



MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports de l'année 2022

3^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)



NUMÉROS
D'URGENCE

17 SMS **114**

**Bilan 2022 des atteintes
à caractère sexiste dans
les transports**

Article 117 de la loi
d'orientation des mobilités

Sommaire

LES CHIFFRES CLÉS DU BILAN 2022

Principaux enseignements de l'analyse statistique	6
Leviers d'actions mis en place par les répondants	7

MÉTHODOLOGIE

Le contexte et les précautions d'interprétation	10
La terminologie employée	10
La structure du questionnaire et la collecte des informations	11
L'exploitation des données collectées	11
Les réseaux ayant renseigné le questionnaire	13

ANALYSE DES DONNÉES RELATIVES AUX ATTEINTES SEXUELLES ET SEXISTES COMMISES SUR LES VOYAGEURS

Les répondants ayant constaté ou eu connaissance d'atteintes	14
La quantification et la qualification des atteintes	15
Les modes de transport	16
Le profil horaire	17
Le profil journalier	19
Le profil mensuel	21
Le sexe des victimes	22

ACTIONS DE LUTTE CONTRE LES ATTEINTES SEXUELLES ET SEXISTES MISES EN PLACE PAR LES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN 2022

Les répondants ayant mené des actions	24
Les types d'actions	25
Les marches exploratoires	26
La descente à la demande	27
Les campagnes de communication	28
Les outils d'alerte et/ou de signalement des faits de harcèlement dans les transports	30
Les formations visant à sensibiliser certains salariés à la question des atteintes sexuelles et sexistes	31
Les démarches partenariales pour lutter contre les atteintes sexuelles et sexistes	32
Les mesures complémentaires mises en place en 2022	34
Les perspectives 2023	35

OUTILS DE LUTTE CONTRE LES ATTEINTES SEXUELLES ET SEXISTES

Le guide de recommandations relatif au dispositif de descente à la demande pour les bus	37
Le guide méthodologique consacré aux marches exploratoires dans les transports	38
Le guide pratique pour mettre fin aux violences sexistes et sexuelles dans les transports	38

GLOSSAIRE

ANNEXE 1

Liste des réseaux de transport ayant renseigné le questionnaire relatif au bilan des atteintes à caractère sexiste de l'année 2022	43
--	----

ANNEXE 2

Questionnaire relatif au bilan des atteintes à caractère sexiste de l'année 2022 prévu par l'article 117 de la loi d'orientation des mobilités	54
--	----

Les chiffres clés du bilan 2022

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

55 réseaux

soit

3 535

atteintes sexuelles et sexistes

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

☺ une relative stabilité sur le volume global des atteintes entre 2021 et 2022 à partir d'un panel identique de 97 exploitants

réparties ainsi :

39% des atteintes sexuelles avec contact

33% des atteintes sexuelles et sexistes sans contact

27% des outrages sexistes

1% des atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue

■ Nombre d'atteintes selon les modes de transport :

1 231



atteintes pour le train/RER

452



pour le bus

202



pour le tramway

638



pour le métro

■ Le ratio nombre d'atteintes pour 10 millions de voyages :

7,7



atteintes pour le train/RER

2,1



pour le bus

2



pour le tramway

3,5



pour le métro

1,1



pour le car

1 811

Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes concentré dans l'aire urbaine de Paris, près de la moitié des atteintes

5,3

Nombre total d'atteintes pour 10 millions de voyages, en baisse de presque 20% par rapport à 2021

■ Le sexe des victimes :

76%



des atteintes sont dirigées vers les **femmes**

7%



des atteintes sont dirigées vers les **hommes**

*le sexe n'est pas renseigné pour 18% des victimes

■ Le profil journalier



en soirée



l'après-midi

Leviers d'actions mis en place par les répondants

Près de 40%
des répondants

ont mené des actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes, soit 66 réseaux, représentant une augmentation de 13% (panel identique)

56

réseaux
soit

+13% (panel identique)

Nombre de réseaux

LES ACTIONS ENGAGÉES par les répondants se répartissent ainsi :

48

ont mené une campagne de communication locale

31

ont mené un dispositif de descente à la demande pour les bus

28

ont mené des actions de formation

28

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

13

ont utilisé un outil d'alerte et/ou de signalement

7

ont mené des marches exploratoires

12

ont mené des actions spécifiques

+56%

La descente à la demande a connu la plus forte augmentation

+25%

les campagnes de communication

+15%

les actions de formation

+10%

la mise à disposition des voyageurs d'outils d'alerte et de signalement

=

Seules marches exploratoires restent stables.

Introduction

Depuis le lancement en 2015 par le Gouvernement de son plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun¹, les autorités organisatrices et exploitants, en tant qu'acteurs de la prévention de la délinquance dans les transports et notamment de la lutte contre les violences faites aux femmes, se sont pleinement engagés dans la lutte contre les atteintes à caractère sexiste et ont déployé de nombreuses actions afin de mieux prévenir et réagir face à ces phénomènes et 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 », prévoit 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 et pose le principe d'un bilan annuel des atteintes à caractère sexiste³ sur les réseaux de transport.

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 tout propos ou com-

portement 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. Elle confie également aux opérateurs de transport la mission d'établir les bilans annuels des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs sur leur réseau respectif. Le ministère chargé des Transports, destinataire de ces bilans, est chargé quant à lui d'en réaliser une synthèse et de la rendre publique⁷.

Le présent bilan, qui constitue la troisième édition depuis la promulgation de la loi d'orientation des

mobilités le 24 décembre 2019, répond au besoin posé par la loi de mesurer le phénomène de harcèlement dans les transports et de diffuser les meilleures pratiques de prévention en la matière.

Il comporte quatre parties :

- 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 ;
- l'analyse des données relatives aux atteintes sexuelles et sexistes commises sur les voyageurs ;
- les actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place par les réseaux de transport ;
- 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.

1 https://www.ecologie.gouv.fr/prevention-des-violences-faites-aux-femmes-dans-transports-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.

7 Article 117 de la loi n°2019 1428 du 24 décembre 2019 codifié L. 1631-5 du code des transports.

Méthodologie

Le contexte et les précautions d'interprétation

Une attention particulière a été portée à la méthodologie utilisée afin de n'introduire aucun biais dans cette troisième édition du bilan qui pourrait fausser l'interprétation des résultats observés. En particulier, afin de comparer des situations comparables et mettre en lumière des tendances réelles, le panel des répondants a été actualisé pour ne retenir que les réseaux ayant répondu au questionnaire des trois années 2020, 2021 et 2022. C'est ainsi que les réponses des réseaux qui n'auraient pas été transmises cette année ont été retirées pour l'année passée dans les tableaux de comparaison.

Le bilan national des atteintes à caractère sexiste dans les transports se fonde toujours 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 2022 et d'évolutions entre 2020 et 2022 pour

l'ensemble des exploitants ayant répondu ces trois 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 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. À 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 des données non signalées et le chiffre gris des 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 les années 2020 et 2021 ont été marquées par les conséquences de la crise sanitaire de la Covid-19 qui a particulièrement affecté la fréquentation des transports en commun. 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 au cours de ces deux années ont pu modifier les comportements des auteurs susceptibles de commettre de telles atteintes.

La terminologie employée

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

- 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 » ... ;

- 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 (remarque : les atteintes de ce type non verbalisées sont comptabilisées comme des atteintes sexuelles et sexistes sans contact ou

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

comme des atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue) ;

■ 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...);

- 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 :

Rubrique 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 ;

Rubrique 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 2022 : nombre d'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 ;

Rubrique 3- La communication des actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place ou opérationnelles en 2022 : 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 de ses partenaires ou de l'enquête sur les transports collectifs urbains -TCU).

Les exploitants ont eu la possibilité de renseigner le questionnaire pendant 14 semaines, du 2 février au 12 mai 2023. Le questionnaire pour l'année 2022 est identique à celui de 2021.

L'exploitation des données collectées

Nombre de répondants

La diffusion du questionnaire a permis de recueillir 172 réponses complètes. Les réponses partielles n'ont pas été prises en compte et la base de données brute a été épurée. Ainsi, un total de 170 réponses a pu être exploité, soit 13 réponses supplémentaires comparées au nombre obtenu pour le bilan 2021, lui-même en augmentation de 20 par rapport à 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, 2021 et 2022 sont calculés à partir des réponses recueillies auprès des exploitants ayant répondu à l'enquête ces trois dernières années,

soit 97 réseaux de transport. Bien qu'en diminution par rapport à 2021, le panel reste représentatif.

Classification des répondants

La classification des répondants est restée 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

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 attirées par celui-ci (Source : Insee).

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 créées :

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

L'aire urbaine de Paris étant la plus peuplée de France (plus de 12 millions d'habitants) constitue une classe à elle seule du fait de la diversité des déplacements qu'elle propose et du recours accru aux transports en commun par sa population. 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 pour 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 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 », 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 globalement 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.

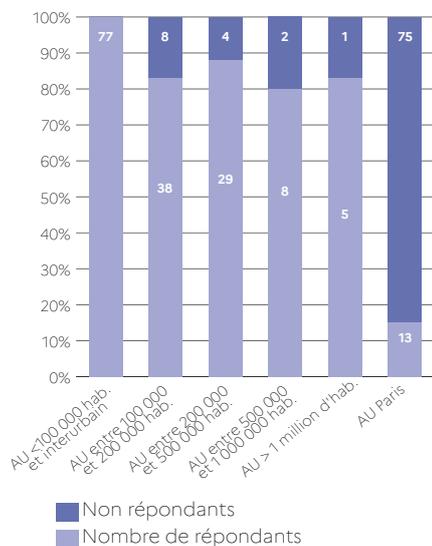
Informations n'ayant pu être exploitées

En raison de disparités de 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 victimes en fonction du type d'atteintes se sont révélées inexploitable (questions II/17-18).

Les réseaux ayant renseigné le questionnaire

Nombre et part de répondants (en %) selon les classes de répondants



■ 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 77 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.

■ 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%.

■ 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 29 répondants sur

un ensemble de 33 réseaux, soit un taux de réponse de 88%.

■ 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 comptent 8 répondants sur un ensemble de 10 réseaux soit un taux de réponse de 80%.

■ 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%.

■ Les réseaux de transport appartenant à l'aire urbaine de Paris comptent 13 répondants sur un ensemble de 88 réseaux, soit un taux de réponse de 15%. 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.

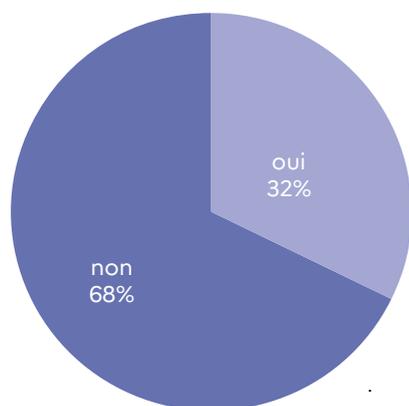
La liste des répondants selon la taille de l'aire urbaine figure en annexe 1.

