

Rapport sûreté Transports Urbains

2023

Edition 2024

Sommaire*

Chiffres clés	4
---------------------	---

Méthodologie.....	5
-------------------	---

Chapitre 1 : Agressions sur le personnel

1.1 Agressions suivies ou non d'un arrêt de travail	6
1.1.1. Les suites des agressions.....	6
1.2 Les agressions suivies d'un arrêt de travail	7
1.2.1. Nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail.....	7
1.2.2. Nombre de jours d'arrêt de travail	9
1.2.3. Nature des préjudices causés.....	10
1.2.4. Profil des salariés victimes d'agressions	11
1.2.5. Causes et moyens des agressions	13
1.2.6. Lieux des agressions	14
1.2.7. Périodes des agressions	15
1.2.8. Modes d'agressions et profil des agresseurs	15

Chapitre 2 : Agressions sur les voyageurs

2.1. Nombre d'agressions sur les voyageurs	16
2.2. Signalement de l'agression.....	17
2.3. Répartition femmes/hommes	18
2.4. Périodes des agressions sur les voyageurs	19

*Sommaire interactif pour atteindre directement la page cliquez sur le numéro de page.

Chapitre 3 : Vandalisme sur le matériel

3.1. Vandalisme sur matériel roulant	20
3.2. Vandalisme sur matériel fixe	22

Chapitre 4 : Les réponses à l'insécurité

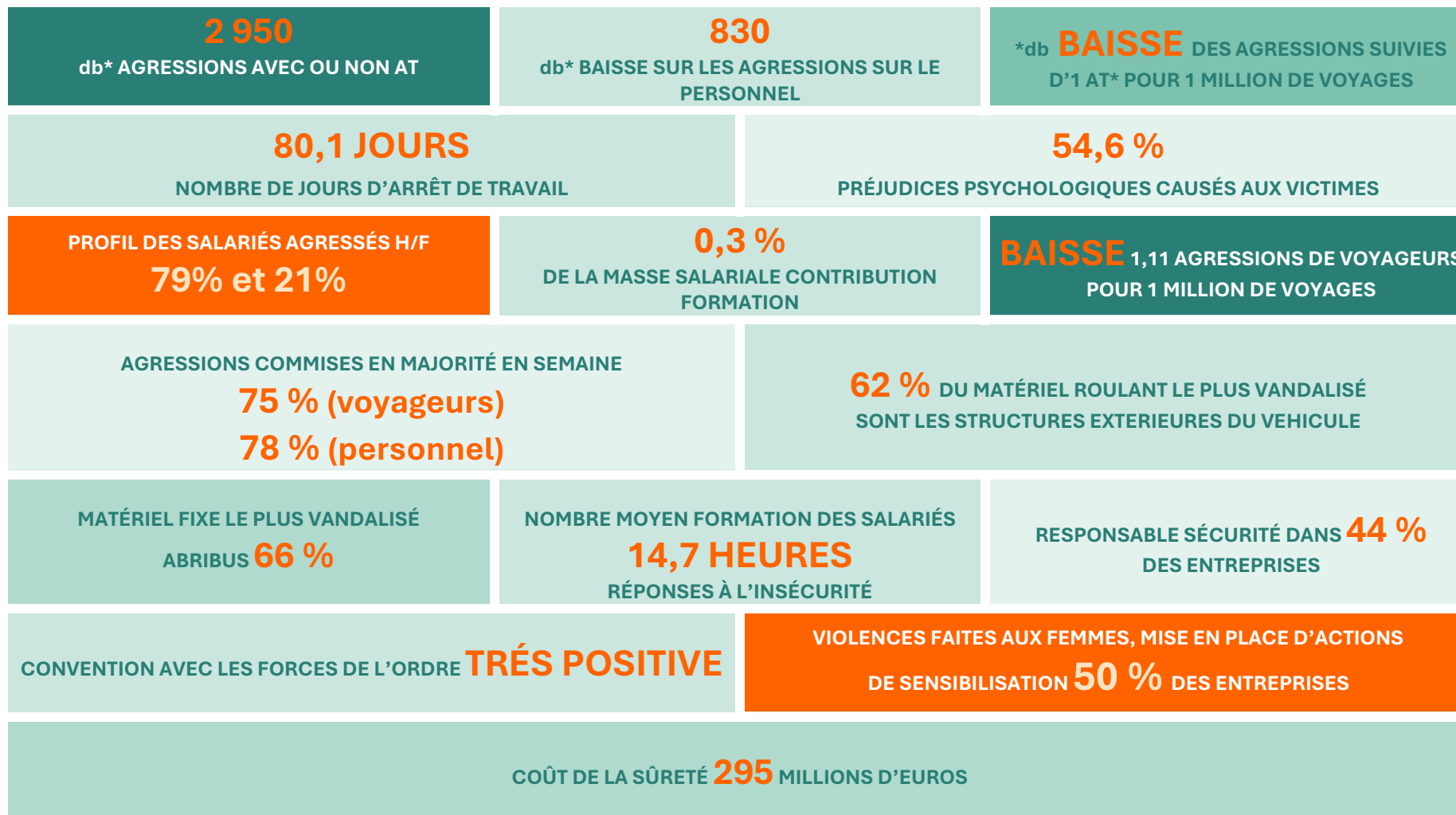
4.1. Formation des salariés	24
4.2. Personnel participant à la lutte contre l'insécurité	25
4.3. Equipements de sûreté des véhicules [Enquête Parc 2024]	26
4.4. Accords d'entreprise sur la sûreté	27
4.5. Coopération entre les acteurs du transport urbain dans la lutte contre l'insécurité	28
4.5.1. Contrats Locaux de Sécurité [CLS]	28
4.5.2. Conventions avec les Forces de l'Ordre	29
4.5.3. Présence des forces de l'ordre	30
4.6. Actions de prévention	32
4.6.1. Actions de sensibilisation aux violences faites aux femmes dans les transports	32
4.6.2. Montée exclusive par l'avant du bus	34

Chapitre 5 : Coût de la sûreté

5.1. Coût de la sûreté	35
------------------------------	----

**Sommaire interactif pour atteindre directement la page cliquez sur le numéro de page.*

Chiffres



*db : données brutes

Rapport sûreté Transports Urbains 2023

Méthodologie

Ce rapport est établi à partir des réponses à l'enquête annuelle sur la sûreté dans les entreprises soumises à la Convention Collective Nationale des réseaux de transports publics urbains. Il ne comprend pas les données de la RATP, ni du transport ferroviaire.

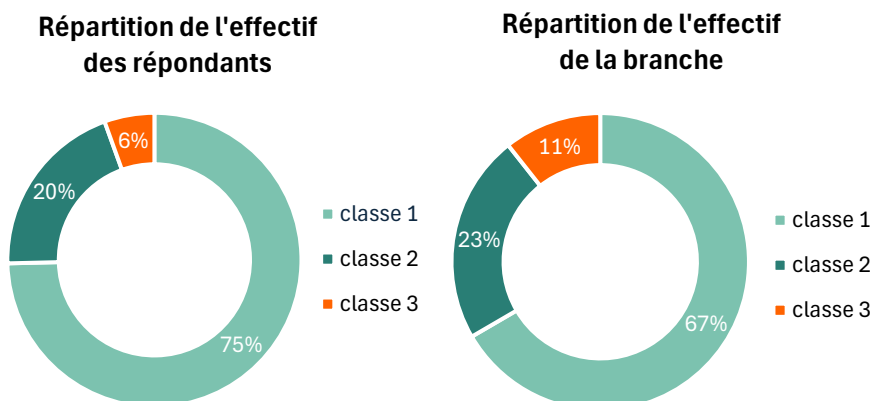
Les données collectées constituent un échantillon de plus de 100 réseaux répondants, employant 86 % des effectifs des adhérents à l'UTPF (77% des effectifs de la branche, estimés à 57 000 (CDI+CDD à temps plein ou temps partiel)).

La majorité des résultats sont présentés selon la classe de réseau. Pour rappel, la classe de réseau correspond à la taille d'agglomération desservie :

- Classe 1 : au moins 250 000 habitants
- Classe 2 : 100 000 à 250 000 habitants
- Classe 3 : moins de 100 000 habitants

Compte tenu de l'évolution des répondants d'une année sur l'autre, les données historiques sur 10 ans sont présentées sous forme de ratio et non de valeurs brutes et portent sur la moyenne toutes classes confondues.

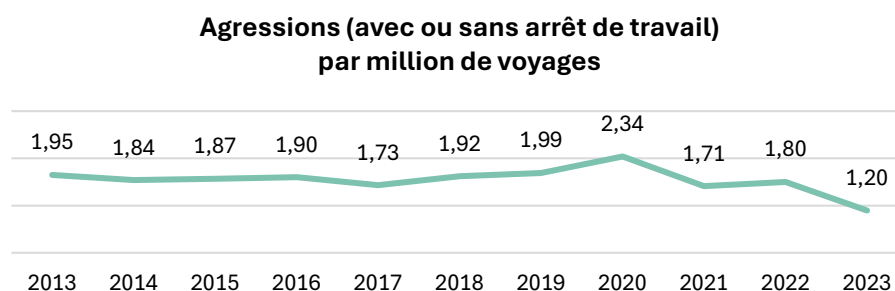
Les réseaux de classe 1 sont légèrement sur-représentés par rapport à leur poids estimé en termes d'effectifs dans la branche. Ce constat est similaire aux années passées.



Chapitre 1 : Agressions sur le personnel

1.1. Agressions suivies ou non d'un arrêt de travail

Nombre d'agressions (suivies ou non d'un arrêt de travail) pour un million de voyages (*données brutes*)



La tendance observée depuis 2020 concernant le nombre d'agressions (suivies ou non d'un arrêt de travail) pour un million de voyages se poursuit en 2023 avec une diminution assez significative. Ainsi, le nombre d'agression par million de voyages passe de 2,34 en 2020 à 1,20 en 2023. Cette tendance de baisse globale depuis la période Covid fait suite à un pic observé en 2020 après une période de stabilité générale des chiffres entre 2013 et 2019, autour de 1,90.

En donnée brute, le nombre d'agressions ayant donné lieu ou non à un arrêt de travail en 2023 s'établit à 2 950.

1.1.1. Les suites des agressions

- **Dépôt de plainte par les salariés**

En 2023, le nombre de dépôt de plainte par les salariés victimes d'agression est en augmentation, avec un pourcentage de 51 % des agressions qui ont donné lieu à une plainte par le salarié contre 46,5 % en 2022.

