et 15 à partir du 25 novembre

twilio

On va se rejoindre

Pour lutter contre le harcèlement sexiste et les violences sexistes. Toutou expérimente le service de descente à la demande entre deux arrêts de bus de 22h à la fin du service.

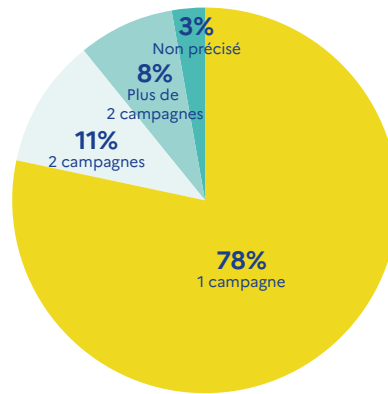
LES CAMPAGNES DE COMMUNICATION

La plupart des campagnes de communication ont pour objectif d'informer et de sensibiliser les voyageurs des réseaux de transport en commun à la question du harcèlement afin que celle-ci ne soit pas banalisée. Certaines campagnes cherchent à responsabiliser les voyageurs et à les associer en rappelant que chacun a un rôle à jouer dans la lutte contre le harcèlement. Elles exposent les bons réflexes à adopter ou interpellent les auteurs de ces atteintes sur les sanctions encourues. D'autres incitent les victimes et/ou les témoins à signaler ces faits aux agents des opérateurs et à déposer plainte ou encore à témoigner auprès des services de police ou des unités de gendarmerie. Enfin, ces campagnes contribuent à rassurer les usagers en rappelant que la lutte contre les violences sexuelles et sexistes est une priorité pour l'exploitant et qu'à ce titre il déploie diverses actions sur son réseau.

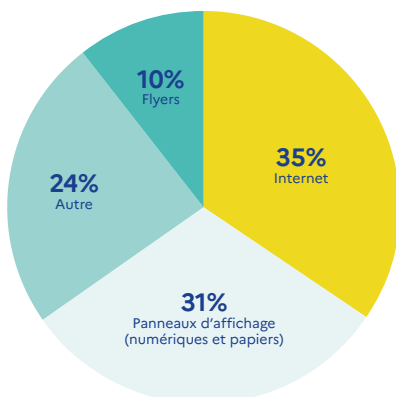
→ Localisation des réseaux ayant diffusé des campagnes de communication



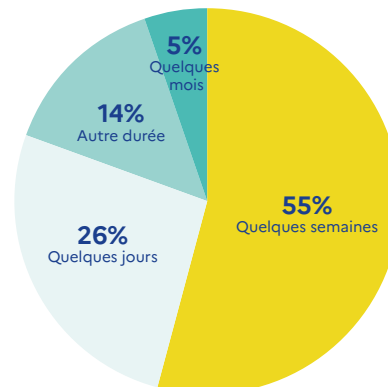
→ Nombre de campagne dans l'année



→ Mode de diffusion de la campagne



→ Durée de la campagne



Constat :

37 réseaux de transport, soit 24% des répondants, ont déployé au moins une campagne de communication. Il s'agit de l'outil de prévention plébiscité par les exploitants.

Une majorité de réseaux a lancé une seule campagne (78%) contre deux pour 11% d'entre eux. Certains exploitants ont engagé plus de deux campagnes (8%).

Parmi les modes de diffusion, Internet est le canal de communication le plus utilisé (35% des réseaux) devant les panneaux d'affichage (31%), puis viennent les flyers (10%). Les autres modes qui concentrent 24% des réponses recouvrent une pluralité d'outils allant d'une diffusion de messages sur les réseaux sociaux, dans la presse locale, de séquences vidéo et d'annonces sonores à la distribution de marque-pages aux voyageurs. En outre, la pose d'adhésifs à l'intérieur des bus et le port de badges ou d'un ruban blanc pour le personnel, symbole international de lutte contre les violences commises à l'égard des femmes, sont aussi des supports pouvant être utilisés.

La durée d'une campagne de communication varie selon les réseaux mais souvent, elle s'étale sur quelques semaines (55% des réseaux) et dans une moindre mesure sur quelques jours (26% des réseaux). Elle peut parfois être permanente à l'instar des réseaux Vitalis à Poitiers, Tisséo à Toulouse ou encore R'bus à Rochefort ou, *a contrario*, être éphémère le temps d'une journée comme sur le réseau SNCF francilien à l'occasion du 25 novembre, journée internationale de lutte contre les violences faites aux femmes et le 17 mai, journée internationale de lutte contre l'homophobie et la transphobie.

Evolution 2020/2021

(à partir d'un panel identique de 111 exploitants)

	2020	2021	Evolution (en %)
Nombre de répondants ayant déployé au moins une campagne de communication	19	24	+ 26%

→ **EXEMPLES DE VISUELS**

Comportements et regards pervers, on dit :



Témoins de harcèlement sexiste, 9 conseils pour réagir :

- Rapprochez-vous de la personne harcelée ou agresseur.
- Adressez-vous à la victime comme si vous la connaissez.
- Prévenez la conductrice ou le conducteur.

HARCELEMENT SEXISTE, TOUT LE RÉSEAU DIT STOP!

LES CARS DU RHÔNE
SYTRAL www.syrtral.com

0 800 10 40 30

LA METROPOLE DU GRAND NANCY ET LA VILLE DE NANCY S'ENGAGENT !

SEMAINE DÉDIÉE DU 22 AU 26 NOVEMBRE

LUTTE CONTRE LES VIOLENCES FAITES AUX FEMMES

LIGNE D'ÉCOUTE 39 19

Nancy, métropole GrandNancy

HARCELEMENT SEXISTE, TOUT LE RÉSEAU DIT STOP!

Victimes ou témoins, faites un signalement sur tcl.fr ou sur l'appli TCL



SYTRAL **BOUGEZ, VIVEZ, AIMEZ!**

Respect sur toute la ligne

LE 17 MAI, JOURNÉE INTERNATIONALE DE LUTTE CONTRE L'HOMOPHOBIE ET LA TRANSPHOBIE.

RATP, SYTRAL, Île de France, Île de France

Ça suffit !

Agression intolérable que nous condamnons

Pour vous protéger :

- Avertir le conducteur
- Appeler les secours
- Utiliser le bouton appel d'urgence

3919 17 112

Voies DIVIA

Témoign d'une agression, j'alerte, j'interviens ou je fais diversion

Agression que vous pouvez empêcher

Pour vous protéger :

- Avertir le conducteur
- Appeler les secours
- Utiliser le bouton appel d'urgence

3919 17 112

Voies DIVIA

Elle dirait quoi ta sœur si elle te voyait ?

Harcéler, injurier, menacer, affouler - agressions qui peuvent vous conduire en prison

Pour vous protéger :

- Avertir le conducteur
- Appeler les secours
- Utiliser le bouton appel d'urgence

3919 17 112

Voies DIVIA

LES OUTILS D'ALERTE ET/OU DE SIGNALEMENT DES FAITS DE HARCÈLEMENT DANS LES TRANSPORTS

Les outils d'alerte et/ou de signalement sont des dispositifs visant à signaler ou à alerter l'opérateur de transport d'une atteinte sexuelle ou sexiste ou d'une situation de harcèlement.

→ Localisation des réseaux ayant mis en place des outils d'alerte et/ou de signalement



Constat :

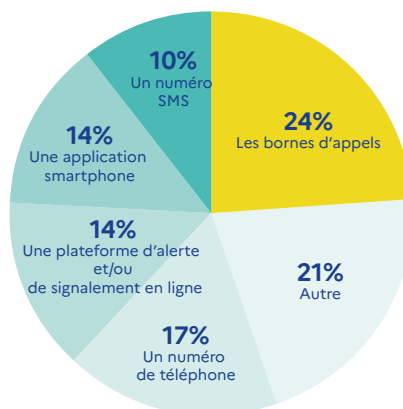
11 réseaux de transport, soit 7% des répondants, ont mis en place un outil d'alerte et/ou de signalement des faits de harcèlement.