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

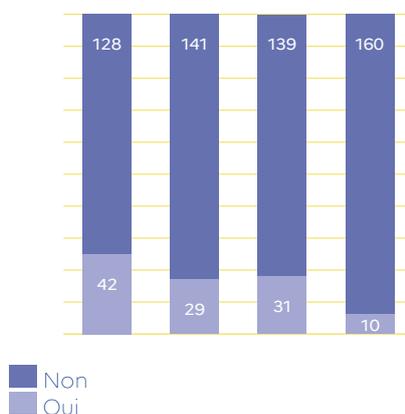
Recensées par les réseaux de transport en 2022

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 leur réseau. Parmi ceux-ci :

- 25% ont déclaré des atteintes sexuelles avec contact (42 réseaux)
- 18% des atteintes sexuelles et sexistes sans contact (31)
- 17% des outrages sexistes (29)

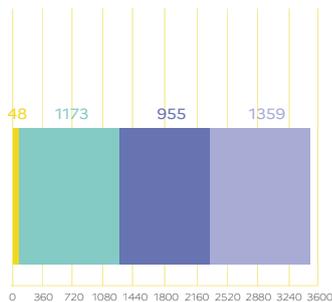
■ 6% des atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue (10)

Evolution 2020/2022 (à partir d'un panel identique de 97 exploitants) :

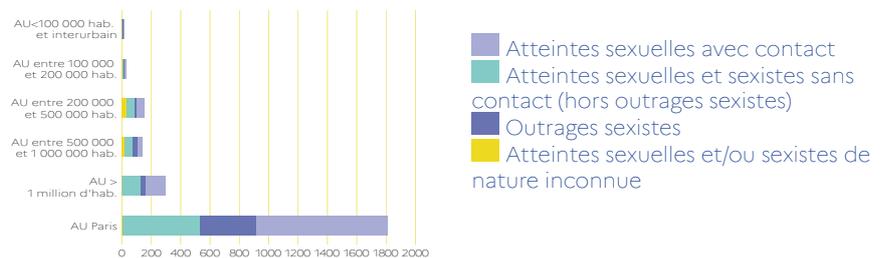
	2020	2021	2022	Evolution 2021/2022 (en %)
Nombre de répondants ayant constaté ou eu connaissance d'atteintes sexuelles et sexistes	41	45	43	-4%
Parmi ces répondants :				
Nombre de répondants ayant déclaré des atteintes sexuelles avec contact	28	32	34	+6%
Nombre de répondants ayant déclaré des atteintes sexuelles et sexistes sans contact	32	30	26	-13%
Nombre de répondants ayant déclaré des outrages sexistes	17	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 3 535 atteintes constatées par les répondants :

- 39% concernent des atteintes sexuelles avec contact (1 359)
- 33% des atteintes sexuelles et sexistes sans contact (1 173)
- 27% des outrages sexistes (955)
- 1% des atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue (48).

Au regard du nombre de voyages, le nombre d'atteintes sexuelles et sexistes s'élève à 5,3 pour 10 millions de voyages, soit une diminution de presque 20% par rapport à 2021.

La répartition des atteintes selon les six classes de répondants (hors SNCF Province) 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 (1 811). Ainsi, 79% des atteintes sexuelles avec contact sont constatés sur les réseaux franciliens, 79% des outrages sexistes et 69% des atteintes sexuelles et/ou sexistes sans contact.

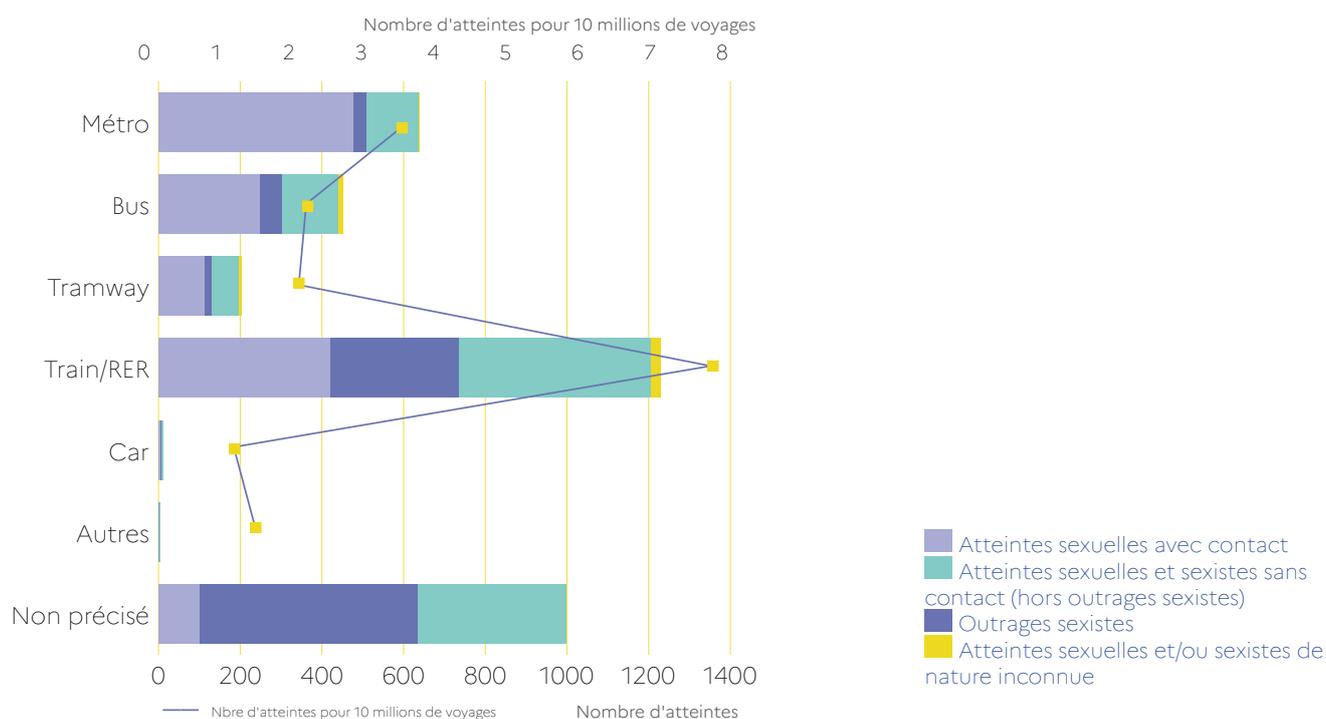
Cette prédominance peut s'expliquer par différents facteurs comme la configuration du réseau et son maillage très dense, sa forte fréquentation, sa grande amplitude horaire de service, la présence d'agents des services internes de sécurité de la RATP (GPSR) et la SNCF (SUGE) pour lesquels la prévention 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 2020/2022 (à partir d'un panel identique de 97 répondants) :

	2020	2021	2022	Evolution 2021/2022 (en %)
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées par les répondants	2 541	3 467	3 480	+0,4%
Parmi ces atteintes :				
Nombre d'atteintes sexuelles avec contact	978	1 171	1 331	+12%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes sans contact	914	1 165	1 161	-0,3%
Nombre d'outrages sexistes	600	1 062	941	-13%

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 et RER13 » concentre la majorité des atteintes (1 231) suivi par le métro (638 atteintes), le bus (452) et le tramway (202).

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.

Au regard du nombre de voyages, le ratio nombre d'atteintes pour 10 millions de voyages est le suivant :

- 7,7 atteintes pour le train/RER
- 3,5 pour le métro

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.

- 2,1 pour le bus
- 2 pour le tramway
- 1,1 pour le car

Cette hiérarchie des modes de transport en fonction du volume d'atteintes reste toutefois à rela-

tiviser 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 2020/2022 (à partir d'un panel identique de 97 répondants) :

	2020	2021	2022
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes tout mode confondu pour 10 millions de voyages	4,6	6,7	5,5
Nombre d'atteintes sexuelles avec contact déclarées pour 10 millions de voyages	1,8	2,3	2,1
Nombre d'outrages sexistes déclarés pour 10 millions de voyages	1,1	2,1	1,5
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes sans contact déclarées pour 10 millions de voyages	1,7	2,3	1,8

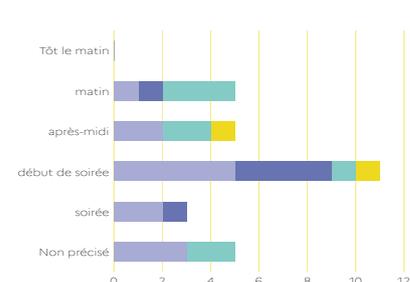
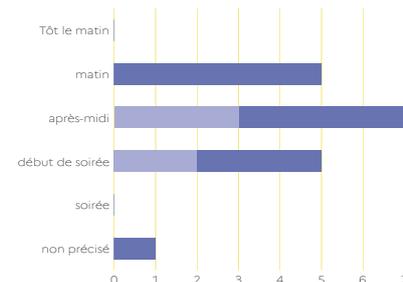
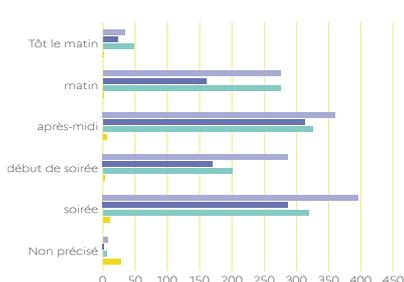
Le profil horaire

Nombre d'atteintes selon leur nature par tranche horaire de la journée¹⁴ pour l'ensemble des répondants puis en fonction des classes de répondants (hors SNCF province)

■ 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)

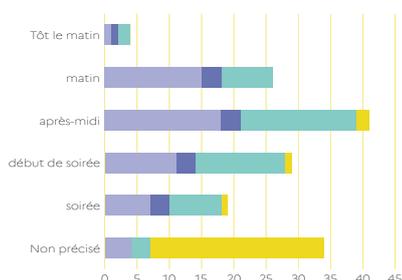
■ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 100 000 et 200 000 habitants (hors SNCF province)



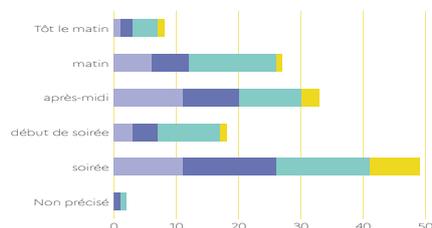
¹⁴ La journée est décomposée en cinq tranches horaires : Tôt le matin : début de service - 7h ; matin : 7h - 12h ; après-midi : 12h - 17h, début de soirée : 17h - 19h, soirée : 19h - fin du service.

