



UTP

Union des Transports
Publics et ferroviaires

Rapport sûreté

dans les transports publics urbains en 2015

Convention Collective Nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs

Édition 2016

www.utp.fr

AVANT-PROPOS

Ce rapport de branche présente les données des entreprises soumises à la Convention Collective Nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs. Il ne comprend ni les données de la RATP, ni celles de la SNCF.

Le rapport sûreté présente les résultats d'un panel identique d'entreprises sur trois années consécutives. Ont donc été sélectionnées les données des entreprises ayant répondu à l'enquête sûreté au cours des trois dernières années, 2013, 2014 et 2015. Un panel de 120 entreprises a ainsi été obtenu.

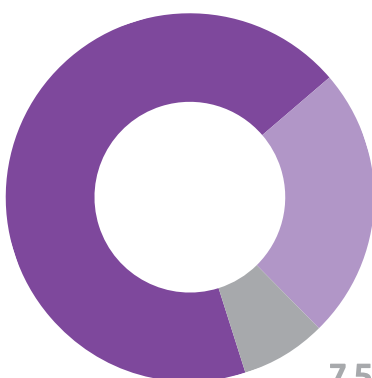
Ces entreprises regroupent **47 210** salariés (temps plein + temps partiel). Nous pouvons estimer l'effectif de l'ensemble des entreprises de transport urbain à un total de 52 000 salariés en 2015.

CERTAINS RÉSULTATS DE CE RAPPORT SONT PRÉSENTÉS EN DISTINGUANT TROIS CLASSES D'ENTREPRISES

68,4 %

Classe 1 :

26 entreprises des agglomérations supérieures à 250 000 habitants, soit la totalité des entreprises de cette classe, représentant 68,4 % de l'effectif des entreprises ayant répondu à l'enquête.



24,1 %

Classe 2 :

37 entreprises des agglomérations entre 100 000 et 250 000 habitants, représentant 24,1 % de l'effectif des entreprises ayant répondu à l'enquête.

7,5 %

Classe 3 :

57 entreprises des agglomérations de moins de 100 000 habitants, représentant 7,5 % de l'effectif des entreprises ayant répondu à cette enquête.

Sauf indications contraires, la mention de l'effectif total recouvre l'effectif temps plein + temps partiel.

L'utilisation d'un panel d'entreprises identiques permet d'obtenir des résultats strictement comparables d'une année sur l'autre.

Le panel du précédent rapport n'est pas le même que celui de cette année: ceci est dû aux mouvements entre les différentes classes d'entreprises, à l'absence de réponse régulière de certaines entreprises ou encore à la modification de la structure juridique de certaines (fusion entre deux entreprises par exemple). Ainsi, le panel 2015 est de 120 entreprises, il était de 118 en 2014 et 117 en 2013.

En revanche, à l'issue de certains chapitres, est présenté un graphique montrant l'évolution des résultats sur les 10 dernières années, entre 2006 et 2015. Faute de pouvoir établir un panel identique d'entreprises sur 10 ans, ces graphiques sont établis en « données brutes »: cela signifie que pour chaque année, le résultat correspondant aux réponses de toutes les entreprises, qu'elles aient ou non répondu l'année précédente, soit, pour 2015, 133 entreprises.

Ces graphiques présentant des évolutions de données exprimées en pourcentage, ils conservent toute leur pertinence de comparaison, car chaque année, les entreprises répondant à l'enquête représentent plus de 90 % de l'effectif de la profession.

Il convient d'être très prudent dans la lecture des pourcentages d'évolution constatée dans les entreprises de classe 3: en effet, certains pourcentages d'évolution semblent élevés alors qu'en raison de la faiblesse du nombre de faits considérés, ils ne correspondent pas à des évolutions significatives.

Dans le présent rapport, sont à la fois employés les termes « Sûreté » et parfois « Sécurité ». La « Sécurité » concerne en effet les moyens préventifs et réactifs destinés à lutter contre les risques accidentels engendrés par l'homme, la machine, la nature tandis que la « Sûreté », **objet du présent rapport**, désigne les mesures préventives et réactives qui vont lutter contre les risques liés à l'homme, avec une acception de volontarisme et de malveillance. **Nous avons pris le parti d'employer principalement le terme de « Sûreté »** sauf lorsqu'il s'agit de désigner un dispositif par ses termes officiels (l'Accord de branche « sur la sécurité des personnes et des biens » ou Contrat local de sécurité, par exemple) ou que l'acception n'a pas d'équivalent (la « lutte contre l'insécurité » par exemple).

SOMMAIRE

	Les principales données du rapport sûreté 2015	4
1	Agressions sur le personnel	8
1.1	Agressions sur le personnel suivies d'un arrêt de travail	8
	Nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail.....	8
	Le degré de gravité des agressions.....	11
	Nature des préjudices causés.....	13
	Les salariés victimes d'agression.....	14
	Causes et moyens des agressions.....	16
	Les lieux des agressions.....	18
	Les périodes des agressions.....	19
	Les agresseurs.....	20
1.2	Agressions sur le personnel suivies ou non d'un arrêt de travail	21
2	Agressions sur les voyageurs signalées aux entreprises	24
2.1	Agressions sur les voyageurs signalées aux entreprises	24
2.2	Les périodes des agressions sur les voyageurs	26
3	Le vandalisme	29
3.1	Coût total du vandalisme sur le matériel roulant et fixe	29
3.2	Le vandalisme sur le matériel roulant	30
3.3	Le vandalisme sur le matériel fixe	32
4	Les incidents	34
5	Les réponses des entreprises de transport urbain à l'insécurité	36
5.1	Formation des salariés à la « sécurité des personnes et des biens »	36
5.2	Personnel participant à la lutte contre l'insécurité	37
5.3	Équipement sûreté des véhicules	39
5.4	Les accords d'entreprise sur la sûreté	40
5.5	Les Contrats Locaux de Sécurité (CLS) concernant le transport public urbain	41
5.6	Montée par la porte avant	41
5.7	Actions de prévention	42
6	Les unités de police et gendarmerie et les transports urbains	43
6.1	Police Nationale	43
6.2	Police Municipale	44
6.2	Gendarmerie	44
7	Estimation du coût total de la sûreté	45
7.1	Moyens humains	45
7.2	Moyens matériels	46
7.3	Coûts divers	46