Les bornes d'appels ou d'interphonie disposées dans les espaces de transport, le plus souvent sur les quais (24%), et le numéro de téléphone (17%) font partie des principaux outils déployés par les réseaux. Se développent également les plateformes sur Internet et les applications sur smartphones (14% des réseaux pour chacun de ces outils). Enfin, 10% des réseaux déclarent l'usage d'un numéro SMS.

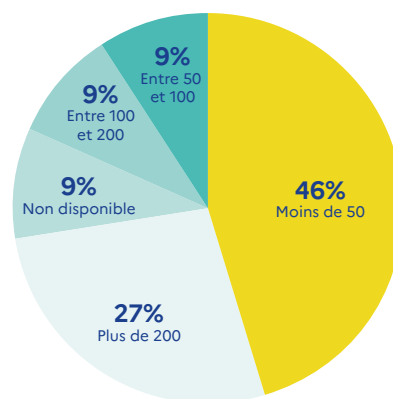
Parmi les autres outils mis en place par 21% des réseaux, il est fait état de l'utilisation de la vidéo en temps réel, de la présence d'agents au contact du public auprès desquels il est possible de donner l'alerte ou d'effectuer des signalements ainsi que le déploiement du dispositif Angela qui permet à une personne harcelée ou importunée de se rendre dans un établissement refuge et de demander « où est Angela ? », manière discrète de solliciter de l'aide.

Ces différents moyens ont permis de recueillir des signalements de faits de harcèlement, généralement moins de 50 pour 46% des réseaux disposant de ce type d'outils.

→ Types d'outils utilisés



→ Nombre de signalements/d'alertes rapportés par ces outils



Evolution 2020/2021

(à partir d'un panel identique de 111 exploitants)

	2020	2021	Evolution (en %)
Nombre de répondants ayant mis en place un outil d'alerte et/ou de signalement	10	9	-10%

→ **EXEMPLES DE VISUELS**

**VOUS ÊTES VICTIME OU TÉMOIN
D'UNE ATTEINTE SEXISTE OU SEXUELLE**



Appelez immédiatement le numéro d'alerte SNCF **31 17*** ou envoyez un sms au **31 17 7****, 24h/24 - 7j/7.

- ✓ Les agents de Sûreté Ferroviaire luttent activement contre les atteintes sexistes et sexuelles.
- ✓ **Les violences sexistes et sexuelles sont interdites et punies par la loi.**
Pour en savoir plus : www.arretonslesviolences.gouv.fr

*Appel et numéro enregistrés même si masqués / appel gratuit
** SMS et numéro enregistrés même si masqués / prix sms de votre opérateur



**Insultes
et mots sexistes,
on dit :**



**Victimes de harcèlement sexiste,
n'hésitez pas :**

- Ne restez pas isolé(e), dégagez-vous de la situation.
- Préférez un agent TCL ou activez une borne d'appel.
- Faites un signalement sur l'appi TCL ou sur TCL.fr



LES FORMATIONS VISANT À SENSIBILISER CERTAINS SALARIÉS À LA QUESTION DES ATTEINTES SEXUELLES ET SEXISTES

La formation des salariés des entreprises de transport à la question du harcèlement sexiste et des violences sexuelles s'est développée à partir de 2016, date à laquelle la Mission interministérielle pour la protection des femmes victimes de violences et la lutte contre la traite des êtres humains (MIPROF) a élaboré, en collaboration avec l'UTP, la RATP, la SNCF et les groupes Keolis et Transdev, un kit de formation dédié. À partir de cet outil, les entreprises de transport ont poursuivi leur réflexion jusqu'à élaborer un module complet de formation et le dispenser aux agents.

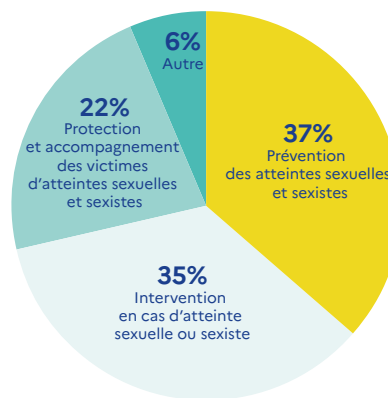
En outre, la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs a fait de la prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics un axe prioritaire de l'action des agents des services internes de sécurité de la SNCF (SUGE) et de la RATP (GPSR)¹⁵. Ainsi, l'arrêté du 28 septembre 2016 relatif à la formation des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP prévoit, au titre de la formation initiale et de la formation continue de ces agents, un module comprenant la connaissance et l'application des dispositions relatives à la lutte contre les violences et les atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs.

Enfin, depuis la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, l'article L.1211-4 du code des transports précise que la convention passée par l'exploitant avec l'autorité organisatrice définit les modalités selon lesquelles des actions de formation à la prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics sont intégrées dans la formation des personnels en relation avec les usagers du service de transport.

→ Localisation des réseaux ayant mis en place une formation à destination des agents

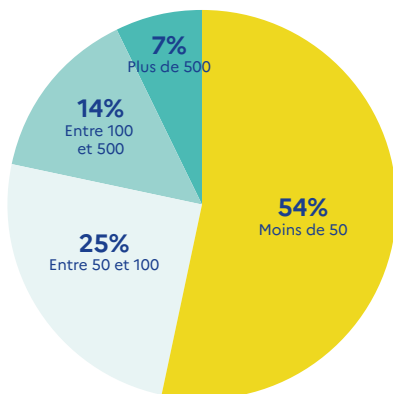


→ Objectifs de la formation

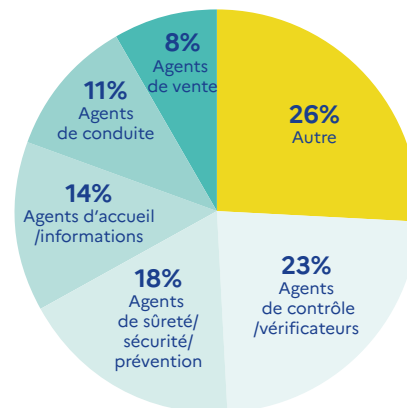


¹⁵ Article L. 2251-1 du code des transports.

→ **Nombre d'agents formés**



→ **Fonctions des agents formés**



Constat :

28 réseaux, soit 18% de répondants, ont conduit des formations pour sensibiliser leurs agents à la question des atteintes sexuelles et sexistes envers les voyageurs.

Ces formations, mises en place par un nombre croissant de réseaux, ont principalement pour objectifs la prévention des atteintes sexuelles et sexistes (37% des réseaux), puis, l'intervention des agents en cas d'atteintes sexuelles et sexistes (35%) et enfin la protection et l'accompagnement des victimes (22%). Pour 6% des réseaux, la formation porte sur d'autres aspects tels les éléments de matérialisation de l'outrage sexiste, la sensibilisation et l'intervention pour lutter contre le harcèlement de rue, etc.

S'agissant du nombre de salariés formés en 2021, 54% des réseaux indiquent avoir formé moins de 50 salariés, 25% entre 50 et 100 agents, 14% entre 100 et 500 et enfin 7% plus de 500 salariés.

Le classement par fonction des personnels permet de préciser que 23% d'entre eux sont des agents de contrôle/vérificateurs, 18% des agents de sûreté/sécurité/prévention, 14% des agents d'accueil/informations, 11% des agents de conduite et 8% des agents de vente. Enfin 26% des salariés bénéficiant d'une formation exercent d'autres fonctions comme celles de médiateurs, d'opérateurs de PC, d'agents de maîtrise et responsables d'exploitation, de formateurs, de techniciens d'atelier, etc.