Notons que ce chiffre avait connu une baisse significative l'année dernière puisque le pourcentage de dépôt de plainte pour l'année 2021 s'était élevé à 53,4 %.

- **Condamnation à l'encontre de l'agresseur**

En 2023, ce sont plus de 270 décisions de justice condamnant l'agresseur qui ont été recensées par les entreprises répondantes.

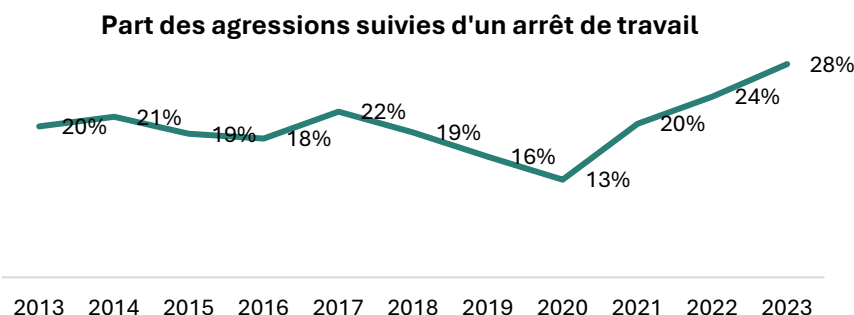
*db : données brutes

Pour mémoire, le Code pénal prévoit des sanctions aggravées lorsque les atteintes à la personne (dont les menaces et violences) ont été commises sur le personnel d'un réseau de transport public de voyageurs. Cette protection renforcée du personnel des entreprises de transport s'applique également en cas d'atteintes ou menaces sur le « conjoint, [les] ascendants ou [les] descendants en ligne directe ou sur toute autre personne vivant habituellement au domicile [de ces agents], en raison des fonctions exercées par ces dernières. »

Au-delà des condamnations, près de 200 classements sans suite (contre 150 en 2022, 200 en 2021 et 190 en 2020) et une cinquantaine de mesures alternatives aux poursuites, telles que la médiation pénale, (contre 70 en 2022, 80 en 2021 et 70 en 2020) ont été prononcées.

1.2. Les agressions suivies d'un arrêt de travail

1.2.1. Nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail

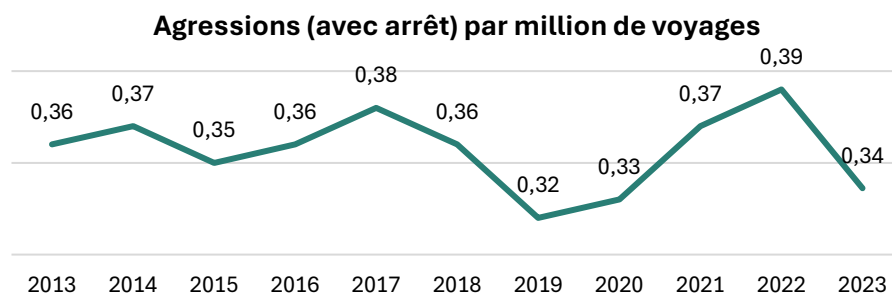


Si l'année 2023 marque une baisse du nombre brut des agressions sur le personnel (830 en 2023 contre 910 en 2022, 800 en 2021 et 650 en 2020), la part des agressions sur le personnel, suivies d'un arrêt de travail, poursuit sa très forte hausse, déjà observée depuis 2020 (passage de 13 % en 2020 à 28 % en 2023).

Cette tendance témoigne de l'augmentation de la violence des comportements auxquels doit faire face le personnel des réseaux de transport public de voyageurs.

**db : données brutes*

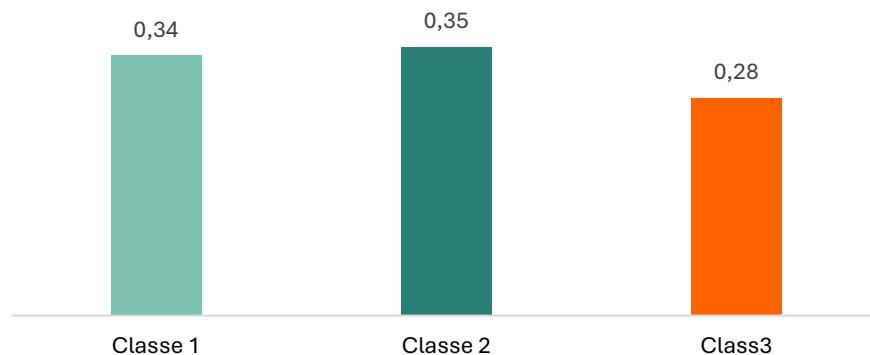
Nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail pour un million de voyages (données brutes)



A l'image de ce qui est observé pour les agressions suivies ou non d'un arrêt de travail, le nombre d'agressions ayant donné lieu à arrêt de travail pour un million de voyages connaît une baisse en 2023 avec un chiffre de 0,34 (contre 0,37 en 2021 et 0,39 en 2022).

Cette baisse fait toutefois suite à trois années consécutives de hausse (entre 2020 et 2022). Ainsi le chiffre observé cette année correspond sensiblement au niveau observé en 2015 (0,35).

Agressions (avec arrêt) par million de voyages en 2023

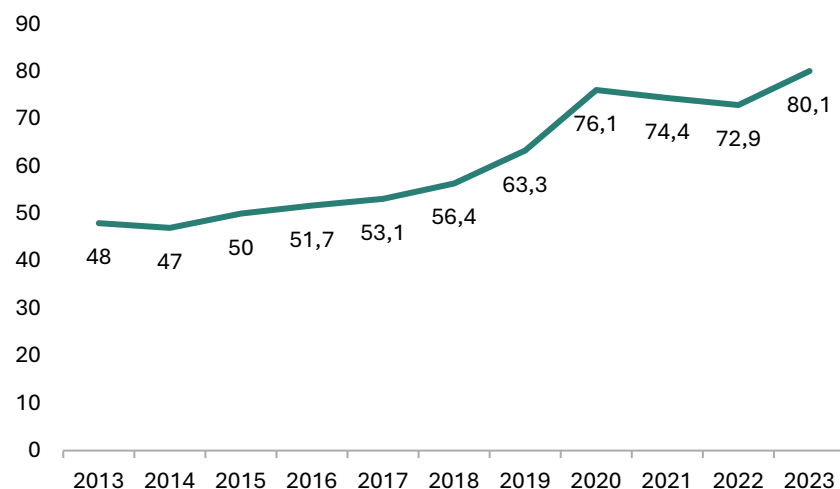


Ventilé par classe d'entreprises, le nombre d'agressions sur le personnel suivies d'un arrêt de travail par million de voyages pour l'année 2023 montre que le chiffre observé parmi les entreprises de classe 1 est strictement égal à celui retenu toutes classes confondues (0,34). Il est également sensiblement égal parmi les entreprises de classe 2 (0,35). Seules les entreprises de classe 3 semblent moins fortement exposées puisque le nombre d'agressions sur le personnel occasionnant un arrêt de travail par million de voyages est de 0,28 en 2023.

**db : données brutes*

1.2.2. Nombre de jours d'arrêt de travail

Nombre moyen de jours d'arrêt de travail



En 2023, une agression a, en moyenne, donné lieu à 80,1 jours d'arrêt de travail, contre 72,9 en 2022 et 74,4 en 2021.

Contrairement au nombre brut d'agression sur le personnel, plutôt à la baisse, et au nombre d'agressions sur le personnel (avec arrêt) par millions de voyages qui, malgré des variations certaines années, reste assez proche de celui de 2013, il est important de noter que le nombre moyen de jours d'arrêt a connu une augmentation très importante en 10 ans, en passant de 48 jours en 2013 à 80,1 jours en 2023. Cet indicateur atteint cette année le plus haut niveau enregistré depuis que l'UTPF mesure ces données.

Les agressions subies par le personnel en 2023 ont ainsi induit au total plus de 66 300 jours d'arrêt de travail (contre environ 65 700 jours d'arrêt en 2022 et 60 300 en 2021).

Une nouvelle fois il s'agit d'un indicateur de la violence accrue des comportements auxquels fait face le personnel des entreprises de transport public de voyageur.

Il s'agit également d'un des éléments à prendre en considération dans lorsqu'on évoque le taux d'absentéisme dans le secteur des transports publics.

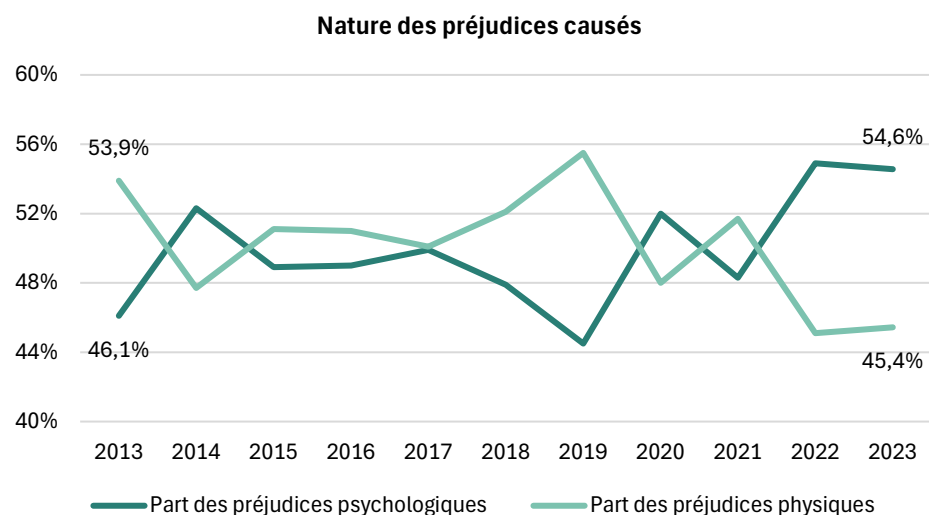
Rappelons que les agressions sur les salariés ont une incidence significative sur la cotisation accident du travail dont s'acquittent les entreprises de la profession.

- Incapacité totale de travail

La notion d'Incapacité Totale de Travail (ITT) est une notion pénale qui permet d'éclairer la qualification donnée à des faits de violence. Précisons que les violences commises à l'encontre des agents d'un exploitant de transport public constituent un délit (article 222-13 du Code pénal). Par ailleurs, la qualification pénale diffère selon que l'agression a donné lieu à une ITT inférieure ou supérieure à 8 jours.