Les principales données du rapport sûreté 2015

Les résultats du présent rapport sont établis sur un panel de 120 entreprises identiques sur les trois années observées, entreprises soumises à la Convention Collective Nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs. L'effectif de la profession étant estimé à un total de 52 000 salariés (hors RATP et hors SNCF), le panel étudié représente plus de 90 % des effectifs de la profession

Atteintes aux personnes et aux biens : les principaux chiffres

Les agressions sur le personnel

Le nombre d'agressions sur le personnel suivies d'un arrêt de travail connaît une diminution en 2015 (-7,4 %). Les entreprises de transport urbain appartenant à notre panel ont en effet recensé 944 agressions suivies d'un arrêt de travail, alors qu'elles en avaient connu 1 020 en 2014 (soit +4,5 % d'augmentation par rapport à 2013).

Ce niveau d'agression sur le personnel situe ainsi l'année 2015 à un niveau proche de celui enregistré en 2000 et 2002, mais qui reste au-dessus de ceux relevés entre 2004 et 2009.

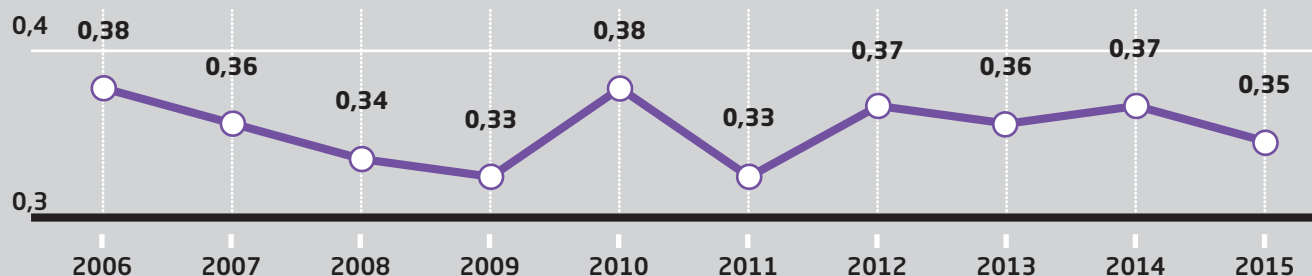
Quelques observations complémentaires doivent néanmoins être faites :

- cette baisse du nombre des agressions suivies d'un arrêt de travail n'est pas générale mais **résulte essentiellement de multiples diminutions dans plus de la moitié des grandes agglomérations de la classe 1** (agglomérations supérieures à 250 000 habitants) **et dans une minorité d'entreprises de classe 2**, influant fortement sur la tendance générale;

- considérant la progression constante et régulière du nombre de voyageurs dans les transports publics, **le nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail demeure très loin des pics connus en 2002 et 2003**. En 2015, les entreprises ont ainsi recensé **0,35 agression pour un million de voyages**, contre 0,54 en 2002 et 0,48 en 2003.

Le degré de gravité des agressions suivies d'un arrêt de travail, relativement stable ces deux dernières années, augmente en 2015 (+3,8 %) : 49,4 jours d'arrêt de travail en moyenne par agression, contre 47,6 en 2014 et 48,3 en 2013. En 2015, les entreprises de notre panel ont comptabilisé 46 642 jours d'arrêt de travail consécutifs à des agressions, représentant 18,3 % des jours d'arrêt de travail dus à un accident du travail, soit un niveau proche de celui de 2009.

NOMBRE D'AGRESSIONS SUIVIES D'UN ARRÊT DE TRAVAIL POUR UN MILLION DE VOYAGES (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2006 à 2015

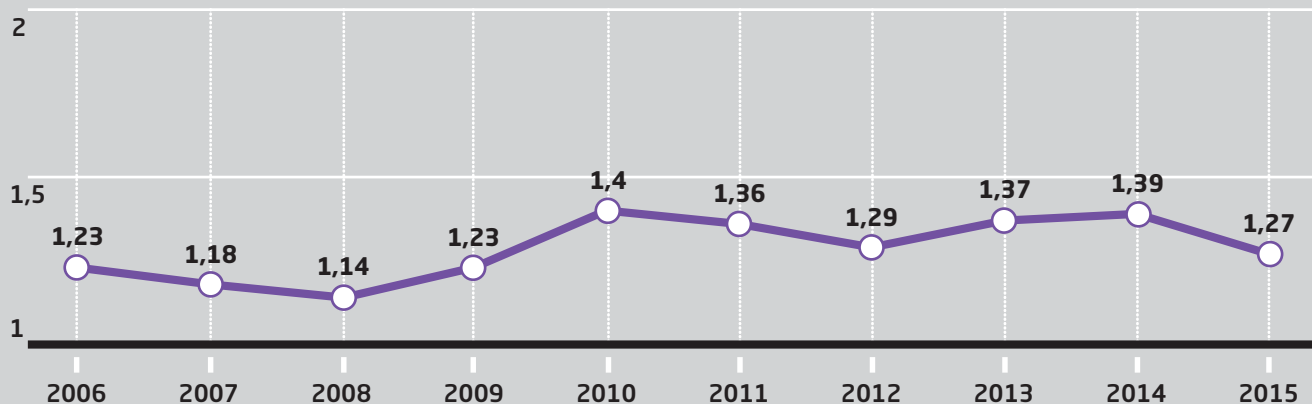
Les agressions signalées sur les voyageurs

Relativement stables en 2014, les agressions commises sur les voyageurs diminuent en 2015 (-6 %), après une période d'augmentation constante entre 2008 et 2010, suivie d'une diminution en 2011 puis d'une stabilisation en 2012.

