



MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*

toutes
et tous
égaux

Bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports de l'année 2024

5^e ÉDITION

Sommaire

1. Les chiffres clés du bilan 2024	1
2. Introduction.....	3
3. Méthodologie.....	5
3.1. Le contexte et les précautions d'interprétation	5
3.2. La terminologie employée	7
3.3. La structure du questionnaire et la collecte des informations	7
3.4. L'exploitation des données collectées	8
3.5. Les réseaux ayant renseigné le questionnaire.....	10
4. Analyse des données relatives aux atteintes sexuelles et sexistes commises sur les voyageurs recensées par les réseaux de transport en 2024	11
4.1. Les répondants ayant constaté ou eu connaissance d'atteintes.....	11
4.2. La quantification et la qualification des atteintes	12
4.2.1. Évolution 2020/2024 (à partir d'un panel identique de 40 répondants) :	13
4.3. Les modes de transport.....	14
4.4. Le profil horaire.....	16
4.4.1. Évolution 2020/2024 (à partir d'un panel identique de 40 répondants) :	18
4.5. Le profil journalier	19
4.5.1. Évolution 2020/2024 (à partir d'un panel identique de 40 répondants) :	21
4.6. Le profil mensuel.....	22
4.6.1. Évolution 2020/2024 (à partir d'un panel identique de 40 répondants) :	25
4.7. Le sexe des victimes :	25
4.8. Le sexe des auteurs.....	26
5. Actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place par les réseaux de transport en 2024.....	28
5.1. Les répondants ayant mené des actions.....	28
5.2. Les types d'actions	29
5.3. Les marches exploratoires	31
5.4. La descente à la demande	33
5.5. Les campagnes de communication.....	34
5.6. Les outils d'alerte et/ou de signalement des faits de harcèlement dans les transports.....	39

5.7. Les formations visant à sensibiliser certains salariés à la question des atteintes sexuelles et sexistes.....	41
5.8. Les démarches partenariales pour lutter contre les atteintes sexuelles et sexistes ..	43
5.9. Les mesures complémentaires mises en place en 2024.....	45
5.10. Les perspectives 2025	48
6. Outils de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes élaborés par le ministère chargé des transports mis à la disposition des acteurs locaux	49
6.1. Soutien aux initiatives citoyennes et innovantes au service de la prévention et de la lutte contre les violences sexistes et sexuelles	49
6.2. Le guide de recommandations relatif au dispositif de descente à la demande pour les bus.....	50
6.3. Le guide méthodologique consacré aux marches exploratoires dans les transports collectifs terrestres.....	51
7. Glossaire	52
Annexe 1 : liste des réseaux de transport ayant renseigné le questionnaire relatif au bilan des atteintes à caractère sexiste de l'année 2024	55
Annexe 2 : questionnaire relatif au bilan des atteintes à caractère sexiste de l'année 2024 prévu par l'article 117 de la loi d'orientation des mobilités	59

1. Les chiffres clés du bilan 2024

Principaux enseignements de l'analyse statistique

Plus de 1/3
des répondants

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

—• **33**
soit réseaux

4 554

atteintes sexuelles et sexistes
ont été signalées par les exploitants ou portées à
leur connaissance par les voyageurs

réparties ainsi :

30%
des atteintes
sexuelles avec
contact

29%
des outrages
sexistes

40%
des atteintes
sexuelles et
sexistes sans
contact

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

■ Nombre d'atteintes selon les modes de transport :

2 758



atteintes pour le
train/RER

459



pour le
bus

240



pour le
tramway

1 066



pour le
métro

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

12,1



atteintes pour le
train/RER

2,8



pour le
bus

3



pour le
tramway

5,6



pour le
métro

1,6



pour le
car

2701

Nombre d'atteintes sexuelles et sexistes concentré dans l'aire urbaine de Paris, près de 60% des atteintes

9

Nombre total d'atteintes pour 10 millions de voyages

■ Le sexe des victimes :

72%



des atteintes sont dirigées vers les **femmes**

8%



des atteintes sont dirigées vers les **hommes**

*le sexe n'est pas renseigné pour 20% des victimes

■ Le profil journalier



en soirée



l'après-midi

Cette année est aussi marquée par une augmentation importante des atteintes commises et signalées le matin (début de service-12h) (+32% par rapport à 2023 sur un panel constant de 40 répondants)

Leviers d'actions mis en place par les répondants

Plus de 50% des répondants

ont mené des actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes, soit 48 réseaux, représentant 96% du total de voyages recensés par ce bilan

→ **48**
soit **réseaux**

= **96%** du total de voyages recensés par ce bilan

Nombre de réseaux

Nombre de voyages recensés

LES ACTIONS ENGAGÉES par les répondants se répartissent ainsi :

32

92%

ont mené une campagne de communication locale

29

90%

ont mené des actions de formation

28

85%

proposent un dispositif de descente à la demande pour les bus

22

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

16

80%

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

6

ont mené des marches exploratoires

16

ont mené des actions spécifiques (Identification de référents/ambassadeur contre les violences et les atteintes sexistes, actions socio-éducatives en milieu scolaire, actions de sensibilisation, bus et agences refuges, UMay...).

2. Introduction

Depuis le lancement en 2015 par le Gouvernement du 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 comportement à connotation sexuelle ou sexiste qui porte atteinte à sa dignité ou l'expose à une situation pénible. Sa définition s'inspire de celle du délit de harcèlement sexuel, mais sans l'exigence de répétition des faits qui ne permettait pas de réprimer des actes isolés. En outre, la commission d'une telle infraction dans les espaces de transport constitue une circonstance aggravante qui est punie d'une contravention de 5^e classe. Si les faits doivent être constatés en flagrance par les forces de sécurité intérieure ou les agents assermentés de l'exploitant (agents des services internes de sécurité, contrôleurs/vérificateurs)⁵, ils ne nécessitent pas un dépôt de plainte de la part de la victime.

Adoptée en 2019, la loi d'orientation des mobilités encourage les autorités organisatrices à mettre en place la « descente à la demande »⁶, dispositif ayant vocation à réduire le sentiment d'insécurité éprouvé par les usagers, notamment les femmes, sur la voie publique en soirée et la nuit. 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 de rendre public un bilan⁷. Le ministère des transports contribue à la politique du Gouvernement de lutte contre les violences faites à l'égard des femmes, notamment avec la mise en place de la campagne « Levons les yeux », à destination des victimes et témoins de violences dans les transports, qui lancée en novembre 2023 reste toujours accessible via la plateforme dédiée⁸.

¹ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/prevention-violences-sexuelles-sexistes-transports-collectifs-terrestres>

² Article L. 2251-1 du code des transports.

³ Article L. 1631-5 du code des transports.

⁴ Article 621-1 du code pénal.

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

⁶ Articles L. 3115-3-1, R. 1241-15, R. 3111-1 et suivants du code des transports.

⁷ Article L. 1631-5 du code des transports.

⁸ <https://www.levonslesyeux.fr>

Le présent bilan, qui constitue la cinquième édition, répond à l'exigence posée 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 ainsi que les groupes de transport qui ont relayé le questionnaire élaboré par le ministère respectivement auprès de leurs adhérents et de leurs réseaux.

3. Méthodologie

3.1. 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 cinquième 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 chaque année de 2020 à 2024. 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. Ce panel est de 40 exploitants sur 85 répondants, contre 60 pour 117 l'an passé.

Le nombre moins important de répondants cette année n'empêche pas de dégager certaines tendances structurantes depuis 2020. Cependant, la taille plus réduite de cet échantillon implique davantage de prudence quant à l'interprétation des résultats obtenus.

Le bilan national des atteintes à caractère sexiste dans les transports se fonde chaque année 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 2024 et d'évolutions entre 2020 et 2024 pour l'ensemble des exploitants ayant répondu ces cinq 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.

Même si la grande majorité des exploitants a intégré cette bonne pratique en recensant l'ensemble des faits, dès lors qu'ils leurs ont été signalés et même s'ils ne sont pas suivis d'un dépôt de plainte, quelques opérateurs ne semblent enregistrer que les infractions qui ont donné suite à une déclaration auprès des services de police ou des unités de gendarmerie.

Le nombre d'atteintes sexuelles et sexistes constatées par les opérateurs de transport a significativement augmenté en 2024 par rapport à 2023. Le fait qu'un nombre moins important d'opérateurs a répondu à l'enquête de cette année implique par ailleurs que le phénomène reste sous-estimé. L'écart avec les chiffres publiés par le ministère de l'Intérieur qui suit les faits enregistrés (dépôts de plainte, flagrants délits, signalements...) témoigne que **se déclarer victime d'atteintes sexuelles et sexistes, a fortiori déposer une plainte, est encore loin d'être une évidence.**

Il reste cependant difficile de dire si l'augmentation des atteintes signalées par les opérateurs entre 2023 (4 091) et 2024 (4 554) traduit une réelle augmentation du nombre d'atteintes sexuelles et sexistes ou si elle est la résultante des dernières campagnes de communication ainsi que la multiplication du nombre de dispositifs de recueil des déclarations mis en place par les opérateurs, qui ont pu contribuer à libérer davantage la parole des victimes.

Dans le cadre de la publication annuelle de son bilan sur les atteintes à caractère sexiste et sexuel, le **ministère des Transports réaffirme son engagement dans la lutte contre les violences sexistes et sexuelles (VSS) et, plus largement, contre la délinquance dans les transports publics.**

Malgré des variations dans le nombre de répondants, **le bilan de l'année 2024 s'appuie sur les données des principaux réseaux de transports français. Aussi, les réseaux ayant contribué au recensement représentent une part très majoritaire des faits de violence signalés aux opérateurs au cours des années précédentes.**

Dans la continuité du plan d'actions qu'il a engagé en mars 2026 pour renforcer la lutte contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun, le ministère des Transports poursuit ses travaux visant à améliorer le suivi de la délinquance dans les transports publics. En particulier, les partenaires du secteur ont été réunis au sein d'un groupe de travail avec l'objectif d'améliorer et de préciser la nomenclature des faits de délinquance dans les transports. Cette démarche, largement soutenue par les opérateurs et les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), doit permettre de renforcer la qualité et la comparabilité des données recueillies et de disposer d'un langage commun, plus que jamais nécessaire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des réseaux de transports.

Enfin, les prochaines éditions du bilan seront enrichies pour intégrer des enquêtes thématiques qualitatives, avec l'objectif d'apporter un éclairage sur les politiques mises en œuvre par les acteurs locaux, de partager les bonnes pratiques et mettre en lumière des solutions innovantes.

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 importants⁹ ;
- 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 judiciaire¹⁰ ;
- la lecture des résultats doit privilégier les ordres de grandeur aux données elles-mêmes.

Par ailleurs, il convient de garder à l'esprit que les années 2020 et 2021, correspondant aux deux premières éditions du bilan, 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.

⁹ Chiffre noir et chiffre gris sont des expressions utilisées dans le recensement de la délinquance : « *La criminalité réelle demeure inconnue ; il existe entre cette dernière et la criminalité connue un écart, que l'on appelle le chiffre noir de la criminalité. Du chiffre noir on distingue le chiffre gris, ou nombre des auteurs de crimes non identifiés par la police, bien que les crimes soient connus.* » (Raymond Gassin, Dictionnaire de droit criminel)

¹⁰ Ces informations sont centralisées et traitées par le SSMSI (Service statistique ministériel de sécurité intérieure).

3.2. 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 sexistes¹¹ : 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... Cette catégorie d'atteintes relève de faits ayant donné lieu à une verbalisation, celles non verbalisées étant comptabilisées dans les deux catégories suivantes ;
- 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 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.

3.3. 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 : 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 : 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 par l'intermédiaire des principaux représentants des opérateurs de transport.

Certains exploitants ont également été directement sollicités par le ministère chargé des transports.

¹¹ Article 621-1 du code pénal.

Les exploitants ont eu la possibilité de renseigner le questionnaire pendant 8 semaines, du 15 avril 2025 au 6 juin 2025. Il a ensuite été réouvert pendant quelques jours courant novembre 2025 pour permettre aux opérateurs qui avaient omis de compléter l'enquête durant le temps imparti de le faire. Le questionnaire pour l'année 2024 est identique à celui de 2023.

3.4. L'exploitation des données collectées

- Nombre de répondants

La diffusion du questionnaire a permis de recueillir 85 réponses complètes. Les réponses partielles n'ont pas été prises en compte, ainsi, la base de données brute a été épurée. Ce total de 85 réponses a pu être exploité, soit 32 réponses de moins qu'en 2023, après un pic de 170 réponses atteint en 2022 et les 138 réponses collectées lors de la première édition de ce bilan en 2020.

- Calcul des indicateurs

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

Les indicateurs relatifs à l'évolution des données entre 2020 et 2024 sont calculés à partir des réponses recueillies auprès des exploitants ayant répondu à l'enquête ces cinq dernières années, soit 40 réseaux de transport.

- Classification des répondants

La classification des répondants reste établie en fonction de deux critères : le type de réseau (urbain¹²/interurbain¹³) et le nombre d'habitants desservis par le réseau déclaré par les opérateurs. Il a été convenu de regrouper dans une même classe les réseaux de transports interurbains et les réseaux de transport urbains qui desservent moins de 100 000 habitants, les constats en termes de volume d'atteintes étant souvent identiques.

Six classes de répondants ont ainsi été créées :

- 1) Les réseaux de transport interurbains et les réseaux de transport urbains qui desservent moins de 100 000 habitants
- 2) Les réseaux de transport qui desservent entre 100 000 habitants et 200 000 habitants
- 3) Les réseaux de transport qui desservent entre 200 000 habitants et 500 000 habitants
- 4) Les réseaux de transport qui desservent entre 500 000 habitants et 1 000 000 habitants
- 5) Les réseaux de transport qui desservent plus d'un million d'habitants
- 6) Les réseaux de transport appartenant à l'aire urbaine de Paris

¹² Les réseaux de transport en commun urbains qui correspondent à un maillage à l'échelle d'une ville ou d'une agglomération.

¹³ 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.

L'aire urbaine de Paris étant la plus peuplée de France (plus de 12 millions d'habitants), elle 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.

- Traitement spécifique des données transmises par la SNCF

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 à la longueur du réseau de transport par mode de transport n'ont pas pu être exploitées.

En outre, la taille plus réduite du panel de 40 répondants pour ce bilan 2024 n'a permis d'établir qu'un nombre limité de tendances observées sur l'année.

Enfin, du fait du nombre trop réduit d'atteintes sexuelles et sexistes signalées aux opérateurs de réseaux de transports interurbain ou de moins de 100 000 habitants, catégorie qui ne permet pas de prendre en compte les atteintes signalées à la SNCF hors de l'Île-de-France, aucune statistique n'a pu être effectuée pour cette catégorie de répondant hors statistiques globales.

3.5. Les réseaux ayant renseigné le questionnaire

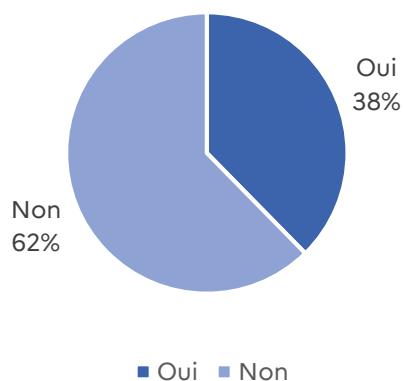
- Les réseaux de transport interurbains et les réseaux de transport urbains appartenant à une aire urbaine dont la population est inférieure à 100 000 habitants comptent 25 répondants.
- Les réseaux de transport appartenant à une aire urbaine dont la population est supérieure ou égale à 100 000 habitants et inférieure à 200 000 habitants comptent 16 répondants.
- 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 19 répondants.
- 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.
- Les réseaux de transport appartenant à une aire urbaine dont la population est supérieure ou égale à un million d'habitants comptent 5 répondants.
- Les réseaux de transport appartenant à l'aire urbaine de Paris comptent 12 répondants. Le nombre réduit de répondants franciliens est à relativiser au vu de la répartition du trafic voyageur selon les exploitants, la RATP et la SNCF concentrant la très grande majorité du trafic voyageurs (92%).

La liste des répondants figure en annexe 1.

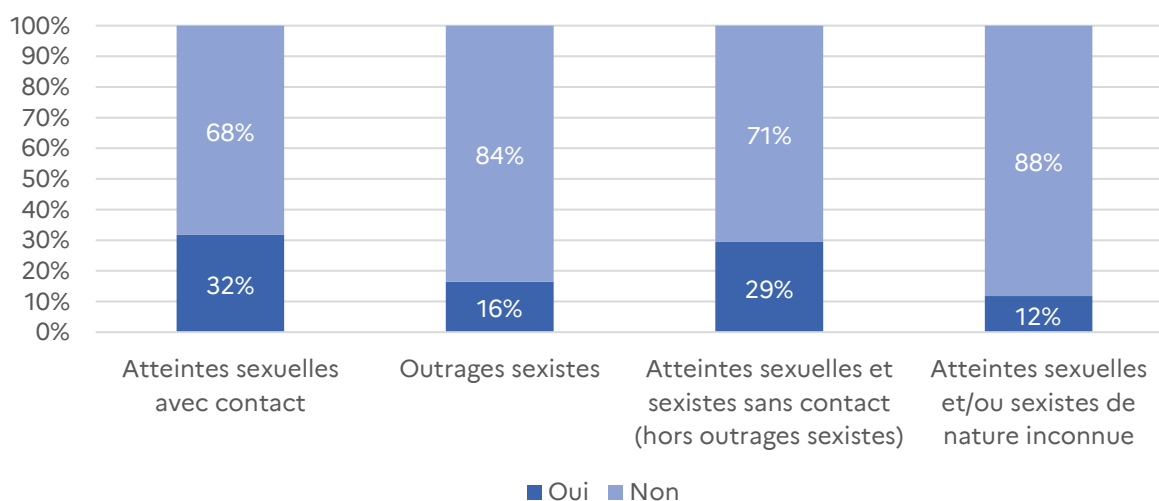
4. Analyse des données relatives aux atteintes sexuelles et sexistes commises sur les voyageurs recensées par les réseaux de transport en 2024

4.1. 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 :

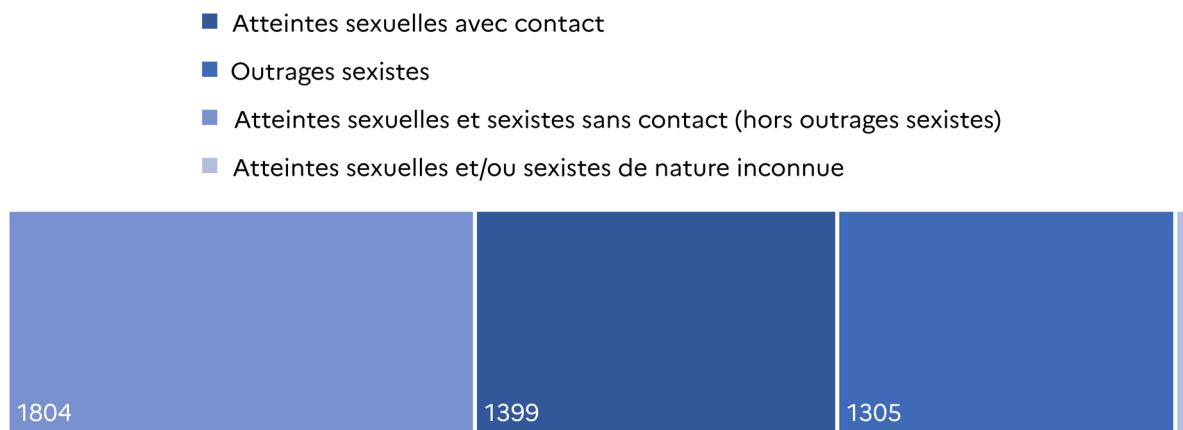
Près de 40% des répondants ont constaté ou eu connaissance d'atteintes sexuelles et sexistes commises sur leur réseau. Au total :

- 32% ont déclaré des atteintes sexuelles avec contact (27 réseaux) ;
- 29% des atteintes sexuelles et sexistes sans contact (25) ;
- 16% des outrages sexistes (14) ;
- 12% des atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue (10).