- Atteintes sexuelles avec contact
- Atteintes sexuelles et sexistes sans contact (hors outrages sexistes)
- Outrages sexistes
- Atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue

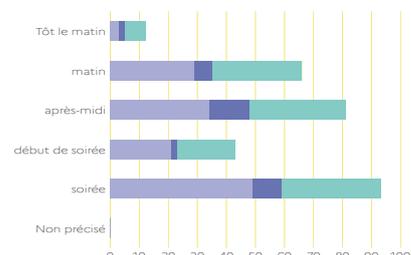
■ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 200 000 et 500 000 habitants (hors SNCF province)



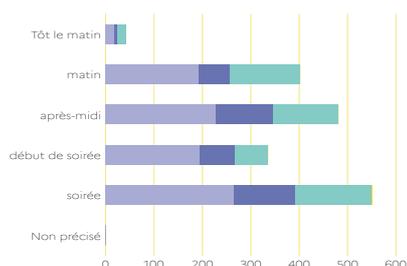
■ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 500 000 et un million d'habitants (hors SNCF province)



■ 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



■ Atteintes sexuelles avec contact
 ■ Atteintes sexuelles et sexistes sans contact (hors outrages sexistes)
 ■ Outrages sexistes
 ■ Atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue

Constat

Pour l'ensemble des répondants, les atteintes, toute nature confondue, sont commises principalement en soirée (1 012) et l'après-midi (1 004) suivi par le matin (711), le début de soirée (660) et enfin, tôt le matin (106). 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 avec contact et des outrages sexistes qui sont davantage constatés en début de soirée plutôt que le matin. Par ailleurs, les atteintes,

toute nature confondue, augmentent de manière significative en soirée (+10% entre 2021 et 2022).

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 ainsi que celle comprise entre 100 000 et 200 000 habitants pour lesquelles 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

■ une prépondérance des atteintes commises en soirée pour les réseaux dont l'aire urbaine est supérieure à 500 000 habitants ainsi que celle 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

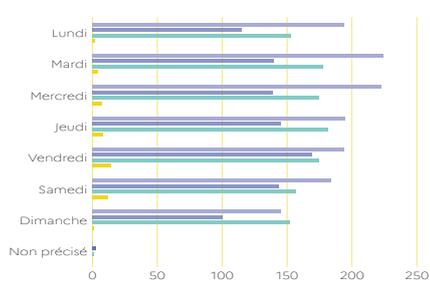
Evolution 2020/2022 (à partir d'un panel identique de 97 répondants) :

	2020	2021	2022	Evolution 2021/2022 (en %)
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées le matin (y compris tôt le matin)	696	780	807	+3%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées l'après-midi	727	1 036	992	-4%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées en début de soirée	459	594	639	-8%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées en soirée	603	911	1 005	+ 10%

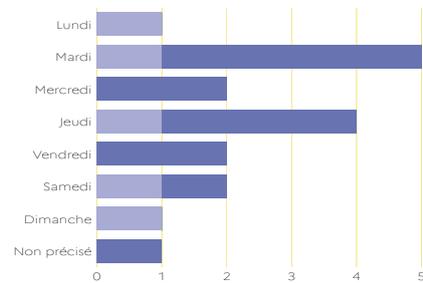
Le profil journalier

Nombre d'atteintes selon leur nature par jour de la semaine pour l'ensemble des répondants puis en fonction des classes de répondants (hors SNCF province)

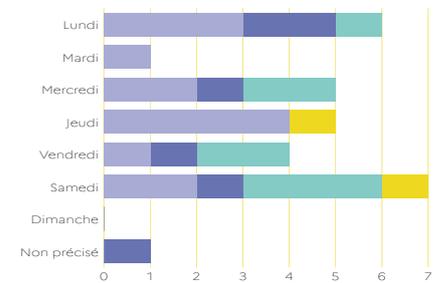
■ Ensemble des répondants



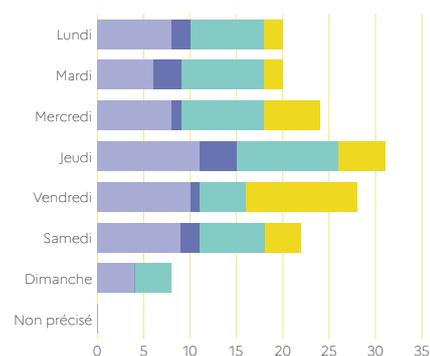
■ Répondants dont le réseau de transport est interurbain ou appartenant à une aire urbaine de moins de 100 000 habitants (hors SNCF province)



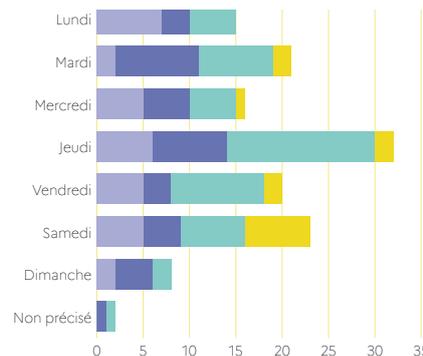
■ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 100 000 et 200 000 habitants (hors SNCF province)



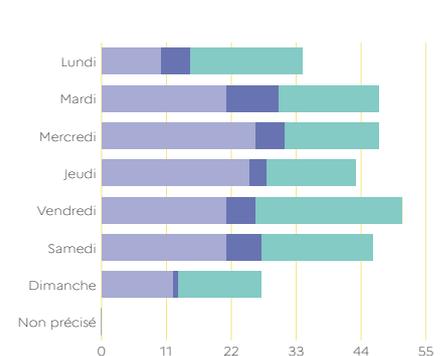
■ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 200 000 et 500 000 habitants (hors SNCF province)



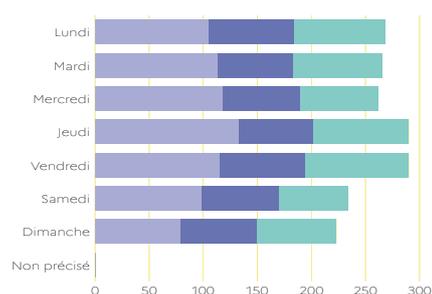
■ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 500 000 et un million d'habitants (hors SNCF province)



■ 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



■ Atteintes sexuelles avec contact
■ Atteintes sexuelles et sexistes sans contact (hors outrages sexistes)

■ Outrages sexistes
■ Atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue

Constat

Pour l'ensemble des répondants, les atteintes, toute nature confondue, sont réparties de manière relativement homogène du mardi au vendredi : mardi (546 atteintes), mercredi (544), jeudi (530), vendredi (552). Les deux jours de fin de semaine, le samedi et le dimanche, ainsi que le lundi comptabilisent un plus faible nombre d'atteintes, respectivement 497, 398 et 464.

De même, la répartition des atteintes selon leur nature en fonction des jours de la semaine apparaît également uniforme, les atteintes sexuelles avec contact étant prépondérantes du lundi

au samedi. En proportion, elles sont suivies par les atteintes sexuelles et sexistes sans contact puis par les outrages sexistes.

Cependant, certaines différences apparaissent selon les classes de répondants. En mettant de côté les réseaux des 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 mercredi, jeudi et vendredi pour les réseaux appartenant à

une aire urbaine comprise entre 200 000 et 500 000 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

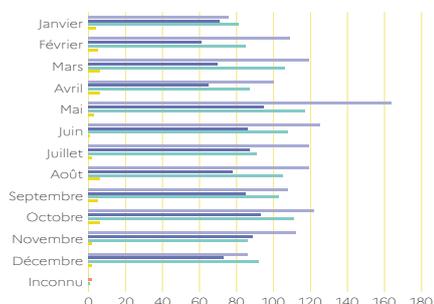
Evolution 2020/2022 (à partir d'un panel identique de 97 répondants) :

	2020	2021	2022	Evolution 2021/2022 (en %)
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées les lundis et mardis	755	1 017	996	-2%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées les mercredis	360	518	538	+4%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées les jeudis et vendredis	812	1 098	1057	-4%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées les samedis et dimanches	562	813	885	+9%

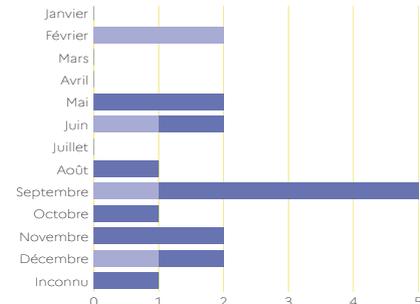
Le profil mensuel

Nombre d'atteintes selon leur nature par mois pour l'ensemble des répondants puis en fonction des classes de répondants (hors SNCF province)

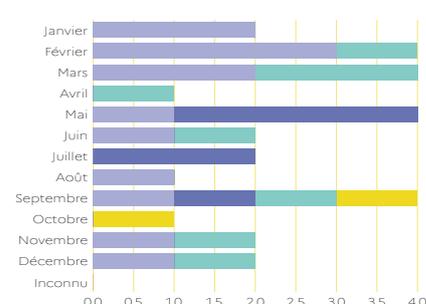
■ Ensemble des répondants



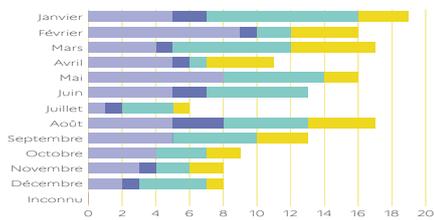
■ Répondants dont le réseau de transport est interurbain ou appartenant à une aire urbaine de moins de 100 000 habitants (hors SNCF province)



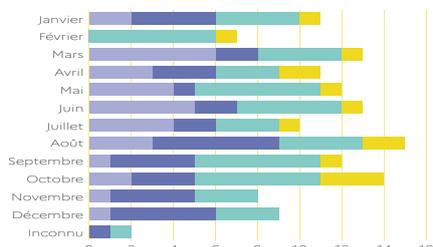
■ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 100 000 et 200 000 habitants (hors SNCF province)



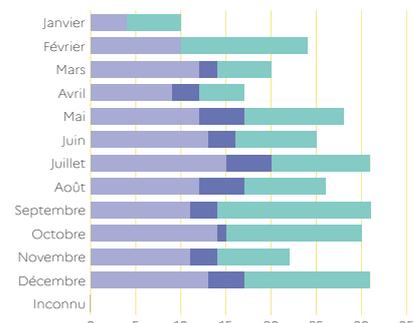
■ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 200 000 et 500 000 habitants (hors SNCF province)



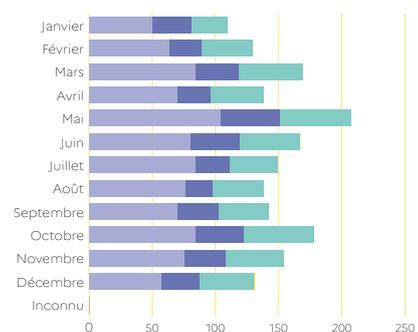
■ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 500 000 et un million d'habitants (hors SNCF province)



■ 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



■ Atteintes sexuelles avec contact
■ Atteintes sexuelles et sexistes sans contact (hors outrages sexistes)
■ Outrages sexistes

Constat

Pour l'ensemble des répondants, la répartition des atteintes, toute nature confondue, demeure relativement homogène entre les mois de février et de novembre à l'exception d'un pic notable au mois de mai. Les mois de décembre et de janvier comptabilisent un nombre de faits moindre.

■ Atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue

Le pic constaté en mai est causé par une recrudescence d'atteintes sexuelles avec contact (164) quand la moyenne annuelle se situe autour de 113 faits.