Le volume des agressions sur les voyageurs atteint ainsi le chiffre de **3 361 agressions** recensées (contre 3 579 en 2014). Rappelons cependant que ces données contiennent une grande part d'aléa, dans la mesure où elles sont directement basées sur des déclarations (des victimes, de la Police, ou des salariés). Corrélativement, les entreprises disposent aujourd'hui d'outils plus performants de recensement.

Lorsque nous étudions, sur les dix dernières années, l'évolution du nombre d'agressions sur les voyageurs par rapport à l'augmentation de la fréquentation dans les transports publics, nous constatons que ces faits se maintiennent depuis 2010 à un niveau relativement élevé, malgré une baisse importante cette année avec **1,27 agression sur les voyageurs pour un million de voyages**, contre 1,39 en 2014, soit un niveau semblable à celui observé en 2012 (1,29), demeurant bien en deçà de celui de 2003 (1,6), mais restant supérieur au plus bas niveau enregistré en 2008 (1,14).

NOMBRE D'AGRESSIONS SUR LES VOYAGEURS POUR UN MILLION DE VOYAGES (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2006 à 2015

Le vandalisme

En progression l'année précédente, le coût total du vandalisme **est stable en 2015** (-1,3 %), alors qu'il avait connu une période de diminution entre 2009 et 2012, suivie d'une stabilisation en 2013.

Le coût du vandalisme s'élève ainsi à **11,03 millions d'Euros** en 2015 pour les entreprises de notre panel et à **11,17 millions d'Euros** pour l'ensemble des entreprises ayant répondu à l'enquête.

Le vandalisme a représenté, sur les dix dernières années, un coût de 127,5 millions d'Euros pour les entreprises de transport urbain.

COÛT TOTAL DU VANDALISME SUR LE MATÉRIEL ROULANT ET FIXE (EN M€) (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2006 à 2015

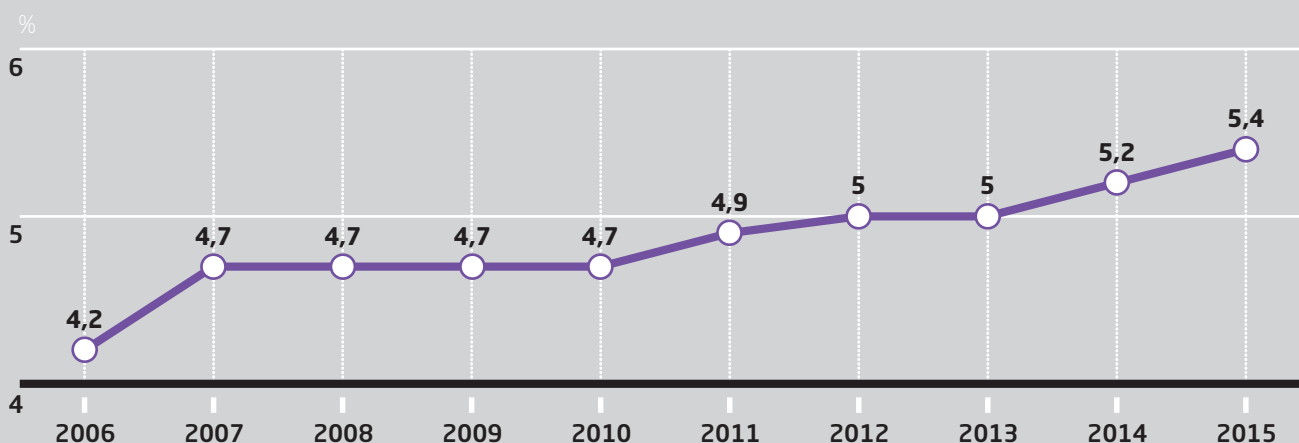
Les actions des entreprises pour renforcer la sûreté

5,4 % des emplois dans la branche des transports urbains sont affectés à la sûreté

Les entreprises de transport urbain augmentent progressivement, d'année en année, leurs effectifs dans des services dédiés ou participant à la sûreté : **en 2015, 2 537 salariés étaient employés dans ces services, ce qui représente 5,4 % de leurs effectifs**. Plus de la moitié d'entre elles disposent d'un poste spécifique de responsable sûreté.

Une certaine stabilité dans les moyens humains consacrés à renforcer la sûreté semble avoir été trouvée par les entreprises, après une très forte augmentation de ces emplois il y a quelques années.

PART DES SALARIÉS PARTICIPANT À LA LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2006 à 2015

Un peu plus de 116 000 heures de formation professionnelle consacrées à la sûreté

En légère progression l'année dernière, le nombre d'heures de formation des salariés à la sûreté, qui avait connu une période de stabilisation entre 2010 et 2013, **est à nouveau relativement stable en 2015**. Ainsi, **un peu plus de 116 000 heures de formation à la sûreté** ont été suivies par les salariés du transport urbain.

Une partie de ces heures de formation est effectuée par les conducteurs dans le cadre de leur Formation Continue Obligatoire (Ci-après : « FCO »), dispositif entré en vigueur en 2008. Au-delà de cette formation obligatoire, l'ensemble des entreprises de transport urbain ont donc poursuivi en 2015 leurs efforts d'investissement dans d'autres actions de formation à la sûreté.

Partenariats et actions de prévention au niveau local des entreprises

Les **partenariats des entreprises avec les acteurs locaux** se développent à travers leur **forte implication au sein de contrats locaux de sécurité**.

Au 1^{er} mars 2016, 225 Contrats Locaux de Sécurité (CLS) ont été recensés, dont 34 étaient spécifiquement consacrés au transport.