Evolution 2020/2021

(à partir d'un panel identique de 111 exploitants)

	2020	2021	Evolution (en %)
Nombre de répondants ayant mis en place une action de formation	15	21	+ 40%

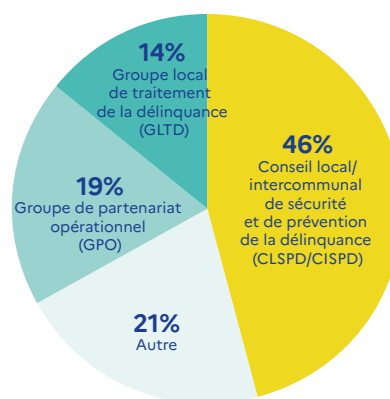
LES DÉMARCHES PARTENARIALES POUR LUTTER CONTRE LES ATTEINTES SEXUELLES ET SEXISTES

La problématique des atteintes à caractère sexiste fait partie intégrante de la prévention de la délinquance qui constitue une politique publique permanente depuis la loi du 5 mars 2007 relative à prévention de la délinquance¹⁶. Un nombre croissant d'acteurs locaux à l'instar des opérateurs de transport s'associent afin de contribuer à un diagnostic partagé et de déployer des actions communes pour gagner en efficacité. Ainsi, la construction d'une coordination durable facilite le bon déploiement des moyens, la cohérence et l'échange d'informations nécessaires à une bonne compréhension des phénomènes.

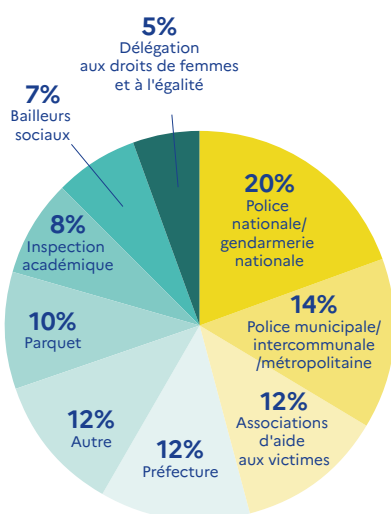
→ Localisation des réseaux étant associés à une démarche partenariale



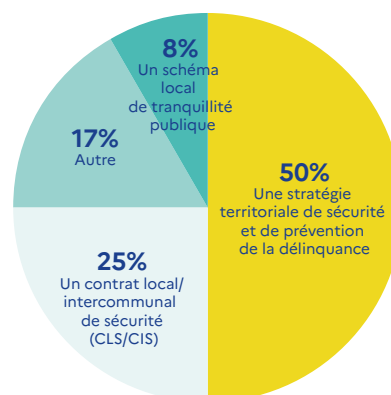
→ Instances de pilotage de la démarche partenariale



→ Partenaires locaux



→ Dispositifs partenariaux



¹⁷ Loi n°2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance

Constat :

26 réseaux, soit 17% de répondants, sont associés à une démarche partenariale au niveau local pour lutter contre les atteintes sexuelles et sexistes.

Les forces de sécurité intérieure sont les principaux partenaires des réseaux de transport : 20% de ces derniers ont noué des partenariats avec la police et/ou la gendarmerie nationales et 14% avec les polices municipale, intercommunale et métropolitaine. Viennent ensuite les associations d'aide aux victimes (12% des réseaux), les acteurs de la Justice – Parquet - (10%) et de l'Education nationale – Inspection académique - (8%), les bailleurs sociaux (7%) et les délégations aux droits des femmes et à l'égalité (5%). Enfin, 12% des réseaux sont associés à d'autres acteurs au premier rang desquels les collectivités territoriales (Tango à Nîmes, Bibus à Brest, Libellule à Villefranche-sous-Saône...) mais aussi les syndicats professionnels (BeeMob à Béziers), les associations d'aide aux personnes en situation d'errance (SNCF) ainsi que les plannings familiaux (Tadao en Artois).

Les principales instances locales dans lesquelles les acteurs se réunissent sont les conseils locaux/intercommunaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD/CISPD)¹⁷ pour 46% des exploitants, puis les groupes de partenariat opérationnel (GPO)¹⁸ pour 19% et enfin les groupes locaux de traitement de la délinquance (GLTD)¹⁹ pour 14%. Il est en outre constaté que 21% des réseaux s'inscrivent également dans d'autres instances telles des groupes de travail ou de veille dédiés au transport pour les réseaux de Lille (Ilévia), de Toulouse (Tisséo), d'Amiens (Ametis), pouvant associer les préfetures comme à Lyon (TCL) ou les associations comme à Blois (Azalys) et à la SNCF.

Enfin, la formalisation de ces démarches partenariales se matérialisent le plus souvent par l'établissement d'une stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance (50% des réseaux) ou d'un contrat local ou intercommunal de sécurité (CLS/CIS) pour 25% des réseaux. Les autres dispositifs partenariaux, plus minoritaires, auxquels les réseaux font appel sont le schéma local de tranquillité publique (Filibus à Chartres, STAR à Rennes) ainsi que des conventions locales (SNCF).

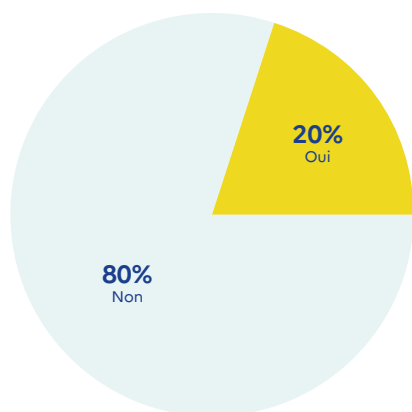
¹⁷ Le CLSPD/CISPD est une instance pilotée par le maire ou le président de l'EPCI visant à définir des objectifs communs pour la préservation de la sécurité, de la tranquillité et de la lutte contre la délinquance, à coordonner le suivi du CLS et à favoriser l'échange d'information. Il est obligatoire dans les communes de plus de 5 000 habitants ainsi que celles comprenant un quartier prioritaire de la politique de la ville.

¹⁸ Le GPO est une instance partenariale opérationnelle animée par la Police nationale et les représentants des maires qui recueille les besoins de sécurité et met en œuvre des actions concrètes pour résoudre des problèmes ciblés.

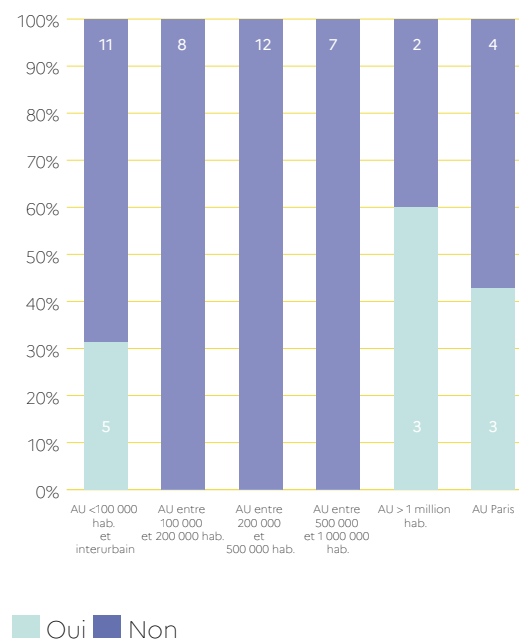
¹⁹ Le GLTD est une instance judiciaire animée par le procureur de la République ayant pour objectif de faciliter la coordination de l'action des services de justice et de police sur le terrain.

LES MESURES COMPLÉMENTAIRES MISES EN PLACE EN 2021

PART DES RÉSEAUX AYANT MIS EN PLACE DES MESURES COMPLÉMENTAIRES EN 2021



PART ET NOMBRE DE RÉSEAUX AYANT MIS EN PLACE DES MESURES COMPLÉMENTAIRES EN 2021 SELON LES CLASSES DE RÉPONDANTS



Constat :

Parmi les 55 réseaux ayant mené une politique de prévention, 11 répondants indiquent avoir engagé des mesures complémentaires envers les voyageurs ou les personnels de l'entreprise, soit 20%. Ces mesures concernent spécifiquement les réseaux appartenant à des aires urbaines soit inférieures à 100 000 habitants, soit supérieures à un million d'habitants.