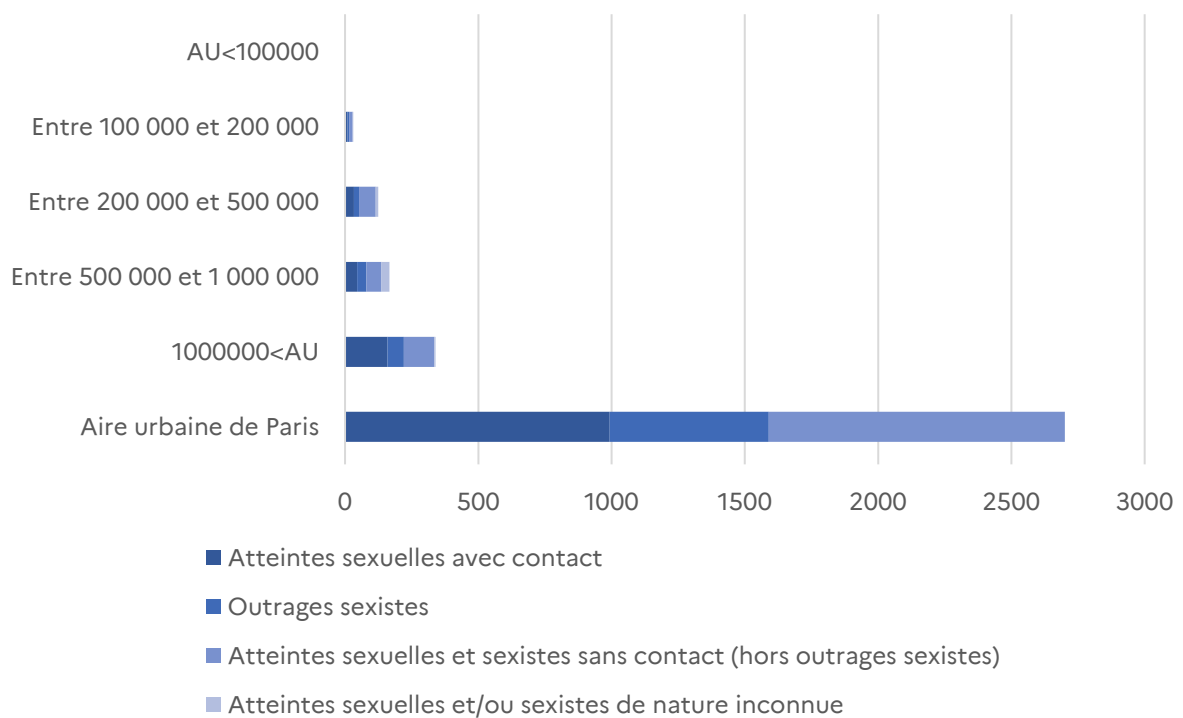
Ces niveaux restent cohérents avec ceux observés en 2023 et marquent toujours une légère hausse observée depuis 2020 (à partir d'un panel identique de 40 exploitants).

4.2. 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 4 554 atteintes constatées par les répondants :

- 31% concernent des atteintes sexuelles avec contact (1 399) ;
- 40% des atteintes sexuelles et sexistes sans contact (1 804) ;
- 29% des outrages sexistes (1 305) ;
- 1% des atteintes sexuelles et/ou sexistes de nature inconnue (46).

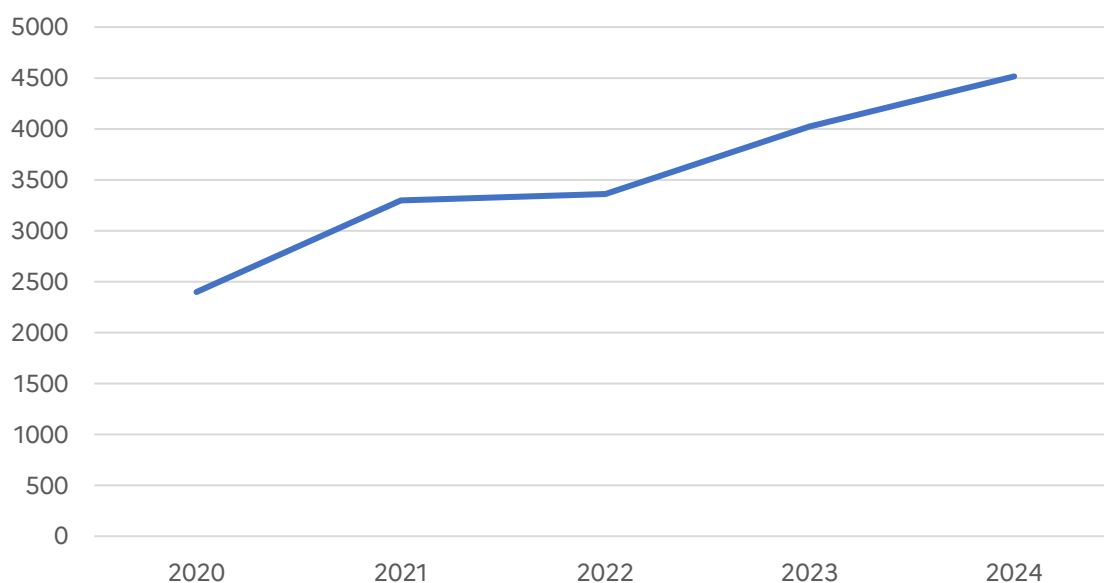
Au regard du nombre de voyages, le nombre d'atteintes sexuelles et sexistes s'élève à 9 pour 10 millions de voyages, une nette augmentation par rapport au bilan 2023 où il s'établissait à 6,3 pour 10 millions de voyages. Cette hausse est toutefois moins marquée selon les résultats obtenus à partir du panel de 40 répondants, avec 7 atteintes signalées pour 10 millions de voyages, marquant une augmentation de 2 % par rapport à 2023.

La répartition des atteintes selon les six classes de répondants révèle que plus les répondants appartiennent à des réseaux dont l'aire urbaine est peuplée, plus ils constatent des atteintes sexuelles et sexistes, avec la spécificité de l'aire urbaine de Paris qui concentre à elle seule près de deux tiers des atteintes constatées en France (2 701). Ainsi, 71 % des atteintes sexuelles avec contact sont constatées sur les réseaux franciliens, 45% des outrages sexistes et 62 % des atteintes sexuelles et/ou sexistes sans contact.

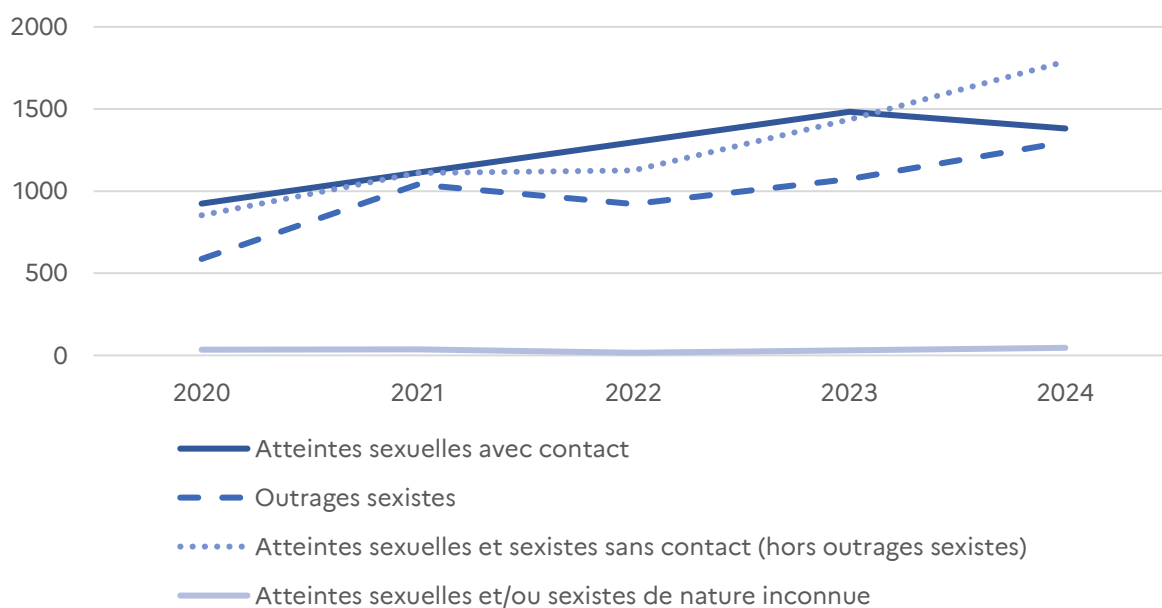
Cette prédominance peut s'expliquer par différents facteurs comme la configuration du réseau et son maillage très dense, sa forte fréquentation, sa grande amplitude horaire de service, mais aussi l'existence d'un numéro d'alerte unique commun à toute la région (3117) ainsi que la présence d'agents des 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 et disposent de moyens plus importants que sur des réseaux de tailles plus modestes.

4.2.1. Évolution 2020/2024 (à partir d'un panel identique de 40 répondants) :

- Évolution du nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées par les répondants

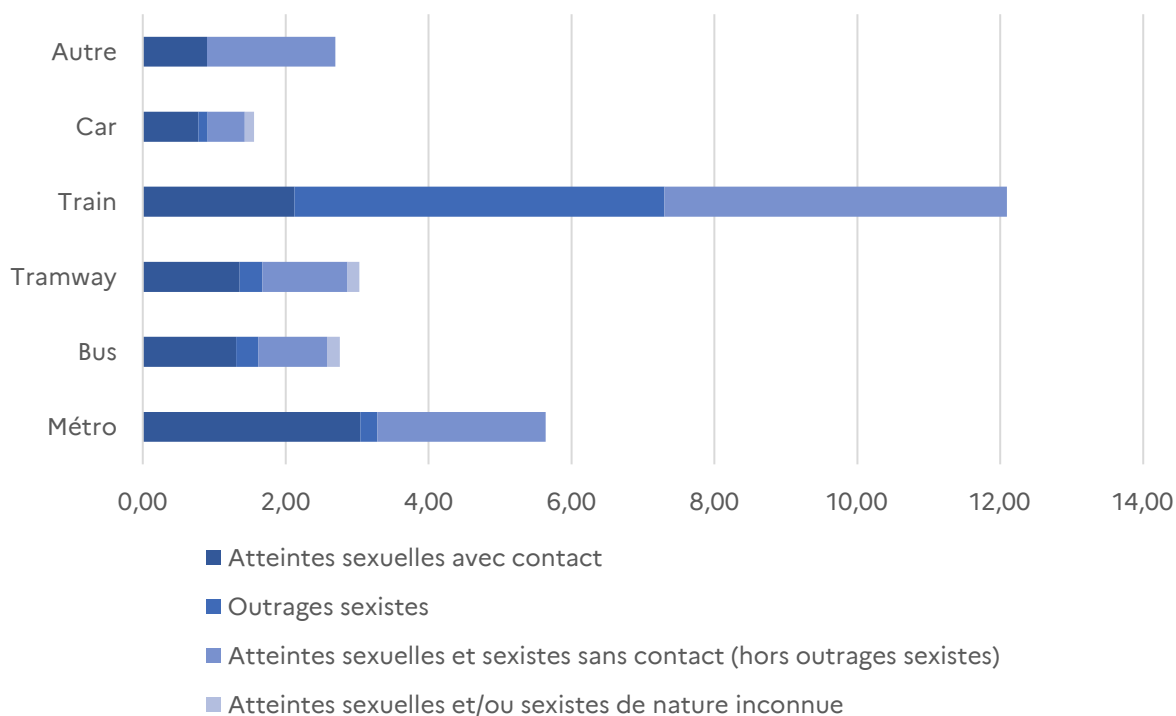


- Évolution du nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées par les répondants par nature des atteintes



4.3. 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 RER¹⁴ » concentre la majorité des atteintes signalées (2 758) suivi par le métro (1 066 atteintes), le bus (459) et le tramway (240).

La plus grande part des atteintes sexuelles avec contact est constatée dans le métro (570) tandis que les atteintes sexuelles et sexistes sans contact et les outrages sexistes sont davantage recensés dans le train (1 093).

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

- 12,1 atteintes pour le train/RER ;
- 5,6 pour le métro ;
- 3 pour le tramway ;
- 2,8 pour le bus ;
- 1,6 pour le car.

Cette hiérarchie des modes de transport en fonction du volume d'atteintes reste toutefois à relativiser à l'instar du nombre significatif d'outrages sexistes qui ne peuvent être verbalisés qu'en cas de flagrance, nécessitant, de fait, la 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 faut également noter le nombre significatif d'atteintes pour lesquelles le mode de transport n'a pas été précisé.

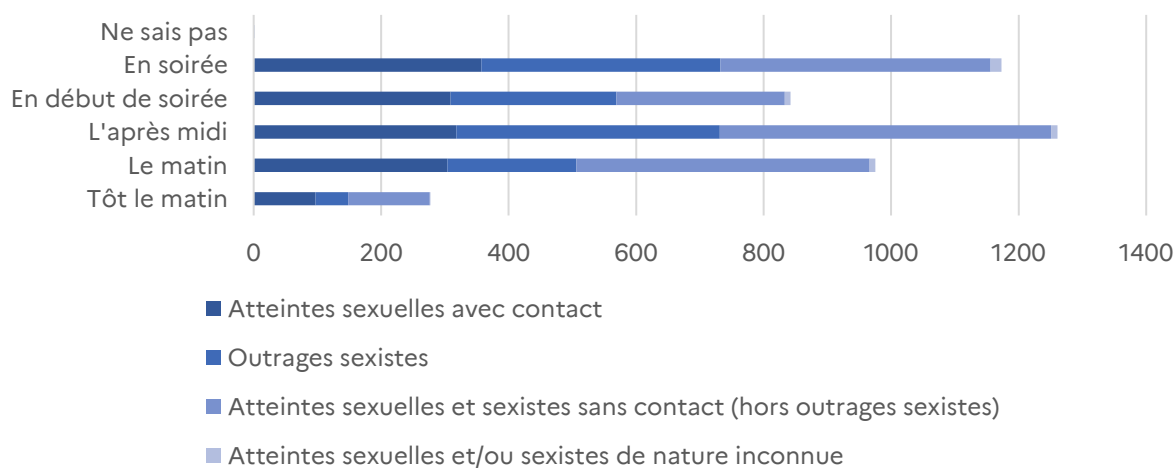
¹⁴ Le RER (Réseau Express Régional) est un réseau de transport ferroviaire desservant Paris et son agglomération, exploité par la SNCF et la RATP sous l'autorité d'Île-de-France Mobilités.

4.4. Le profil horaire

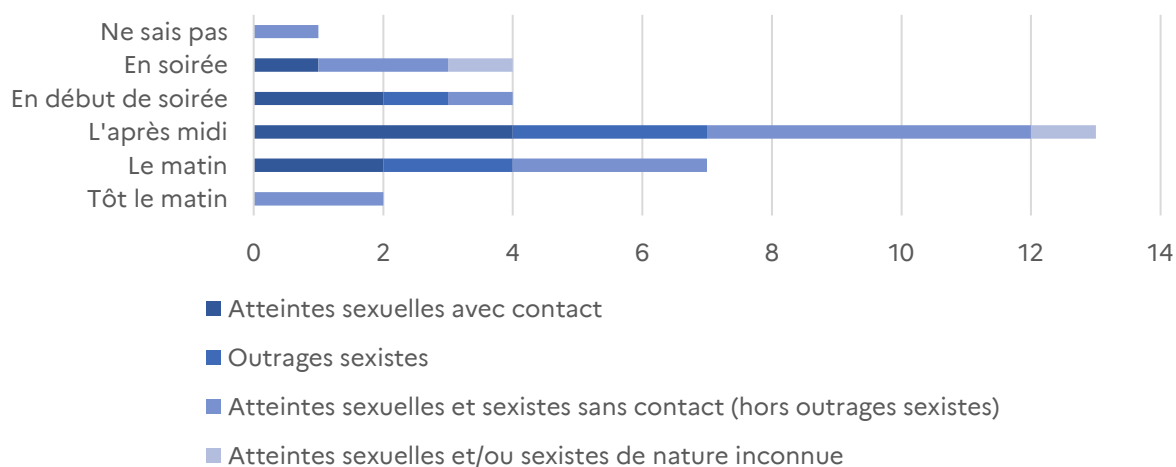
La journée est décomposée en cinq tranches horaires : « Tôt le matin » correspond au début de service jusqu'à 7h, « matin » à 7h - 12h, « après-midi » à 12h - 17h, « début de soirée » à 17h - 19h et « soirée » de 19h jusqu'à la fin du service.