La distribution des atteintes selon les classes de répondants est assez

différente d'une classe à l'autre à l'exception de celle des réseaux appartenant à l'aire urbaine de

Paris dont la répartition est proche de celle constatée pour l'ensemble des répondants compte

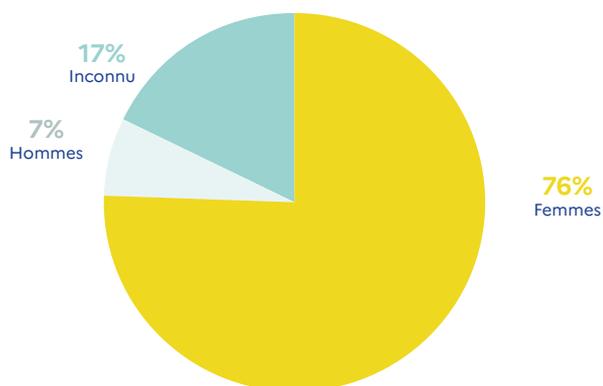
tenu de la forte proportion d'atteintes commises sur ses réseaux.

Evolution 2020/2022 (à partir d'un panel identique de 97 répondants) :

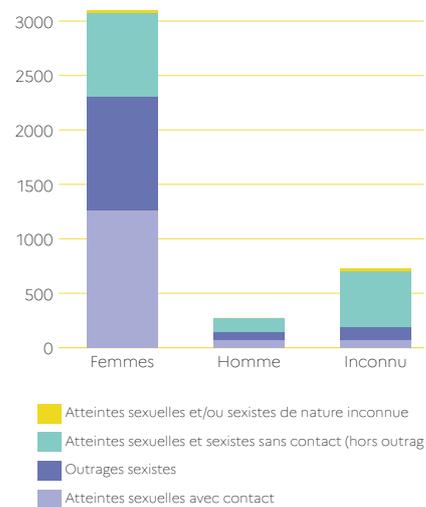
	2020	2021	2022	Evolution 2021/2022 (en %)
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées le 1er trimestre	683	800	773	-3%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées le 2e trimestre	383	921	945	+3%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées le 3e trimestre	792	937	895	-4%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées le 4e trimestre	683	800	864	+8%

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 : 76% contre 7% d'hommes. Cette proportion est toutefois à préciser compte tenu des 17% 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 (1 262), puis d'outrages sexistes (1 037) et enfin d'atteintes sexuelles et sexistes sans contact (776). Les hommes sont davantage affectés par des atteintes sexuelles et

sexistes sans contact (135), puis des atteintes sexuelles avec contact (71) et des outrages sexistes (68).

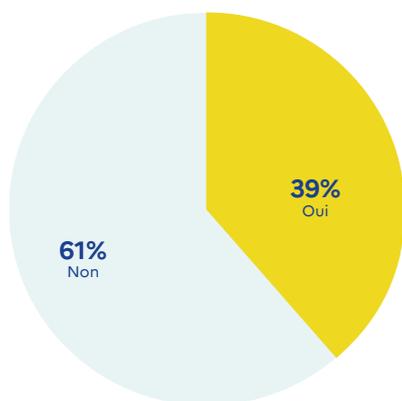
Evolution 2020/2022 (à partir d'un panel identique de 97 répondants) :

	2020	2021	2022	Evolution 2021/2022 (en %)
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes dirigées vers les femmes	2 200	2 846	3 048	+7%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes dirigées vers les hommes	190	266	264	-1%
Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes dirigées vers des personnes dont le sexe n'a pas été renseigné	439	720	724	-1%

Actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place par les réseaux de transport en 2022

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 de 40% des répondants ont mené des actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes, soit 66 réseaux sur les 170 réseaux. Une gradation du nombre de réseaux ayant mis en place des actions est globalement 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 (38%) doit être mise en perspective avec

la spécificité de la région Île-de-France, qui comprend environ 85 exploitants regroupés au sein de l'organisation professionnelle Optile et deux opérateurs -la RATP et la SNCF- qui à eux deux concentrent environ 92% du trafic voyageurs.

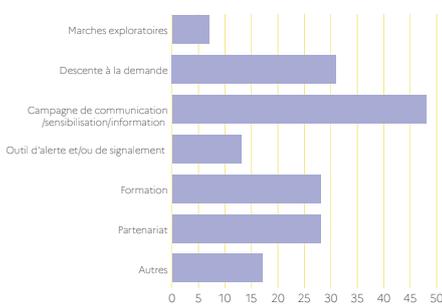
Evolution 2020/2022 (à partir d'un panel identique de 97 répondants)

	2020	2021	2022	Evolution 2021/2022 (en %)
Nombre de répondants ayant mené des actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes	27	38	43	+13%

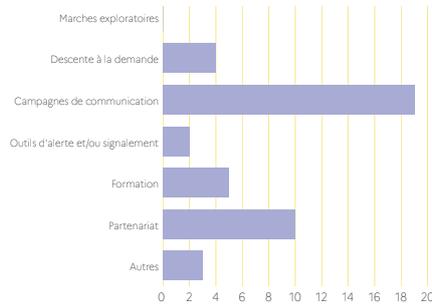
Les types d'actions

Nombre d'actions selon leur type pour l'ensemble des répondants puis en fonction des classes de répondants

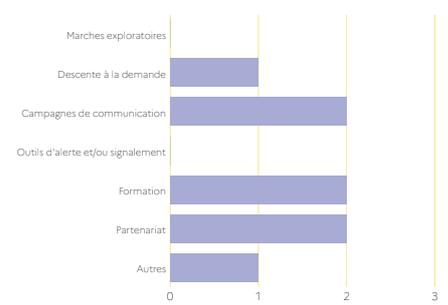
■ Ensemble des répondants



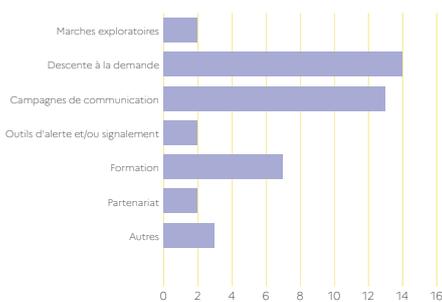
■ Répondants dont le réseau de transport est interurbain ou appartenant à une aire urbaine de moins de 100 000 habitants



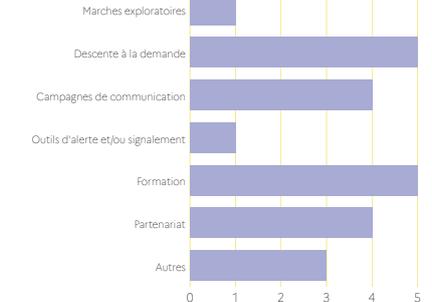
■ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 100 000 et 200 000 habitants



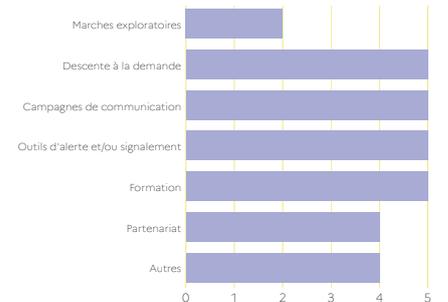
■ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine comprise entre 200 000 et 500 000 habitants



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

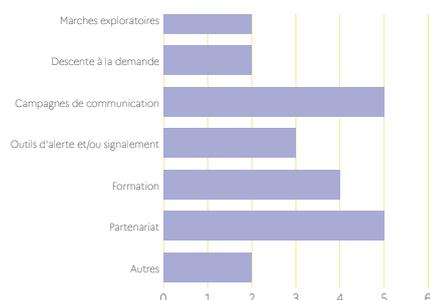


■ Répondants dont le réseau de transport appartient à une aire urbaine de plus d'un million d'habitants



Constat

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



Les actions engagées par l'ensemble des répondants se répartissent ainsi : 48 réseaux ont déployé une campagne de communication locale, 31 réseaux, un dispositif de descente à la demande pour les bus, 28 réseaux, des actions de formation, 28 réseaux sont associés à une démarche partenariale au niveau local pour lutter contre ce type d'atteintes, 13, utilisent un outil d'alerte et/ou de signalement et 7 réseaux ont

mené des marches exploratoires. A cela s'ajoutent 17 réseaux ayant mis en place des actions spécifiques.

La répartition des actions selon les classes de répondants révèle :

■ que les réseaux interurbains et appartenant à une aire urbaine de moins de 100 000 habitants s'approprient et déploient progressivement les mesures visant à

prévenir ces situations de harcèlement, notamment les campagnes de communication, à la différence des réseaux appartenant à

une aire urbaine comprise entre 100 000 et 200 000 habitants
 ■ la mise en place d'actions issues du panel ainsi que d'autres mesures

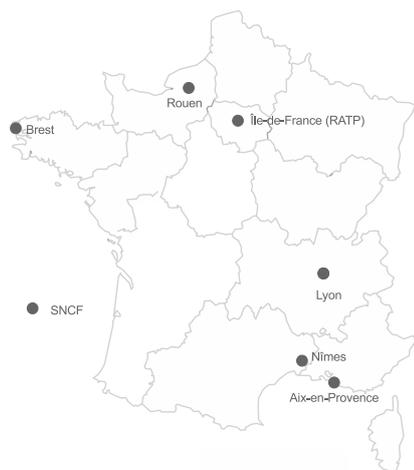
complémentaires pour les réseaux appartenant à une aire urbaine supérieure à 200 000 habitants

Les marches exploratoires

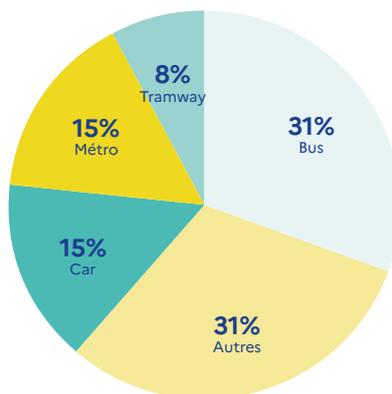
Le concept « des marches exploratoires » se définit comme l'action participative de groupes de personnes volontaires, en particulier des femmes, qui parcourent un secteur donné afin d'identifier les espaces générateurs d'insécurité. Un rapport d'enquête rassemblant leurs recommandations est transmis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



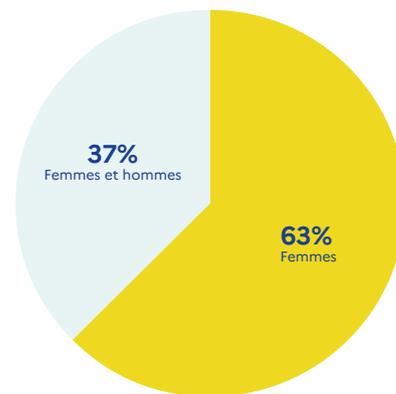
■ Localisation des réseaux ayant effectué des marches exploratoires



■ Mode de transport expertisé



■ Composition des groupes de marcheurs



Constat

Sept réseaux de transport ont déployé une ou plusieurs marche(s) exploratoire(s), soit 11% des répondants ayant mis en place des actions. Ainsi, le réseau d'Aix-en-Provence (Aix en Bus) a organisé une marche, les réseaux de Brest (Bibus), de Lyon (TCL) et de Nîmes (Tango) deux marches, le réseau de Rouen (Astuce) trois marches, le réseau

de la RATP cinq marches et enfin, celui de la SNCF six marches (cinq en régions et une en Île-de-France).