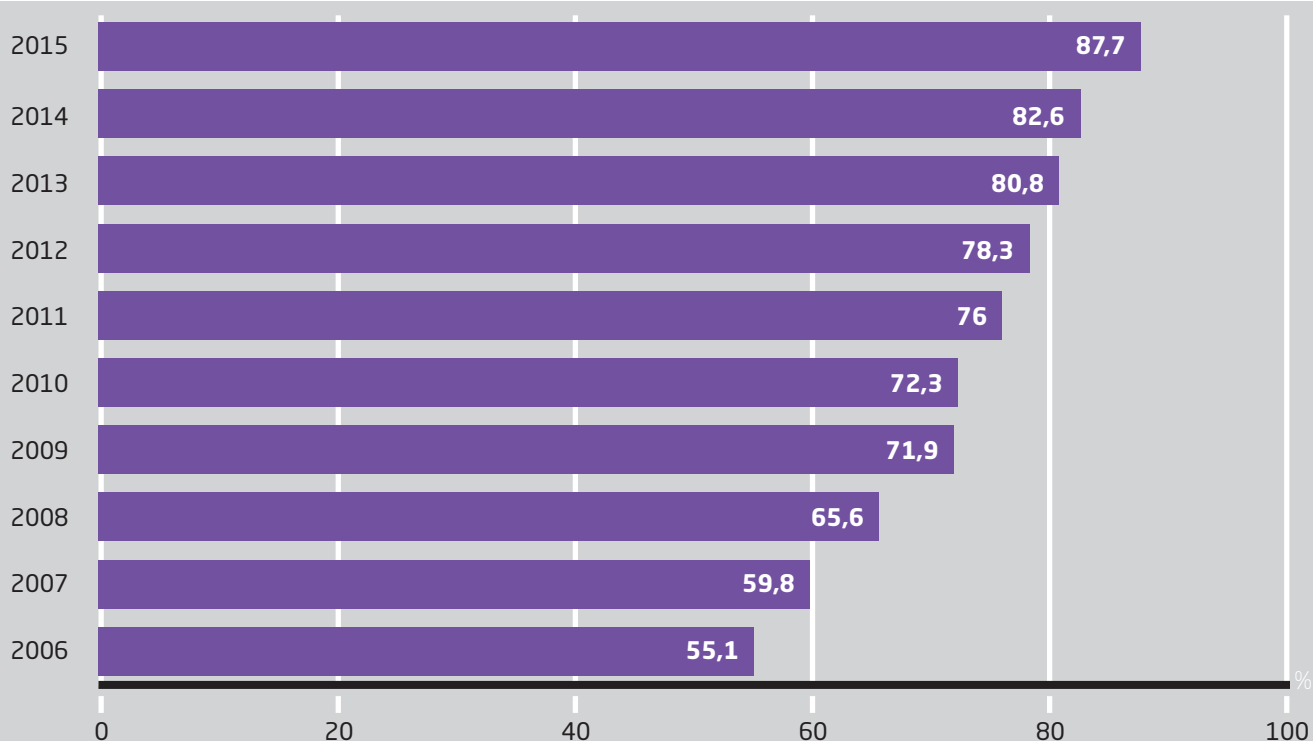
Les entreprises de transport urbain **s'investissent également dans la prévention** depuis de longues années. Elles développent à ce titre des actions en collaboration avec le monde associatif, éducatif, sportif, etc. Elles mettent ainsi en œuvre des **actions innovantes**, en associant notamment les jeunes, dans divers domaines tels que l'art, le théâtre, ou le sport, et en développant l'apprentissage du respect dans les transports.

Mise en place croissante d'équipements de sûreté

Le taux d'équipement des véhicules en dispositifs de « sûreté » est en constante progression depuis de nombreuses années. C'est toujours le cas, en particulier, de la **vidéoprotection** qui poursuit sa forte croissance (87,7 % de véhicules en sont équipés en 2015).

Le taux d'équipement des véhicules en vidéoprotection a ainsi progressé en dix ans de 32,6 points (ce taux était de 55,1 % en 2006).

ÉVOLUTION DU POURCENTAGE DE L'ÉQUIPEMENT EN VIDÉOPROTECTION (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2006 à 2015

Déclinaison dans les entreprises d'un accord de branche sur la sûreté

Un accord de branche du 17 avril 2007 sur la sécurité des personnes et des biens permet aux salariés de bénéficier de garanties de suivi et d'accompagnement lorsqu'ils sont victimes d'agressions. Cet accord prévoit également le versement par les entreprises de **0,3 % de leur masse salariale** afin de financer des formations sur la sûreté. Pour mémoire, il demeure pleinement applicable, sans limitation de durée.

Au 1^{er} mars 2016, cet accord de branche était décliné au plan local par **71 accords d'entreprise**.

L'ensemble des salariés de la branche des transports publics sont couverts par cet accord de branche sur la sûreté et près des trois-quarts d'entre eux bénéficient d'une déclinaison au niveau local.

1 Agressions sur le personnel

1.1 Agressions sur le personnel suivies d'un arrêt de travail

Nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail

Après une progression l'année précédente (+3,1 %), **le nombre d'agressions sur le personnel ayant donné lieu à un arrêt de travail est en baisse en 2015 (-7,4 %).**

Dans les entreprises de notre panel, ont ainsi été recensées 944 agressions suivies d'un arrêt de travail en 2015, contre 1 020 en 2014. À l'instar des années précédentes, ce niveau d'agression situe ainsi l'année 2015 à un niveau proche de celui enregistré dans les années 2000 et 2002, dont les résultats étaient respectivement de 946 et 942 agressions sur le personnel, encore loin des plus faibles niveaux enregistrés entre 2004 et 2009 (cf. graphique page 9). Il reste toutefois inférieur au pic relevé en 2001, s'élevant à 1 004 agressions suivies d'un arrêt de travail.