- Nombre d'atteintes selon leur nature par tranche horaire de la journée pour l'ensemble des répondants puis en fonction des classes de répondants

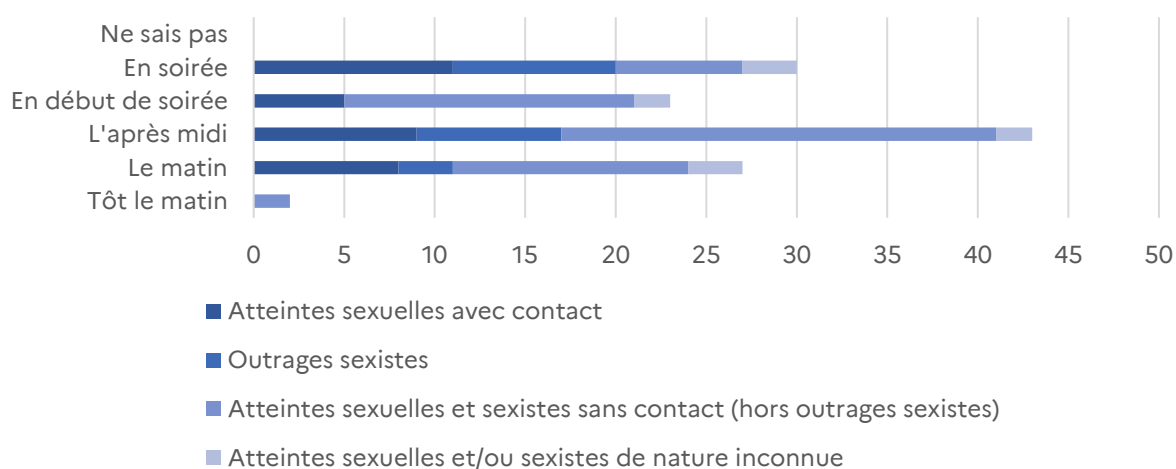
- Ensemble des répondants



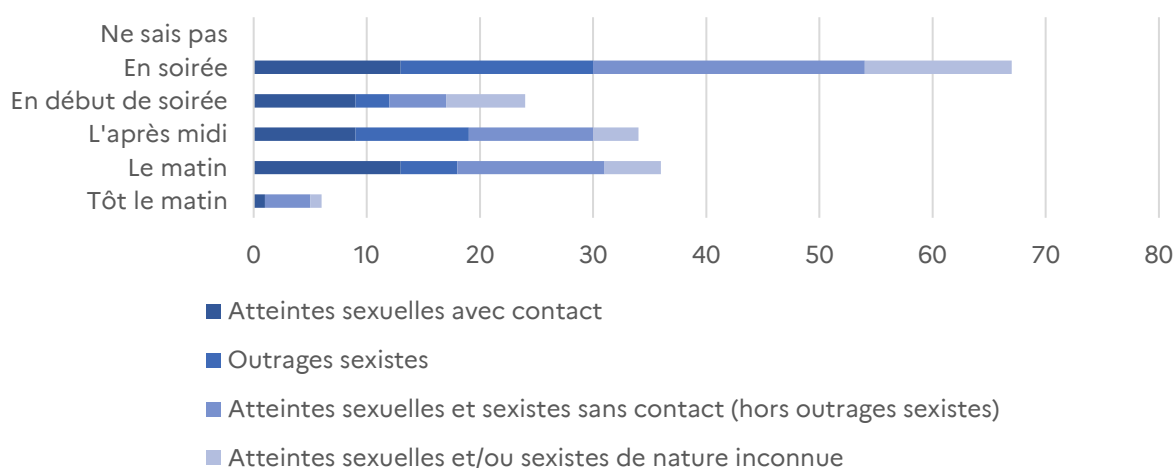
- Répondants dont le réseau de transport dessert entre 100 000 et 200 000 habitants (hors SNCF province)



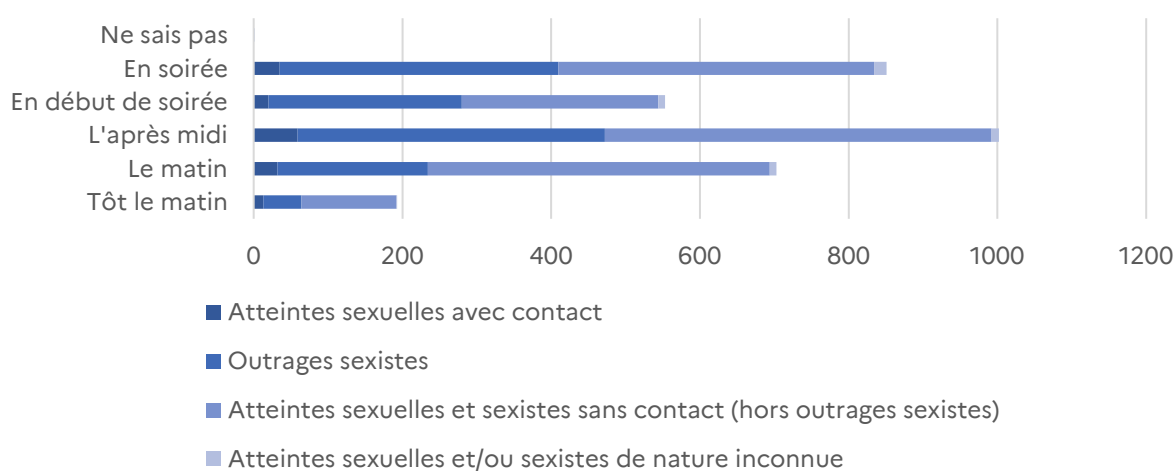
- Répondants dont le réseau de transport dessert entre 200 000 et 500 000 habitants (hors SNCF province)



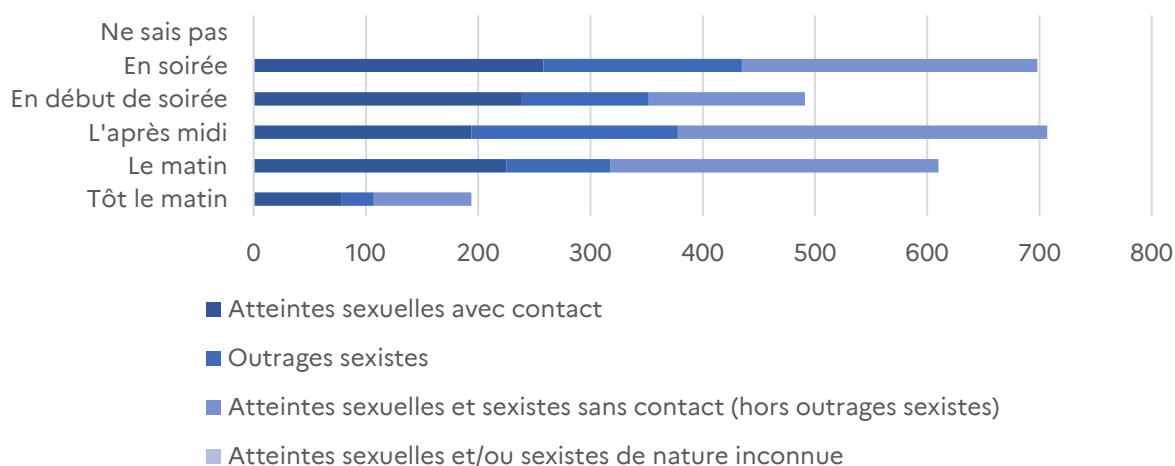
- Répondants dont le réseau de transport dessert entre 500 000 et un million d'habitants (hors SNCF province)



- Répondants dont le réseau de transport dessert plus d'un million d'habitants (hors SNCF province)



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



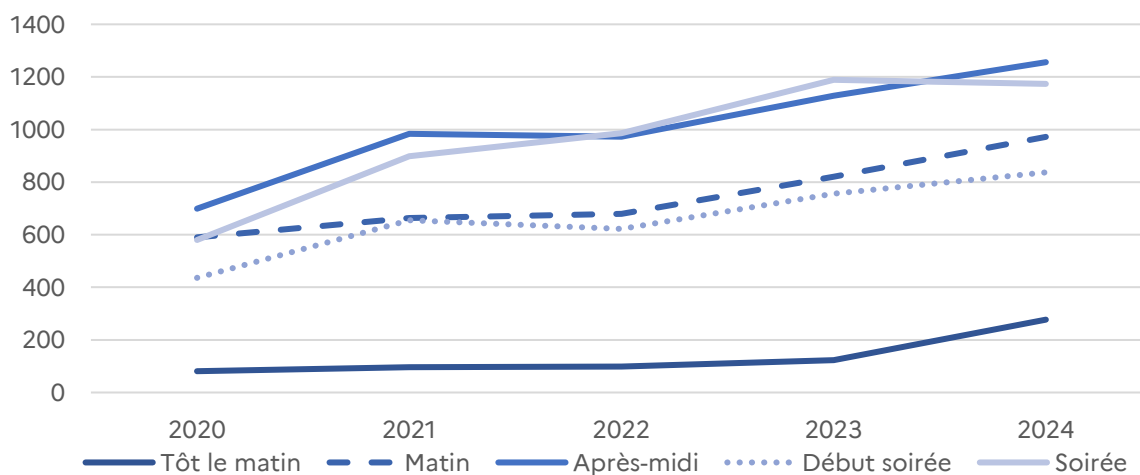
Constat :

Pour l'ensemble des répondants, les atteintes, toute nature confondue, sont commises principalement en soirée (1 177) et l'après-midi (1 268) suivi par le matin (975), le début de soirée (844) et enfin, tôt le matin (278). 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 outrages sexistes qui sont davantage constatés en début de soirée plutôt que le matin.

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 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.

4.4.1. Évolution 2020/2024 (à partir d'un panel identique de 40 répondants) :

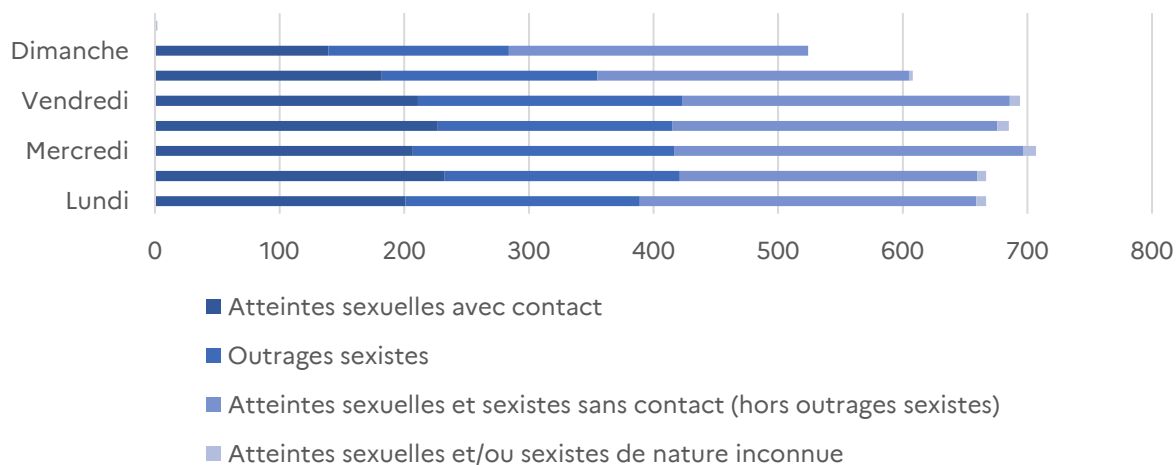
- Évolution du nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées par rapport au moment dans la journée



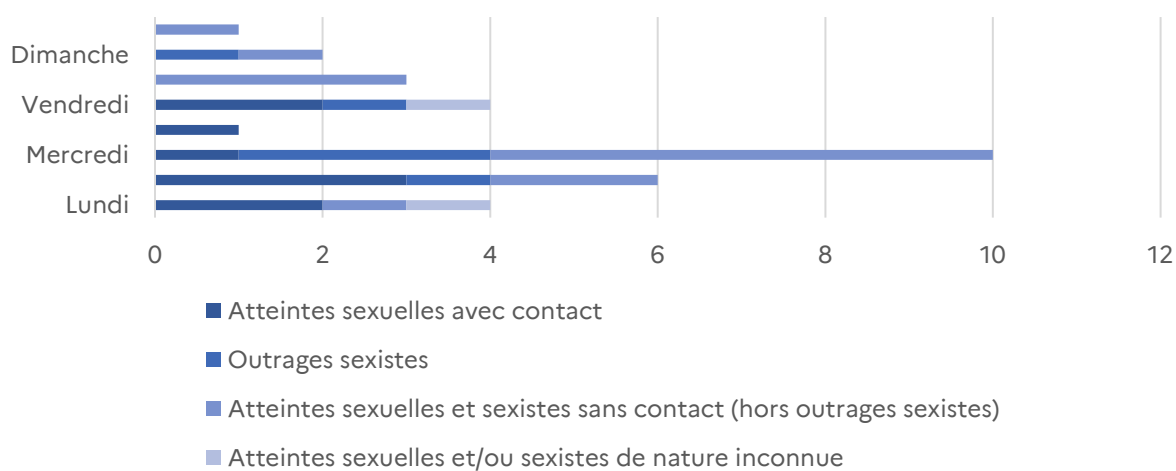
4.5. Le profil journalier

- Nombre d'atteintes selon leur nature par jour de la semaine pour l'ensemble des répondants puis en fonction des classes de répondants

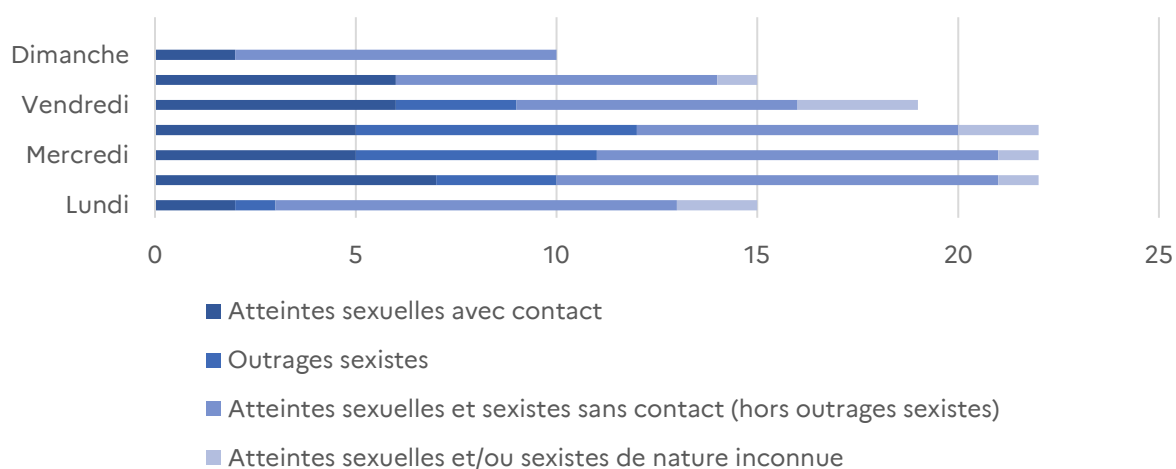
- Ensemble des répondants



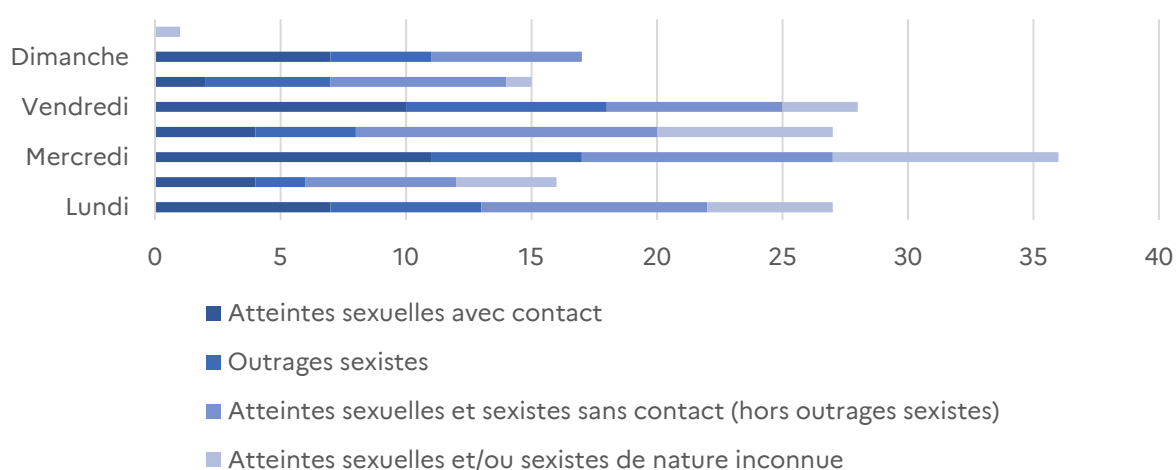
- Répondants dont le réseau de transport dessert entre 100 000 et 200 000 habitants (hors SNCF province)



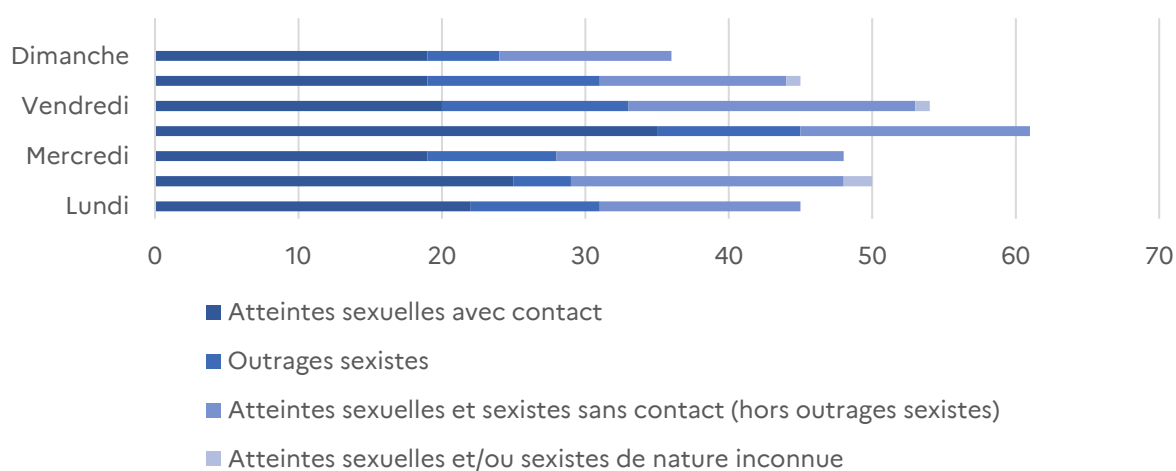
- Répondants dont le réseau de transport dessert entre 200 000 et 500 000 habitants (hors SNCF province)



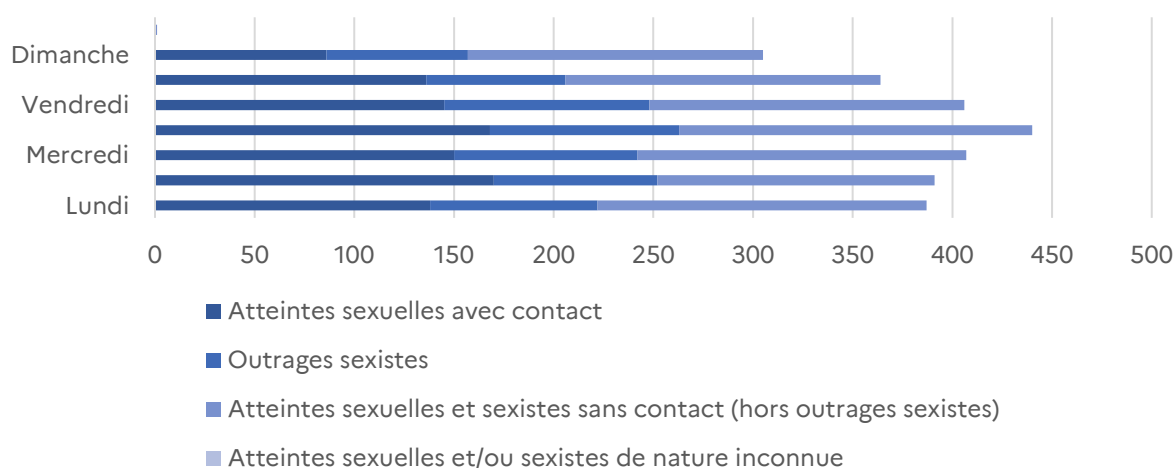
- Répondants dont le réseau de transport dessert entre 500 000 et un million d'habitants (hors SNCF province)



- Répondants dont le réseau de transport dessert plus d'un million d'habitants (hors SNCF province)



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



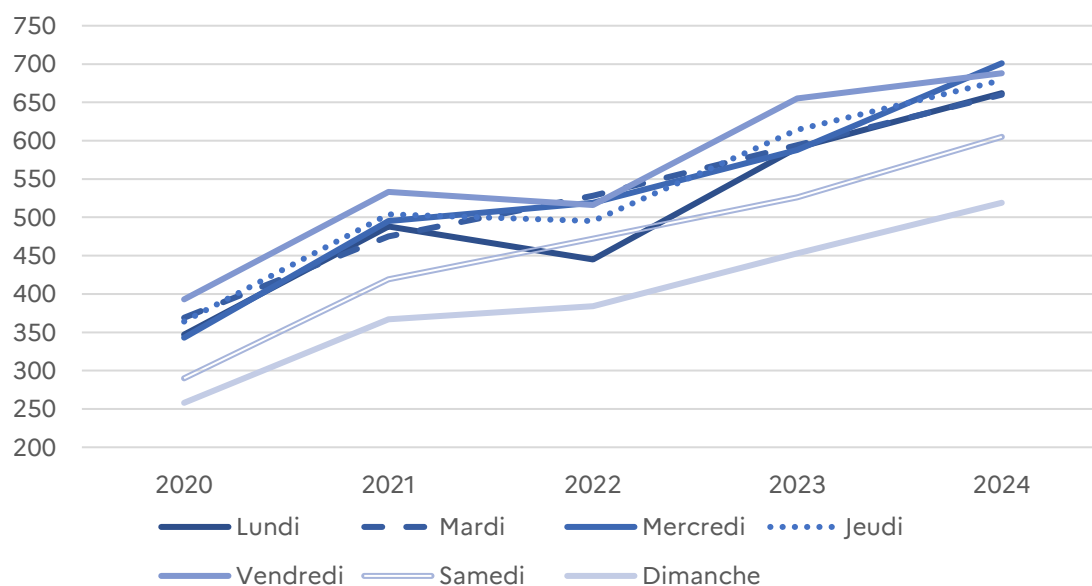
Constat :

Pour l'ensemble des répondants, les atteintes, toute nature confondue, sont réparties de manière relativement homogène du lundi au vendredi : lundi (667 atteintes), mardi (667), mercredi (707), jeudi (685), vendredi (691). Les deux jours de fin de semaine, le samedi et le dimanche, comptabilisent un plus faible nombre d'atteintes, respectivement 608 et 524.