La plupart des réseaux ayant mis en place cet outil participatif ont constitué des groupes composés exclusivement de femmes : Aix en Bus, TCL, Astuce, SNCF.

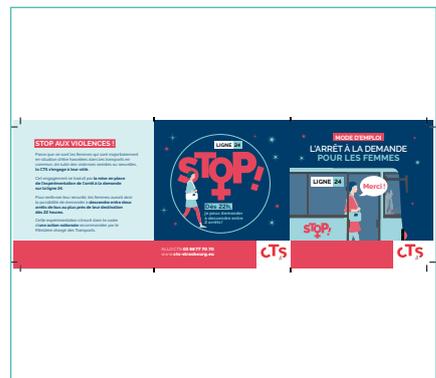
A l'occasion de ces marches, plusieurs modes de transport ont fait l'objet d'une expertise : le métro pour la RATP, le bus pour les réseaux Tango, Astuce, Aix en Bus, TCL, le tramway pour les réseaux Astuce et Bibus et enfin les gares pour la SNCF.

Evolution 2020/2021 (à partir d'un panel identique de 97 répondants) :

	2020	2021	2022	Evolution 2021/2022 (en %)
Nombre de répondants ayant organisé au moins une marche	3	7	7	=

La descente à la demande

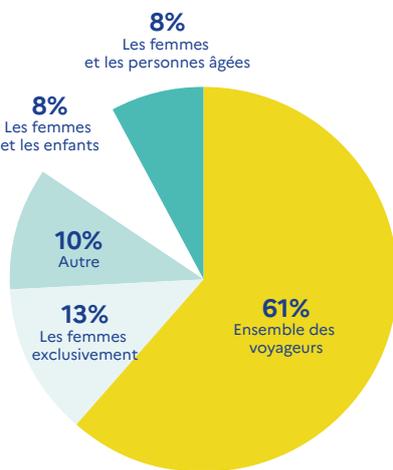
Le dispositif dit de « descente à la demande » constitue une réponse pour les usagers des lignes de bus éprouvant un sentiment d'insécurité en soirée et la nuit sur la voie publique. Il consiste à leur offrir la possibilité de descendre entre deux arrêts de bus afin de les rapprocher de leur destination.



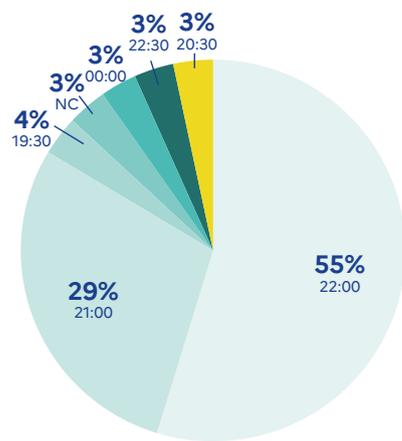
■ Localisation des réseaux ayant mis en place un dispositif de descente à la demande



■ Public visé



■ Heure d'activation du dispositif



Constat

31 réseaux, soit 47% des répondants ayant mis en place des actions, ont déployé ou expérimenté la descente à la demande pour les bus, c'est la plus forte augmentation enregistrée par rapport à 2021 (+ 56%)

La majorité des réseaux propose cette nouvelle offre de mobilité à l'ensemble de voyageurs (61%).

Quatre réseaux, ceux d'Amiens (Ametis), de Lens (Tadao), de la SNCF (noctiliens franciliens) et les autocars Pays du Forez ont fait le choix de le réserver exclusivement aux femmes. Enfin, quelques réseaux le destinent à toute personne seule ou accompagnée d'enfants ainsi qu'aux personnes âgées à l'instar

du réseau de Strasbourg (CTS) ou de Bayonne (Chronoplus).

L'heure de démarrage de la descente à la demande débute à 22 heures pour plus de la moitié des réseaux (55%). Le choix de l'heure 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 Besançon

(Ginko), 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.

Indicateurs de l'évolution 2020/2022 (à partir d'un panel identique de 97 répondants) :

	2020	2021	2022	Evolution 2021/2022 (en %)
Nombre de répondants ayant mis en place ou expérimenté la descente à la demande	13	16	25	+56%

Les campagnes de communication

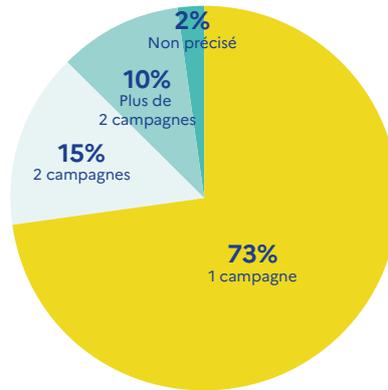
La plupart des campagnes de communication ont pour objectif d'informer et de sensibiliser les voyageurs des réseaux de transport en commun à la question du harcèlement afin que celle-ci ne soit pas banalisée. Certaines campagnes cherchent à responsabiliser les voyageurs et à les associer en rappelant 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.



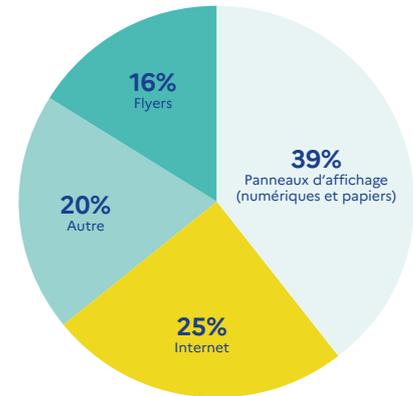
■ Localisation des réseaux ayant diffusé des campagnes de communication/sensibilisation/information



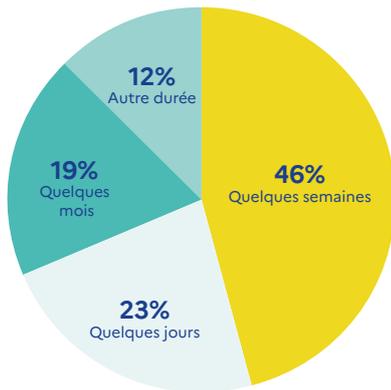
■ Nombre de campagne dans l'année



■ Mode de diffusion de la campagne



■ Durée de la campagne



Constat

48 réseaux de transport, soit 73% des répondants ayant mis en place des actions, ont déployé au moins une campagne de communication. Il s'agit de l'outil de prévention plébiscité par les exploitants et qui connaît une augmentation de 25% par rapport à 2021.

Une majorité de réseaux a lancé une seule campagne (73%) contre deux pour 15% d'entre eux. Certains exploitants ont engagé plus de deux campagnes (10%).

Parmi les modes de diffusion, les panneaux d'affichage constituent le canal de communication le plus utilisé (39% des réseaux) devant Internet (25%), puis viennent les flyers (16%). Les autres modes qui concentrent 20% des réponses recouvrent une pluralité d'outils allant d'une diffusion de messages sur les réseaux sociaux (à titre d'exemple, la RATP mène une action de sensibilisation auprès des jeunes sur TikTok), les canaux

digitaux, les spots radio jusqu'à l'organisation de stands, de points contacts voire d'animations pour sensibiliser les voyageurs à la question du harcèlement et des violences sexuelles et sexistes.

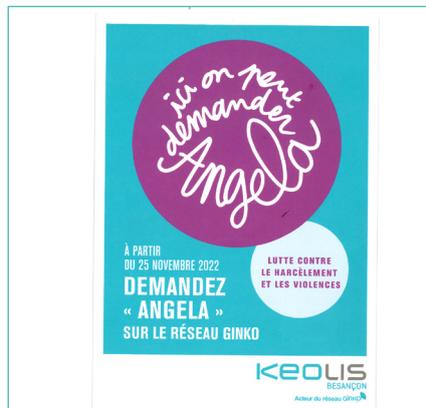
La durée d'une campagne de communication varie selon les réseaux mais souvent, elle s'étale sur quelques semaines (46% des réseaux) et dans une moindre mesure sur quelques jours (23%) ou quelques mois (19%). Elle peut parfois être permanente à l'instar des réseaux Tao à Orléans, Tisséo à Toulouse ou 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.

Indicateurs de l'évolution 2020/2022 (à partir d'un panel identique de 97 répondants) :

	2020	2021	2022	Evolution 2021/2022 (en %)
Nombre de répondants ayant déployé au moins une campagne de communication	18	24	30	+25%

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.



Ensemble contre le harcèlement sexiste

Numéros d'urgence

- 17 Police nationale
- 112 Numéro d'urgence européen
- 18 Pompiers
- 114 Numéro de secours pour personnes âgées
- 35 Santé

Écoute, soutien et conseil

3919 VIOLENCES FEMMES INFO

0 800 05 95 95

114 056

03 20 70 22 18

Application **Ma Sécurité**

Pour arrêter un agresseur il faut du courage, mais surtout un téléphone.

Envoyez un SOS avec un simple SMS.

VICTIME OU TÉMOIN DE HARCELEMENT, APPELEZ LE 3117

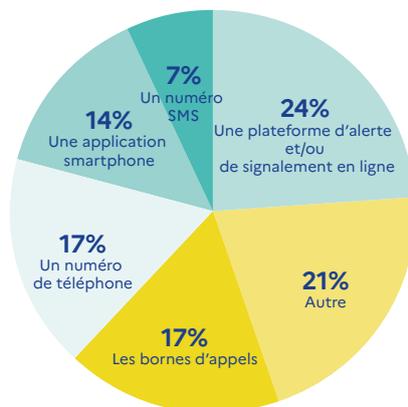
VICTIME OU TÉMOIN DE HARCELEMENT, ENVOYEZ UN SMS AU 31177

CHAQUE ALERTE FAIT RECULER LE HARCELEMENT DANS LES TRANSPORTS

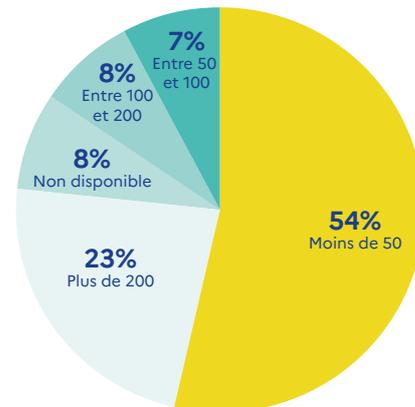
■ Localisation des réseaux ayant mis en place des outils d'alerte et/ou de signalement



■ Types d'outils utilisés



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



Constat

13 réseaux de transport, soit 20% des répondants ayant mis en œuvre des actions, utilisent un outil d'alerte et/ou de signalement des faits de harcèlement.

Les plateformes d'alerte et/ou de signalement en ligne font partie des principaux outils déployés par les réseaux (24%). Arrivent ensuite les bornes d'appel ou d'interpho-

nie disposés dans les espaces de transport ainsi que le numéro de téléphone (17% des réseaux pour chacun de ces outils). Enfin, 14% des réseaux déclarent avoir

mis à disposition des voyageurs une application smartphone et 7%, l'usage d'un numéro SMS.