Nous pouvons constater que ces agressions représentent, en 2015, 24,2 % des accidents du travail relevés dans les entreprises de transport urbain.

Ces données doivent cependant être étudiées à la lumière de quelques éléments complémentaires.

Tout d'abord, cette baisse est la résultante de multiples diminutions de ces agressions, certaines relativement importantes, dans plus de la moitié des grandes agglomérations de la classe 1 et dans une minorité d'entreprises de la classe 2, ce qui influe fortement sur la tendance générale.

Ensuite, afin d'aboutir à une analyse pertinente de cette baisse des agressions, il convient de rapporter cette dernière à l'augmentation constante et régulière de la fréquentation des transports publics, mesurée par le nombre de voyages effectués. En 2015, a ainsi été relevé 0,35 agression pour un million de voyages contre 0,37 en 2014.

D'après l'étude, sur les dix dernières années, du nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail rapporté au nombre de voyages effectués, nous constatons que :

- le niveau d'agressions suivies d'un arrêt de travail par million de voyage depuis 2012 est très proche de celui enregistré entre 2005 et 2010 (à l'exception de 2009);
- ce niveau reste très éloigné des pics connus en 2002 et 2003, qui étaient respectivement de 0,54 et 0,48.

Cette mise en perspective nous permet ainsi de constater que le fort développement de l'offre de transport et de celui de la fréquentation ces dix dernières années (+36,8 % entre 2004 et 2014) n'ont pas entraîné une progression corrélative des faits commis à l'encontre des salariés des entreprises de transport urbain. Nous pouvons considérer que ceci est principalement dû à la mise en œuvre par les réseaux de transport de moyens conséquents pour lutter contre les phénomènes d'insécurité qui se reportent sur eux.

NOMBRE D'AGRESSIONS SUIVIES D'UN ARRÊT DE TRAVAIL

2013	2014	2015
989	1 020	944

Par classe d'entreprises

Classe 1

Les agressions suivies d'un arrêt de travail subies par les salariés des entreprises de classe 1 enregistrent une sensible diminution de -9,6 %, après une augmentation l'année dernière (+4,7 %). Cette évolution à la baisse concerne plus de la moitié de ces entreprises (15), 6 ayant connu au contraire une hausse des faits d'agressions, et 5 une stabilisation de ces faits.

Pour mémoire, les agressions commises à l'encontre des salariés des entreprises de classe 1 ont connu les évolutions suivantes ces dernières années :

NOMBRE D'AGRESSIONS SUIVIES D'UN ARRÊT DE TRAVAIL									
2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
+6 %	-4,5 %	-5 %	+1,5 %	+16,1 %	-8,8 %	+15,5 %	+1,8 %	+4,7 %	-9,6 %

Source : rapports sûreté UTP 2006 à 2015

Rappelons que, jusqu'en 2008, le niveau des agressions suivies d'un arrêt de travail dans les grandes entreprises de transport urbain a connu une baisse régulière (sauf en 2006, année marquée par des violences urbaines).

À l'exception de 2011 où une évolution semblable a été enregistrée, le niveau de ces faits a progressé entre 2009 et 2014 (notamment en 2010), avant de repartir à la baisse en 2015. En nombre, nous relevons un total de 755 agressions suivies d'un arrêt de travail, dont plus de la moitié se sont produites dans deux agglomérations.

NOMBRE D'AGRESSIONS SUIVIES D'UN ARRÊT DE TRAVAIL		
2013	2014	2015
797	835	755

Classe 2

Stable en 2014 (+1,2 %), le nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail subies par les salariés diminue également dans les entreprises de classe 2 (-9,1 %). Précisons que cette évolution est constatée dans près d'un tiers des entreprises de classe 2 (11), dont 3 enregistrent des baisses importantes et 4 aucune agression de ce type cette année, alors que 15 ont au contraire connu une augmentation de ces faits, 5 une stabilisation et 6 aucune agression depuis ces 3 dernières années.

Parmi les 37 entreprises du panel 2015, 6 concentrent près de la moitié des agressions, alors que 7 n'en ont connu que deux ou une seule.

NOMBRE D'AGRESSIONS SUIVIES D'UN ARRÊT DE TRAVAIL		
2013	2014	2015
162	164	149

Classe 3

Après une diminution en 2014, le nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail subies par les salariés des entreprises de classe 3 connaissent une augmentation cette année, enregistrant 19 agressions en plus par rapport à 2014.

Parmi les 57 entreprises du panel 2015, seules 18 ont eu à déplorer des agressions suivies d'un arrêt de travail, dont 7 n'en ont subi qu'une seule. Les 39 entreprises restantes n'ont eu à déplorer aucune agression en 2015.