De même, la répartition des atteintes selon leur nature en fonction des jours de la semaine apparaît également uniforme, les atteintes sexuelles sans contact étant prépondérantes et constantes tout au long de la semaine. Elles sont suivies en proportions par les atteintes sexuelles et sexistes avec contact puis les outrages sexistes qui diminuent de manière plus marquée en fin de semaine.

4.5.1. Évolution 2020/2024 (à partir d'un panel identique de 40 répondants) :

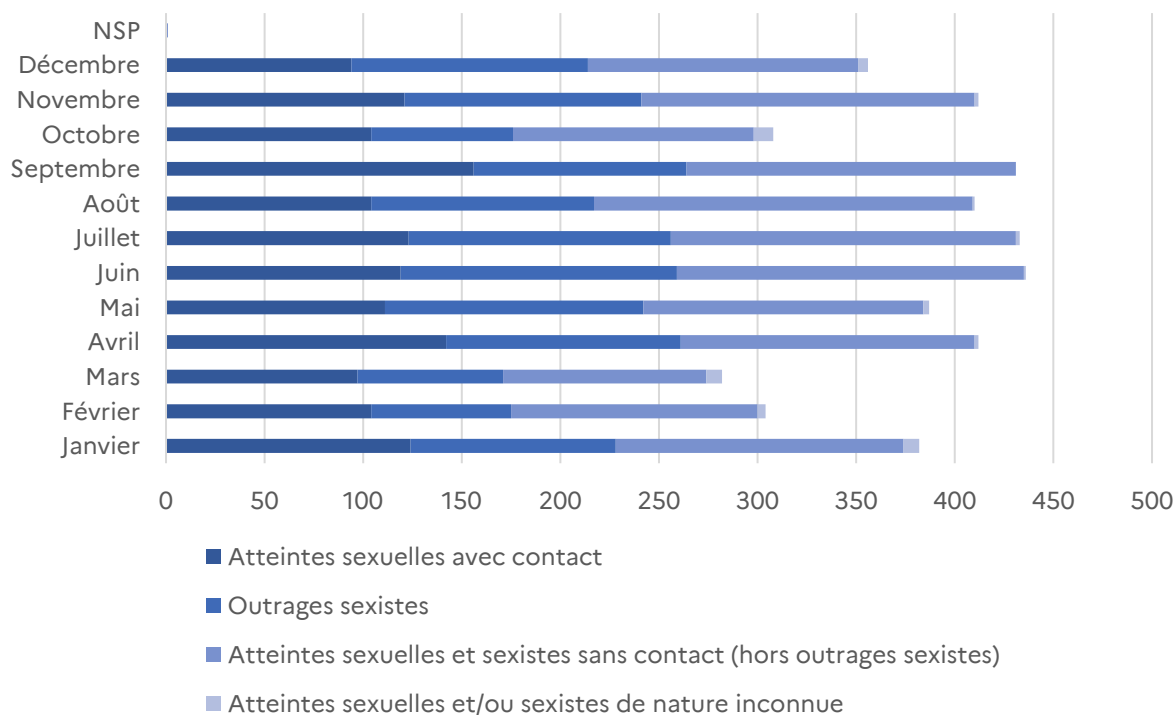
- Évolution du nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées par rapport au jour de la semaine



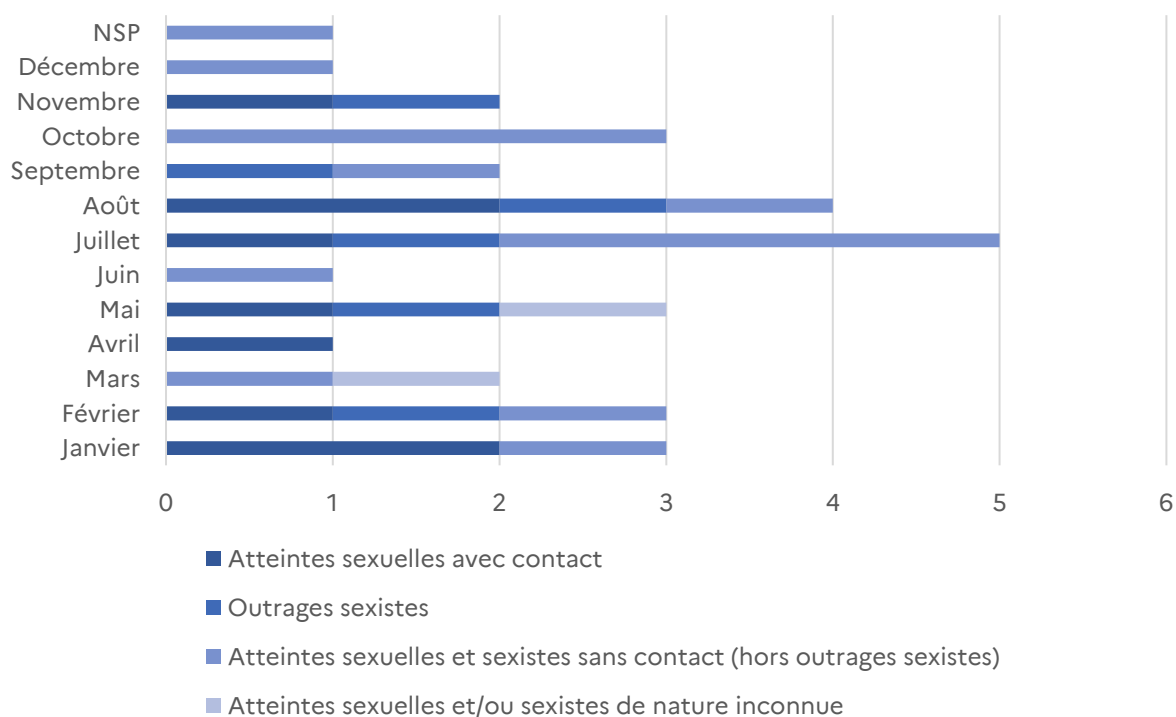
4.6. Le profil mensuel

- Nombre d'atteintes selon leur nature par mois pour l'ensemble des répondants puis en fonction des classes de répondants

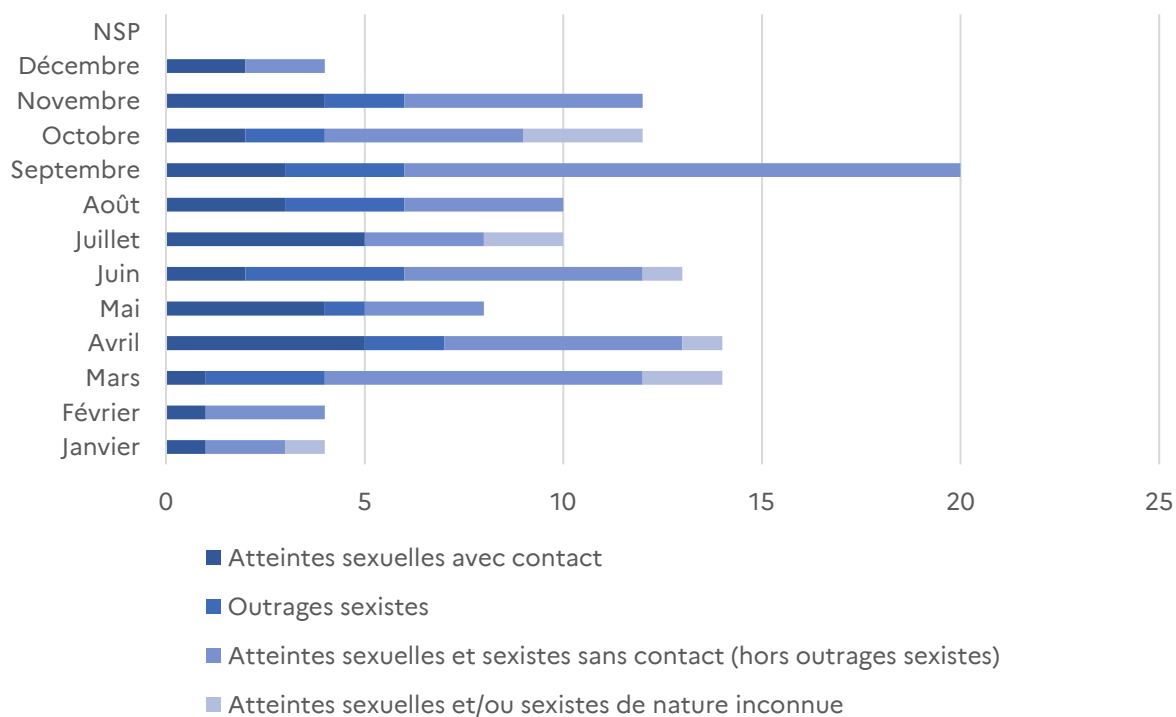
- Ensemble des répondants



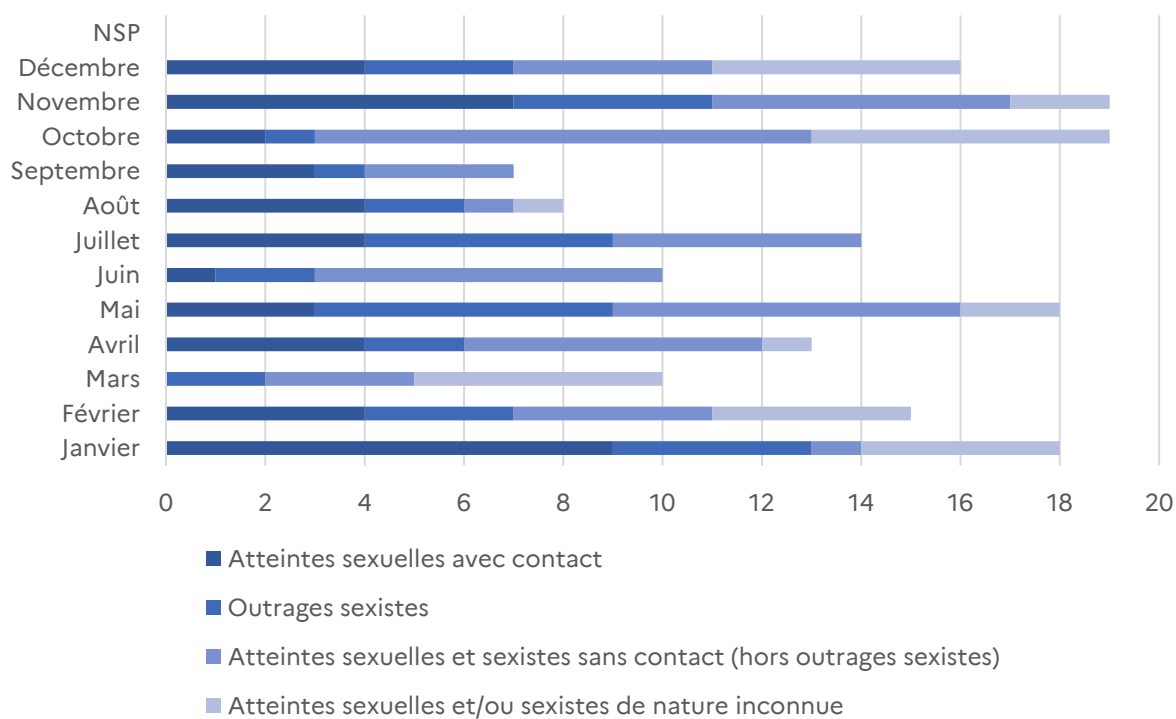
- Répondants dont le réseau de transport dessert entre 100 000 et 200 000 habitants (hors SNCF province)



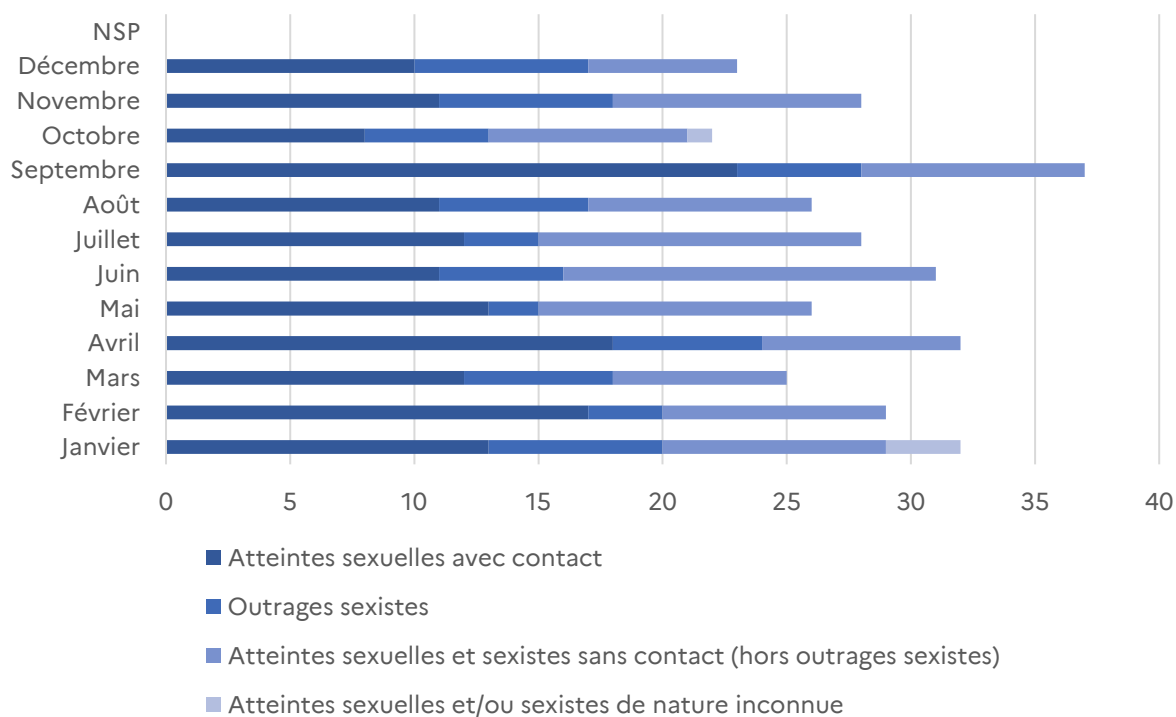
- Répondants dont le réseau de transport dessert entre 200 000 et 500 000 habitants (hors SNCF province)



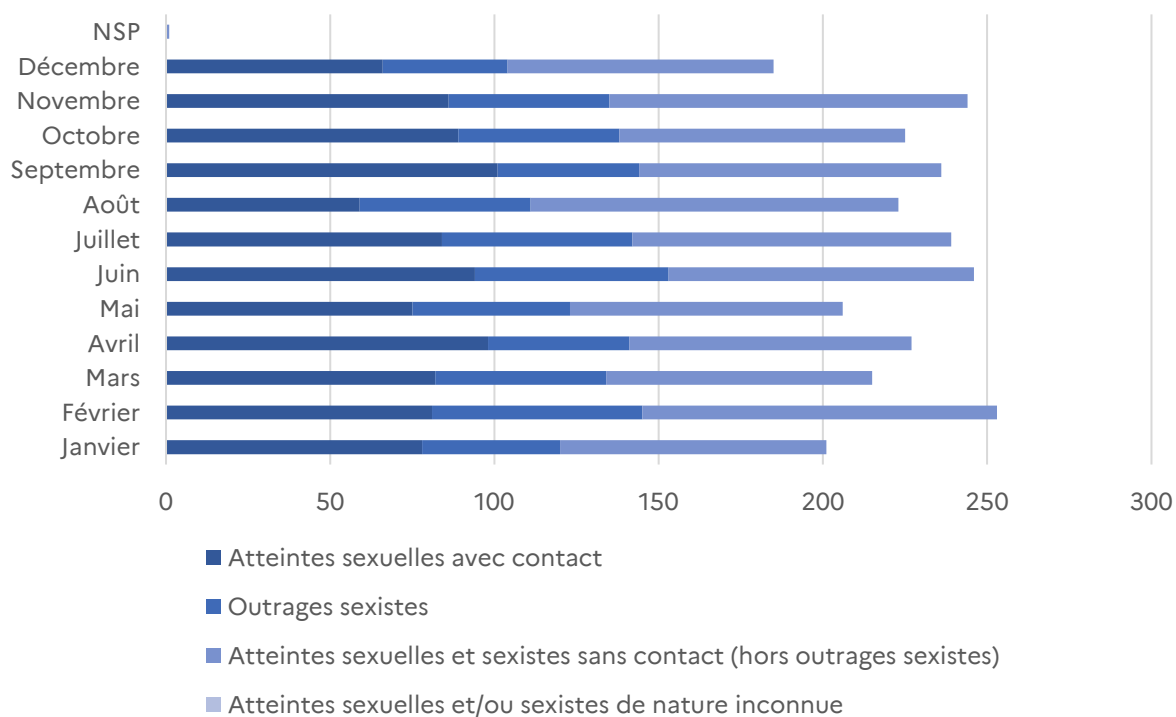
- Répondants dont le réseau de transport dessert entre 500 000 et un million d'habitants (hors SNCF province)



- Répondants dont le réseau de transport dessert plus d'un million d'habitants (hors SNCF province)



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



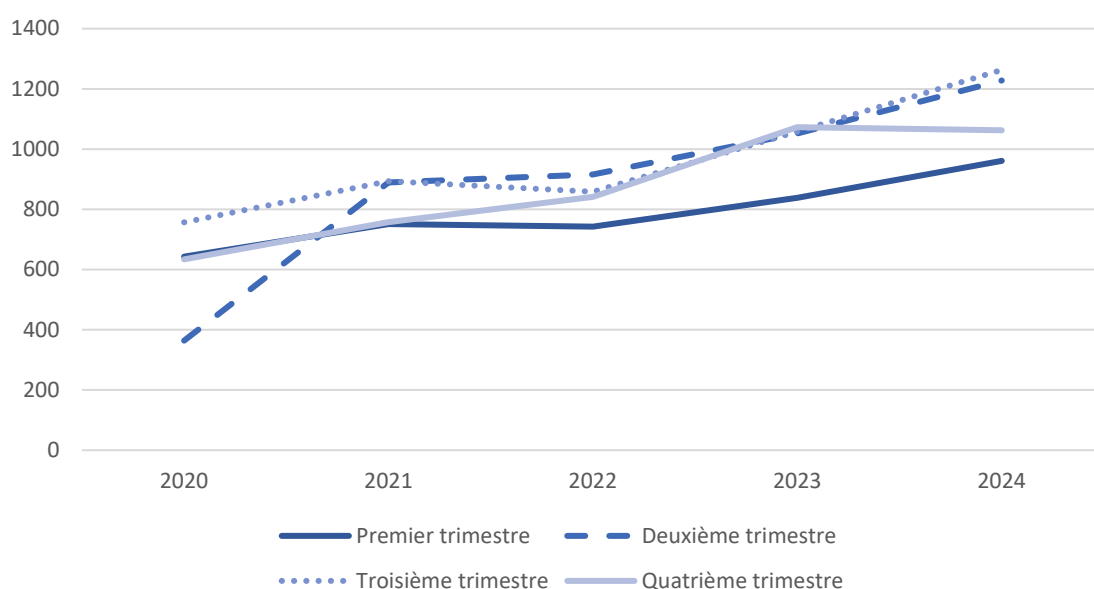
Constat :

Pour l'ensemble des répondants, on constate une répartition plutôt hétérogène des atteintes, toute nature confondue, au cours de l'année. En moyenne, la période estivale concentre la majeure partie des signalements.