Les actions de prévention destinées aux voyageurs se traduisent par :

- des interventions d'agents des exploitants dans les écoles et établissements scolaires afin d'échanger avec les jeunes sur les rapports filles/garçons dans les transports et les sensibiliser à la lutte contre les violences faites aux femmes comme sur le réseau Tisséo à Toulouse
- la diffusion de supports de communication, notamment des guides pratiques, destinés à informer les voyageurs sur les bons gestes à connaître face aux situations de harcèlement à l'instar du réseau TBM à Bordeaux
- l'existence d'un espace « dame seule » dans les trains de nuit Intercités SNCF ; il s'agit d'un compartiment exclusivement réservé aux femmes seules (ou avec enfants en bas âge) situé dans la voiture la plus proche du local des contrôleurs
- une communication faite notamment par la RATP et la SNCF auprès des voyageurs sur le programme Stand Up développé par la Fondation des femmes permettant d'être formé à la méthode des 5D (Distraire, Diriger, Dialoguer, Documenter et Déléguer) ; chacune de ces actions sert à réagir en toute sécurité lors d'une situation de harcèlement dans un lieu public, qu'on soit victime ou témoin
- l'amélioration de la prise en charge des victimes comme sur les réseaux de la RATP et de Keolis CIF : contacter les victimes pour prendre de leurs nouvelles, vérifier si elles disposent des

contacts utiles, notamment au sein des associations partenaires dans le cadre d'un accompagnement juridique et psychologique, les inciter à déposer plainte, etc.

D'autres actions complémentaires sont également menées en direction du personnel :

- la désignation d'un référent sur la thématique du harcèlement, comme sur le réseau des Cars du Rhône, afin d'améliorer la coordination des actions et les relations avec les services et partenaires
- la participation à des forums/rencontres et à des groupes de réflexion (« Think Tank ») pour la RATP dans l'objectif de faire progresser la prise de compte de ce sujet
- l'insertion de procédures et moyens pour lutter contre les atteintes sexistes et sexuelles dans le règlement intérieur de l'entreprise et/ou le règlement d'exploitation comme sur le réseau TCL à Lyon
- l'organisation d'opérations de sensibilisation auprès des conducteurs des Cars du Rhône réalisées par la Maison de protection des familles (MPF)

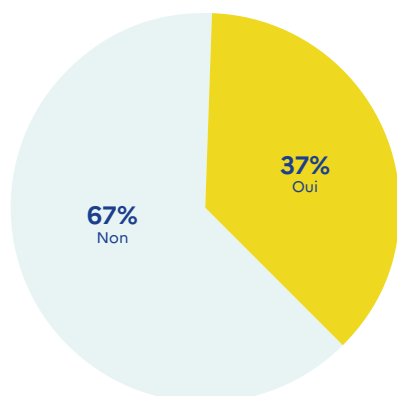
Evolution 2020/2021

(à partir d'un panel identique de 111 exploitants)

	2020	2021	Evolution (en %)
Nombre de répondants ayant mis en place des mesures complémentaires	8	6	- 25%

LES PERSPECTIVES 2022

PART DES RÉSEAUX AYANT PRÉVU DE METTRE EN PLACE DES ACTIONS EN 2022



PART ET NOMBRE DE RÉSEAUX AYANT PRÉVU DE METTRE EN PLACE DES ACTIONS EN 2022 SELON LES CLASSES DE RÉPONDANTS



Constat :

37% des exploitants prévoient de conduire des actions visant à lutter contre les atteintes sexuelles et sexistes au cours de l'année 2022, soit 58 réseaux sur 157 répondants.

Si toutes les classes de répondants sont concernées par des projets d'actions en 2022, les réseaux appartenant aux aires urbaines supérieures à 500 000 habitants sont majoritaires.

Les mesures de prévention envers les voyageurs envisagées sont les suivantes :

- la programmation d'opérations de communication : campagnes d'affichages dans les espaces de transport et sur les véhicules, distribution de flyers, diffusion sur les réseaux sociaux, sites Internet... notamment à l'occasion de dates clés (25 novembre, 8 mars et d'autres dates relatives à l'inclusion et à la diversité) ;
- l'expérimentation ou la pérennisation sur quelques lignes ou l'ensemble du réseau de bus du dispositif de la descente à la demande ;
- l'organisation de marches exploratoires ;
- l'expérimentation ou le déploiement d'outils de signalement, d'alerte et de co-piétonnage ;
- des interventions pédagogiques dans les écoles et les établissements scolaires afin de renforcer la sensibilisation des jeunes voyageurs au respect entre les filles et les garçons dans les transports.

Des actions spécifiques en direction des victimes sont également envisagées :

- la mise en place de mesures en partenariat pour mieux accompagner les victimes (forces de police et de gendarmerie, associations d'aide aux femmes victimes de violence, établissements scolaires...) : inscription dans le dispositif « Demandez Angela », réflexion concernant

une procédure de suivi des plaintes, simplification du processus de déclaration d'une main courante.... ;

→ la création d'un formulaire de signalements disponible sur le site internet du réseau.

Enfin, des démarches à destination de l'entreprise et de son personnel sont prévues :

→ l'organisation ou la consolidation de programmes de formation/sensibilisation des agents (conducteurs, managers, agents d'exploitation, ...) à cette problématique, notamment la prise en charge des victimes ;

→ la nomination de référents chargés de la lutte contre le harcèlement et le recrutement de personnels féminins dans le cadre d'un accord sur l'égalité professionnelle femmes-hommes.

↳ Outils de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes

Élaborés par le ministère chargé des Transports

Mis à la disposition des acteurs locaux

Dans le cadre de ses missions relatives à la prévention de la délinquance, le ministère chargé des Transports, au travers de son observatoire national de la délinquance dans les transports, apporte un appui méthodologique aux opérateurs et aux autorités organisatrices, par la réalisation de guides et la transmission de bonnes pratiques. À cette fin, l'observatoire a élaboré et diffusé en 2020 deux guides visant à lutter contre les violences sexuelles et sexistes dans les transports collectifs et l'espace public :

- un guide de recommandations relatif au dispositif de descente à la demande pour les bus ;
- un guide méthodologique consacré aux marches exploratoires dans les transports.

LE GUIDE DE RECOMMANDATIONS RELATIF AU DISPOSITIF DE DESCENTE À LA DEMANDE POUR LES BUS



Avec la publication de la loi d'orientation des mobilités (LOM) fin 2019, puis du décret d'application du 21 octobre 2020²⁰, l'État adresse un message clair de soutien aux autorités organisatrices qui souhaitent mettre en place la descente à la demande et met à leur disposition un guide de recommandations.

Pour la réalisation de ce guide, le ministère chargé des Transports a associé les représentants des autorités organisatrices de la mobilité, des opérateurs et des usagers : AGIR, FNAUT, GART, Île-de-France Mobilités, Keolis, RATP, REUNIR, Sytral, Transdev et UTP. Ont également été associés les services de l'État : le ministère chargé de l'Égalité entre les femmes et les hommes, de la Diversité et de l'Égalité des chances, le ministère de l'Intérieur (Délégation à la sécurité routière), le Secrétariat général du comité interministériel de prévention de la délinquance et de la radicalisation (SG-CIPDR) et la Mission interministérielle pour la protection des femmes contre les violences et la lutte contre la traite des êtres humains (MIPROF).

²¹Décret n° 2020-1276 du 19 octobre 2020 relatif aux dispositifs de descente à la demande et modifiant diverses dispositions du code des transports en matière de sûreté dans les transports

Publié le 25 novembre 2020, ce guide se présente comme un outil pratique ayant vocation à accompagner les acteurs locaux du transport dans les étapes clés de mise en œuvre de ce dispositif. Il s'appuie sur les retours d'expérience des réseaux l'ayant expérimenté ou déployé.