NOMBRE D'AGRESSIONS SUIVIES D'UN ARRÊT DE TRAVAIL		
2013	2014	2015
30	21	40

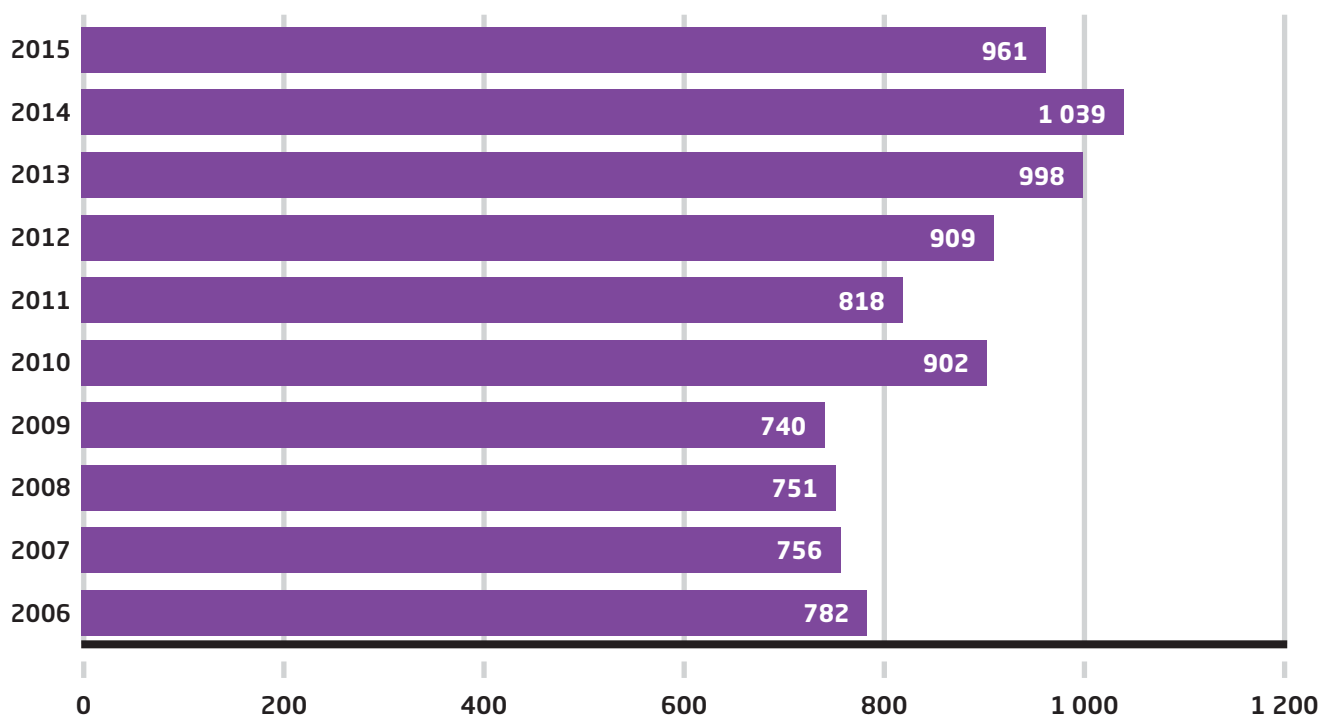
1 Agressions sur le personnel

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



Source: rapports sûreté UTP 2006 à 2015

Nombre d'agressions sur le personnel suivies d'un arrêt de travail (données brutes)



Source: rapports sûreté UTP 2006 à 2015

Sur cet indicateur, la différence entre les données brutes et les données panel peut apparaître plus importante que les années précédentes. Cette différence s'explique par la présence, dans les données brutes, des indicateurs d'entreprises de classe 2 et de classe 3 qui, faute d'avoir répondu à l'enquête lors des années précédentes, ne sont pas intégrées au panel 2015.

Le degré de gravité des agressions

Après une relative stabilisation ces deux dernières années (+1,6 % en 2014 et +1,9 % en 2013), **le degré de gravité des agressions suivies d'un arrêt de travail, mesuré par le nombre moyen de jours d'arrêt de travail par agression, est en légère hausse en 2015 (+3,8 %)**. En 2015, une agression a, en moyenne, donné lieu à 49,4 jours d'arrêt de travail, contre 47,6 jours d'arrêt de travail par agression en 2014.

Nous pouvons ainsi remarquer que cette moyenne se rapproche de celle enregistrée en 2011, avec 51 jours d'arrêt de travail par agression (cf. graphique page 12).

L'évolution de la gravité des agressions subies par le personnel est différente selon la classe d'entreprise : elle est en progression dans les entreprises de classe 1 (+6,6 %) et de classe 3 (+4,2 %), mais est stable dans les entreprises de classe 2 (-0,5 %).

En 2015, les agressions subies par le personnel ont ainsi induit 46 642 jours d'arrêts de travail, représentant 18,3 % des jours d'arrêt de travail consécutifs à des accidents du travail dans les entreprises de transport urbain. L'année 2015 se place donc à un niveau proche de celui de 2009, pour laquelle le nombre de jours d'arrêt de travail constatés avait représenté 19,5 % des jours d'arrêt de travail consécutifs à des accidents du travail.

Si nous affinons ces résultats par classe d'entreprises, nous constatons que les jours d'arrêt de travail induits par des agressions représentent :

- dans les entreprises de classe 1, 19,9 % des jours d'arrêt pour accident du travail,
- dans les entreprises de classe 2, 13,7 % des jours d'arrêt pour accident du travail,
- dans les entreprises de classe 3, 5,4 % des jours d'arrêt pour accident du travail.

Sur les dix dernières années, l'examen du nombre total de jours d'arrêt de travail (cf. graphique page 12) nous montre que cet indicateur, relativement stable en 2015, connaît une forte progression depuis 2008, atteignant l'année dernière le plus haut niveau enregistré depuis que l'UTP mesure ces données, après une stabilisation entre 2005 et 2007 à un niveau en dessous des années précédentes.

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.