Cette tendance se vérifie distinctement sur le réseau de l'aire urbaine parisienne où l'on identifie par ailleurs un nombre moindre d'atteintes commises les mois de janvier et décembre. À contrario, les réseaux d'aires urbaines de 500 000 à un million d'habitants connaissent un pic de signalements en début et fin d'année alors que la période de mars à septembre voit un creux des atteintes signalées.

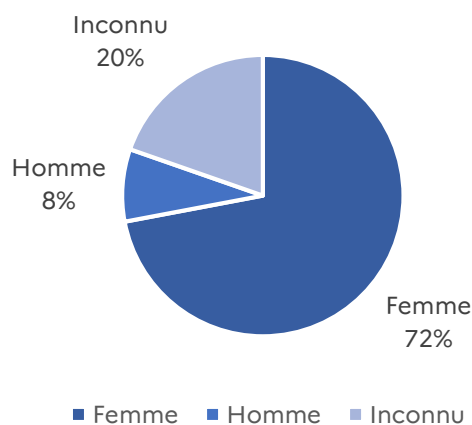
4.6.1. Évolution 2020/2024 (à partir d'un panel identique de 40 répondants) :

- Évolution du nombre d'atteintes sexuelles et sexistes déclarées par rapport au mois de l'année

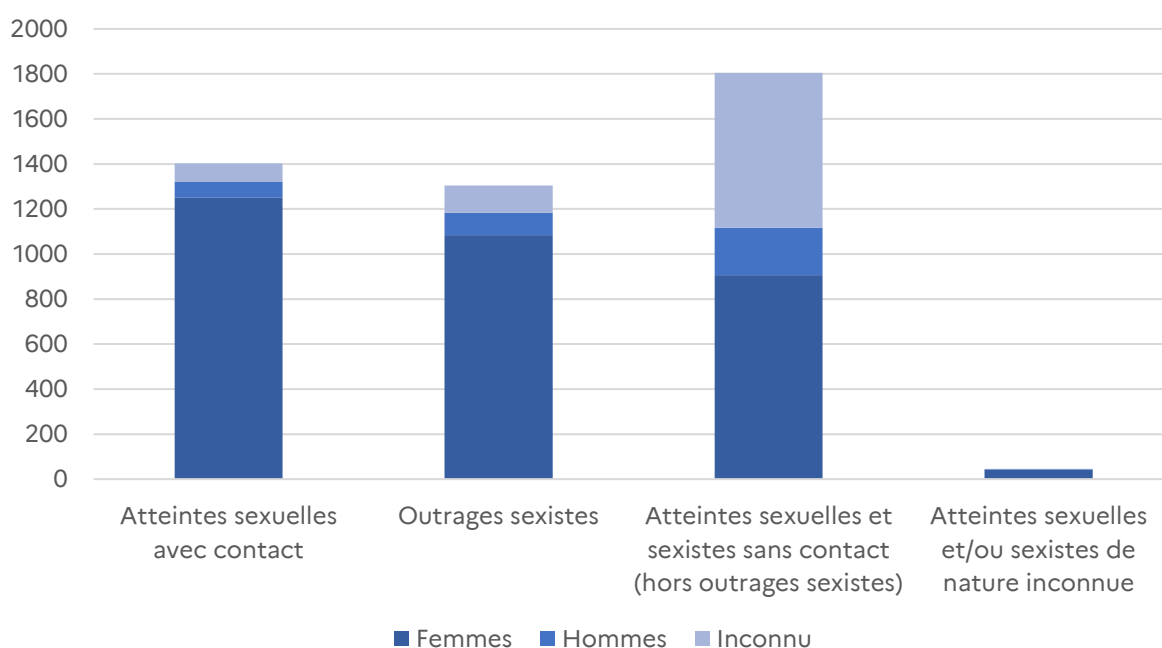


4.7. Le sexe des victimes :

- 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



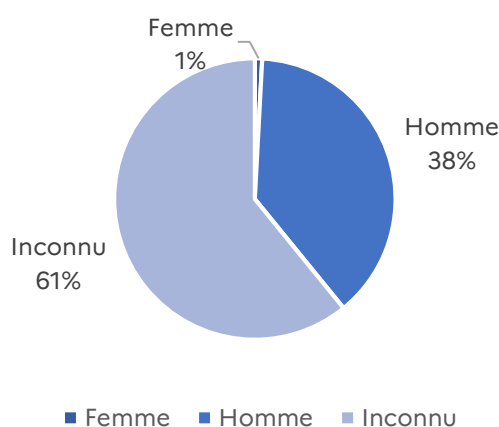
Constat :

Les atteintes sexuelles et sexistes sont très majoritairement dirigées vers les femmes : 72% contre 8% d'hommes. Cette proportion est toutefois à préciser compte tenu des 20% de victimes pour lesquelles le sexe n'est pas renseigné, notamment dans le cas des atteintes sexuelles et sexistes sans contact.

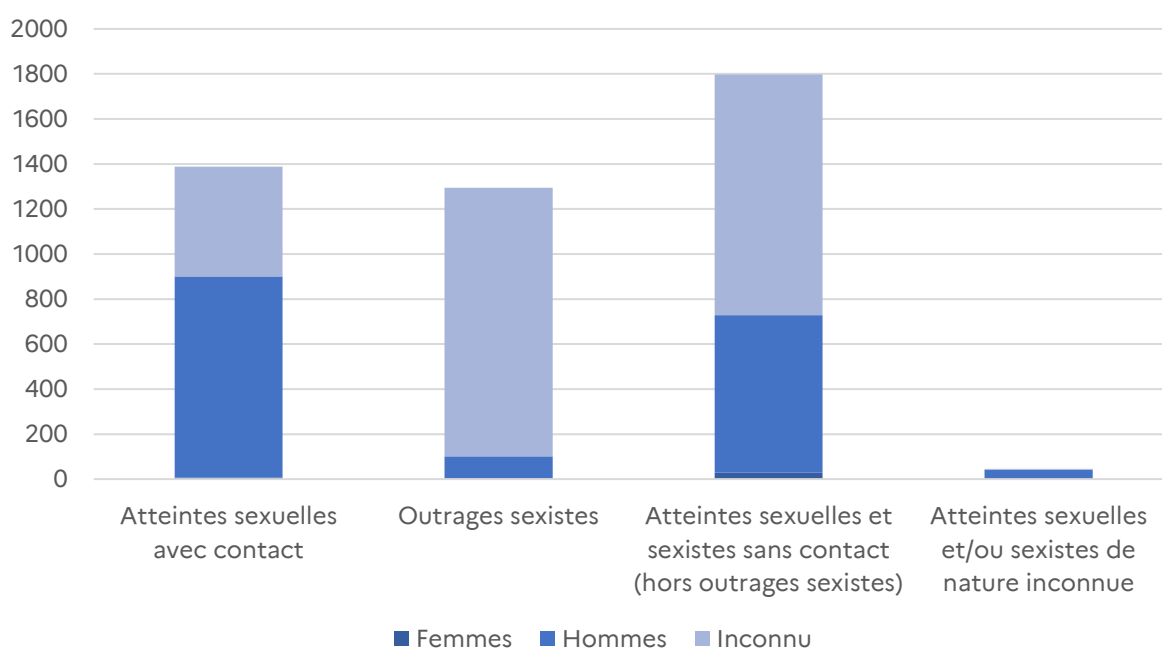
Parmi l'ensemble des atteintes, les femmes sont surtout victimes d'atteintes sexuelles avec contact (1 252), puis d'outrages sexistes (1 084) et enfin d'atteintes sexuelles et sexistes sans contact (906). Les hommes sont davantage affectés par des atteintes sexuelles et sexistes sans contact (210), puis des outrages sexistes (99) et des atteintes sexuelles avec contact (68).

4.8. Le sexe des auteurs

- Part des auteurs d'atteintes selon le sexe (toute atteinte sexuelle et sexiste confondue)



- Nombre de auteurs par sexe en fonction de la nature de l'atteinte



Constat :

Les hommes sont très majoritairement auteurs des atteintes sexuelles et sexistes : 38% d'hommes contre 1% de femmes. Cette proportion est toutefois à préciser compte tenu de l'importante proportion (61%) d'auteurs pour lesquelles le sexe n'est pas renseigné. En effet, selon les chiffres de l'Observatoire national des violences faites aux femmes, 91% de l'ensemble des victimes de violences sexuelles déclarent que le ou les agresseurs étaient exclusivement de sexe masculin.¹⁵

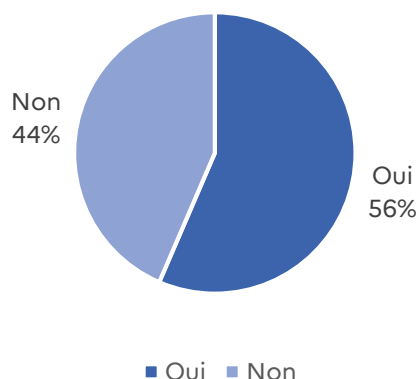
Concernant le pourcent de femmes auteures d'atteintes sexuelles, cela concerne très majoritairement les atteintes sexuelles sans contact (28).

¹⁵ Lettre n°25 de l'Observatoire national des violences faites aux femmes de novembre 2025 sur l'année 2024

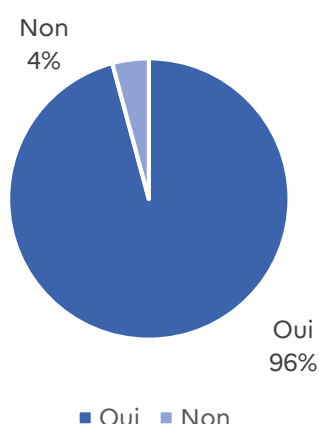
5. Actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place par les réseaux de transport en 2024

5.1. Les répondants ayant mené des actions

- Part des répondants ayant mené des actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes



- Part des voyages effectués sur un réseau ayant mené des actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes



Constat :

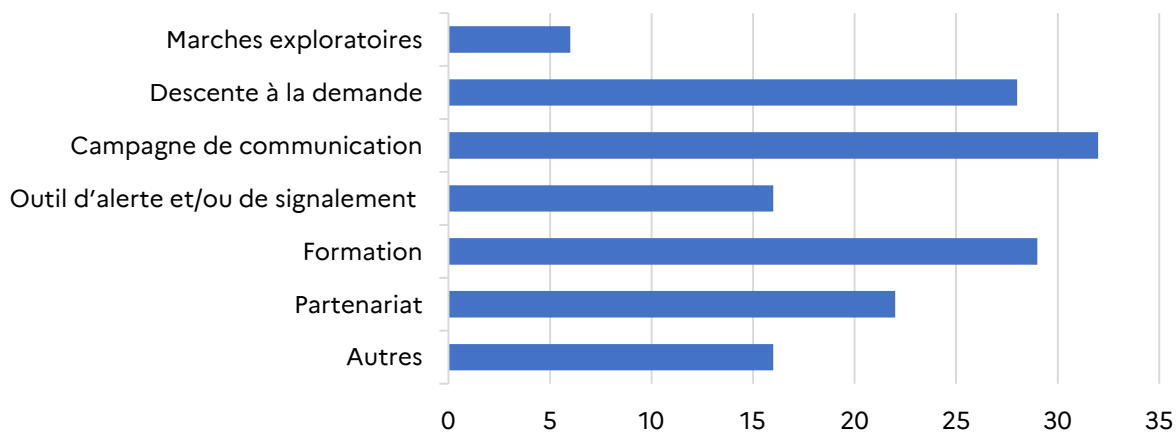
Près de 56% des répondants ont mené des actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes, soit 48 réseaux sur les 85 réseaux ayant répondu à l'enquête de cette année. Une gradation du nombre de réseaux ayant mis en place des actions est globalement observée en fonction des classes de répondants. Ainsi, plus un réseau appartient à une aire urbaine peuplée, plus il s'inscrit dans une politique locale de prévention de ces violences. Cela s'explique notamment par les moyens plus importants dont disposent les réseaux de plus grande ampleur pour lutter contre les atteintes sexistes et sexuelles.

Rapporté au nombre de voyages, 96% des voyages effectués sur l'année 2024, parmi les réseaux enquêtés, l'ont été sur un réseau dont l'opérateur a mené au moins une action de lutte contre les atteintes sexistes et sexuelles.

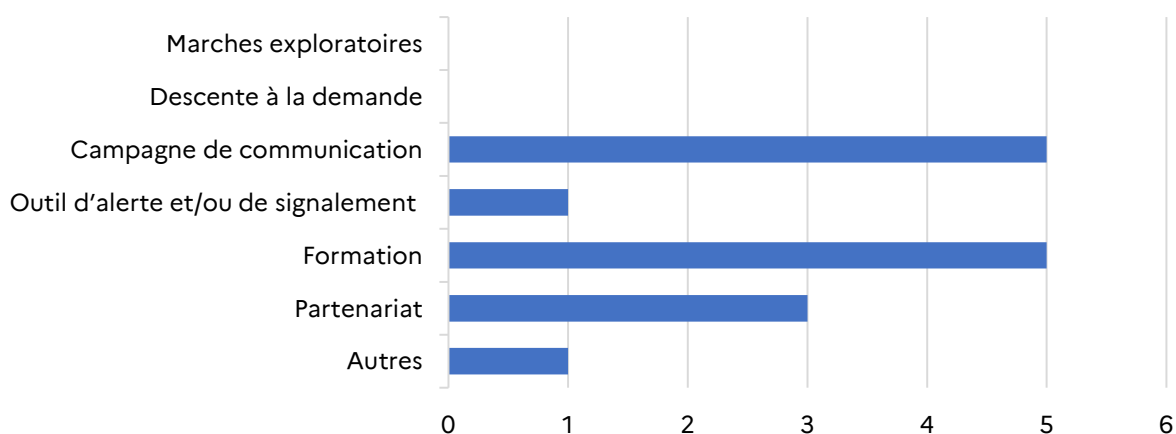
5.2. Les types d'actions

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

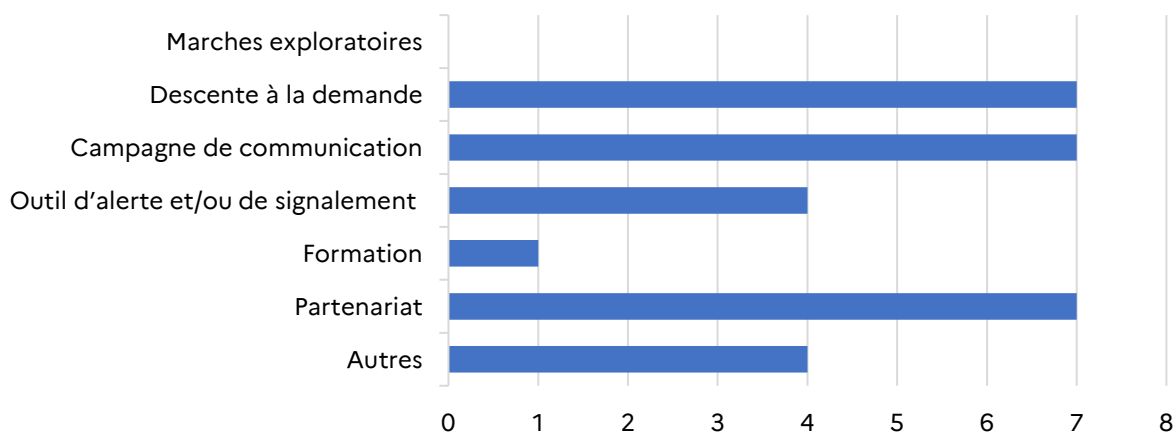
- Ensemble des répondants



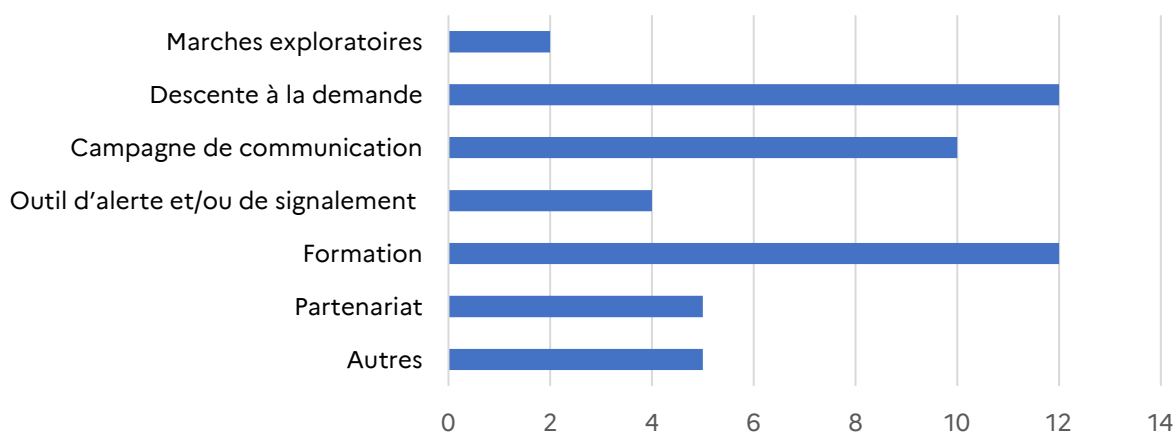
- Répondants dont le réseau de transport est interurbain ou qui dessert moins de 100 000 habitants