Les **dix étapes clés** sont exposées sous forme d'étapes, selon un ordre chronologique :

- 1 définir le service
- 2 mener une concertation interne
- 3 sécuriser le dispositif
- 4 reconnaître le parcours sur le terrain
- 5 adapter les documents contractuels
- 6 communiquer auprès des voyageurs
- 7 expérimenter le service
- 8 réaliser un retour d'expérience
- 9 déployer le service
- 10 organiser un suivi du service

Le guide est disponible sur le [site Internet du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires](#)²¹. Il est accompagné d'une vidéo de présentation de cette nouvelle offre de service accessible sur la [chaîne YouTube du ministère](#)²².

LE GUIDE MÉTHODOLOGIQUE CONSACRÉ AUX MARCHES EXPLORATOIRES DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS TERRESTRES



Afin de renforcer le sentiment de sécurité des femmes dans les transports et ainsi faciliter leurs déplacements, le dispositif des marches exploratoires constitue une réponse qui a d'ores et déjà démontré toute son efficacité.

Ces dernières années, cet outil de diagnostic a été utilisé sur certains réseaux de transport mais de manière encore trop parcellaire. C'est la raison pour laquelle le ministère chargé des Transports a pris l'initiative de réaliser un guide méthodologique pour accompagner chaque réseau de transport, qu'il soit de taille modeste ou d'envergure, dans la mise en œuvre de cette démarche.

Ce guide est le fruit d'un travail partenarial mené au sein d'un comité technique national composé de représentants des autorités organisatrices de la mobilité, des opérateurs et des

²² https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide%20-%20Descente%20busv2.pdf?fbclid=IwAR3ZVNCa8Hx2E_zFxfIsCHUI_jw6V-B3_z2PxinAame0jxznsB0WOOMM6k

²³ <https://www.youtube.com/watch?v=bOnMvMS5iR4>

usagers (FNAUT, GART, Keolis, RATP, SNCF, Sytral, Transdev et UTP) ainsi que des services de l'État : l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), le ministère chargé de l'Égalité entre les femmes et les hommes, de la Diversité et de l'Égalité des chances, le secrétariat général du Comité interministériel de prévention de la délinquance et de la radicalisation (SG-CIPDR), la mission interministérielle pour la protection des femmes contre les violences et la lutte contre la traite des êtres humains (MIPROF).

Publié le 25 novembre 2020, ce guide accompagne les acteurs locaux dans le pilotage et la mise en œuvre de la démarche à travers trois principes d'action : construire une démarche partenariale, valoriser la connaissance du terrain, définir les actions pouvant être menées à la suite des recommandations des personnes ayant participé à la marche et organiser leur suivi.

Le processus d'une marche exploratoire est présenté en **six étapes clés** illustrées par des pratiques locales :

- 1 organiser le dispositif
- 2 préparer la marche avec les acteurs identifiés
- 3 réaliser la marche exploratoire
- 4 synthétiser les propositions et présenter les recommandations
- 5 bâtir un plan d'actions
- 6 assurer le suivi et évaluer le dispositif d'une marche exploratoire

Ce guide renferme également un carnet d'enquête dédié, prêt à l'emploi destiné aux personnes participant à la marche.

Le guide ainsi que le carnet d'enquête sont disponibles sur le [site Internet du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires](https://www.ecologie.gouv.fr/prevention-des-violences-faites-aux-femmes-dans-transports-collectifs-terrestres)²³.

²⁴ <https://www.ecologie.gouv.fr/prevention-des-violences-faites-aux-femmes-dans-transports-collectifs-terrestres>

↳ GLOSSAIRE

A	AGIR	Association pour la gestion indépendante des réseaux de transport public
	AMETIS	Nom commercial du réseau de transport en commun d'Amiens
	ANCT	Agence nationale de la cohésion des territoires
	ASTUCE	Nom commercial de réseau de transport de la métropole Rouen Normandie
	AU	Aire urbaine
	AZALYS	Nom commercial du réseau de transport de la communauté d'agglomération de Blois
B	BEEMOB	Nom commercial du réseau d'autobus de Béziers
	BIBUS	Nom commercial du réseau de transport en commun de Brest Métropole
C	CIF	Courriers de l'Île-de-France
	CLS/CIS	Contrat local de sécurité / Contrat intercommunal de sécurité
	CLSPD / CISPD	Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance / Conseil intercommunal de sécurité et de prévention de la délinquance
	CTS	Compagnie des transports strasbourgeois
F	FILIBUS	Nom commercial du réseau de transport en commun de Chartres métropole
	FNAUT	Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports
	FNTV	Fédération nationale des transports de voyageurs
G	GART	Groupement des autorités responsables de transport
	GLTD	Groupe local de traitement de la délinquance
	GPO	Groupe de partenariat opérationnel
	GPSR	Groupe de protection et de sécurisation des réseaux
I	IDELIS	Nom commercial du réseau de bus du syndicat mixte des transports urbains/Pau Béarn Pyrénées Mobilités
	Île-de-France Mobilités	Autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France

	ILEVIA	Nom commercial des transports pour le compte de la métropole européenne de Lille
	INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
K	Keolis	Société privée de transport en commun
L	LIBELLULE	Nom commercial du réseau de transport en commun de l'agglomération de Villefranche-sur-Saône
	LOM	Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019
M	MIPROF	Mission interministérielle pour la protection des femmes victimes de violences et la lutte contre la traite des êtres humains
	MPF	Maison de protection des familles
O	ONDT	Observatoire national de la délinquance dans les transports
	OPTILE	Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
R	R'BUS	Nom commercial du réseau de transport en commun de l'agglomération de Rochefort
	RATP	Régie autonome des transports parisiens
	REUNIR	Premier réseau de PME indépendantes du transport de voyageurs
	RER	Réseau express régional
	RTM	Régie des transports métropolitains
S	SG-CIPDR	Secrétariat général du comité interministériel de prévention de la délinquance et de la radicalisation
	SNCF	Société nationale des chemins de fer français
	STAR	Nom commercial du réseau de transport en commun de la métropole de Rennes
	SUGE	Surveillance générale
	SSMSI	Service statistique ministériel de sécurité intérieure
	SYTRAL	Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise
T	TADAO	Nom commercial du réseau de transport en commun d'Artois Mobilités
	TAM	Transports de l'agglomération de Montpellier
	TAN	Transports en commun de l'agglomération nantaise
	TANGO	Nom commercial du réseau de transport en commun de la métropole de Nîmes

TBM	Transport Bordeaux Métropole
Tisséo	Nom commercial du réseau de transport en commun de la métropole de Toulouse
TCL	Transports en commun lyonnais
TCU	Transports collectifs urbains
TER	Transport express régional
Transdev	Société privée de transport en commun
U UTP	Union des transports publics et ferroviaires
V Vectalia	Société privée de transport en commun
Vitalis	Nom commercial du réseau de transport sur le territoire du Grand Poitiers /Régie des transports poitevins

ANNEXE 1

Liste des réseaux de transport ayant renseigné le questionnaire relatif au bilan des atteintes à caractère sexiste de l'année 2021

Répondants dont le réseau de transport est interurbain ou appartient à une aire urbaine de moins de 100 000 habitants

Nom commercial du réseau	Zone /Ville/Agglomération desservie
Aleo	Moulins
Amelys	Montargis
Astrobus	Lisieux Normandie
BreizhGo	Région Bretagne -Côtes d'Armor
Buss	CDA Saintes
Bvbus	Communauté d'Agglomération de Vesoul
Bybus	Bayeux Intercom
C mon Bus	Chaumont (52)
Calibus	Communauté d'agglomération du Libournais
Car Dunois	Orléans (Périurbain)
Cars région Loire	Montbrison
Citibus	Grand Narbonne
Côte&Bus	Communauté d'Agglomération Beaune Cote et Sud
Duobus	Oyonnax/Haut Bugey Agglomération
Elios	Communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois

Fil'or	Métropole Rouen Normandie
Flexité 91	Lisses
Grand Tourisme Giron	Clermont-Ferrand
Hegobus	Pays Basque Sud
Horizon	Châteauroux Métropole
Imagine	Communauté d'agglomération d'Epinal
iSibus	Sarrebourg
Keolis Autocars Planche-Keolis Pays du Forez	Rhône-Loire-Ain
Keolis Bus Verts	Département du Calvados
Keolis Littoral	Rochefort
Keolis Territoires Nancéiens	Bouxières-aux-Dames/Nancy
Keolis Transport Robert	Martigues
Keolis Val de Saône	Chatenoy Le Royal
Les Cars du Rhône	DSP1 et DSP2 du réseau des Cars du Rhône
Les cars du Rhône	Rhône
Libellule	Villefranche-sur-Saône
Linead	Dreux
Lineotim	Morlaix
M touGO	Communauté de Communes Le Grésivaudan
Maelis Montluçon	Montluçon Communauté Mobilités
Mat	Saint-Malo Agglomération
Phébus	Vélizy
R'bus	Communauté d'Agglomération Rochefort Océan
Régie Régionale des Transports de l'Aisne	Département de l'Aisne
Remy	Indre
Réseau de transports de la CA2BM	Communauté d'agglomération des deux baies en montreuillois
Rhôneexpress	Lyon Métropole

Nom commercial du réseau	Zone /Ville/Agglomération desservie
RLV Mobilités	Riom Limagne et Volcans
Ruban	Communauté d'agglomération Porte de l'Isère
Salon Etang Cote Bleue	Métropole Aix-Marseille-Provence
Saumur Agglobus	Communauté d'Agglomération Saumur- Val-de-Loire
Sète agglomobile mobilité	Sète agglomobile Méditerranée
Sitac	Agglomération de Châlons-en-Champagne
Slam	Saint-Lô
Stabus	Communauté d'agglomération de la ville d'Aurillac
Tac	Châtelleraut
Tadao	Communautés d'agglomération Béthune-Bruay-Artois-Lys Romane (Cabbalr), de Lens-Liévin (Call) et d'hénin-carvin (Cahc)
Tallis	Espace Communautaire de Lons Agglomération (ECLA)
Taneo	Nevers Agglomération
TGL	Longwy
Ticea	Saint-Dizier
Translandes	Landes (Réseaux Lignes Régionales Régulières, Biscarrosse, Ondres) + urbain (Grand Dax + Communauté des communes Maremne Adour Côte Sud)
Transport du Grand Dole	Communauté d'agglomération du Grand Dole
Transports en Dracénie	Dracénie Provence Verdon Agglomération
Tréma	Communauté d'Agglomération du Bocage Bressuirais (AGGLO2B)
Tudip	Le Puy en Velay
Voyages Coutarel	Nancy
Zest	Communauté d'Agglomération de la Riviera Française
Cars région AuRA	Région AuRA

Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 100 000 et 200 000 habitants

Nom commercial du réseau	Zone /Ville/Agglomération desservie
Agglobus	Agglomération de Bourges
Ales'y	Alès
Artis	Communauté urbaine d'Arras
Azalys	Agglopolys - Blois
BeeMob	Agglomération Béziers Méditerranée
Cap Cotentin	Cherbourg
Choletbus	Agglomération du choletais
Citéa	Valence-Romans
Citéline	Syndicat Mixte des Transports Urbains Thionville Fensch
Corolis	Communauté d'Agglomération du Beauvaisis
Filibus	Chartres métropole
Imag'in	Calais
Impulsyon	La Roche-sur-Yon Agglomération
Kiceo	Golfe du Morbihan - Vannes agglomération (GMVA)
LibéA	Grand Albigeois
Libeo	Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive (CABB)
L'Va	Vienne Condrieu Agglomération
Marinéo	Boulogne-sur-Mer
Mobius	Grand Angoulême
Optymo	Belfort
Pastel	Agglomération de Saint Quentin
Péribus	Périgueux
Qub	Quimper Bretagne Occidentale
RTCA	Carcassonne
Rubis	Grand Bourg Agglomération
Star	Roanne

Nom commercial du réseau	Zone /Ville/Agglomération desservie
Stibus	Maubeuge Val de Sambre
Tac	Charleville-Mézières
Tanlib	Niort Agglomération
TCAT	Agglomération Troyenne
Tempo	Agglomération d'Agen
TLP Mobilités	Communauté d'agglomération de Tarbes Lourdes Pyrénées
Trace	Colmar et 19 communes alentour
Transports Montalbanais	Grand Montauban Communauté d'Agglomération
Transurbain	Evreux portes de Normandie
Trema	Mâconnais Beaujolais Agglomération
Tub	Saint-Brieuc
Tul	Laval

Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 200 000 et 500 000 habitants

Nom commercial du réseau	Zone /Ville/Agglomération desservie
Ametis	Amiens
Bibus	Brest métropole
Car jaune, Citalis, Kar'Ouest, Alternéo, Carsud et Estival	Région Réunion, de la CINOR, du TCO, de la CIVIS, de la CASUD et de la CIREST
Chronoplus	Bayonne
Citura	Reims
CTRL	Lorient Agglomération
Divia	Dijon Métropole
DK Bus	Dunkerque
Fil Bleu	Tours
Ginko	Grand Besançon Métropole
Idelis	Pau et son agglomération

Nom commercial du réseau	Zone /Ville/Agglomération desservie
Karu'lis	Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin (Martinique)
Le Met'	Métropole de Metz
LiA	Le Havre Seine Métropole
RRT66	Perpignan, Réseau Lio des Pyrénées Orientales
Setram	Le Mans Métropole
SIBRA	Annecy
Solea	Mulhouse
Stan	Nancy
STCLM	Limoges
StraTRAN	Communauté d'agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire
Synchro-Bus	Chambéry
T2C	Clermont-Ferrand
Tac	Annemasse Les Voirons Agglomération
Tango!	Nîmes
Tao	Métropole Orléans
Transvilles	Valenciennes
Vitalis	Poitiers
Yelo	La Rochelle

Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 500 000 et un million d'habitants

Nom commercial du réseau	Zone /Ville/Agglomération desservie
Astuce	Rouen
CTS	Strasbourg
M TAG	Grenoble / Metro
Mistral	Toulon

Orizo	Avignon
SEMITAN	Nantes Métropole
Star	Rennes
Stas	Saint-Etienne Métropole
TAM	Montpellier Méditerranée Métropole

Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 500 000 et un million d'habitants

Nom commercial du réseau	Zone /Ville/Agglomération desservie
Aix en Bus/RTM	Métropole Aix-Marseille-Provence
Ilévia	Métropole européenne de Lille
TBM	Bordeaux Métropole
TCL	Lyon Métropole
Tisséo	Toulouse Métropole

Répondants dont le réseau de transport appartient à l'aire urbaine de Paris

Nom commercial du réseau	Zone /Ville/Agglomération desservie
CIF	Départements de Seine-Saint-Denis, Nord Seine-et-Marne, Nord Val-d'Oise
Etampois	Etampes
Keolis Meyer	Juvisy, Savigny, Saint-Michel-sur-Orge, Massy, Sainte-Geneviève-des-Bois, Brétigny, Epinay, Grigny, Viry-Châtillon, Orsay, Arpajon, Egly, Longjumeau, Paris, Grigny, Avrainville, La ville du bois, Ballainvilliers, Nozay, Villejust, Fleury-Mérogis, Linas, Athis-Mons, Morsang-sur-Orge, Marcoussis, Les Ulis, Saint-Germain-lès-Arpajon, La Norville, Montlhéry, Longpont, Villemoison, Villebon-sur-Yvette, Saulx-les-Chartreux, Chilly-Mazarin
Keolis Seine Sénart	Val d'Yerres Val de Seine
Keolis Val d'Oise	Bernes-Sur-Oise
La Bassée	Bray-sur-Seine
Phebus Versailles	Versailles Grand-Parc
RATP	Paris / Île-de-France

SNCF Paris / Île-de-France

Sqybus Saint-Quentin-en-Yvelines

Viabus Poincy / Meaux

Viaest Poincy / Meaux

ANNEXE 2

Questionnaire relatif au bilan des atteintes à caractère sexiste de l'année 2021

Prévu par l'article 117 de la loi d'orientation des mobilités

Afin de remplir vos obligations légales concernant l'élaboration du bilan annuel des atteintes à caractère sexiste prévu par l'article 117 de la loi d'orientation des mobilités (codifié L.1631-5 du code des transports), nous vous invitons à renseigner ce questionnaire.