Jours d'arrêt de travail dus à des agressions

	2013	2014	2015
Nombre total de jours d'arrêt de travail	47 783	48 547	46 642
Nombre total d'agressions	989	1 020	944
Nombre moyen de jours d'arrêt de travail par agression	48,3	47,6	49,4

Par classe d'entreprises

	2013			2014			2015		
	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 1	Classe 2	Classe 3
Nombre total de jours d'arrêt de travail	41 038	6 140	605	41 453	6 797	297	39 919	6 135	588
Nombre total d'agressions	797	162	30	835	164	21	755	149	40
Nombre moyen de jours d'arrêt de travail par agression	51,5	37,9	20,2	49,6	41,4	14,1	52,9	41,2	14,7

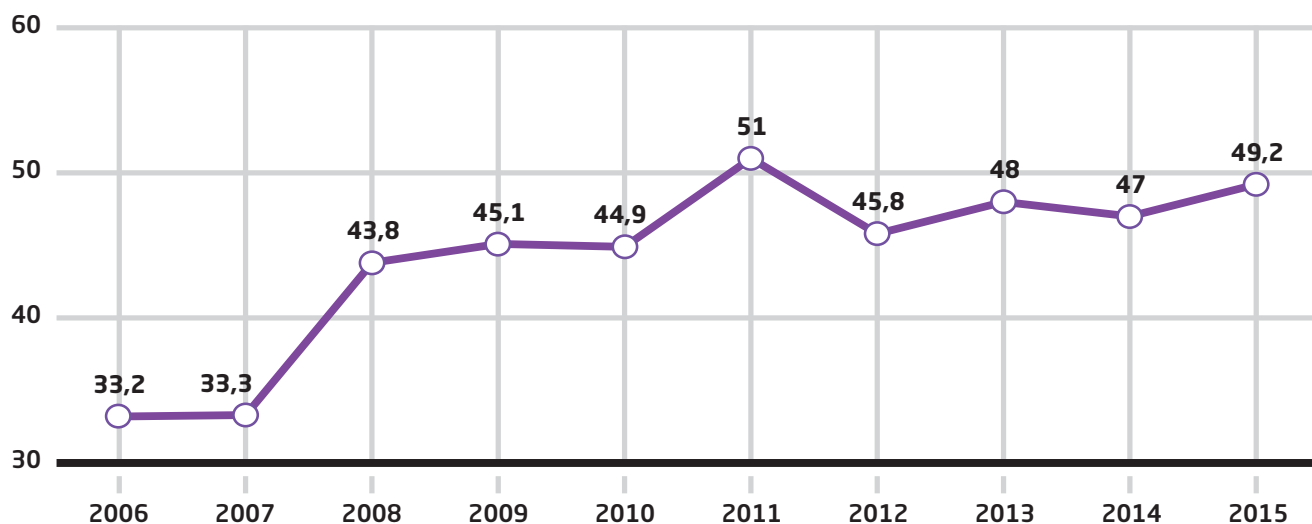
Salariés hospitalisés

En 2015, 13 salariés des entreprises de transport urbain ont été hospitalisés à la suite d'une agression (ne sont comptabilisés que les salariés ayant subi au moins une nuit d'hospitalisation).

	2013	2014	2015
Nombre total de salariés hospitalisés	7	11	13
Nombre total de jours d'hospitalisation	82	17	96

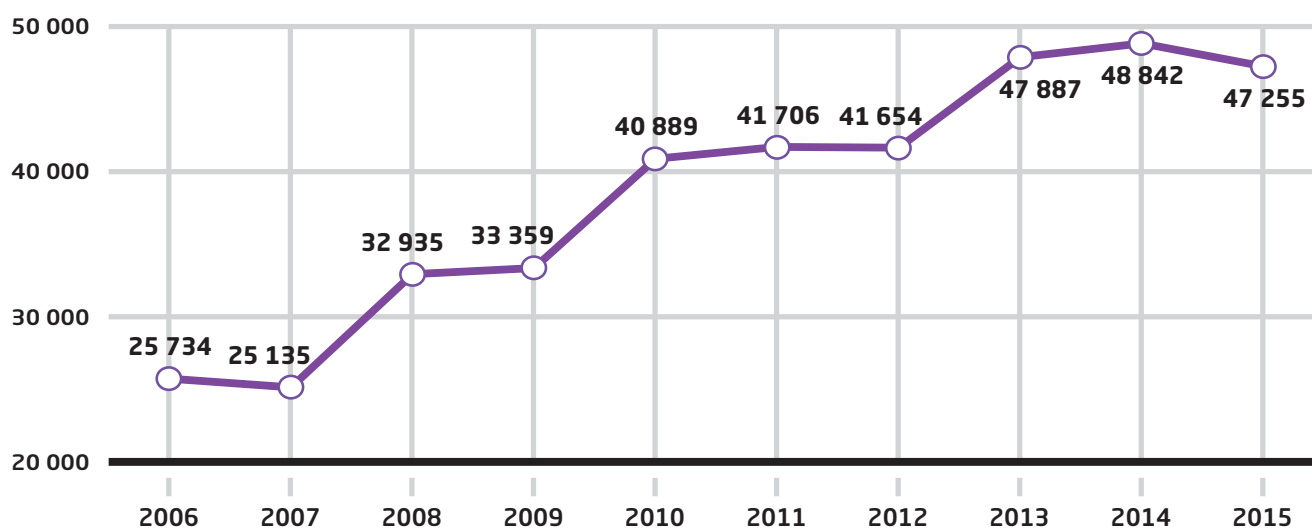
1 Agressions sur le personnel

Nombre moyen de jours d'arrêt de travail par agression (données brutes)



Source: rapports sûreté UTP 2006 à 2015

Nombre de jours d'arrêt de travail dus à des agressions (données brutes)



Source: rapports sûreté UTP 2006 à 2015

Nature des préjudices causés

Après une stabilisation entre 2010 et 2012 puis deux années consécutives de hausse, la part des jours d'arrêt de travail liés à des préjudices psychologiques causés par des agressions diminue en 2015. Ainsi, les préjudices psychologiques subis par les salariés représentent 48,9 % des jours d'arrêt de travail, contre 52,3 % en 2014 et 46,1 % en 2013.