En 2023, un tiers des agressions avec arrêt de travail ont donné lieu à une incapacité totale de travail, dont plus de 6 sur 10 avec une durée supérieure à 8 jours. La prudence est toutefois de mise concernant l'analyse de cette donnée, qui n'est pas toujours portée à la connaissance de l'entreprise.

1.2.3. Nature des préjudices causés



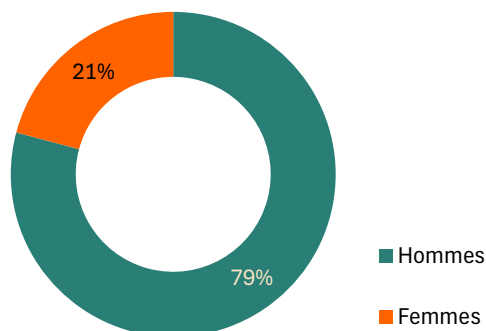
La répartition des jours d'arrêt selon la nature des préjudices causés par les agressions sur le personnel confirme cette année la forte hausse observée en 2022 des préjudices psychologiques. Ces préjudices représentent pour 2023, 54,6 % des préjudices causés (contre 45,6 % pour les préjudices physiques).

L'observation de la nature des préjudices causés au personnel victime d'agression ayant donné lieu à un arrêt de travail montre des variations d'une année sur l'autre. Toutefois, sur le long terme nous pouvons noter une tendance à la baisse de la part représentée par les préjudices physiques par rapport aux préjudices psychologiques.

Ainsi, entre 2013 et 2023, la part des préjudices physiques causés au personnel victime d'agression est passée de 53,9 % à 45,4 %, lorsque sur cette même période la part des préjudices psychologiques a évolué de 46,1 % à 54,6 %.

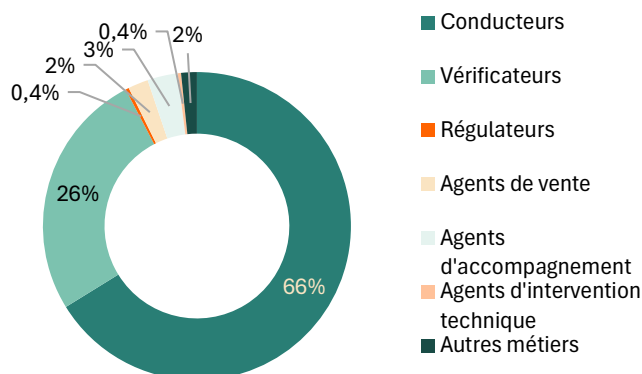
1.2.4. Profil des salariés victimes d'agressions

- Répartition par sexe



En 2023, la part des femmes parmi les salariés victimes d'agressions ayant causé un arrêt de travail est légèrement à la baisse par rapport à l'année précédente. Ainsi, en 2023 les femmes ont représenté 21 % des victimes contre 22 % en 2022 et 24 % en 2021.

- Répartition par catégorie professionnelle



En 2023, 92 % des agressions suivies d'un arrêt de travail ont été subies par les conducteurs et vérificateurs (contre 91 % pour les années 2022 et 2021). Les conducteurs ont représenté 66 % des salariés agressés. Ce chiffre est en hausse d'un point par rapport à l'année 2022.

Les vérificateurs ont représenté 26 % des salariés agressés. Ce chiffre est stable par rapport à l'année précédente.

Les agents d'accompagnement ont représenté 3 % des salariés agressés, en baisse par rapport à 2022 et 2021 (5 % en 2022 et 6% en 2021).

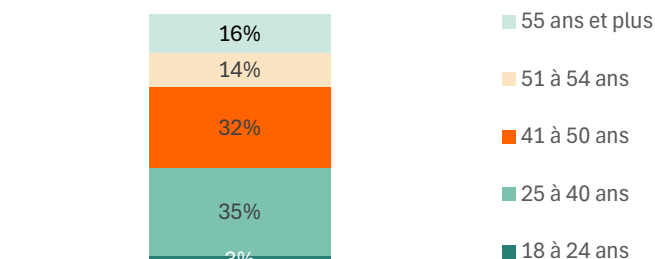
- Répartition par âge

La répartition des salariés victimes d’agression ayant donné lieu à un arrêt de travail évolue en 2023, avec la tranche des 25-40 ans qui regroupe cette année la plus grande part de salariés victimes (il s’agissait de la tranche des 41-50 ans auparavant).

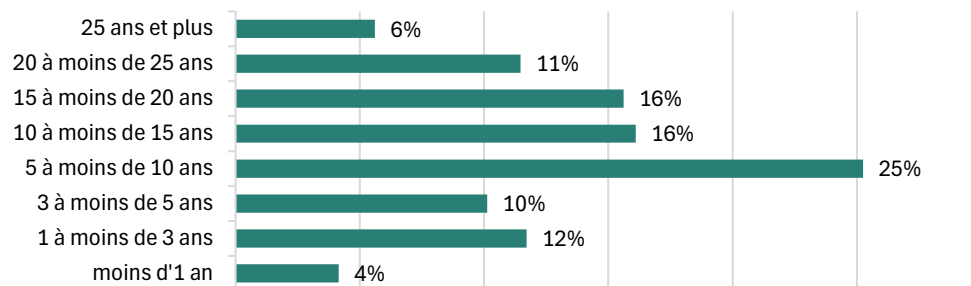
Ainsi, les 25-40 ans représente 35 % de salariés victimes, en progression de plus de 2 points par rapport à 2022.

Les salariés de 41 à 50 ans sont la deuxième catégorie la plus concernée avec 32 % des victimes, en baisse de 4 points par rapport à l’an dernier.

Les salariés plus de 50 ans et plus représentent quant à eux 30 % des cas de victimes (contre 31 % en 2022).



- Répartition par ancienneté



En 2023, les salariés ayant une ancienneté comprise entre 5 et moins de 10 ans représentent à eux seuls le quart des victimes d’agressions avec arrêt de travail. Ce chiffre est en augmentation de plus de 3 points par rapport à 2022.

Viennent ensuite les tranches d’ancienneté allant de 10 ans à moins de 15 ans et de 15 ans à moins de 20 ans qui représentent chacune 16 % des salariés victimes.

Ainsi, 57 % des salariés victimes d’agressions avec arrêt de travail ont une ancienneté comprise entre 5 et moins de 20 ans.

- Formation à la sûreté

Rappelons que les actions de formation professionnelle relatives à la sécurité des personnes et des biens et à la gestion des situations conflictuelles sont des actions de formation prioritaires dans la profession depuis 1996.

Pour mémoire, un accord de branche sur la formation professionnelle du 19 novembre 1996 a en effet créé une contribution mutualisée, afin de financer ce type d'actions. Ce financement a été confirmé en 2002, 2007 et très récemment début 2024.

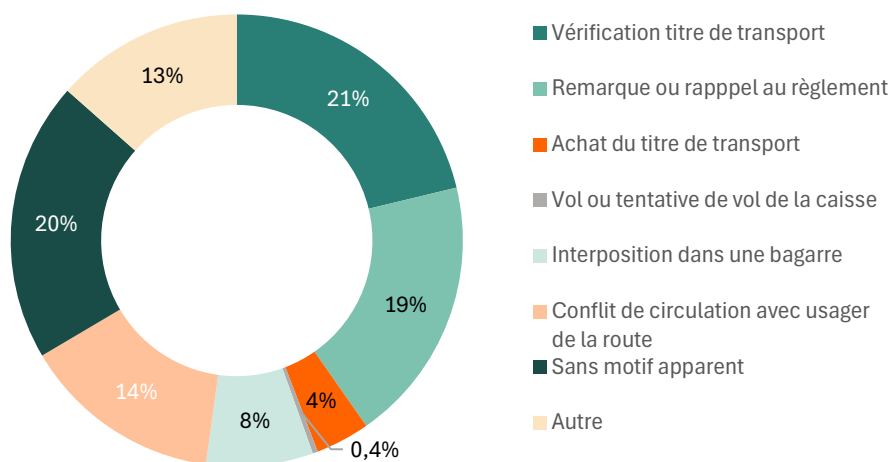
Le montant de cette contribution s'élève, depuis le 1er janvier 2008, à 0,3 % de la masse salariale.

En outre, depuis septembre 2008, les conducteurs doivent être titulaires d'une qualification initiale minimale obligatoire et suivre un stage de Formation Continue Obligatoire (FCO) de 35 heures tous les cinq ans. Une partie de cette formation obligatoire est consacrée à la sûreté.

Parmi les salariés victimes d'une agression suivie d'un arrêt de travail en 2023, 55 % avaient suivies une formation à la sûreté au cours des 5 dernières années. Ce chiffre est en baisse continue depuis 2020 (57 % en 2022 et 61 % en 2021).

1.2.5. Causes et moyens des agressions

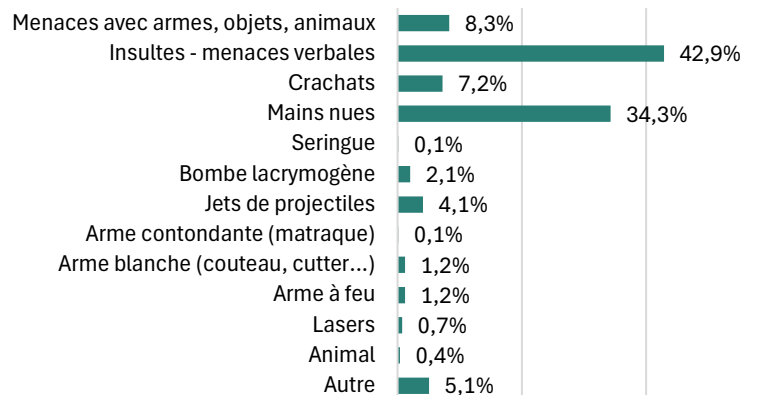
- Principal facteur déclenchant



En 2023, trois principaux facteurs déclenchant les agressions représentent de façon équilibrée 60 % des cas : il s'agit de la vérification du titre de transport (21 %), de la catégorie « sans motif apparent » (20 %) et du rappel au règlement (19 %).