Parmi les autres outils mis en place par 21% des réseaux, il est fait état de la présence d'agents formés comme sur le réseau TCL (Lyon) ou de la RATP auprès desquels

il est possible de donner l'alerte ou d'effectuer des signalements. D'autres réseaux, à l'instar de Tisséo (Toulouse) et de Tango (Nîmes), ont déployé le dispositif Angela qui permet à une personne harcelée ou importunée de se rendre dans un établissement refuge et de deman-

der « 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 54% des réseaux disposant de ce type d'outils.

Indicateurs de l'évolution 2020/2022 (à partir d'un panel identique de 97 répondants) :

	2020	2021	2022	Evolution 2021/2022 (en %)
Nombre de répondants ayant mis en place un outil d'alerte et/ou de signalement	10	10	11	+10%

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.

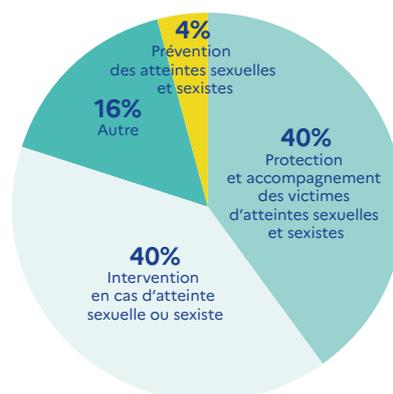
En outre, la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs a fait de la prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste 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 L1211-4 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.

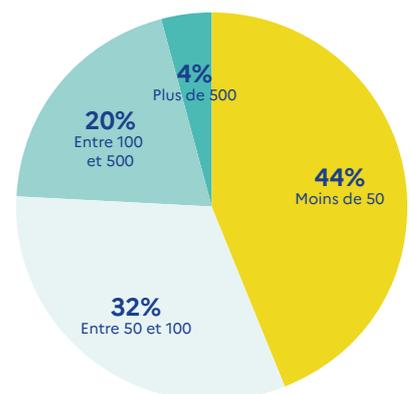
■ Localisation des réseaux ayant mis en place une formation à destination des agents



■ Objectifs de la formation

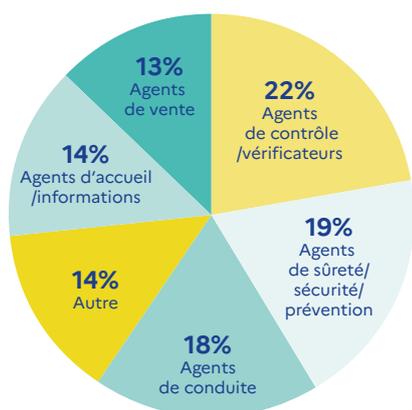


■ Nombre d'agents formés



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

■ Fonctions des salariés formés



Constat

28 réseaux, soit 42% de répondants ayant mis en place des actions, ont conduit des formations pour sensibiliser leurs agents à la question des atteintes sexuelles et sexistes envers les voyageurs.

Ces formations ont principalement deux objectifs, l'intervention des agents en cas d'atteintes sexuelles et sexistes (40%) et la protection et l'accompagnement des victimes (40%). Pour 4% des réseaux, la formation porte sur la prévention des atteintes et 16% sur d'autres aspects tels que les éléments de matérialisation de l'outrage sexiste, le cadre légal et réglementaire, la manière de réagir en tant que témoin, etc.

S'agissant du nombre de salariés formés en 2022, 44% des réseaux indiquent avoir formé moins de

50 salariés, 32% entre 50 et 100 agents, 20% entre 100 et 500 et enfin 4% plus de 500 salariés.

Le classement par fonction des personnels permet de préciser que 22% d'entre eux sont des agents de contrôle/vérificateurs, 19% des agents de sûreté/sécurité/prévention, 18% des agents de conduite, 14% des agents d'accueil/informations et 13% des agents de vente. Enfin 14% 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, d'agents de manœuvre, etc.

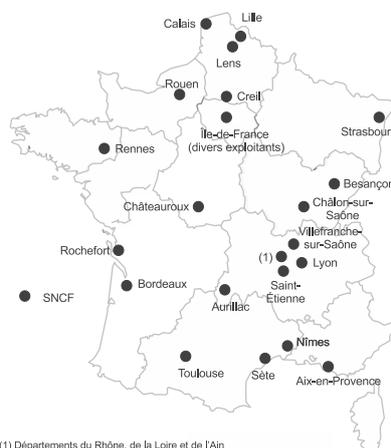
Indicateurs de l'évolution 2020/2022 (à partir d'un panel identique de 97 répondants) :

	2020	2021	2022	Evolution 2021/2022 (en %)
Nombre de répondants ayant mis en place une action de formation	14	20	23	+15%

Les démarches partenariales pour lutter contre les atteintes sexuelles et sexistes

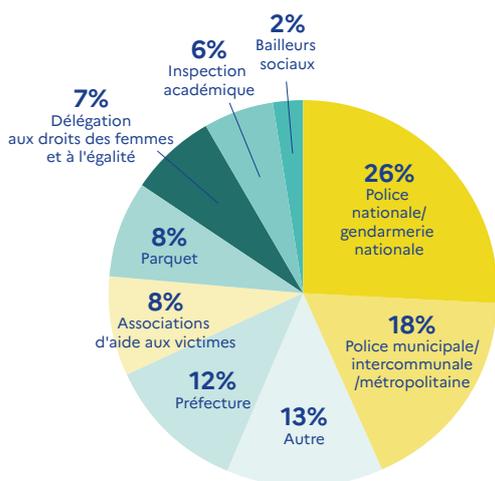
La problématique des atteintes à caractère sexiste fait partie intégrante de la prévention de la délinquance qui constitue une politique publique permanente depuis la loi du 5 mars 2007 relative à prévention de la délinquance¹⁶. Un nombre croissant d'acteurs locaux à l'instar des opérateurs de transport 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 nécessaire à une bonne compréhension des phénomènes.

■ Localisation des réseaux étant associés à une démarche partenariale

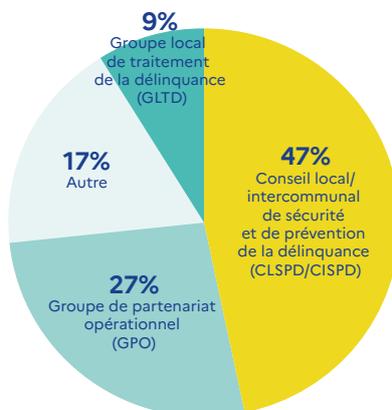


(1) Départements du Rhône, de la Loire et de l'Ain

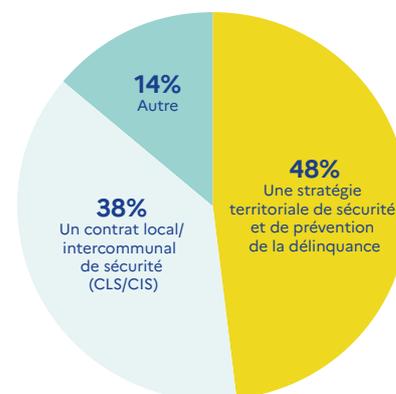
■ Partenaires locaux



■ Instances de pilotage de la démarche partenariale



■ Dispositifs partenariaux



Constat

28 réseaux, soit 42% des répondants ayant mis en place des actions, 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 : 26% de ces derniers ont noué des partenariats avec la police et/ou la gendarmerie nationales et 18% avec les polices municipale, intercommunale et métropolitaine. Viennent ensuite les préfetures (12%), les associations d'aide aux victimes et les acteurs de la Justice – Parquet - (8% chacun). 13% des réseaux sont associés à d'autres acteurs au premier rang desquels les collectivités territoriales (Ginko à Besançon, TBM à Bordeaux, Tango à Nîmes, Tisséo à Toulouse...), les autorités organisatrices de la mobilité (Île-de-France mobilités pour les réseaux franciliens, Sytral Mobilités pour le réseau lyonnais...) mais aussi les établissements scolaires (STAS à Saint-

Etienne) et les associations d'aide aux personnes en situation d'errance et aux femmes isolées (SNCF).

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 27% et enfin les groupes locaux de traitement de la délinquance (GLTD)¹⁹ pour 9%. Il est en outre constaté que 17% des réseaux s'inscrivent également dans d'autres instances telles des groupes de travail pour les réseaux de Lille (Ilévia) et Lyon (TCL), un partenariat avec le Centre d'information sur les droits des femmes et des familles (CIDFF) à Besançon (Ginko), une participation au projet SHINE (Sexual Harassment in Nightlife Entertainment Spots) ayant pour objet de créer une culture commune chez les acteurs de la nuit et de leur donner des outils appropriés pour prévenir le harcèlement sexuel dans les lieux

de vie nocturne s'agissant du réseau de Strasbourg (CTS) ou des associations spécialisées comme 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 (48% des réseaux) ou d'un contrat local ou intercommunal de sécurité (CLS/CIS) pour 38% des réseaux. Enfin, 14% des réseaux s'inscrivent dans d'autres dispositifs partenariaux, notamment des conventions et chartes locales.

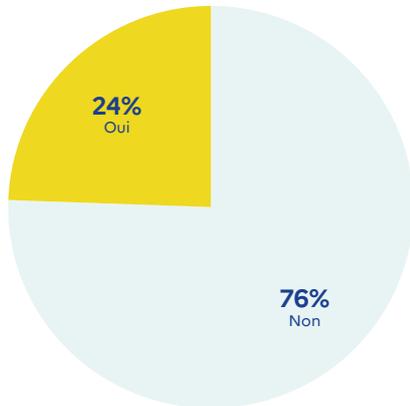
17 Le CLSPD/CISPD est une instance pilotée par le maire ou le président de l'EPCI visant à définir des objectifs communs pour la préservation de la sécurité, de la tranquillité et de la lutte contre la délinquance, à coordonner le suivi du CLS et à favoriser l'échange d'information. Il est obligatoire 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, élabore les réponses transversales et procède à leur évaluation.

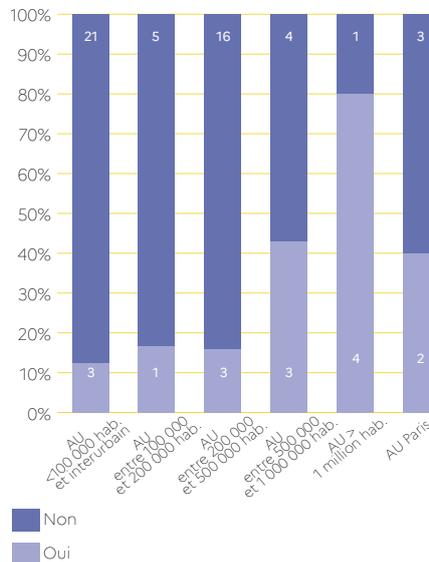
19 Le GLTD est une instance judiciaire animée par le procureur de la République ayant pour objectif de faciliter la coordination de l'action des services de justice et de police sur le terrain.

Les mesures complémentaires mises en place en 2022

■ Part des réseaux ayant mis en place des mesures complémentaires en 2022



■ Part et nombre de réseaux ayant mis en place des mesures complémentaires en 2022 selon les classes de répondants



Constat

Parmi les 66 réseaux ayant mené une politique de prévention, 17 répondants indiquent avoir engagé des mesures complémentaires envers les voyageurs ou les personnels de l'entreprise, soit 26%. Ces mesures concernent l'ensemble des classes de répondants.