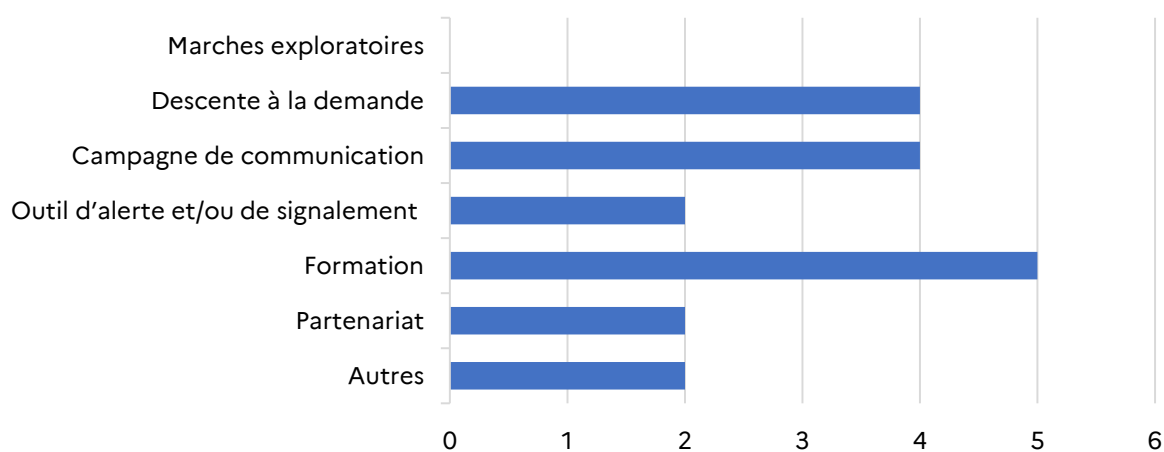
- Répondants dont le réseau de transport dessert entre 100 000 et 200 000 habitants



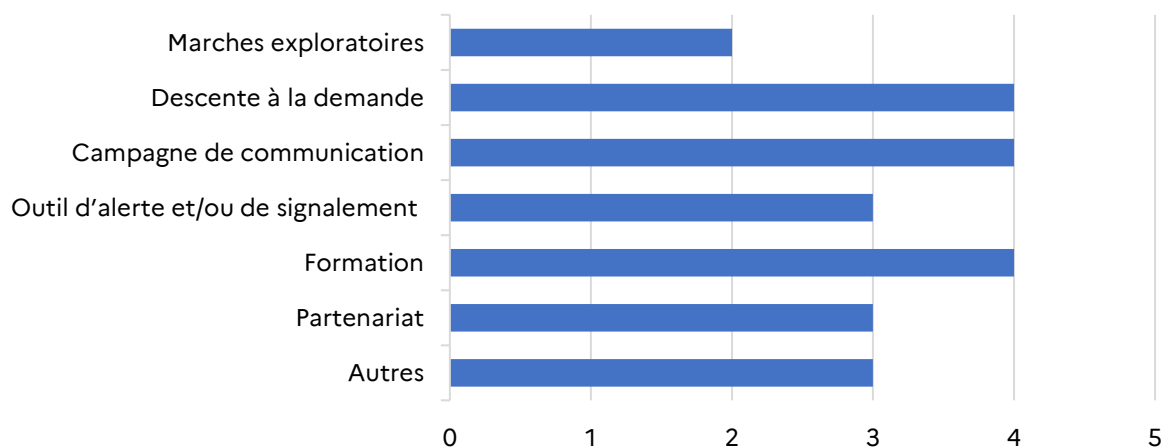
- Répondants dont le réseau de transport dessert entre 200 000 et 500 000 habitants



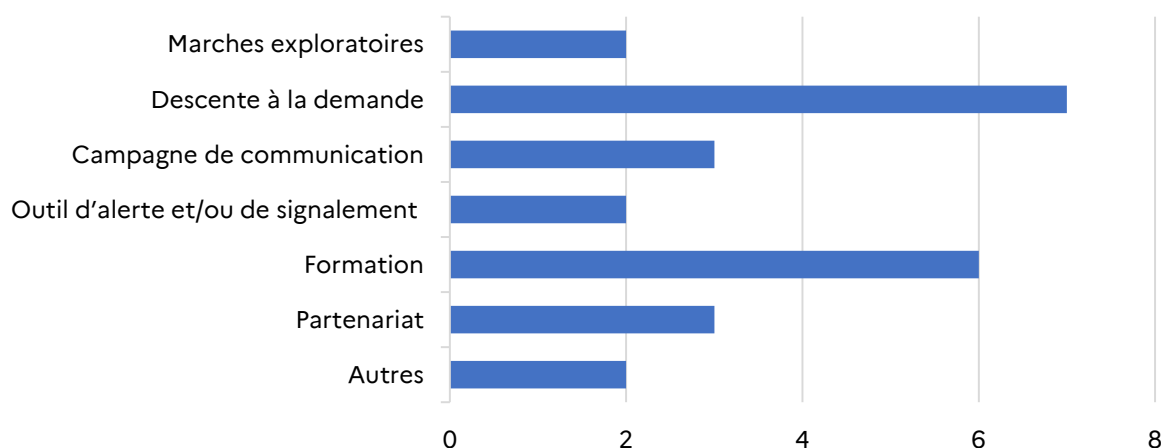
- Répondants dont le réseau de transport dessert entre 500 000 et 1 million d'habitants



- Répondants dont le réseau de transport dessert plus d'un million d'habitants



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



Constat :

Les actions engagées par l'ensemble des répondants se répartissent ainsi : 32 réseaux ont déployé une campagne de communication locale, 29 réseaux, des actions de formation, 28 réseaux, un dispositif de descente à la demande pour les bus, 22 réseaux sont associés à une démarche partenariale au niveau local pour lutter contre ce type d'atteintes, 16, utilisent un outil d'alerte et/ou de signalement et 6 réseaux ont mené des marches exploratoires. À cela s'ajoutent 16 réseaux ayant mis en place des actions spécifiques.

5.3. Les marches exploratoires

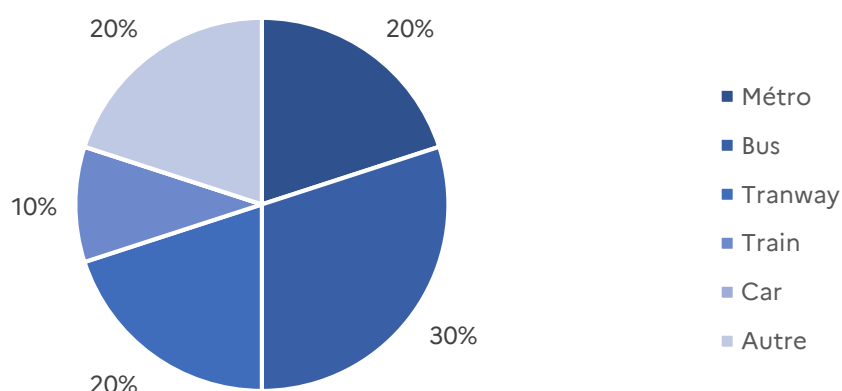
Le concept « des marches exploratoires » se définit comme l'action participative de groupes de personnes volontaires, en particulier des femmes, qui parcourent un secteur donné afin d'identifier les espaces générateurs d'insécurité. Un rapport d'enquête rassemblant leurs recommandations est transmis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

- Localisation des réseaux ayant effectué des marches exploratoires

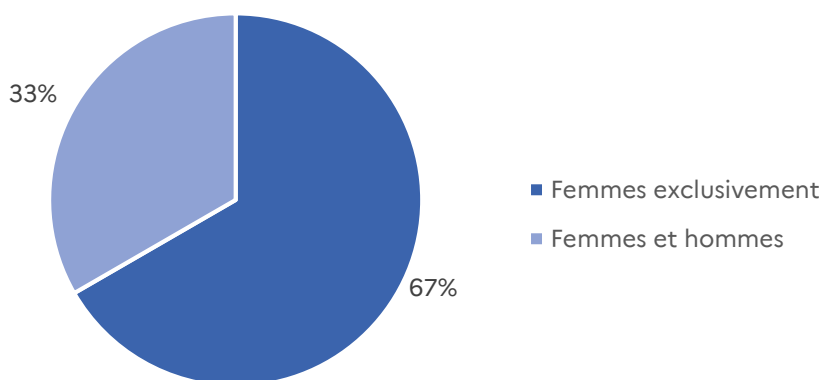
Réseau	Ville
TAO	Orléans
Astuce	Rouen
TCL Lyon	Lyon
Ilevia	Métropole européenne de Lille
RATP	Paris Île-de-France
SNCF Île-de-France	Paris Île-de-France



- Mode de transport expertisé



- Composition des groupes de marcheurs



Constat :

6 réseaux de transport ont déployé une ou plusieurs marche(s) exploratoire(s) en 2024. Ainsi, les réseaux d'Orléans (TAO), de Lille (Ilévia) et le réseau de Lyon (Keolis Lyon) ont organisé une marche, le réseau de la RATP 2 marches, le réseau de Rouen (Transdev) 3 marches, et enfin le réseau de la SNCF (en Île-de-France) 5 marches.

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

À l'occasion de ces marches, plusieurs modes de transport ont fait l'objet d'une exploration : le métro pour Ilévia et Transdev, le bus pour les réseaux Ilévia, Keolis, Astuce, et le tramway pour les réseaux RATP, CTS et Keolis et enfin les trains pour la SNCF et la RATP.

On peut distinguer certains réseaux faisant le choix de reproduire l'expérience chaque année comme Ilévia à Lille, Transdev Rouen ou encore la RATP. À contrario, certains exploitants semblent privilégier des marches exploratoires ponctuelles, il s'agit alors de considérer le processus de mise en œuvre des plans d'action découlant de celles-ci.

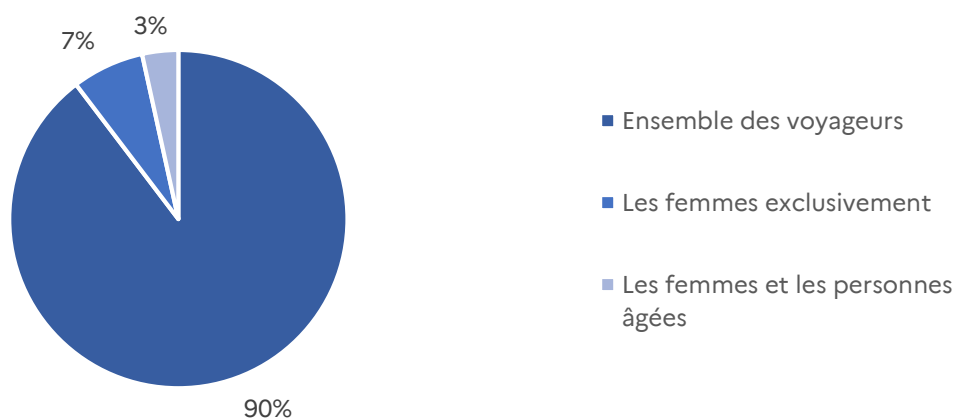
5.4. La descente à la demande

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.

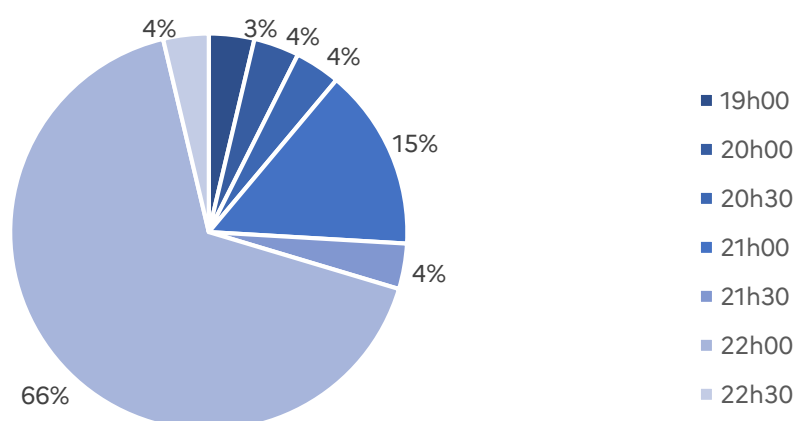
- Localisation des réseaux ayant mis en place un dispositif de descente à la demande



- Public visé



- Heure d'activation du dispositif



Constat :

28 réseaux, soit 38% des répondants opérant un réseau de bus, ont déployé ou expérimenté la descente à la demande pour les bus. Ces réseaux couvrent près de 85% de tous les voyages en bus recensés lors de ce bilan.

La majorité des réseaux propose cette nouvelle offre de mobilité à l'ensemble de voyageurs (90%). 2 réseaux, celui de Tours (Fil bleu) et de Strasbourg (CTS), ont fait le choix de le réserver exclusivement aux femmes. Enfin, le réseau de Thionville Fensch (CITELINE) le réserve aux femmes et aux personnes âgées.

L'heure de démarrage de la descente à la demande débute à 22h00 pour deux tiers des réseaux. Le choix de l'horaire d'activation du dispositif dépend généralement de la taille de l'aire urbaine couverte par ces derniers. Ainsi, plus les répondants appartiennent à des aires urbaines densément peuplée, plus l'heure de démarrage est tardive. Les réseaux de transport de taille plus modeste comme ceux de Besançon (GINKO), Pau (Idelis), Thionville Fensch (CITELINE), Saint-Brieuc Armor (Baie d'Amor Transports), Le Mans (SETRAM) et Orléans (TAO) débutent le dispositif entre 19h et 21h. À *contrario*, les réseaux de la RATP en Île de France ou Ilévia pour la Métropole européenne de Lille ne le font démarrer qu'à partir de 22h00.

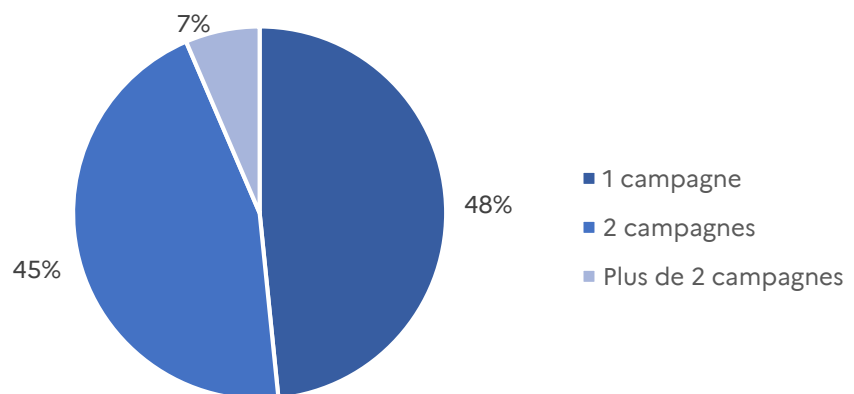
5.5. Les campagnes de communication

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.

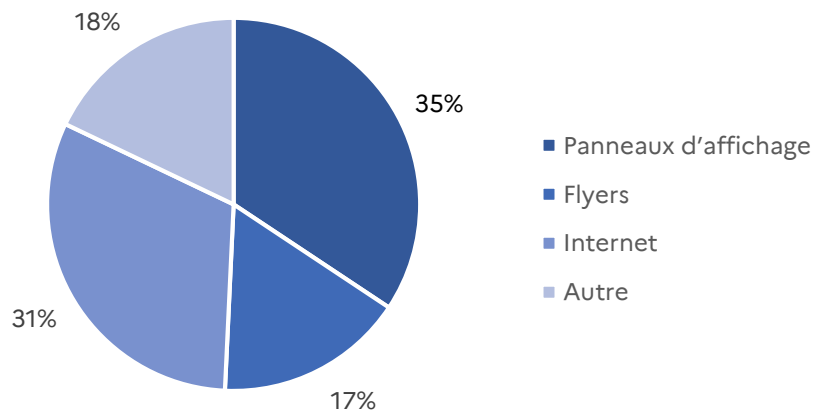
- Localisation des réseaux ayant diffusé des campagnes de communication / sensibilisation / information



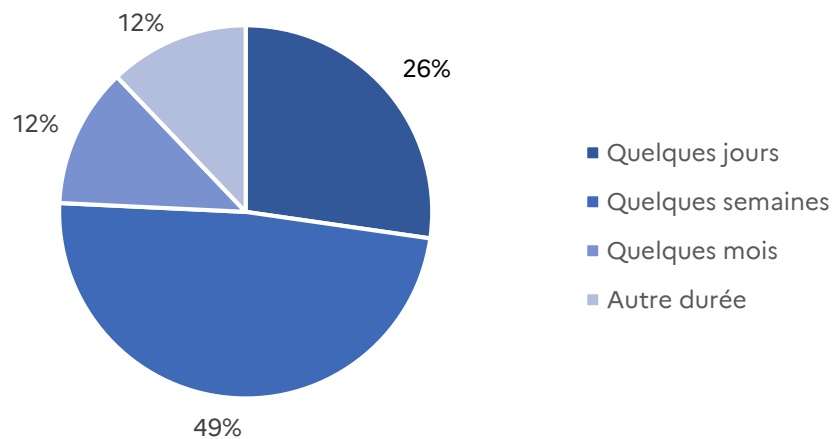
- Nombre de campagne dans l'année



- Mode de diffusion de la campagne



- Durée de la campagne



Constat :

32 réseaux de transport, soit 38% des répondants, ont déployé au moins une campagne de communication à l'attention des voyageurs. Il s'agit de l'outil de prévention plébiscité par les exploitants. Au total, plus de 92% des voyages recensés en 2024 dans ce bilan l'ont été sur des réseaux ayant mis en place au moins une campagne de communication contre les atteintes sexistes et sexuelles.

48% de ces réseaux ont lancé une seule campagne contre deux pour 45% d'entre eux. Seul RD Brest a engagé plus de 2 campagnes en 2024.

Parmi les modes de diffusion, les panneaux d'affichage constituent le canal de communication le plus utilisé (35% des réseaux) devant Internet (31%) et, les flyers (16%). Les autres modes qui concentrent 18% des réponses recouvrent une pluralité d'outils allant de la diffusion de messages sur les réseaux sociaux, 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, elle s'étale souvent sur quelques semaines (48% des réseaux) et dans une moindre mesure sur quelques jours (26%) ou quelques mois (12%). Elle peut parfois être permanente à l'instar des réseaux RD Brest et RATP en Île-de-France.