Ces trois facteurs étaient déjà les trois principaux en 2022 dans des proportions similaires, bien qu'il convienne de noter une baisse globale de leurs pourcentages.

• Moyens des agressions



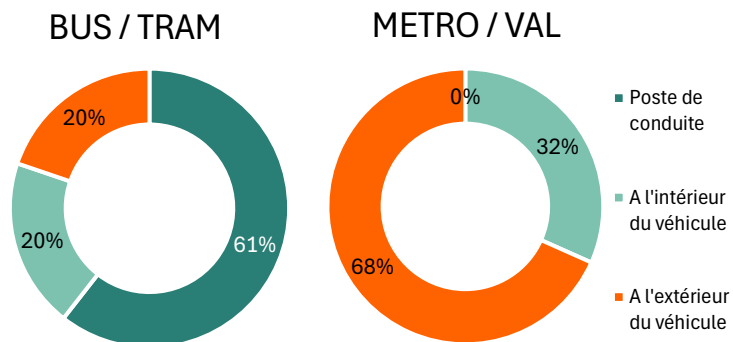
La somme des moyens utilisés peut être supérieure à 100 % compte tenu qu'une agression peut être perpétrée à partir de plusieurs moyens.

Cette année, les atteintes à l'intégrité physique (57 %) constituent une part plus importante que celle des menaces (51 %).

Le comportement des agresseurs semble ainsi avoir évolué avec un passage à l'acte physique et un comportement qui ne se limite plus à la seule menace.

Dans le détail des moyens utilisés ayant connu la plus forte progression cette année, il est utile de souligner les atteintes à mains nues qui progressent de 12 % et les armes à feu qui progressent de près d'un point.

1.2.6. Lieux des agressions



L'analyse des lieux où sont commises les agressions est ventilée selon le type de véhicule : bus et tram d'une part, métro et val d'autre part (rappelons concernant le métro que le présent rapport ne comprend pas les chiffres issus de la RATP).

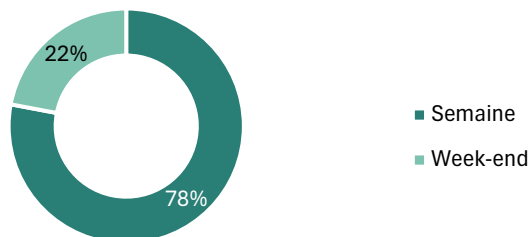
Ainsi, selon le type de véhicule, les agressions ne sont pas commises au même endroit.

Dans les bus et tram, 61 % des agressions ont lieu au niveau du poste de conduite. Cette statistique illustre l'importance des dispositifs anti agressions protégeant le conducteur sur ce type de véhicule et dont les bus ne sont pas encore tous équipés.

Le reste des agressions pour ce type de véhicule se répartissent de manière équilibrée entre l'intérieur du véhicule (20 %) et l'extérieur de celui-ci (20 %). Concernant les métro et val, 68 % des agressions ont lieu à l'extérieur du véhicule alors que 32 % sont commise à l'intérieur du véhicule. Les agressions au niveau du poste de conduite sont nulles.

1.2.7. Périodes des agressions

Répartition des agressions selon la période



Ainsi, au regard du calendrier 2023, il est possible de conclure qu'en proportion les agressions ont davantage lieu sur les jours de semaine qu'au cours des week-ends.

Cette année il a été décidé de faire porter l'enquête sur la distinction entre les jours de semaine et les jours de week-end.

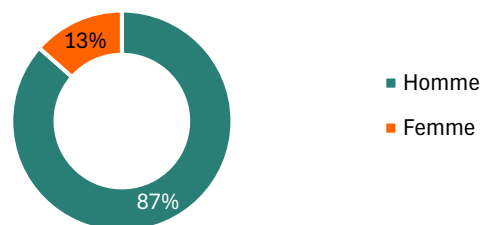
Cette approche fait apparaître que 78 % des agressions en 2023 ont été commises sur un jour de semaine, alors que 22 % d'entre elles ont eu lieu le week-end.

Evidemment, la semaine comprenant 5 jours et le week-end seulement 2, cette statistique ne prend de sens que si elle est comparée au fait qu'en 2023, 71 % des jours calendaires étaient des jours de semaine et 29 % étaient des jours de week-end.

1.2.8. Modes d'agressions et profil des agresseurs



Comme les années précédentes et dans des proportions similaires et stables, la grande majorité des agressions sont commises par des individus seuls. Elles représentent 85 % du total des agressions. Ces chiffres montrent malgré tout que le phénomène de « bandes » demeure persistant.

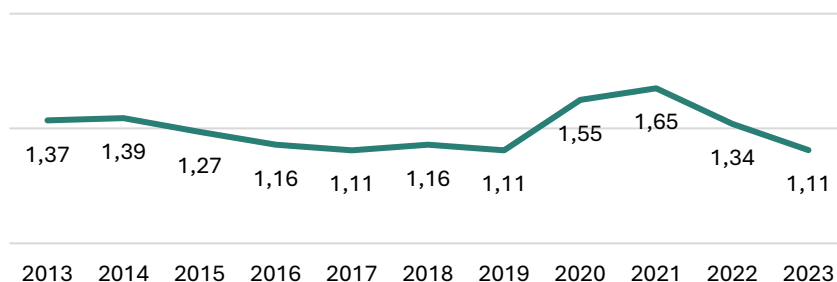


La part des agresseurs masculins reste très majoritaire en 2023, avec 87 % des agressions commises par un homme. Ce chiffre était de 89 % en 2022 et 86 % en 2021.

Chapitre 2 : Agressions sur les voyageurs

2.1. Nombre d'agressions sur les voyageurs

Agressions sur les voyageurs par million de voyages



Rapportées par million de voyages, le nombre d'agressions sur les voyageurs recensées en 2023 poursuit la baisse observée depuis 2021. Ce nombre passe ainsi de 1,65 en 2021 à 1,11 en 2023, revenant à une valeur égale à celle de 2017 et 2019.

Cet indicateur doit toutefois être appréhendé à la lumière d'un certain nombre d'éléments complémentaires.

D'une part, il convient de rappeler que le nombre d'agressions commises à l'encontre des voyageurs est une donnée basée sur les déclarations faites aux entreprises par les victimes elles-mêmes, par les salariés ou encore par la police.

En ce sens, il s'agit d'un indicateur comportant une grande part d'aléa, notamment dans la mesure où la « gravité » de l'incident rapporté peut-être très variable, et où une partie des faits commis peut échapper à ce recensement.

Corrélativement, les niveaux d'agressions signalées aux entreprises ces dernières années peuvent être impactés par deux facteurs :

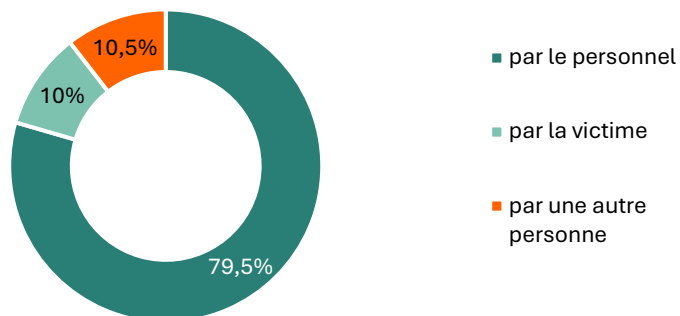
- Le développement très important de la vidéoprotection dans les transports publics peut inciter plus qu'auparavant les voyageurs à signaler les agressions dont ils ont été victimes ;
- Le fait que les entreprises disposent aujourd'hui de meilleurs outils de recensement de ce type d'agressions ;
- L'impact de la situation sanitaire sur la fréquentation des transports publics. Ainsi, il convient de noter que cette baisse n'a pas engendré une diminution proportionnelle du nombre d'agressions mais plutôt une tendance à un pic en 2020 et 2021.

	Toutes classes	Classe 1	Classe 2	Classe 3
Nombre d'agressions sur les voyageurs pour un million de voyages	1,11	1,07	1,52	0,58
Répartition selon l'origine du signalement				
par le personnel	79,5%	79%	83%	67,4%
par la victime	10%	9,8%	9%	32,6%
par une autre personne	10,5%	11,2%	8%	0%

La ventilation des agressions sur les voyageurs par classe d'entreprise, fait apparaître que les réseaux de classe 2 sont ceux dans lesquels le nombre d'agressions rapporté au million de voyages est le plus important.

Les réseaux de classe 1 se situent très légèrement sous le chiffre total, toutes classes confondues, alors que les réseaux de classe 3 sont très largement sous ce chiffre.

2.2. Signalement de l'agression



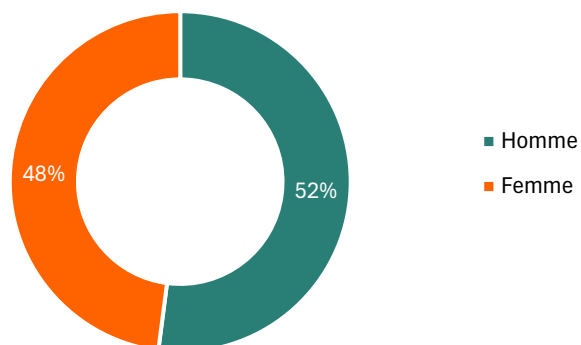
Comme les années précédentes, les agressions sur les voyageurs sont en majorité signalées par le personnel des entreprises de transport, à 79,5 % (contre 79,2 % en 2022 et 78,1 % en 2021).

Le signalement des agressions par les victimes reste stable autour de 10 % cette année après une baisse en 2022.

Le signalement par d'autres personnes baisse légèrement à 10,5 % en 2023 contre 11,1 % en 2022. Le chiffre de cette année est similaire à celui de 2021.

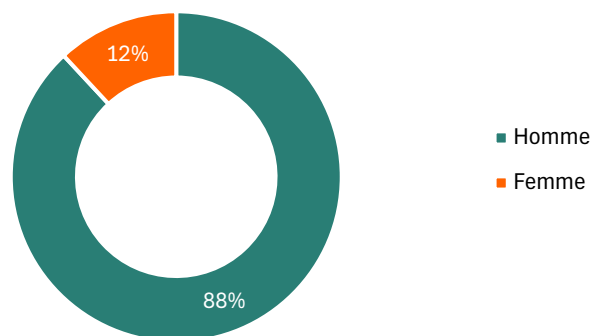
2.3. Répartition femmes/hommes

Profil des voyageurs victimes d'agressions



En 2023, tout comme en 2022, 48 % des voyageurs victimes d'agression étaient des femmes. Cette stabilité sur les deux dernières années fait suite à une hausse en 2020 (44 %) et 2021 (46 %).