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 ou TCL à Lyon ;
- 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 des réseaux TBM à Bordeaux, Tisséo à Toulouse, TCL à Lyon ou le dépliant thématique « premier trajet en solo » distribué par les agents RATP aux jeunes voyageurs collégiens à la rentrée ;
- l'utilisation du 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) par la RATP, Aix en Bus (Aix-en-Provence) ;

- la mise en place d'outils de mesure et de compréhension du phénomène à l'instar de l'expérimentation d'un baromètre relatif à la satisfaction des clients en matière de sûreté axé sur le sentiment d'insécurité perçu dans les gares SNCF dont les atteintes sexuelles mais également sur le réseau STAR (Rennes) ou d'un « harcèlomètre » sur le réseau CTS (Strasbourg) pour apprendre à repérer les comportements violents et malsains ;
- l'amélioration de la prise en charge des victimes comme sur les réseaux de la RATP : 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 les réseaux Libellule (Villefranche-sur-Saône), Le Met' (Metz), STAS (Saint-Etienne),

afin d'améliorer la coordination des actions et les relations avec les services et partenaires ;

■ la diffusion d'une charte contre les agissements sexistes auprès des salariés sur le réseau Agglobus (Bourges) ;

■ 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.

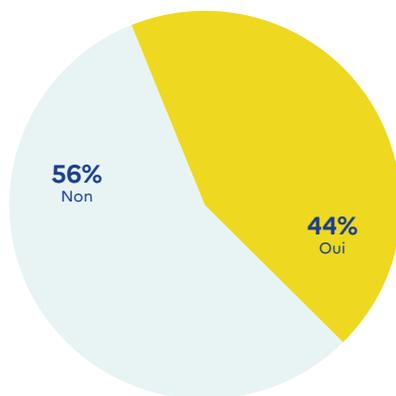
Indicateurs de l'évolution 2020/2022 (à partir d'un panel identique de 97 répondants) :

	2020	2021	2022	Evolution 2021/2022 (en %)
Nombre de répondants ayant mis en place des mesures complémentaires	8	6	15	+150%

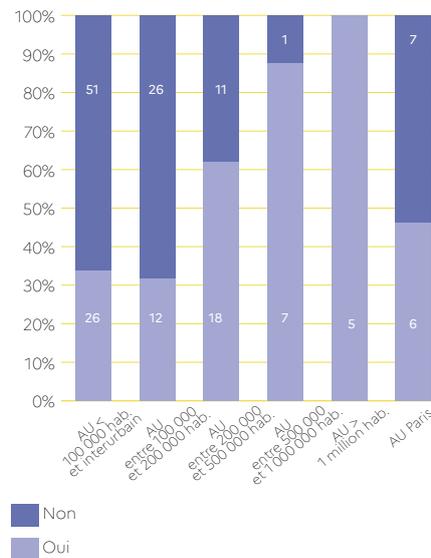
Les perspectives 2023

Part des réseaux ayant prévu des actions en 2023

■ Part et nombre de réseaux ayant prévu de mettre en place des actions en 2023 selon les classes de répondants



■ Part et nombre de réseaux ayant prévu de mettre en place des actions en 2023 selon les classes de répondants



Constat

44% des exploitants prévoient de conduire des actions visant à lutter contre les atteintes sexuelles et sexistes au cours de l'année 2023, soit 74 réseaux sur 170 répondants.

Si toutes les classes de répondants sont concernées par des projets d'actions en 2023, les réseaux appartenant aux aires

urbaines supérieures à 200 000 habitants sont majoritaires.

Les mesures envisagées envers les voyageurs sont les suivantes :

■ la programmation d'opérations de communication : campagnes d'affichages dans les espaces de transport et sur les véhicules, distribution de guides, diffusion sur

les réseaux sociaux, sites Internet... notamment à l'occasion de dates clés (25 novembre, 8 mars) ;
 ■ l'expérimentation ou la pérennisation du dispositif de la descente

à la demande sur quelques lignes ou l'ensemble du réseau de bus ;
 ■ l'organisation de marches exploratoires ;

- l'expérimentation ou le déploiement d'outils de signalement, d'alerte et de zones de refuge (Angela, Umay) ;
- la mise en place de mesures en partenariat pour mieux prévenir

les atteintes sexuelles et sexistes et mieux accompagner les victimes (forces de police et de gendarmerie, associations d'aide aux femmes victimes de violence...);

- le développement de modules de sensibilisation et interventions pédagogiques dans les écoles et les établissements scolaires.

Des démarches à destination de l'entreprise et de son personnel sont également prévues :

- l'organisation, la poursuite ou la consolidation de programmes de formation/sensibilisation des agents (notamment en e-learning) en particulier sur les axes relatifs à la prévention des atteintes

sexuelles et sexistes et à la prise en charge des victimes ;

- le recrutement de référents chargés de la lutte contre le harcèlement.

Outils de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes

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 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 Mobilités, 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).

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 :

- définir le service ;
- mener une concertation interne ;
- sécuriser le dispositif ;
- reconnaître le parcours sur le terrain ;
- adapter les documents contractuels ;
- communiquer auprès des voyageurs ;
- expérimenter le service ;
- réaliser un retour d'expérience ;
- déployer le service ;
- organiser un suivi du service.

Le guide est disponible sur le site Internet du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires²¹. Il est accompagné d'une vidéo de présentation de cette nouvelle offre de service accessible sur la chaîne YouTube du ministère²².

20 Décret 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.

21 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide%20-%20Descente%20busv2.pdf?fbclid=IwAR3ZVNCA8Hx2E_zFxfIsCHUI_jw6V-B3_z2PxinAame0jxznsB0WOOMM6k

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

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 accom-

pagner 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 usagers (FNAUT, GART, Keolis, RATP, SNCF, Sytral Mobilités, Transdev et UTP) ainsi que des services de l'Etat : l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), le ministère chargé de l'Egalité entre les femmes et les hommes, de la Diversité et de l'Egalité 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).

Le 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 :

- organiser le dispositif ;
- préparer la marche avec les acteurs identifiés ;
- réaliser la marche exploratoire ;
- synthétiser les propositions et présenter les recommandations ;
- bâtir un plan d'actions ;
- 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 territoires²³. Ils sont accompagnés d'une vidéo de présentation de cette pratique accessible sur la chaîne YouTube du ministère²⁴.

Le guide pratique pour mettre fin aux violences sexistes et sexuelles dans les transports



Le comité d'action contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports réunit les ministres des Transports et chargée de l'Egalité entre les femmes et les hommes et de la Lutte contre les discriminations, les associations pour le droit des femmes et les opérateurs de tous les transports. Lors de la première réunion du comité en novembre 2022, ses membres ont décidé de lancer un guide pratique à destinations des voyageuses et voyageurs des transports publics afin de réunir dans un seul et unique

support les outils pour agir en cas de violences sexistes ou sexuelles.

A destination principalement des jeunes générations, le guide, qui est accessible en version web, podcast et imprimable, est le fruit du travail partenarial du média Simone, du ministère des Transports, de la SNCF et de la RATP ainsi que diverses associations.

Ce guide réalisé par Simone dans le cadre de la campagne gouvernementale répond aux grandes questions :

23 <https://www.ecologie.gouv.fr/prevention-des-violences-faites-aux-femmes-dans-transport-collectifs-terrestres>
 24 <https://www.youtube.com/watch?v=Wn6AKYjcpSQ>

- Quelles sont les atteintes sexistes et sexuelles ?
- Qu'est-ce que le consentement ?
- Comment signaler une situation de violence ?
- Comment réagir face à une situation de violence ?
- Quelles sont les démarches à suivre pour les victimes ?

Le guide rappelle également les sanctions encourues par les auteurs de violences sexistes et les numéros essentiels accessibles 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 partout en France pour les victimes.

Glossaire

AGIR	Association pour la gestion indépendante des réseaux de transport public
Agglobus	Nom commercial du réseau de transport en commun de l'agglomération de Bourges
AIX EN BUS	Nom commercial du réseau de transport en commun de l'agglomération d'Aix-en-Provence
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
BEEMOB	Nom commercial du réseau d'autobus de Béziers
BIBUS	Nom commercial du réseau de transport en commun de Brest Métropole
CHRONOPLUS	Nom commercial du réseau de transport en commun desservant la Communauté d'agglomération du Pays Basque - Pôle territorial Côte Basque-Adour et Tarnos
CIDFF	Centre d'information sur les droits des femmes et des familles
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
FNAUT	Fédération nationale des associations d'usagers des transports
FNTV	Fédération nationale des transports de voyageurs
GART	Groupement des autorités responsables de transport
GINKO	Nom commercial du réseau de transport en commun du Grand Besançon Métropole
GLTD	Groupe local de traitement de la délinquance
GPO	Groupe de partenariat opérationnel
GPSR	Groupe de protection et de sécurisation des réseaux

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
Keolis	Société privée de transport en commun
LE MET'	Nom commercial du réseau de transport en commun de l'agglomération de Metz Métropole
Libellule	Nom commercial du réseau de transport en commun de l'agglomération Villefranche-sur-Saône
LOM	Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019
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
ONDT	Observatoire national de la délinquance dans les transports
OPTILE	Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
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
SG-CIPDR	Secrétariat général du comité interministériel de prévention de la délinquance et de la radicalisation
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SUGE	Surveillance générale
SSMSI	Service statistique ministériel de sécurité intérieure
STAS	Société de transport de l'agglomération stéphanoise
SYTRAL Mobilités	Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise
TADAO	Nom commercial du réseau de transport en commun d'Artois Mobilités
TAN	Transports en commun de l'agglomération nantaise

TANGO	Nom commercial du réseau de transport en commun de la métropole de Nîmes
TAO	Nom commercial du réseau de transport en commun de la métropole d'Orléans
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
UTP	Union des transports publics et ferroviaires
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 2022

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
Agglobus	Rodez
ALEO	Moulins
Amelys	Agglomération montargoise et rives du Loing
Astrobus	Lisieux Normandie
BAIA	Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS)
BreizhGo en Côtes d'Armor	Région Bretagne
BUSS	Agglomération de Saintes
CALIBUS	Libourne

Car Région Loire	Montbrison
Cara'bus	Royan
Cars du Rhône	DSP4 : Cars du Rhône
Cars du Rhône	DSP1 : Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien (COR) DSP2 : Communauté de Communes du Pays Mornantais (COPAMO), Communauté de Communes de la Vallée du Garon (CCVG), Communauté de Communes Pays de l'Ozon (CCPO)
Citibus	Narbonne
Compagnie des Transports du Pays de Laon (CTPL)	Laon
DEEP MOB	Dieppe
DUOBUS	Haut-Bugey Agglomération
ELIOS	Communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois
ENVIA (TRANSDEV Arles)	Agglomération Arles Crau Camargue Montagnette
ENVIBUS	Communauté d'agglomération Sophia Antipolis
HOBUS	Communauté de communes du Pays de Honfleur et Beuzeville
HORIZON	Châteauroux Métropole
IMAGINE	Agglomération d'Epinal
INTERCOM	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais
ISIBUS	Sarrebourg / Communauté des communes Sarrebourg Moselle Sud (CCSMS)
KEOLIS AUTOCARS PLANCHE - KEOLIS PAYS DU FOREZ	Rhône - Loire - Ain