Vos réponses seront recueillies et exploitées par l'Observatoire national de la délinquance dans les transports (ONDT) du ministère chargé des Transports qui en établira une synthèse nationale.

Ce questionnaire comporte trois rubriques :

I. Informations générales et de contexte

II. Atteintes sexuelles et sexistes sur les voyageurs(euses) signalées ou constatées par le réseau au cours de l'année 2021

III. Actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place ou opérationnelles en 2021

La première rubrique correspond aux informations générales et de contexte afin d'appréhender l'activité de votre réseau de transport et de replacer les atteintes dans leur environnement.

La deuxième rubrique est consacrée aux données statistiques relatives aux atteintes sexuelles et sexistes constatés par vos agents ou portées à votre connaissance par les voyageurs. Cette rubrique doit être renseignée uniquement par les exploitants n'alimentant pas l'outil ministériel de recueil et de suivi des faits de délinquance dans les transports, ISIS. Les données de cette rubrique seront analysées au moyen d'indicateurs agrégés afin de préserver la confidentialité des données de chacun des réseaux.

La troisième rubrique correspond aux actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes qu'elles aient été mises en place en 2021 ou engagées auparavant et poursuivies en 2021.

Pour vous aider à renseigner ce questionnaire ou toute question le concernant, vous pouvez contacter l'Observatoire national de la délinquance dans les transports à l'adresse suivante : ondt.fcd.dst.dgitm@developpement-durable.gouv.fr

Les réponses aux questions suivies d'un * sont obligatoires.

I. INFORMATIONS GÉNÉRALES ET DE CONTEXTE

01. Nom du réseau : *

02. Nom de la ville/agglomération : *

03. Dossier suivi par : *

Nom :

Prénom :

Fonction :

Tél. direct :

E-mail :

Confirmation E-mail :

Adresse postale (pour l'envoi du bilan) :

04. Quel est le nombre d'habitants desservis par votre réseau ? *

Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.

05. Quel(s) est(sont) le(s) mode(s) de transport proposés sur votre réseau ? *

Cochez la ou les réponses

Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Métro
- Bus
- Tramway
- Train
- Car (dont car scolaire)
- Autres modes (téléphérique, funiculaire...)

06. Quel est le nombre annuel total de voyageurs comptabilisés en 2021 tous modes confondus (en milliers de voyageurs) ? *

Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.

07. Quel est le nombre annuel de voyageurs comptabilisés en 2021 par mode de transport (en milliers de voyageurs) ? *

- Métro :
- Bus :
- Tramway :
- Train :
- Car (dont car scolaire) :
- Autres modes (téléphérique, funiculaire...) :

08. Quelle est la longueur totale de votre réseau en 2021 par mode de transport (en kilomètres) ? *

Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.

09. Quelle est la longueur de votre réseau en 2021 par mode de transport (en kilomètres) ? *

- Métro :
- Bus :
- Tramway :
- Train :
- Car (dont car scolaire) :
- Autres modes (téléphérique, funiculaire...) :

II. ATTEINTES SEXUELLES ET SEXISTES

RAPPEL : les exploitants qui alimentent l'outil ministériel de recueil et de suivi des faits de délinquance dans les transports, ISIS, sont dispensés de remplir cette rubrique du questionnaire.

Dans cette rubrique, trois catégories d'atteintes correspondant à la nomenclature nationale ISIS sont à renseigner :

- les atteintes sexuelles avec contact ;

- les outrages sexistes ;

- les atteintes sexuelles et sexistes sans contact (hors outrages sexistes).

Nous entendons par **atteinte sexuelle avec contact**, l'ensemble des viols et tentatives de viols, attouchements sexuels ou tout geste porté sur une personne à connotation sexuelle (poitrine, parties génitales, fessier...), agissements des « frotteurs » ...

Nous entendons par **outrage sexiste**, tout propos ou comportement à connotation sexuelle ou sexiste imposé à une personne qui, soit porte atteinte à sa dignité en raison de son caractère dégradant ou humiliant, soit crée à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante : sifflements, gestes et/ou bruits obscènes, propositions sexuelles ou questions intrusives sur la vie sexuelle, commentaires dégradants sur le physique ou la tenue vestimentaire, le fait de suivre une personne de manière insistante... (article 621-1 du code pénal). Cette catégorie d'atteintes relève de faits ayant donné lieu à une verbalisation.

Nous entendons par **atteinte sexuelle et sexiste sans contact** (hors outrages sexistes), l'ensemble des atteintes à caractère sexuel ou sexiste sans que la victime n'ait subi de contact : harcèlement sexuel, harcèlement sexiste, exhibition sexuelle, voyeurisme (« upskirting » : regarder, photographier ou filmer les sous-vêtements, épier dans les toilettes...).

10. Alimentez-vous l'outil ministériel de recueil et de suivi des faits de délinquance dans les transports, ISIS ?

Si oui, vous n'avez pas à remplir cette rubrique et vous allez être automatiquement redirigé vers la rubrique «III-Actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place ou opérationnelles en 2021».

Si non, merci de bien vouloir répondre aux questions suivantes.

- Oui
- Non

11. Des atteintes sexuelles et sexistes sur les voyageurs(euses) ont-elles été signalées ou constatées sur votre réseau au cours de l'année 2021 ? *

- Oui
- Non

Les atteintes sexuelles et sexistes sur les voyageurs(euses) comprennent :

ATTEINTES SEXUELLES AVEC CONTACT : ensemble des viols et tentatives de viols, attouchements sexuels ou tout geste porté sur une personne à connotation sexuelle (poitrine, parties génitales, fessier...), agissements des « frotteurs » ...

OUTRAGES SEXISTES : tout propos ou comportement à connotation sexuelle ou sexiste imposé à une personne qui, soit porte atteinte à sa dignité en raison de son caractère dégradant ou humiliant, soit crée à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante : sifflements, gestes et/ou bruits obscènes, propositions sexuelles ou questions intrusives sur la vie sexuelle, commentaires dégradants sur le physique ou la tenue vestimentaire, le fait de suivre une personne de manière insistante...(article 621-1 du code pénal). Cette catégorie d'atteintes relève de faits ayant donné lieu à une verbalisation

ATTEINTES SEXUELLES ET SEXISTES SANS CONTACT (hors outrages sexistes) : ensemble des atteintes à caractère sexuel ou sexiste sans que la victime n'ait subi de contact : harcèlement sexuel, harcèlement sexiste, exhibition sexuelle, voyeurisme (« upskirting » : regarder, photographier ou filmer les sous-vêtements, épier dans les toilettes...).

ATTEINTES SEXUELLES ET/OU SEXISTES DE NATURE INCONNUE : atteintes dont la nature n'a pas été précisée au moment de leur signalement/constatation.

12. Quel est le nombre total d'atteintes selon leur nature ? *

	Nombre d'atteintes
Atteintes sexuelles avec contact	
Outrages sexistes	
Atteintes sexuelles et sexistes sans contact (hors outrages sexistes)	

	Nombre d'atteintes
Atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue	

13. Quel est le nombre d'atteintes selon leur nature par mode de transport ? *

La somme totale de chaque type d'atteintes doit être égale à celle indiquée à la question 12.

	MéTRO	Bus	Tramway	Train	Car (dont car scolaire)	Autres modes (téléphérique, funiculaire, ...)	Ne sais pas
Atteintes sexuelles avec contact							
Outrages sexistes							
Atteintes sexuelles et sexistes sans contact (hors outrages sexistes)							
Atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue							

14. Quel est le nombre d'atteintes selon leur nature par tranche horaire de la journée ? *

La somme totale de chaque type d'atteintes doit être égale à celle indiquée à la question 12.