Profil des agresseurs de voyageurs



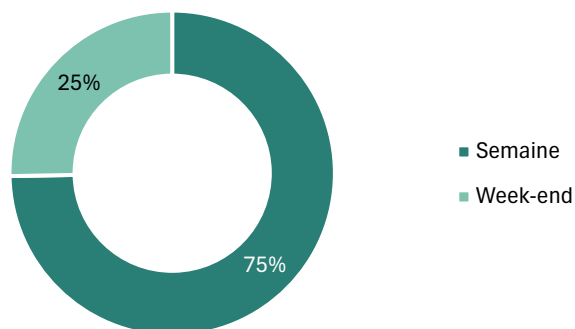
Concernant le profil des agresseurs, les données collectées pour l'année 2023 font état de 88 % d'agresseurs de sexe masculin. Ce chiffre est stable par rapport à 2022 et 2021.

Nb : l'information sur le sexe de la victime est renseignée pour près de 85 % des cas ; celui de l'agresseur dans 68 % des signalements.



2.4. Périodes des agressions sur les voyageurs

Répartition des agressions sur les voyageurs
selon la période



	Toutes classes	Classe 1	Classe 2	Classe 3
Semaine	75%	74%	78%	90%
Week-end	25%	26%	22%	10%

Comme pour les agressions sur le personnel, cette année marque une évolution de l'enquête.

Cette année il a été décidé de faire porter l'enquête sur la distinction entre les jours de semaine et les jours de week-end.

Cette approche fait apparaître que 75 % des agressions en 2023 ont été commises sur un jour de semaine, alors que 25 % d'entre elles ont eu lieu le week-end.

Evidemment, la semaine comprenant 5 jours et le week-end seulement 2, cette statistique ne prend de sens que si elle est comparée au fait qu'en 2023, 71 % des jours calendaires étaient des jours de semaine et 29 % étaient des jours de week-end.

Ainsi, au regard du calendrier 2023, il est possible de conclure qu'en proportion les agressions ont davantage lieu sur les jours de semaine qu'au cours des week-ends.

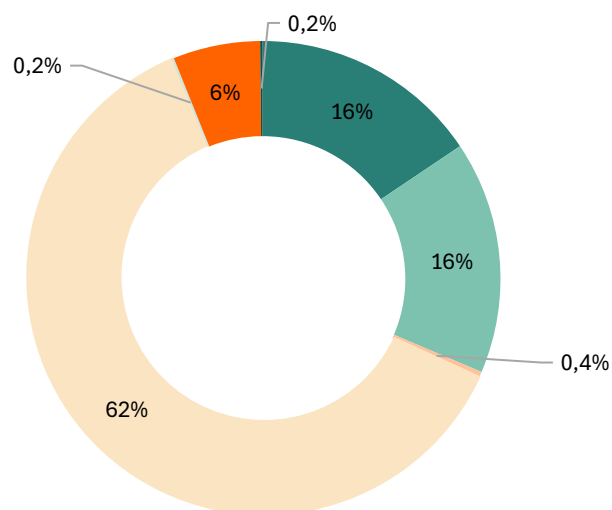
Lorsque l'on étudie en détail les chiffres récoltés par classe d'entreprise, cette même conclusion est observée pour chacune des trois classes. Il est intéressant de souligner qu'au sein des réseaux de classe 3, nous comptons en moyenne 9 agressions sur 10 commises sur un jour de semaine.

Chapitre 3 : Vandalisme sur le matériel

3.1. Vandalisme sur matériel roulant

Types d'objets dégradés

- Sièges et garnitures
- Vitres
- Valideur de tickets
- Structure extérieure du véhicule (pneus, carrosserie, rétroviseurs, essuie-glaces...)
- Caméras vidéos
- Autres accessoires intérieurs (extincteurs, trappes, luminaires,..)
- Autre

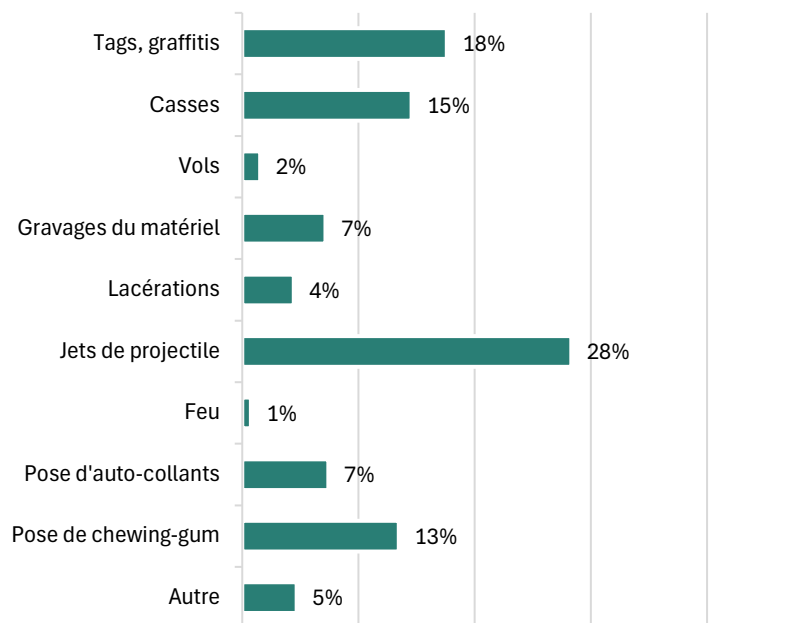


En 2023, la majorité des dégradations ont porté sur la structure extérieure des véhicules. Il s'agit par exemple, des pneus, carrosserie, rétroviseurs et essuie-glaces, ...

Ces dégradations représentent 62 % de l'ensemble des dégradations enregistrées. Notons que ce chiffre est en très forte augmentation par rapport aux années précédentes puisqu'il ne représentait que 7 % des dégradations sur matériel roulant en 2022. Un tel écart est peut-être à mettre au compte des émeutes urbaines connues en 2023.

Viennent ensuite à part égale les vitres et les sièges et garnitures qui représentent chacune 16 % de l'ensemble des dégradations sur matériel roulant en 2023.

Types de dégradations



Le type de dégradations observé en 2023 connaît lui aussi une évolution forte comparé à l'année précédente.

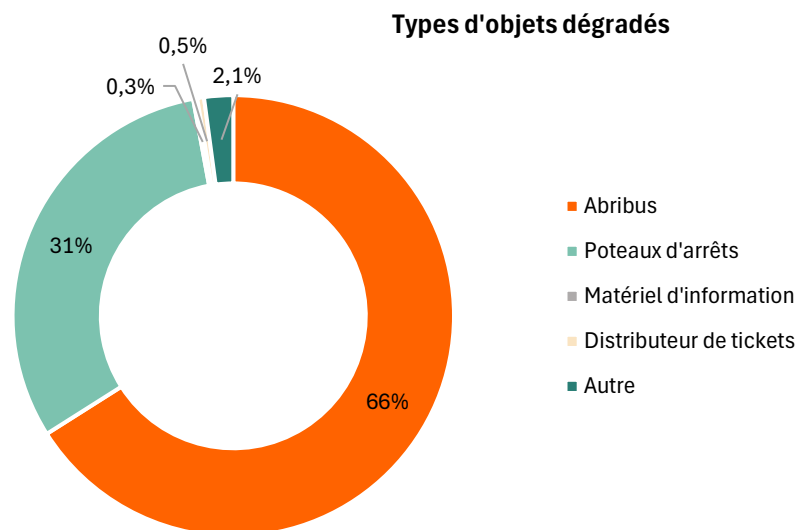
Les jets de projectiles sont en très forte hausse et représentent en 2023 le principal type de dégradations (28 % contre 7 % en 2022 et 2021).

Les tags et graffitis arrivent en seconde position malgré une très nette baisse enregistrée, 18 % en 2023 contre 44 % en 2022 et même 55 % en 2021.

Viennent ensuite les casses en forte hausse (15 % en 2023 contre 5 % en 2022 et 10 % en 2021), et les poses de chewing-gum en baisse (13 % en 2023 contre 21 % en 2022 et 12 % en 2021).

Nb : Le poste « Autre » comprend notamment les dégradations par crachats et souillures diverses.

3.2. Vandalisme sur matériel fixe



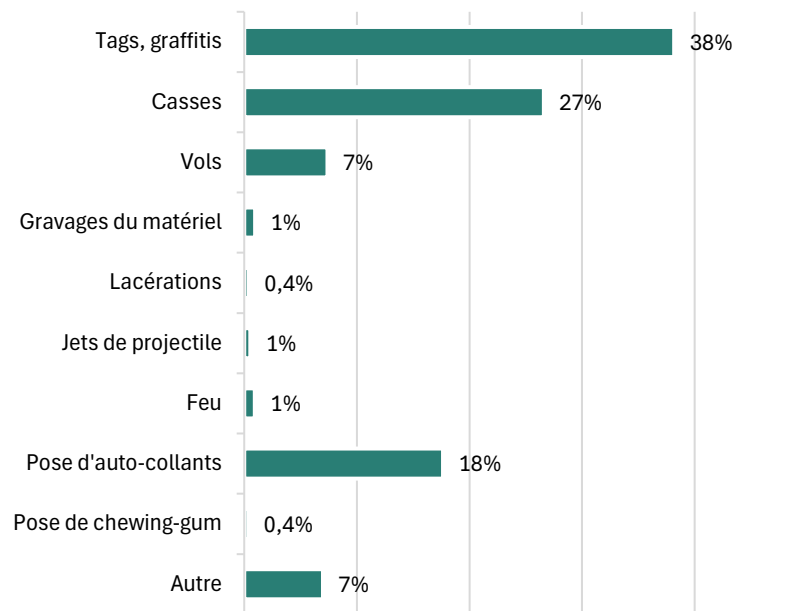
Comme les années précédents, les abribus représentent la principale dégradation sur matériel fixe observée en 2023 par les réseaux de transports urbains (66 % des dégradations à eux seuls).

En seconde position (comme les années précédentes) les poteaux d'arrêts représentent cette année 31 % des dégradations recensées sur matériel fixe.