KEOLIS DROUAIS	Vitrolles – Salon-de-Provence
KEOLIS LITTORAL	Rochefort
KEOLIS OISE 2	Senlis
KEOLIS SUD ALLIER	Département de l'Allier
KEOLIS TERRITOIRES NANCÉIENS	Bouxières-aux-Dames
KEOLIS VAL DE SAÔNE	Châtenoy-le-Royal
Le Car	Marseille - Aix en Provence
LIBELLULE	Communauté d'agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône (CAVBS)
LINEOTIM	Morlaix Communauté
MAELIS	Montluçon
MOBIVIE	Vichy Communauté
MOUVEO	Épernay
NOMAD	Calvados
PÉRIMÈTRE 3 DU 62 INTERURBAIN	Région Hesdin, Fruges, Hucqueliers, Montreuil
R'BUS	Communauté d'agglomération Rochefort Océan (CARO)
RD SAINT-MALO AGGLOMÉRATION (RDSMA)	Saint-Malo
RÉGIE RÉGIONALE DES TRANSPORTS DE L'AISNE	Aisne

REMI-NOUVELLE-AQUITAINE	Indre - Indre-et-Loire - Vienne - Haute-Vienne
RÉSEAU ASTUCE / SERVICE FILOR	Rouen
RÉSEAU NÉVA LES MOBILITÉS DE GRANVILLE TERRE ET MER	Communauté de communes de Granville Terre et Mer
RÉSEAU ZOOM	Chalon-sur-Saône
RHONEXPRESS	Lyon
RLV MOBILITÉS	Riom Limagne et Volcans
RRT 66 – RÉSEAU LIO	Pyrénées orientales
RRTL / TRANSLANDES	Landes (lignes Régionales Nouvelle-Aquitaine, Biscarrosse), réseau urbain (Communauté d'Agglomération du Grand Dax et Communauté des communes Maremme Adour Côte Sud)
RÉGIE DES TRANSPORTS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION (RTCA)	Le Puy-en-Velay
RUBAN	Communauté d'agglomération Porte de l'Isère
SALON ETANG CÔTE BLEUE	Vitrolles – Salon-de-Provence
Sète Agglopôle Mobilité	Sète Agglopôle Méditerranée
SITAC	Châlons-en-Champagne
STABUS TRANS'CAB	Agglomération d'Aurillac
STAR'T	Thonon Agglomération
STU Vierzon - le Vib'	Vierzon
SYLVIA	Saint-Dié-des-Vosges

TAC	Châtelleraut
TACT	Chauny-Tergnier-La Fère
Tadao	Lens
Taneo	Nevers Agglomération
TIC	Agglomération Région de Compiègne
Ticéa - Transdev Saint-Dizier	Communauté d'agglomération Saint-Dizier Der & Blaise
TMA	Mont-de-Marsan Agglomération
TouGo	Communauté de communes le Grésivaudan
Transdev Rochefort Océan	Rochefort
Transport du Grand Dole	Communauté d'agglomération du Grand Dole
Transports du Grand Longwy	Longwy
Transports en Dracénié	Dracénié Provence Verdon Agglomération
TREMA	Agglomération du Bocage Bressuirais
TUB	Briançon
TXIK TXAK SUD	Agglomération Pays Basque
V bus	Communauté d'agglomération de Vesoul
Zest	Communauté d'Agglomération de la Riviera Française (CARF)

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	Bourges
Ales'Y	Alès
ARTIS	Arras
AXO	Agglomération Creil Sud Oise
Azalys	Blois - Agglopolys
BEEMOB	Agglomération Béziers Méditerranée
Cap Cotentin	Communauté d'agglomération du Cotentin
CITEA	Valence-Romans
Citéline	Syndicat Mixte des Transports Urbain de Thionville - Fensch (SMITU)
Corolis	Communauté d'agglomération du Beauvaisis
EPIC PERIMOUV	Périgueux
Filibus	Chartres
Impulsyon	La Roche-Sur-Yon Agglomération
Kiceo	Golfe du Morbihan Vannes Agglomération (GMVA)
libéA	Communauté d'agglomération de l'Albigeois
LIBEO	Brive-La-Gaillarde
L'va	Vienne Condrieu Agglomération
MARINEO	Communauté d'agglomération du Boulonnais (CAB)
MOBIUS	Grand Angoulême

OPTYMO	Belfort
PASTEL	Saint-Quentin
Régie Régionale de transports du Pas-de-Calais	Pas-de-Calais
Régie des Transports de Carcassonne Agglo (RTCA)	Carcassonne
Rubis	Grand Bourg Agglomération
Société d'économie mixte des transports montalbanais (SEMTM)	Grand Montauban Communauté d'agglomération
STAR* - TRANSDEV ROANNE	Roannais Agglomération
Société des Transports de Calais et Extensions (STCE)	Calais
STIBUS	Maubeuge Val de Sambre
TAC	Charleville-Mézières
TANLIB	Niort
TEMPO	Agen
TLP Mobilités	Tarbes Lourdes Pyrénées
TRACE	Colmar Agglomération
Transport en Commun de l'Agglomération Troyenne	Troyes Champagne Métropole
Transports publics du choletais	Agglomération du choletais
Transurbain	Evreux Portes de Normandie
TREMA	Mâconnais Beaujolais Agglomération
Transports urbains briochins (TUB)	Saint-Brieuc Armor Agglomération

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
Car jaune, Citalis, Kar'Ouest, Alternéo, Carsud et Estival	Réseaux respectivement organisés par la Région Réunion, la Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion (CINOR), le Territoire de la Côte Ouest (TCO), la Communauté Intercommunale des Villes Solidaires (CIVIS), la Communauté d'Agglomération du Sud (CASUD) et la Communauté Intercommunale Réunion EST (CIREST)
CITURA	Reims
Compagnie de transport de la région lorientaise (CTRL)	Lorient Agglomération
Divia Mobilités	Dijon Métropole
DKBUS	Dunkerque
GINKO	Grand Besançon Métropole
Idelis	Pau et son agglomération
IRIGO	Angers
Keolis Côte Basque - Adour (KCBA)	Bayonne
Keolis Grand Nancy	Nancy
Keolis Perpignan Méditerranée	Perpignan
Keolis Tours	Tours
Le MET	Eurométropole de Metz
LIA	Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole
RD Brest (Bibus)	Brest Métropole
Société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération mancelle (SETRAM)	Le Mans Métropole

SIBRA	Annecy
Soléa	Mulhouse
Synchro-Bus	Chambéry
T2C	Clermont-Ferrand-Puy de Dôme
TAC	Annemasse Les Voirons Agglomération
TANGO	Nîmes Métropole
TAO	Orléans Métropole
TCL	Limoges Métropole
TRANSVILLESV	Valenciennes
TWISTO	Caen la Mer
VITALIS	Grand Poitiers Communauté Urbaine
YELO (partie exploitée par la Régie des Transports Communaux Rochelais – RTCR-)	Agglomération de 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 (Transdev Rouen)	Rouen
CTS (Compagnie des transports strasbourgeois)	Strasbourg
M TAG	Grenoble
Mistral	Toulon MTPM
STAR	Rennes

STAS	Saint-Etienne Métropole
TAM	Montpellier Méditerranée Métropole
TAN	Nantes 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
Flexcité 93	Aulnay-sous-Bois
Keolis contrôle et humanisation	Île-de-France
Keolis Meyer	Cœur Essonne Agglomération
Keolis Mobilité Roissy	Le Mesnil-Amelot - Roissy Pays de France
Keolis Portes et Val de Brie	Brie-Comte-Robert

La Bassée	Bray-sur-Seine
PHEBUS	Versailles Grand-Parc
RATP	Île-de-France
Seine Grand Orly	Orly
SNCF	Île-de-France
Vélizy Vallées	Vélizy-Villacoublay - Versailles Grand Parc (secteur Est et Sud-Est)
Viabus	Poincy - Meaux
Viaest	Poincy - Meaux

Annexe 2

Questionnaire relatif au bilan des atteintes à caractère sexiste de l'année 2022 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 :

- Informations générales et de contexte
- Atteintes sexuelles et sexistes sur les voyageurs(euses) signalées ou constatées par le réseau au cours de l'année 2022
- Actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place ou opérationnelles en 2022

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 2022 ou engagées auparavant et poursuivies en 2022.

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.fcd5.dst.dgitm@developpement-durable.gouv.fr

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

Informations générales et de contexte

1 Nom du réseau : *

2 Nom de la ville/agglomération : *

3 Dossier suivi par : *

Nom :

Prénom :

Fonction :

Tél. direct :

E-mail :

Confirmation E-mail :

Adresse postale (n° de voie, code postal, adresse) :

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

Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.

5 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, ...)

6 Quel est le nombre annuel total de voyageurs comptabilisés en 2022 tous modes confondus (en milliers de voyageurs) ? *

Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.

7 Quel est le nombre annuel de voyageurs comptabilisés en 2022 par mode de transport (en milliers de voyageurs) ? *

Métro :

Bus :

Tramway :

Train :

Car (dont car scolaire) :

Autres modes (téléphérique, funiculaire, ...) :

8 Quelle est la longueur de votre réseau en 2022 par mode de transport (en kilomètres) ? *

Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.

9 Quelle est la longueur de votre réseau en 2022 par mode de transport (en kilomètres) ? *

Métro :

Bus :

Tramway :

Train :

Car (dont car scolaire) :

Autres (téléphérique, funiculaire, ...) :

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 14 de la LOPMI). 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 Alimenter-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 «3-Actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place ou opérationnelles en 2022».

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 2022 ? *

Oui

Non

Si vous avez répondu « Non » à cette question, passez directement à la rubrique «3-Actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place ou opérationnelles en 2022».

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 14 de la LOPMI). 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)	
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 du 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)								
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.

	Janvier 2022	Février 2022	Mars 2022	Avril 2022	Mai 2022	Juin 2022	Juillet 2022	Août 2022	Sept. 2022	Oct. 2022	Nov. 2022	Déc. 2022
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			

Actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place/opérationnelles en 2022

Rappel : une action mise en place au cours des années précédentes et qui se poursuit en 2022 doit être mentionnée.

19 En 2022, avez-vous engagé des actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes ou poursuivi des actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place au cours des années précédentes (marches exploratoires, dispositif de descente à la demande, campagnes de communication, outils d'alerte/signalement, actions partenariales, formations, etc.) ? *

- Oui
- Non

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

- Oui
- Non

21 Quel est le nombre de marches effectuées en 2022 ?

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 2022 ?

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

Oui

Non

36 Quel(s) est(ont) 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 2023 ? *

- Oui
- Non

50 Précisez laquelle(lesquelles) :

.....

51- Afin d'illustrer le bilan national 2022, 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

Conception graphique Estelle Brel - impression : MTE/DAF/SET12



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*