	Tôt le matin (Début de service-7h)	Le matin (7h-12h)	L'après-midi (12h-17h)	En début de soirée (17h-19h)	En soirée (19h-fin du service)	Ne sais pas
Atteintes sexuelles avec contact						
Outrages sexistes						
Atteintes sexuelles et sexistes sans contact (hors outrages sexistes)						
Atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue						

15. Quel est le nombre d'atteintes selon leur nature par jour de la semaine ? *

La somme totale de chaque type d'atteintes doit être égale à celle indiquée à la question 12.

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Ne sais pas
Atteintes sexuelles avec contact								
Outrages sexistes								
Atteintes sexuelles et sexistes sans contact (hors outrages sexistes)								

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Ne sais pas
Atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue								

16. Quel est le nombre d'atteintes selon leur nature par mois ? *

La somme totale de chaque type d'atteintes doit être égale à celle indiquée à la question 12.

	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Atteintes sexuelles avec contact												
Outrages sexistes												
Atteintes sexuelles et sexistes sans contact (hors outrages sexistes)												
Atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue												

17. Quel est le nombre de victimes par sexe selon la nature de l'atteinte ? *

	Femme	Homme	Ne sais pas
Atteintes sexuelles avec contact			
Outrages sexistes			
Atteintes sexuelles et sexistes sans contact (hors outrages sexistes)			
Atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue			

18. Quel est le nombre d'auteurs par sexe selon la nature de l'atteinte ? *

	Femme	Homme	Ne sais pas
Atteintes sexuelles avec contact			
Outrages sexistes			
Atteintes sexuelles et sexistes sans contact (hors outrages sexistes)			
Atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue			

III. ACTIONS DE LUTTE CONTRE LES ATTEINTES SEXUELLES ET SEXISTES MISES EN PLACE/OPÉRATIONNELLES EN 2021

RAPPEL : une action mise en place au cours des années précédentes et qui se poursuit en 2021 doit être mentionnée.

19. Avez-vous mené des actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes ? *

- Oui
- Non

20. S'agissait-il d'une marche exploratoire ? *

- Oui
- Non

21. Quel est le nombre de marches effectuées en 2021 ?

22. Quelle est la composition du groupe de marcheurs(euses) ?

Cochez la ou les réponses

- Des femmes exclusivement
- Des femmes et des hommes
- Autre :

23. Quel(s) est(sont) le(s) mode(s) de transport ayant été expertisé(s) lors de la(des) marche(s) exploratoire(s) ?

Cochez la ou les réponses

- Métro
- Bus
- Tramway
- Train
- Car (dont car scolaire)
- Autre :

24. Avez-vous mis en place un dispositif de descente à la demande pour les bus ? *

- Oui
- Non

25. Quel est le public visé par le dispositif ? *

Cochez la ou les réponses

- L'ensemble des voyageurs
- Les femmes exclusivement
- Les femmes et les enfants
- Les femmes et les personnes âgées
- Autre :

26. Sur quelle partie du réseau est mis en place ce dispositif ?

Cochez la ou les réponse(s)

- Sur l'ensemble du réseau de bus
- Sur quelques lignes du réseau de bus
- Autre :

27. Quel est le nombre de lignes concernées ?

Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.

28. Quelle est l'heure d'activation du dispositif ? (Format hh:mm)

29. Avez-vous mené une campagne de communication/sensibilisation/information ? *

- Oui
- Non

30. Quelle est la durée moyenne de cette(ces) campagne(s) ?

Cochez la ou les réponses

- Quelques jours
- Quelques semaines
- Quelques mois
- Autre :

31. Quel est l'intitulé de cette(ces) campagne(s) ?

.....

32. Quel est le message de cette(ces) campagne(s) ?

.....

33. Quel est le mode de diffusion de cette(ces) campagne(s) ?

Cochez la ou les réponses

- Panneaux d'affichage (numériques et papiers)
- Flyers
- Internet
- Autre :

34. Quel est le nombre de campagne(s) menée(s) au cours de l'année 2021 ?

35. Avez-vous expérimenté ou utilisé un outil d'alerte et/ou de signalement ? *

- Oui
- Non

36. Quel(s) est(sont) le(s) type(s) d'outil ? (plusieurs choix possibles)

- Un numéro de téléphone :
- Un numéro SMS :
- Une application smartphone :
- Une plateforme d'alerte et/ou de signalement en ligne :
- Les bornes d'appels :
- Autre :

37. Quel est le nombre total de signalements/d'alertes rapportés par cet(ces) outil(s) au cours de l'année ?

38. Avez-vous mis en place une formation visant à sensibiliser certains salariés à la question des atteintes sexuelles et sexistes ? *

- Oui
- Non

39. Quel est l'objectif de cette formation ?

Cochez la ou les réponses

- Prévention des atteintes sexuelles et sexistes
- Intervention en cas d'atteinte sexuelle ou sexiste
- Protection et accompagnement des victimes d'atteintes sexuelles et sexistes
- Autre :

40. Quel est le nombre de salariés formés ?

41. Quelle est la fonction des salariés formés ?

Cochez la ou les réponses

- Agents de sûreté/sécurité/prévention
- Agents de contrôle/vérificateurs
- Agents de conduite
- Agents d'accueil/informations
- Agents de vente
- Autre :

42. Êtes-vous associé à une démarche partenariale au niveau local pour lutter contre les atteintes sexuelles et sexistes ? *

- Oui
- Non
- Ne sais pas

43. Quels sont les autres acteurs locaux associés à cette démarche partenariale (hors acteurs du transport) ?

Cochez la ou les réponses

- Préfecture
- Parquet
- Inspection académique

- Police nationale/Gendarmerie nationale
- Police municipale/intercommunale/métropolitaine
- Délégation aux droits des femmes et à l'égalité
- Bailleurs sociaux
- Association d'aide aux victimes
- Autre :

44. Dans quelle(s) instance(s) locale(s) se réunissent les acteurs associés à cette démarche partenariale ?

Cochez la ou les réponses

- Conseil local/intercommunal de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD/CISPD)
- Groupe local de traitement de la délinquance (GLTD)
- Groupe de partenariat opérationnel (GPO)
- Autre :

45. Ce partenariat est-il formalisé dans :

Cochez la ou les réponses

- Un schéma local de la tranquillité publique
- Un contrat local/intercommunal de sécurité (CLS/CIS)
- Une stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance
- Autre :

46. Avez-vous engagé d'autres mesures pour lutter contre les atteintes sexuelles et sexistes ? *

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Oui
- Non

47. Précisez laquelle(lesquelles) : *

.....

48. Pour l'ensemble des actions menées visant à lutter contre les atteintes sexuelles et sexistes, souhaitez-vous nous faire part de difficultés rencontrées ?

.....

49. Prévoyez-vous d'engager une(des) action(s) en 2022 ? *

- Oui
- Non

50. Précisez laquelle(lesquelles) :

.....

51. Afin d'illustrer le bilan national 2021, vous avez la possibilité de nous transmettre les visuels (sous un format image de haute définition) relatifs aux actions menées sur votre réseau, à l'adresse suivante : ondt.fcd5.dst.dgitm@developpement-durable.gouv.fr

→ Merci pour le temps que vous avez consacré à renseigner ce questionnaire.

DIRECTION GÉNÉRALE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS ET DES MOBILITÉS (DGITM)

Direction des transports ferroviaires, fluviaux et des ports

Sous-direction des systèmes ferroviaires et guidés

Bureau de la sûreté des transports ferroviaires et collectifs

Observatoire national de la délinquance dans les transports

Tour Séquoia

92055 LA DÉFENSE CEDEX

Tél. : +33 (0)1 40 81 21 22

Tél. : +33 (0)1 40 81 71 79



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*