Il convient de noter que ces deux catégories connaissent une nette augmentation cette année avec respectivement +20 points et +3 points par rapport à 2022.

Nb : le poste autre comprend notamment les escaliers mécaniques, ascenseurs, portes et grilles de station, vitrages et miroirs de quais, poubelles, abri-vélos.

Types de dégradations



En 2023, les principaux types de dégradations observés sur matériel fixe restent les mêmes qu'en 2022.

Il s'agit en premier lieu des tags et graffitis : 38 % en 2023 contre 41 % en 2022 ; puis des casses pour 27 % en 2023 (contre 23 % en 2022) et enfin des poses d'auto-collant : 18 % en 2023 contre 17 % en 2022.

Nb : le poste autre comprend notamment les dégradations par crachats et souillures diverses.

Chapitre 4 : Les réponses à l'insécurité

L'insécurité résulte notamment de tous les incidents qui peuvent survenir sur les réseaux. Cela regroupe tous les faits délictueux ou concourant à l'insécurité, tels que les agressions sur le personnel ou les voyageurs, vandalisme, les faits créant un climat d'insécurité (chahut, décompressions des portes, insultes et altercations entre les voyageurs, ...)

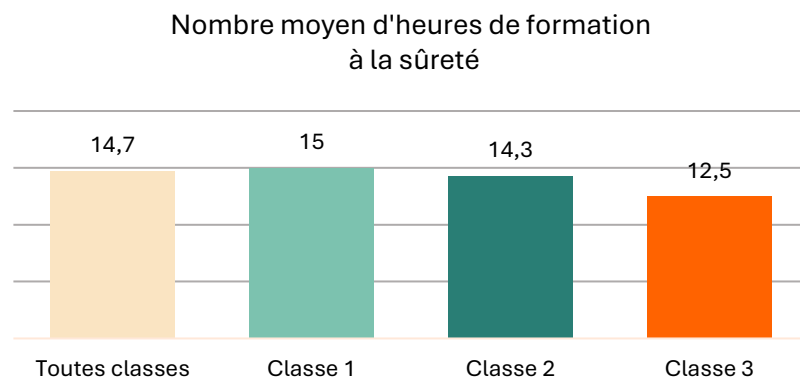
Rapporté au nombre de voyages, 32 incidents pour un million de voyages ont été recensés par les réseaux en 2023.

4.1. Formation des salariés

La formation des salariés à la « sécurité des personnes et des biens » constitue, depuis de nombreuses années, l'une des principales mesures de prévention de l'insécurité.

En effet, depuis 1996, ces actions de formation sont prioritaires dans la branche et font l'objet, à ce titre, d'un financement spécifique institué à la charge des entreprises de transport urbain à hauteur de 0,3 % de leur masse salariale.

En outre, depuis septembre 2008, les conducteurs de transport urbain doivent être titulaires d'une qualification initiale minimale obligatoire et suivre tous les cinq ans un stage de Formation Continue Obligatoire (FCO) d'une durée de 35 heures. Une partie de cette formation obligatoire est consacrée à la sûreté (l'équivalent d'un jour de formation).

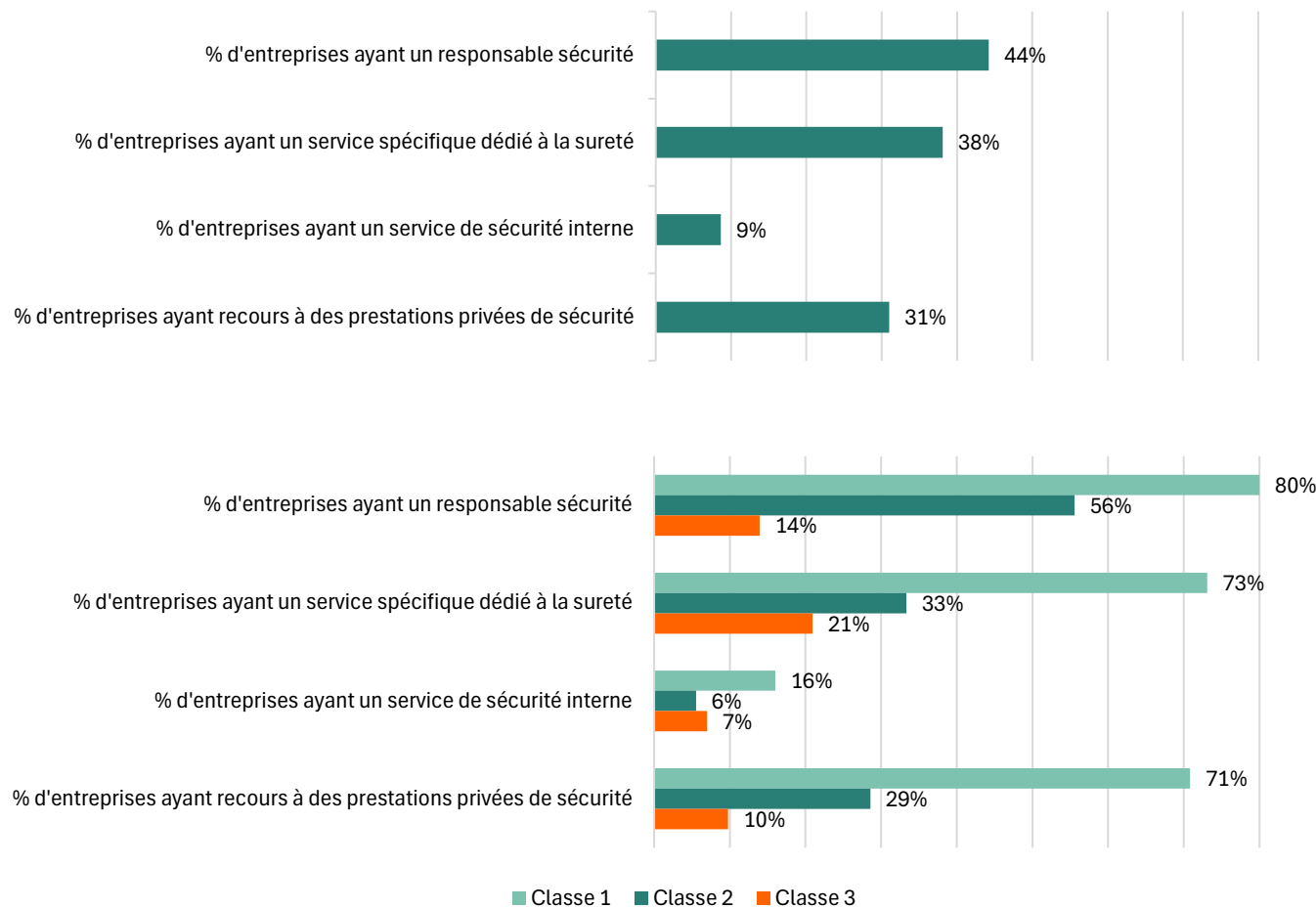


En 2023, le nombre moyen d'heures de formation à la sûreté, toutes classes d'entreprises confondues est égal à 14,7 heures.

Ce chiffre est légèrement supérieur parmi les entreprises de classe 1 pour lesquelles le nombre moyen d'heures consacrées à la formation des personnels à la sûreté est de 15.

4.2. Personnel participant à la lutte contre l'insécurité

En complément des formations liées à la sûreté, les entreprises de transport urbain s'efforcent de mettre en œuvre d'importants moyens humains afin de lutter contre l'insécurité. Elles ont ainsi mis en place et créé des emplois, voire des services entiers, dédiés ou participant à la sûreté.



En 2023, 44 % des entreprises ont déclaré disposer d'un poste de responsable sécurité. Ce chiffre monte à 80 % dans les entreprises de classe 1 (contre 56 % pour les classes 2 et 14 % pour les classes 3).

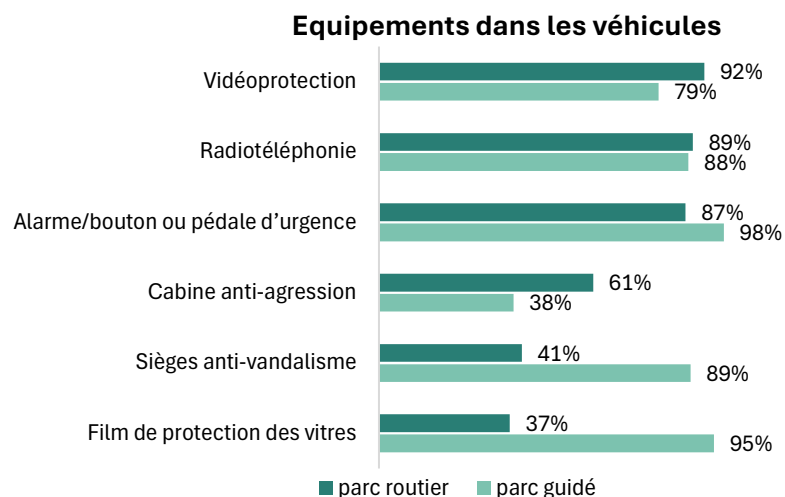
38 % des entreprises ayant répondu indiquent avoir mis en place en service spécifique dédié à la sûreté. Ce type de service existe dans 73 % des entreprises de classe 1 et 33 % des entreprises de classe 2, contre 21 % pour les entreprises de classe 3.

Au niveau national, 9 % des entreprises indiquent disposer d'un service interne de sécurité, lorsque 31 % ont répondu avoir recours à des prestations privées de sécurité.

Ventilé par classe d'entreprise, les services internes de sécurité sont présents dans 16 % des entreprises de classe 1 (contre 6 % des classes 2 et 7 % des classes 3).

Enfin, 71 % des entreprises de classe 1 déclarent avoir recours à des prestations privées de sécurité (contre 29 % des entreprises de classe 2 et seulement 1 entreprise sur 10 parmi les classes 3).

4.3. Equipements de sûreté des véhicules [Source : Enquête Parc 2024]



Les chiffres présentés ci-dessous proviennent de l'enquête Parc 2024 réalisée par l'UTPF. Ils permettent d'illustrer la part de véhicule équipé en : vidéoprotection, radiotéléphonie, alarme ou bouton d'urgence, cabine anti-agression, sièges anti-vandalisme et film de protection des vitres.