- Exemples de visuels

Keolis Ilévia – Lille

S'ENGAGER
contre les violences
sexistes

C'est **OUI** sur toutes nos lignes !

LES TRANSPORTS DE LA NBSL

Réagir peut tout changer, la méthode des 5D.

- 1. DISTRAIRE**
En détournant l'attention de l'harceleur ou en entrant en contact avec la victime.
- 2. DOCUMENTER**
En filmant discrètement pour garder des preuves.
- 3. DIRIGER**
En interpellant le harceleur avec un ton affirmé.
- 4. DÉLÉGUER**
En sollicitant de l'aide autour de vous ou en appelant l'un de ces numéros.
- 5. DIALOGUER**
Avec la victime en lui apportant du soutien.

Pour plus d'information sur la méthode des 5D.

JE SUIS VICTIME D'UN FAIT DE HARCÈLEMENT

- Éloignez-vous de l'agresseur sans vous laisser isoler.
- Dites « non » et « stop » de manière claire et forte.
- Demandez de l'aide en vous rapprochant d'un agent Ilévia ou des autres voyageurs.
- Actionnez l'appel aux bornes d'appel à l'aide présentes dans les stations, rames de métro ou tramway ou composez le 17.
- Signalez tout acte de harcèlement auprès d'Ilévia ou sur le site de signalement en ligne de violences sexuelles et sexistes (service-public.fr/cmi).
- Portez plainte dans n'importe quel commissariat ou gendarmerie et faites-vous accompagner et aider par un proche ou une association.
- Rendez-vous, si possible, dans l'une de nos agences Ilévia et demandez « Angelo ». Nos agents vous mettront en sécurité et vous aideront avec bienveillance.

JE SUIS VICTIME D'UNE AGRESSION

- Composez le 17.
- Actionnez l'appel aux bornes d'appel à l'aide présentes dans les stations, rames de métro ou tramway et prévenez rapidement un agent Ilévia.
- Portez plainte dans n'importe quel commissariat ou gendarmerie et faites-vous accompagner et aider par un proche ou une association.
- Rendez-vous, si possible, dans l'une de nos agences Ilévia et demandez « Angelo ». Nos agents vous mettront en sécurité et vous aideront avec bienveillance.

Réservez la liste des agences concernées sur ilevia.fr

NON, C'EST NON.

Rien ne peut justifier le harcèlement et les violences sexuelles : la victime n'est jamais responsable.

LE CONSENTEMENT DOIT ÊTRE LIBRE, ÉCLAIRÉ ET DONNÉ PERSONNELLEMENT.

Un mot, un signe de tête, une absence de réponse, un comportement d'ignorance, ce n'est certainement pas un « oui ».

Ensemble contre le harcèlement sexiste

Numéros d'urgence

- 17 : Police secours
- 112 : Numéro d'urgence européen
- 18 : Pompiers
- 114 : Numéro de secours pour personnes sourdes ou malentendantes
- 15 : SAMU

Écoute, soutien et conseil

3919 VIOLENCES FEMMES INFO
NUMÉRO NATIONAL D'ÉCOUTE, ANONYME ET GRATUIT
Ouvert 24h/24 et 7j/7
arrondissementviolences.gouv.fr

0 800 05 95 95
SOS Violences Femmes Informations
(appel gratuit, 10h à 19h du lundi au vendredi)

116 006
Numéro d'aide aux victimes
(service et appel gratuit, 7j/7 de 9h à 19h)

03 20 70 22 18
CIDFF Lille Métropole
(Centre d'Information sur les Droits des Femmes et des Familles)

Application Ma Sécurité
Application Grand Public

L'application est disponible gratuitement sur les plateformes habituelles, elle permet d'orienter les victimes et témoins vers la prise en charge la plus adaptée en lien avec les forces de sécurité intérieure et les équipes opérationnelles de la sûreté des transports.

En cas d'urgence, contactez la plateforme de signalement par **appel au 3117** ou par **SMS au 31 177**.

www.ilevia.fr

Keolis Lille Métropole SA - RCS Lille Métropole - 424 241 702 0002 - Capital : 100 000 000 € - Ne peut être ni copié ni diffusé

SYTRAL – Lyon

**SUR NOS RÉSEAUX,
LE HARCELEMENT
N'A PAS SA
P
A
M**

PROFANE, PORNOPHILE, INJURIEUX, MENACEUR, AGRESSEUR, HARCELEUR, STALKER, VIOLENT, FORCÉ, REGARDEUR, PISTOIAIRE, PROPOS SEXUELS, QUESTIONS INTRUSIVES, MENACES, AVANCES SEXUELLES, GESTES OBSCÈNES, BAISERS FORCÉS, MAINS AUX FESSES, FROTTEMENTS, AGRESSIONS

**ACCOMPAGNEMENT, CONSEILS
ET BONS RÉFLEXES SUR SYTRAL.FR**

**HARCELEMENT SUR LE RÉSEAU
VOUS N'ÊTES
PAS SEUL.E.S**

LES AGENTS LIBELLULE
SONT À VOS CÔTÉS DANS LES SITUATIONS D'AGRESSION
ET DE HARCELEMENT. LES FORCES DE POLICE SONT
MOBILISÉES POUR INTERVENIR RAPIDEMENT.



Suivez l'actu !






sytral.fr

Libellule
SYTRAL
MOBILITÉS

Tisséo – Toulouse

Keolis Tours – Tours

Respect
Civilité
Convivialité

Il se colle à elle
ou je rêve ?

Peut-être
qu'ils sont
amis ...

Nan
elle a pas l'air de
le connaître ...

Tu es témoin ?
Interviens !

Tours
métropole
intercommunale

filbleu
02 47 66 70 70
02 47 66 70 70
filbleu.fr

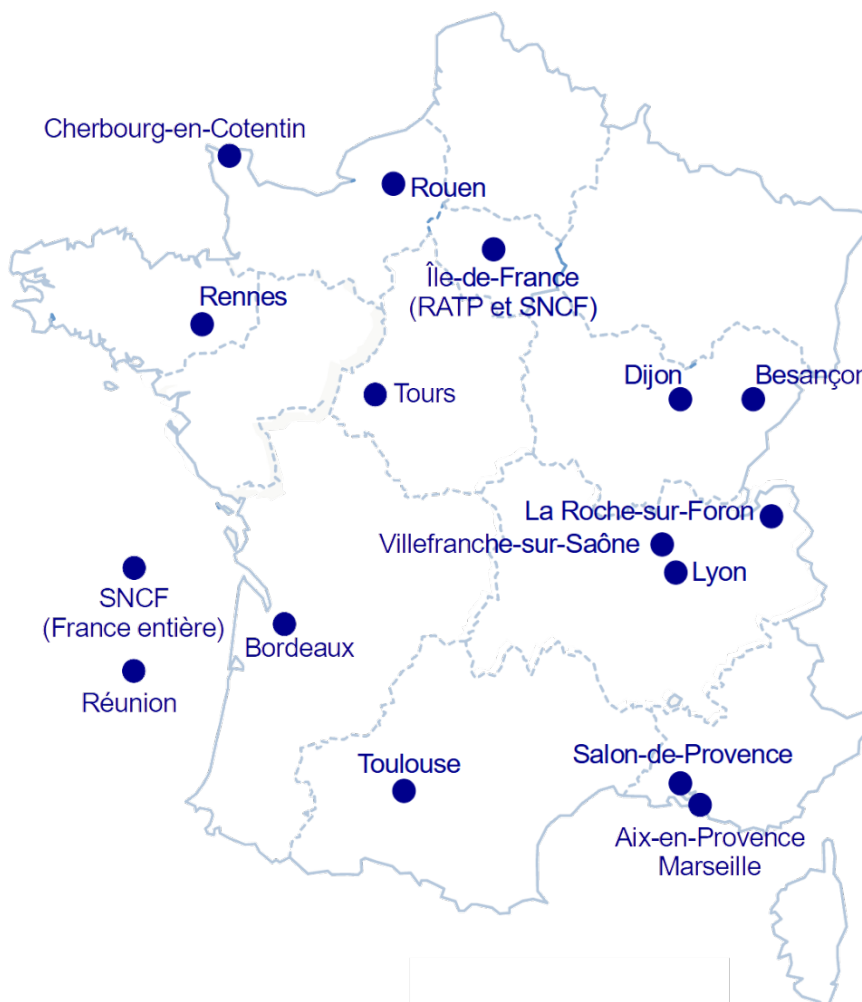
Agencement
des espaces
de l'éducation

filbleu.fr

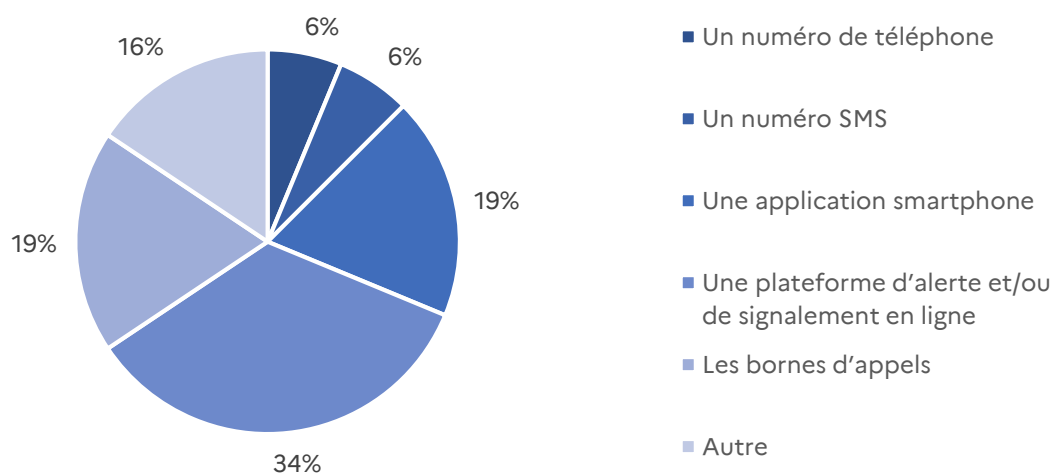
5.6. Les outils d'alerte et/ou de signalement des faits de harcèlement dans les transports

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

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



- Types d'outils utilisés



Constat :

16 réseaux de transport, soit 19%, utilisent un outil d'alerte et/ou de signalement des faits de harcèlement. Ces réseaux représentent près de 80% des voyages recensés dans ce bilan 2024.

Les plateformes d'alerte et/ou de signalement en ligne font partie des principaux outils déployés par les réseaux (34%). Arrivent ensuite les bornes d'appel ou d'interphonie disposés dans les espaces de transport ainsi qu'une application smartphone (19% des réseaux pour chacun de ces outils). Enfin, 6% des réseaux déclarent avoir mis à disposition des voyageurs un numéro de téléphone et d'usage d'un numéro SMS.

Parmi les autres outils mis en place par 16% des réseaux, on trouve le dispositif Angela qui permet à une personne harcelée ou importunée de se rendre dans un établissement refuge et de demander « où est Angela ? », manière discrète de solliciter de l'aide dans les réseaux Ginko de Besançon et Transdev Cotentin de Cherbourg-en-Cotentin. Autre initiative de ce type : des lieux et bus du réseau TCL apparaissent dans l'application UMay comme étant des « safe place » (lieux refuges). Ainsi, toute personne victime de harcèlement peut y trouver refuge quand bien même les faits ne se seraient pas produits dans les transports.

Au total, les opérateurs ont indiqué avoir reçu 17 922 signalements via ces outils, la grande majorité concernant le réseau marseillais de la RTM ainsi que la RATP et la SNCF.

- Exemples de visuels

RATP – Île-de-France



Keolis Ilévia – Lille

Ensemble contre le harcèlement sexiste

Numéros d'urgence

- 17** : Police secours
- 112** : Numéro d'urgence européen
- 18** : Pompiers
- 114** : Numéro de secours pour personnes sourdes ou malentendantes
- 15** : SAMU

Écoute, soutien et conseil

3919 **VIOLENCES FEMMES INFO**
NUMÉRO NATIONAL D'ÉCOUTE, ANONYME ET GRATUIT
Ouvert 24h/24 et 7j/7
arreteonslesviolences.gouv.fr

0 800 05 95 95
SOS Violes Femmes Informations
(appel gratuit, 10h à 19h du lundi au vendredi)

116 006
Numéro d'aide aux victimes
(service et appel gratuit, 7j/7 de 9h à 19h)

03 20 70 22 18
CIDFF Lille Métropole
(Centre d'Information sur les Droits des Femmes et des Familles)

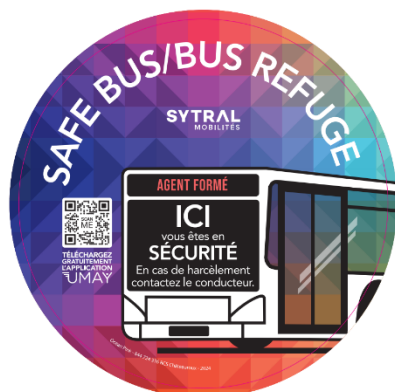
Application **Ma Sécurité**
Application Grand Public

L'application est disponible gratuitement sur les plateformes habituelles, elle permet d'orienter les victimes et témoins vers la prise en charge la plus adaptée en lien avec les forces de sécurité intérieure et les équipes opérationnelles de la sûreté des transports.

En cas d'urgence, contactez la plateforme de signalement par **appel au 3117** ou par **SMS au 31177**.

www.ilevia.fr

TCL – Lyon



5.7. 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)¹⁶. Ainsi, l'arrêté du 28 septembre 2016 relatif à la formation des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP prévoit, au titre de la formation initiale et de la formation continue de ces agents, un module comprenant la connaissance et l'application des dispositions relatives à la lutte contre les violences et les atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs.

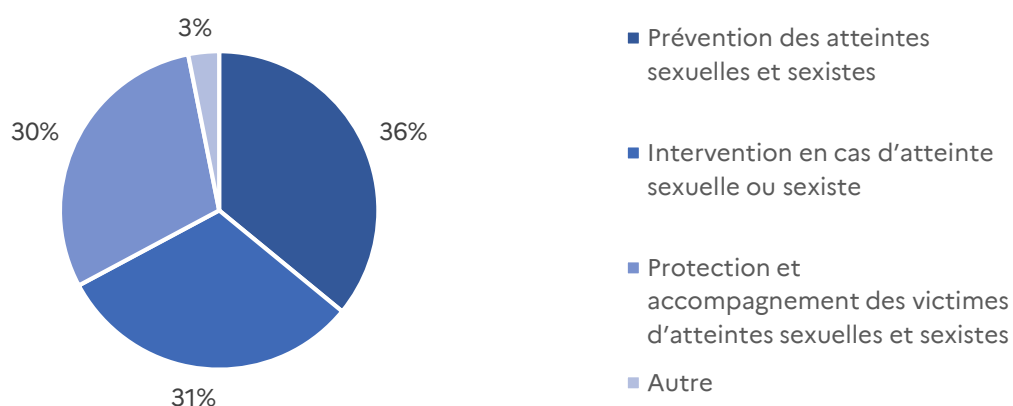
Enfin, depuis la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, l'article L.1211-4 du code des transports précise que la convention passée par l'exploitant avec l'autorité organisatrice définit les modalités selon lesquelles des actions de formation à la prévention des violences et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

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

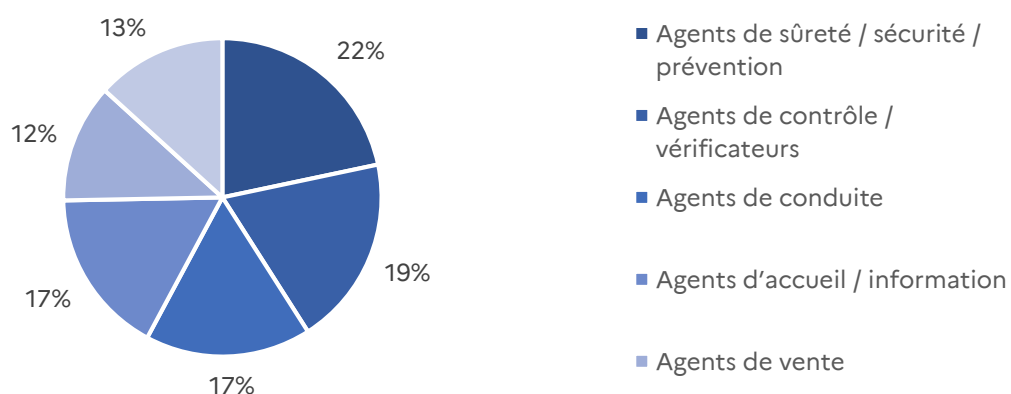


¹⁶ Article L. 2251-1 du code des transports.

- Objectif de la formation



- Fonctions des salariés formés



Constat :

29 réseaux, représentant plus de 90% des voyages recensés dans ce bilan, 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, la prévention des atteintes sexuelles et sexistes (36%) et l'intervention en cas d'atteinte sexuelle ou sexiste (31%). Pour 30% des opérateurs, la formation porte sur la protection et accompagnement des victimes d'atteintes sexuelles et sexistes et 3% 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.

Au total, ce sont 24 742 agents supplémentaires qui ont été formés à la lutte contre les atteintes sexistes et sexuelles par ces entreprises de transport sur l'année 2024.

Le classement par fonction des personnels permet de préciser que 22% d'entre eux sont des agents de sûreté/sécurité/prévention, 19% des agents de contrôle/vérificateurs, 17% des agents de conduite, 17% des agents d'accueil/informations et 12% des agents de vente. Enfin 13% des salariés bénéficiant d'une formation exercent d'autres fonctions, comme celles de médiateurs, d'opérateurs de poste de commandement, d'agents de maîtrise et responsables d'exploitation, de formateurs, de techniciens d'atelier, d'agents de manœuvre, etc. L'offre de formation des opérateurs de transport visent ainsi en priorité les agents au contact des usagers.