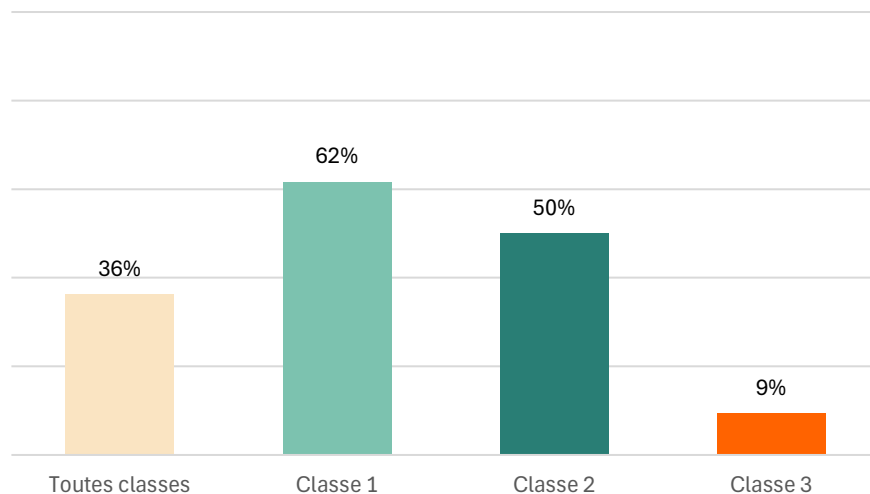
Ces éléments sont ventilés selon le type de véhicule : routier ou guidé. Notons, à titre d'exemple que 61 % de véhicules du parc routier sont désormais équipés de cabines anti-agressions. Ce chiffre doit être étudié au regard du nombre important d'agressions constatées sur les conducteurs.

4.4. Accords d'entreprise sur la sûreté

La sûreté des salariés des entreprises de transport urbain est une problématique appréhendée depuis de nombreuses années par les partenaires sociaux de la branche des transports urbains.

Rappelons qu'au niveau national, l'UTPF a conclu un accord de branche qui prévoit le versement d'une contribution conventionnelle de 0,3 % de la masse salariale ayant notamment pour objet de financer les formations « *sur la sécurité des personnes et des biens* ».

% d'entreprises ayant un accord sûreté



En 2023, 62 % des entreprises de classe 1 ont déclaré disposer d'un accord d'entreprise portant sur le thème de la sûreté.

Dans les agglomérations de classe 2, une entreprise sur deux dispose désormais d'un accord sur le thème de la sûreté.

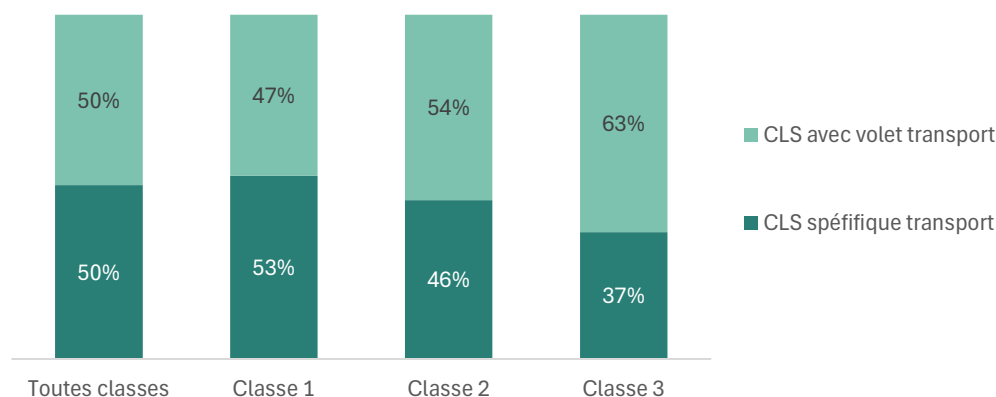
4.5. Coopération entre les acteurs du transport urbain dans la lutte contre l'insécurité

4.5.1. Contrats Locaux de Sécurité (CLS)

Les Contrats Locaux de Sécurité (CLS), regroupant principalement les représentants de l'Etat (Préfet, Police Nationale, Gendarmerie, Justice, Education Nationale, etc.), les collectivités territoriales (maires et conseils généraux), ainsi que différents acteurs concernés (sociétés de transport public, caisses d'assurance-maladie, bailleurs sociaux, chambres de commerce et d'industrie, associations, etc.) constituent un élément de coopération de toute première importance dans la lutte contre l'insécurité.

Ces CLS ont été mis en place par certaines agglomérations dans une version spécifiquement consacrée au transport et ont pour finalité de mettre en partenariat les représentants de l'Etat, les collectivités territoriales concernées et les transporteurs dans la lutte contre l'insécurité. Leur efficacité est constamment démontrée lorsque les participants s'impliquent fortement dans la lutte contre l'insécurité.

Contrats Locaux de sécurité



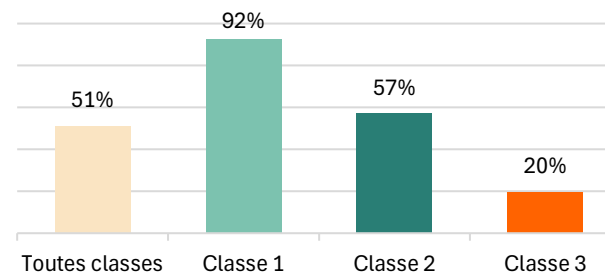
En 2023, on dénombre sur l'ensemble du réseau national, plus de 210 CLS signés (contre 194 en 2022) dont la moitié est spécifiquement consacrée au transport.

4.5.2. Conventions avec les Forces de l'Ordre

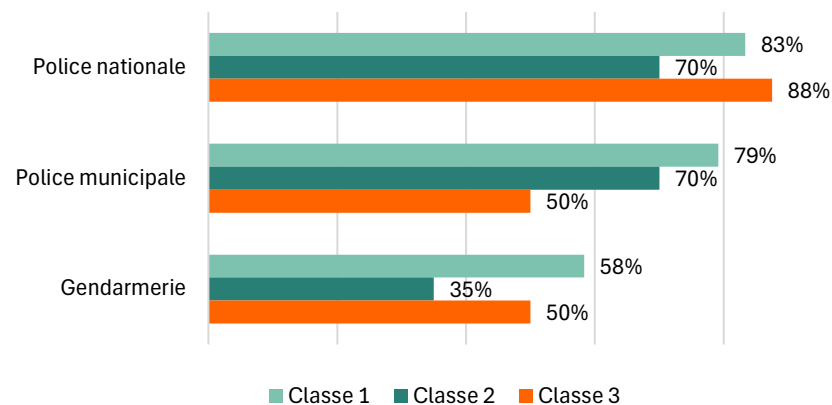
Les entreprises de transport urbain disposent également de la faculté de conclure des conventions de coopération avec les différentes forces de l'Ordre présentes sur leur territoire.

En 2023, toutes classes d'entreprise confondues une entreprise sur deux a conclu une convention de partenariat avec les Forces de l'Ordre. Ce chiffre atteint 92 % des entreprises de classe 1, montrant l'implication profonde des entreprises du secteur dans la lutte contre l'insécurité, notamment dans les grandes métropoles.

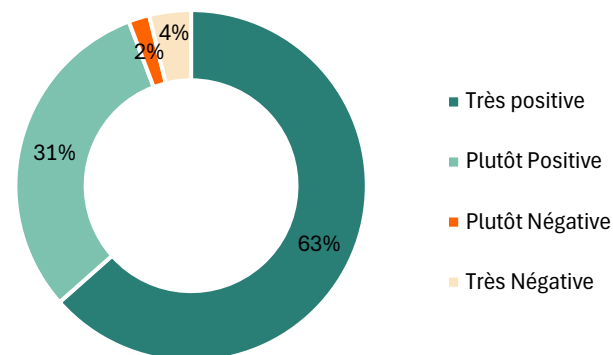
% d'entreprises ayant une convention avec les Forces de l'Ordre



Types de conventions avec les Forces de l'Ordre



**Appréciation du fonctionnement
des conventions avec les forces de l'Ordre**



Au-delà du nombre important de conventions signées par les réseaux avec les Forces de l'Ordre, l'évaluation qualitative qui est faite de ces conventions est très intéressante, puisque 94 % des réseaux ont une appréciation positive du fonctionnement de ces conventions.

4.5.3. Présence des forces de l'ordre

Police Nationale dédiée aux transports

	Toutes classes	Classe 1	Classe 2	Classe 3
% d'entreprises disposant dans son agglomération au moins d'une unité	15%	38%	11%	2%
Nombre moyen de policiers affectés par agglomération	28,1	38,3	9	3
Part des policiers titulaires	96%	96%	100%	67%
Part des adjoints de sécurité	4%	4%	0%	33%

Le nombre d'unité de Police Nationale spécifiquement dédiée aux transports en commun est en légère hausse au niveau national en 2023 avec 15 unités (contre 11 en 2022). Il reste stable pour les entreprises appartenant à la classe 1 (10 unités). Ce chiffre couvre 15 % des entreprises toutes classes confondues.

Ces unités de police spécialement dédiées à la sûreté dans les transports sont aujourd'hui composées de 422 policiers, dont 96 % sont titulaires (contre 90 % en 2022).

Le pourcentage d'adjoints de sécurité a légèrement diminué 4 % en 2023 (10 % en 2022).

Gendarmerie

	Toutes classes	Classe 1	Classe 2	Classe 3
% d'entreprises disposant dans son agglomération au moins d'une unité	90%	92%	86%	91%
Nombre moyen d'unité de gendarmerie par agglomération	3	5,3	2,7	1,9
% d'unité exerçant une mission de surveillance	33%	37%	31%	29%

L'année 2023 est marquée par une présence accrue des forces de gendarmerie avec une hausse des unités, couvrant désormais 90 % des entreprises toutes classes confondues.

Au niveau national, 1/3 de ces unités exercent une mission de surveillance.

Police municipale

	Toutes classes	Classe 1	Classe 2	Classe 3
% d'entreprises disposant dans son agglomération au moins d'une unité	97%	100%	97%	95%
Nombre moyen d'unité de police municipale par agglomération	8,8	21,9	6,1	3,4
% d'unité exerçant une mission de surveillance	29%	22%	39%	44%

Au niveau national, la quasi-totalité des entreprises de transport urbain dispose d'une unité de police municipale sur son territoire. Cette présence concerne l'intégralité des entreprises de classe 1.

Près d'1/3 des entreprises toutes classes confondues dispose d'une unité de police municipale exerçant une mission de surveillance (moins d'1/4 pour les entreprises de classe 1).

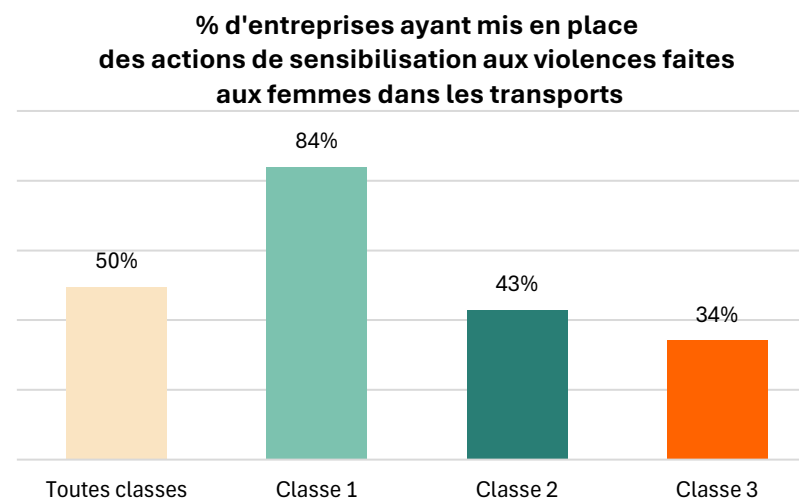
4.6. Actions de prévention

4.6.1. Actions de sensibilisation aux violences faites aux femmes dans les transports

Au-delà des moyens humains et matériels qu'elles mettent en œuvre pour renforcer la sécurisation des espaces de transport, les entreprises de transport urbain ont depuis longtemps investi le champ de la prévention en menant de nombreuses et diverses actions, le plus souvent à l'attention de publics spécifiques.

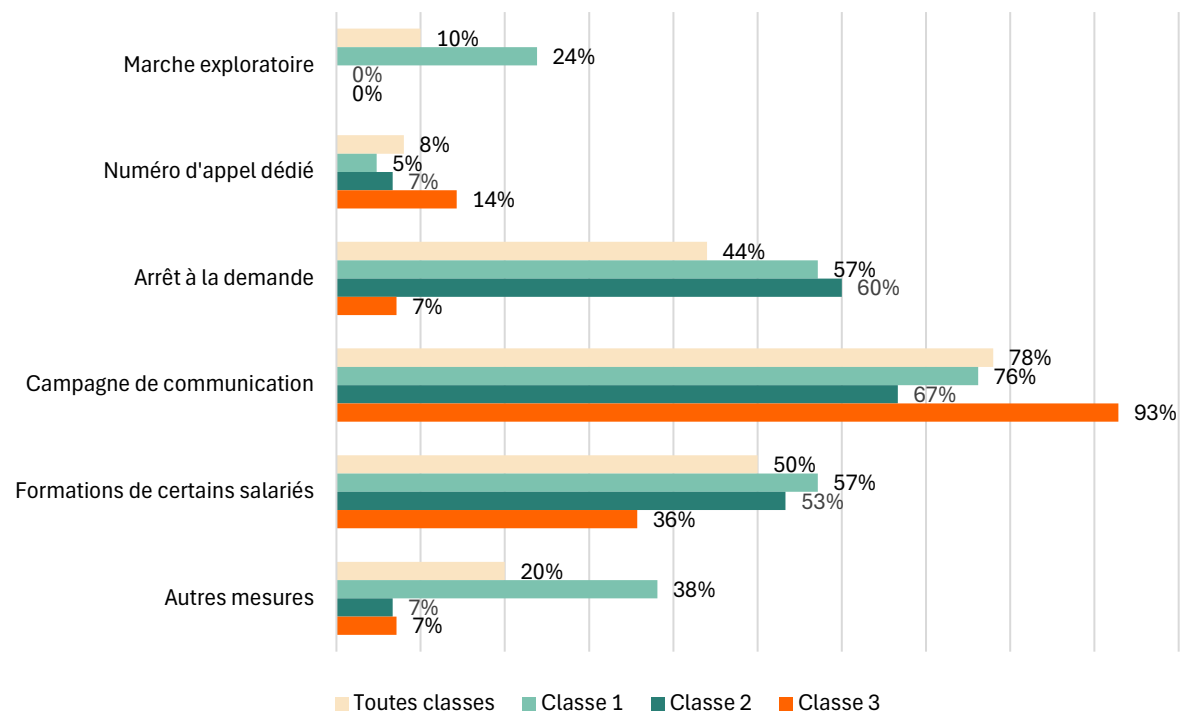
A ce titre la sensibilisation aux violences faites aux femmes dans les transports fait l'objet d'une attention particulière des réseaux de transport urbain.

Nb : l'UTPF a publié en 2023 un guide spécifiquement dédié à cette question. « Le guide pour la lutte contre les atteintes sexistes et sexuelles dans les transports » qui recense les différentes actions menées dans les réseaux accessible sur le site internet de l'UTPF.



Dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, plus de 8 entreprises sur 10 mettent en place des actions de sensibilisation aux violences faites aux femmes.

Ces actions peuvent prendre diverses formes, selon la classe des entreprises. Les principales mesures de sensibilisation identifiées par l'UTPF dans son guide publié en 2023 figurent parmi elles.

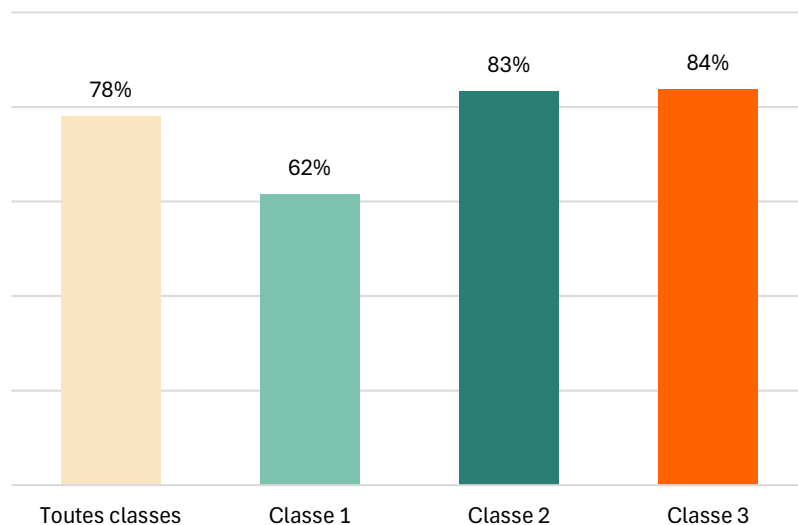


Les entreprises de transport urbain mènent, pour leur très grande majorité, des campagnes de communication sur le sujet : 78 % des entreprises toutes classes confondues.

Une entreprise sur deux procède à des actions de formation de certains salariés et 44 % d'entre elles pratiquent l'arrêt à la demande.

4.6.2. Montée exclusive par l'avant (bus)

% d'entreprises pratiquant exclusivement la montée par l'avant du bus



Depuis de nombreuses années, la montée par la porte avant des bus est un dispositif auquel ont recours de nombreuses entreprises de transport urbain.

Il convient toutefois de noter une certaine baisse de cette pratique parmi les entreprises de classe 1 : 62 % en 2023 contre 67 % en 2022 et 93 % en 2021. Au contraire, les entreprises des deux autres classes semblent séduites par cette pratique qui progresse cette année : 83 % des classes 2 et 84 % des classes 3 (contre 64 % pour ces deux classes d'entreprises en 2022).



Chapitre 5 : Coût de la sûreté

5.1. Coût de la sûreté

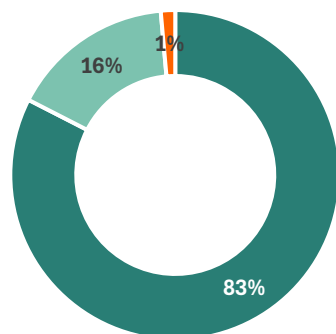
L'estimation du coût de la sûreté englobe :

- **Les moyens humains** : rémunérations annuelles des salariés dont l'emploi est entièrement dédié à la sûreté ; rémunérations ou temps des salariés dont l'emploi n'est pas dédié exclusivement à la sûreté (personnel d'encadrement) ; coût de remplacement des salariés en arrêt de travail suite à une agression ; coût des formations à la sûreté ; recours à des services externes (psychologues, avocats, associations, etc ...).
- **Les moyens matériels** : équipements dédiés principalement à la sûreté (achat et maintenance) ; loyers des locaux dédiés à la sûreté ; réparation et le remplacement du matériel vandalisé ; véhicules dédiés à l'intervention et au contrôle ; communication liée à la sûreté ;
- **Les frais divers liés à la sûreté** : dommages et intérêts versés aux tiers et avances non récupérées des salariés ; pénalités versées à l'autorité organisatrice ; coûts liés aux arrêts de service ; autres coûts divers (assurances, certaines normes sûreté, etc ...).

Nb : Le coût de la fraude (manque à gagner) n'est pas compris dans l'estimation du coût de la sûreté.

Cette année, nous avons obtenu pour ce chapitre les réponses de 66 adhérents dont 21 réseaux de classe 1, 27 de classe 2 et 18 de classe 3.

Par extrapolation sur la base des 66 adhérents ayant répondu à l'enquête (employant 73% des effectifs des adhérents, on peut projeter le coût de la sûreté à plus de 295 millions d'euros en 2023, dont plus de 80 % sont dédiés aux moyens humains.



Répartition du coût de la sûreté

- Moyens humains
- Moyens matériels
- Frais divers liés à la sûreté

L'ordre de répartition du coût moyen de la sûreté n'évolue pas en 2023, avec toujours une prépondérance des moyens humains suivis des moyens matériels.

Nb : les investissements sûreté/sécurité sont portés par l'agglomération et non le délégataire.

Réalisation et rédaction du **Rapport sûreté 2023** (Edition 2024)

Département des affaires sociales et sûreté

Mathieu DUFOUR, Directeur du Département

Yves DUFOUR, Directeur adjoint du Département

Roxane BLONDIN, Assistante de direction

Département des ressources

Christel BENARD, Data manager

17, rue d'Anjou - 75008 PARIS
Tél. +33 (0)1 48 74 73 22
Fax +33 (0)1 40 16 11 72
social@utpf-mobilites.fr