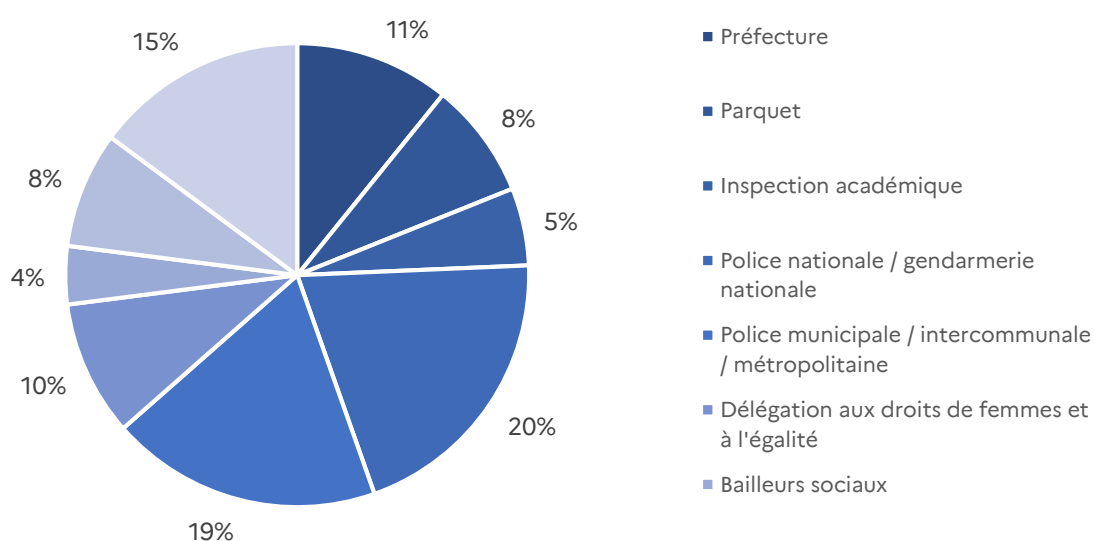
5.8. Les démarches partenariales pour lutter contre les atteintes sexuelles et sexistes

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 délinquance¹⁷. 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 associées à une démarche partenariale

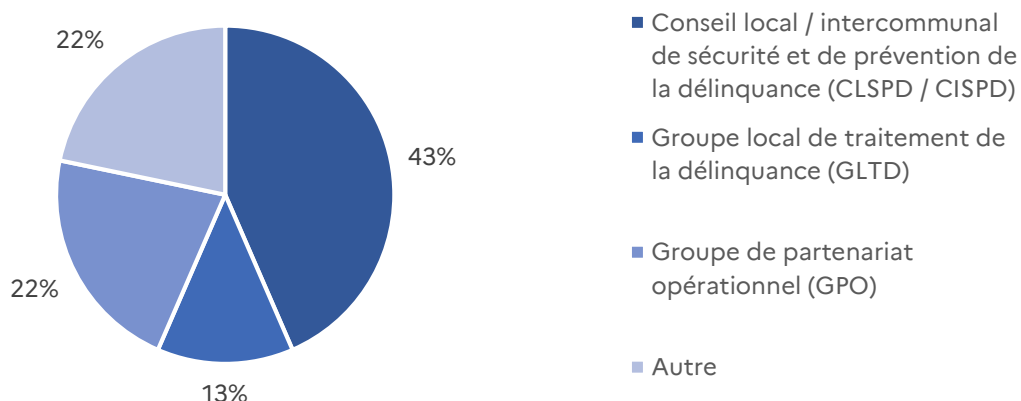


- Partenaires locaux

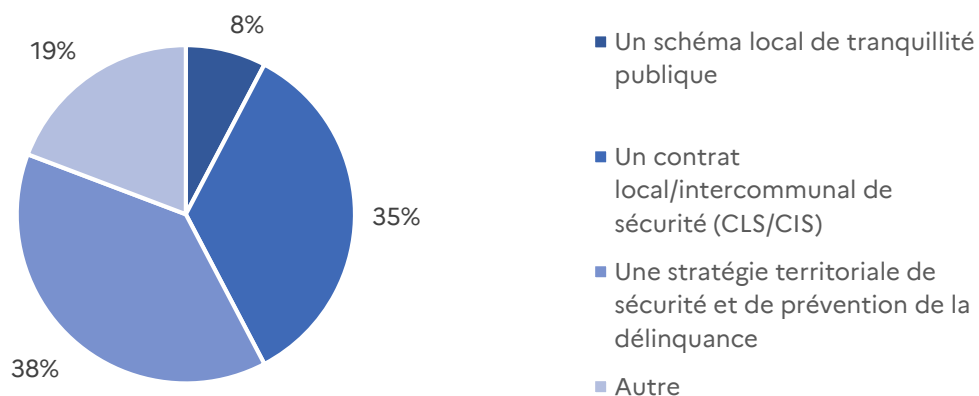


¹⁷ Loi n°2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance.

- Instances de pilotage de la démarche partenariale



- Dispositifs partenariaux



Constat :

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

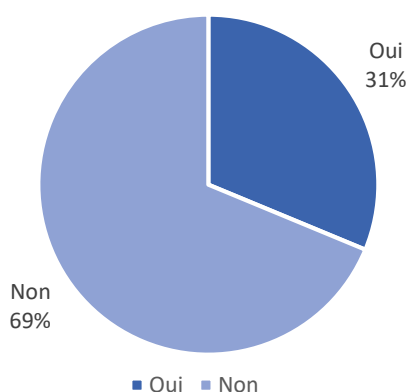
Les forces de sécurité intérieure sont les principaux partenaires des réseaux de transport engagés dans une démarche partenariale : 20% de ces derniers ont noué des partenariats avec la police et/ou la gendarmerie nationales et 19% avec les polices municipale, intercommunale et métropolitaine. Viennent ensuite les préfetures (11%), les associations d'aide aux victimes et les acteurs de la Justice et le Parquet (8%). Enfin, 15% d'entre eux sont associés à d'autres acteurs au premier rang desquels les collectivités territoriales (Divia Mobilités à Dijon, Transdev à Rouen ou encore Transport Bordeaux Métropole), les autorités organisatrices de la mobilité (Île-de-France mobilités pour les réseaux franciliens, Île de la Réunion mobilités pour Car Jaune...) mais aussi les établissements scolaires (RATP en Île de France).

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)¹⁸ pour 43% des exploitants, puis les groupes de partenariat opérationnel (GPO)¹⁹ pour 22% et enfin les groupes locaux de traitement de la délinquance (GLTD)²⁰ pour 13%. Il est en outre constaté que 22% des réseaux en partenariat s'inscrivent également dans d'autres instances telles que des cellules de veille transport pour les réseaux d'Amiens (Ametis), Arras (Artis) et Pau (Idelis), ou des groupes de travail pour les réseaux de Lille (Ilévia), Toulouse (Tisséo Voyageurs) et la SNCF.

Enfin, la formalisation de ces démarches partenariales se matérialise le plus souvent par l'établissement d'une stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance (38% des réseaux concernés) ou d'un contrat local ou intercommunal de sécurité (CLS/CIS) pour 35% d'entre eux. Enfin, 8% s'inscrivent dans un schéma local de tranquillité publique et 19% dans d'autres dispositifs partenariaux, notamment des conventions et chartes locales.

5.9. Les mesures complémentaires mises en place en 2024

- Part des réseaux ayant mis en place des mesures complémentaires en 2024



Constat :

Parmi les 48 réseaux ayant mené une politique de prévention, 15 répondants indiquent avoir engagé des mesures complémentaires envers les voyageurs ou les personnels de l'entreprise, soit 31% d'entre eux. Ces mesures concernent l'ensemble des classes de répondants.

¹⁸ 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.

¹⁹ 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.

²⁰ 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 actions de prévention destinées aux voyageurs se traduisent par :

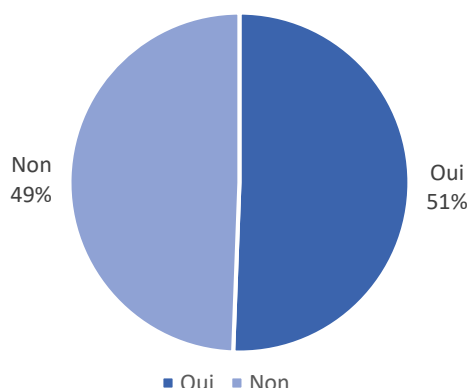
- des interventions d'agents des exploitants dans les écoles et établissements scolaires afin d'échanger avec les jeunes sur les rapports filles/garçons dans les transports et les sensibiliser à la lutte contre les violences faites aux femmes comme sur le réseau STAS à Saint-Étienne et Fil Bleu à Tours ;
- la diffusion de supports de communication, notamment des guides pratiques, destinés à informer les voyageurs sur les bons gestes à connaître face aux situations de harcèlement à l'instar du réseau T2C à Clermont-Ferrand ;
- 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 le réseau Transdev Nanterre, afin d'améliorer la coordination des actions et les relations avec les services et partenaires.

5.10. Les perspectives 2025

- Part des réseaux ayant prévu des actions en 2025



Constat :

51% des exploitants prévoient de conduire des actions visant à lutter contre les atteintes sexuelles et sexistes au cours de l'année 2025, soit 43 réseaux sur 85 répondants.

Si toutes les classes de répondants sont concernées par des projets d'actions en 2025, 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) ;
- la réalisation d'enquêtes ;
- 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, collectivités territoriales...) ;
- 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.

6. Outils de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes élaborés par le ministère chargé des transports mis à la disposition des acteurs locaux

Dans le cadre de ses missions relatives à la prévention de la délinquance, le ministère chargé des transports apporte un appui méthodologique aux opérateurs et aux autorités organisatrices, par la réalisation de deux guides : un guide de recommandations relatif au dispositif de descente à la demande pour les bus et un guide méthodologique consacré aux marches exploratoires dans les transports. De plus, en 2024, l'État a promu et fait connaître auprès du grand public des applications de prévention et de lutte contre les violences sexistes, sexuelles et au sein du couple suite à un appel à projets.

6.1. Soutien aux initiatives citoyennes et innovantes au service de la prévention et de la lutte contre les violences sexistes et sexuelles

Dans le cadre du Plan interministériel pour l'égalité entre les femmes et les hommes 2023-2027 « Toutes et tous égaux », l'État a mené un appel à projets pour distinguer et renforcer la visibilité d'applications de prévention et de lutte contre les violences sexistes et sexuelles.

Le comité de sélection, composé de représentants des ministères chargés de l'Égalité entre les femmes et les hommes, de la Justice, de l'Intérieur et des Transports, a retenu quatre applications permettant de :

- signaler des violences sexistes et sexuelles : App-Elles et UMay ;
- sécuriser les échanges entre parents séparés dans un contexte de violences au sein du couple : Ti3rs ;
- conserver les preuves de violence : Mémo de vie.

Ces quatre applications ont bénéficié d'une mise en visibilité auprès du grand public, à travers une diffusion de supports de communication dans les réseaux du Gouvernement et de ses partenaires, avec une présence sur les différents sites et réseaux sociaux de l'État.

Notamment dans le cadre dans les transports, App-Elles et UMay permettent de signaler des violences sexistes et sexuelles.

- App-Elles : une application qui permet aux victimes de violences de déclencher une alerte en un seul clic, en informant trois personnes de confiance de leur position et en envoyant l'enregistrement de l'environnement sonore ambiant en temps réel. L'application assure le stockage sécurisé des enregistrements réalisés (utiles en cas de dépôt de plainte) et l'accès à une cartographie interactive de lieux d'accueil et de prise en charge (commissariats, gendarmerie, associations spécialisées dans l'accompagnement des victimes de violences sexistes et sexuelles) ;
- UMay : une application qui permet informer ses proches sur son trajet en temps réel et de signaler en un clic une situation de harcèlement ou d'agression. Elle offre la possibilité de visualiser en direct les dangers et alertes signalés par les autres utilisateurs. Une carte interactive aide à trouver refuge dans l'une des 6 500 "safe places" répertoriées dans l'application partout en France.

6.2. 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 qui, via le nouvel article L. 3115-3-1 du code des transports, a permis de lever le verrou législatif en autorisant la descente entre deux arrêts pour ce dispositif, puis du décret d'application du 21 octobre 2020²¹, 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 territoires²². Il est accompagné d'une vidéo de présentation de cette nouvelle offre de service accessible sur la chaîne YouTube du ministère²³.



²¹ 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

²² <https://www.ecologie.gouv.fr/prevention-des-violences-faites-aux-femmes-dans-transport-collectifs-terrestres>

²³ <https://www.youtube.com/watch?v=Wn6AKYJcpSQ>

6.3. Le guide méthodologique consacré aux marches exploratoires dans les transports collectifs terrestres

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

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

Ce guide est le fruit d'un travail partenarial mené au sein d'un comité technique national composé de représentants des autorités organisatrices de la mobilité, des opérateurs et des 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'Égalité entre les femmes et les hommes, de la Diversité et de l'Égalité des chances, le secrétariat général du Comité interministériel de prévention de la délinquance et de la radicalisation (SG-CIPDR), la mission interministérielle pour la protection des femmes contre les violences et la lutte contre la traite des êtres humains (MIPROF).

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 territoires²⁴. Ils sont accompagnés d'une vidéo de présentation de cette pratique accessible sur la chaîne YouTube du ministère²⁵.



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

²⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=Wn6AKYJcpSQ>

7. 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
BIBUS	Nom commercial du réseau de transport en commun de Brest Métropole
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
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
TAN	Transports en commun de l'agglomération nantaise
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 2024

Nom commercial du réseau	Zone / Ville / Agglomération desservie
Aléo	Moulins Communauté
Ametis	Amiens
Artis	Arras
Arv'i bus	Cluses
AXO	Creil
BAIE D'ARMOR TRANSPORTS	Saint-Brieuc Armor Agglomération
Calibus	Communauté d'Agglomérations du Libournais
Car Jaune	Région Réunion – Réseau interurbain
Cara'bus	Communauté d'Agglomération Royan Atlantique
Cars du Rhône	DSP4 du réseau Cars du Rhône
Centre et Sud Yvelines	Rambouillet
Choletbus	Cholet
Citéa	Valence Romans Mobilité
Citéline	Thionville Fensch
Cœur d'Essonne	Cœur d'Essonne Agglomération
CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois)	Strasbourg
Deep Mob	Dieppe Maritime
DiviaMobilités	Dijon Métropole
DKBUS	Dunkerque
DSP 7	Villepinte
Élios	Grand Villeneuvois
Fil Bleu	Tours
Gembus	Communauté de communes du genevois
Ginko	Besançon
Horizon	Châteauroux Métropole
Idelis	Pau
Ilévia	Métropole Européenne de Lille
IZILO MOBILITES	Lorient Agglomération
Keolis Littoral	Rochefort
Keolis Normandie Seine	Département de l'Eure

LiA	Le Havre Seine Métropole
Libellule	CAVBS (Villefranche-sur-Saône)
M réso	Crolles, Communauté de communes Le Grésivaudan
Marne et Seine	Grand Paris Sud-Est Avenir
Marne-la-Vallée	Île-de-France Mobilités Val d'Europe agglomération et Marne et Gondoire
Meaux et Ourcq	Meaux
Moova	Communauté Agglomération Vesoul
Mouveo	Épernay
Naolib	Nantes Métropole
Optymo	Belfort
Orlyval Service	Antony-aéroport Orly
Ouest de l'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine	Île-de-France Mobilités et Saint-Germain Boucles de Seine
PASTEL	Saint-Quentin
Périmètre 3 du 62	Interurbain, Région Hesdin / Fruges / Hucqueliers / Montreuil
Proxim iTi	SM4CC
RATP	Île-de-France
RD Brest	Brest
RD Ardenne Métropole	Ardenne Métropole
Régie des Transports Métropolitains	Métropole Aix-Marseille-Provence
Régie des transports Poitevins	Grand Poitiers
Régie régionale des transports de l'Aisne	Gauchy
Régie Régionale Occitanie Sud	Perpignan
Réseau Kar'Ouest	Réunion - Territoire de la côte Ouest - TCO
Réseau STAN	Métropole du Grand Nancy
RLV Mobilités	Riom Limagne et Volcans
RTCA	Carcassonne
Salon Étang Côte Bleue	Vitrolles / Salon de Provence
SATAR	Rodez
SEMTM	Grand Montauban Communauté d'Agglomération
SETRAM	Le Mans Métropole
SIBRA	Annecy

Sit'bus	Roissy-en-Brie Pontault-Combault
SNCF	France entière
Soléa	Mulhouse Alsace Agglomération
STAC	Chalon sur Saône
STAR	Rennes Métropole
STAS	Saint Étienne
T2C	Clermont-Ferrand
TAC Mobilité Annemasse Agglo	Annemasse
TAO	Orléans Métropole
TCL	Lyon
Tisséo Voyageurs	Toulouse
TLP Mobilités	Communauté d'agglomération de Tarbes Lourdes Pyrénées
Tma	Mont de Marsan Agglomération
Trans'cab	Aurillac
Transdev Cotentin	Cherbourg-en-Cotentin
Transdev Nanterre pour Sous-traitance lignes RATP (467 - 426 - 459 - 471)	Saint-Cloud – La Celle-Saint-Cloud – Rueil-Malmaison – Versailles – Boulogne Billancourt – Vaucresson – Garches – Sèvres
Transdev Rochefort Océan	Rochefort
Transdev Rouen	Rouen
Transports Métropole Bordeaux	Bordeaux Métropole
Transurbain	Évreux Portes de Normandie
TREMA	AGGL2B
TREMA	Mâcon
TuT	Tulle Agglo
Viabus	Poincy / Meaux

Annexe 2 : questionnaire relatif au bilan des atteintes à caractère sexiste de l'année 2024 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 2024
- Actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place ou opérationnelles en 2024

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 2024 ou engagées auparavant et poursuivies en 2024.

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.

I. 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 2024 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 2024 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 2024 par mode de transport (en kilomètres) ? *

Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.

9 Quelle est la longueur de votre réseau en 2024 par mode de transport (en kilomètres) ? *

Métro :

Bus :

Tramway :

Train :

Car (dont car scolaire) :

Autres (téléphérique, funiculaire, ...) :

II. Atteintes sexuelles et sexistes

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

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

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

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

Nous entendons par outrage sexiste, tout propos ou comportement à connotation sexuelle ou sexiste imposé à une personne qui, soit porte atteinte à sa dignité en raison de son caractère dégradant ou humiliant, soit crée à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante : sifflements, gestes et/ou bruits obscènes, propositions sexuelles ou questions intrusives sur la vie sexuelle, commentaires dégradants sur le physique ou la tenue vestimentaire, le fait de suivre une personne de manière insistante... (article 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 Alimentez-vous l'outil ministériel de recueil et de suivi des faits de délinquance dans les transports, ISIS ?

Si oui, vous n'avez pas à remplir cette rubrique et vous allez être automatiquement redirigé vers la rubrique "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 2024 ? *

☐ 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 2024".

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						

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

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

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

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

III. Actions de lutte contre les atteintes sexuelles et sexistes mises en place / opérationnelles en 2024

Rappel : une action mise en place au cours des années précédentes et qui se poursuit en 2024 doit être mentionnée.

19 En 2024, 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 2024 ?

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 2024 ?

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

- ☐ Oui
- ☐ Non

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

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

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

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

- ☐ Oui
- ☐ Non

39 Quel est l'objectif de cette formation ?

Cochez la ou les réponses

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

40 Quel est le nombre de salariés formés ?

41 Quelle est la fonction des salariés formés ?

Cochez la ou les réponses

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

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

- ☐ Oui
- ☐ Non
- ☐ Ne sais pas

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

Cochez la ou les réponses

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

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

Cochez la ou les réponses

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

☐ Autre :

45 Ce partenariat est-il formalisé dans :

Cochez la ou les réponses

☐ Un schéma local de la tranquillité publique

☐ Un contrat local/intercommunal de sécurité (CLS/CIS)

☐ Une stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance

☐ Autre :

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

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

☐ Oui

☐ Non

47 Précisez laquelle(lesquelles) : *

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

49 Prévoyez-vous d'engager une(des) action(s) en 2024 ? *

☐ Oui

☐ Non

50 Précisez laquelle(lesquelles) :

51 Afin d'illustrer le bilan national 2024, 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.