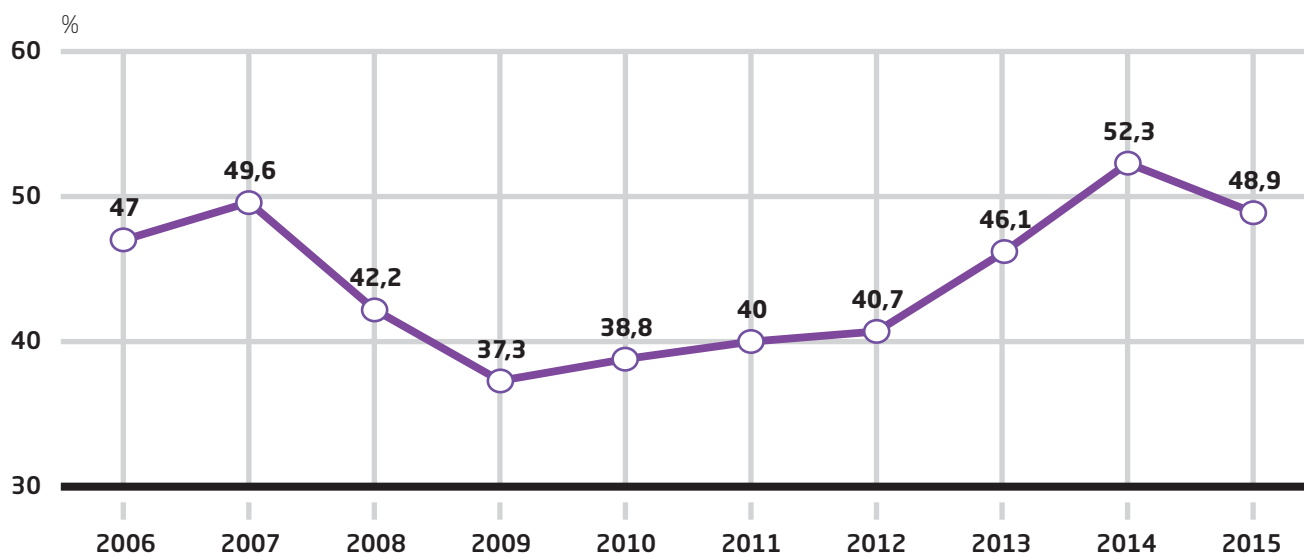
Lorsque nous examinons, sur les dix dernières années, l'évolution de la proportion des jours d'arrêt de travail consécutifs à des préjudices psychologiques (cf. graphique ci-dessous), nous constatons que cette part, qui s'était relativement stabilisée entre 2008 et 2012 à un niveau comparable à ceux connus avant le pic d'augmentation des années 2006 et 2007, a été sensiblement supérieure à celui-ci l'année dernière. Elle retrouve en 2015 un niveau inférieur à celui de 2007, tout en restant relativement proche de ce dernier. La part de ces préjudices psychologiques dans les arrêts de travail reste ainsi très élevée : elle ne représentait, en 1997, que 24,5 % des jours d'arrêt de travail.

Il convient de préciser que 6,1 % des jours d'arrêt de travail sont dus à des rechutes en 2015, dont 73,7 % sont d'ordre psychologique (contre 34 % de rechutes d'ordre psychologique en 2014).

NATURE DES PRÉJUDICES CAUSÉS

	2013	2014	2015
Pourcentage de jours d'arrêt de travail consécutifs à des préjudices physiques	53,9 %	47,7 %	51,1 %
Pourcentage de jours d'arrêt de travail consécutifs à des préjudices psychologiques	46,1 %	52,3 %	48,9 %

Pourcentage de jours d'arrêt de travail dus à des préjudices psychologiques (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2006 à 2015

1 Agressions sur le personnel

Les salariés victimes d'agression

• Répartition par catégorie professionnelle

Cette année, la part des agressions suivies d'un arrêt de travail subies par les conducteurs et les vérificateurs est en très légère baisse, passant de 92,5 % à 91,2 %.

Plus précisément, la proportion des conducteurs parmi les salariés agressés, en baisse l'année dernière après une période d'augmentation constante entre 2010 et 2012 puis une stabilisation en 2013, repart à la hausse en 2015 (61,2 %), atteignant le plus haut niveau constaté depuis que l'UTP mesure ces données. Précisons que cette évolution est due essentiellement à l'augmentation de cette donnée dans une grande agglomération de la classe 1, qui a constaté 70 agressions en plus par rapport à 2014.

Quant à la part des vérificateurs, en augmentation constante entre 2010 et 2013, elle connaît une évolution opposée à celle de la proportion des conducteurs depuis 2014 : elle diminue en 2015 après une hausse sensible l'année précédente (30 %, contre 38,8 % en 2014).

S'agissant de la proportion des agents de vente et celle des agents d'accompagnement, elles enregistrent une hausse constante depuis ces six dernières années, exception faite en 2014 où elles diminuent (respectivement 1,8 % et 3,3 %, contre 0,8 % et 3,1 % en 2014 et 1,8 % et 4 % en 2013).

La part des régulateurs parmi les salariés victimes d'agressions poursuit son évolution à la baisse, atteignant en 2015 un niveau quasi-nul, alors qu'elle avait connu une progression entre 2011 et 2013 (0,1 %, contre 0,5 % en 2014 et 2,3 % en 2013).

• Répartition par sexe

La part des femmes parmi les salariés agressés poursuit son évolution à la hausse en 2015, atteignant 21,2 %, soit le plus haut niveau constaté depuis que l'UTP mesure ces données.

Le rapport entre ces agressions et la part des salariées dans les effectifs de la branche (16,8 % dans la catégorie des ouvriers roulants selon le bilan social UTP 2015) nous permet de dénombrer :

- une agression pour 52,2 hommes,
- une agression pour 45,7 femmes.

Contrairement aux années précédentes, en 2015, les femmes ont proportionnellement plus subi d'agressions que les hommes.

Lorsque nous rapportons le nombre d'agressions commises sur les salariés à la proportion qu'ils représentent dans les effectifs des entreprises de transport urbain, nous pouvons constater, comme pour les années précédentes, que le risque est le plus élevé pour les vérificateurs et les agents d'accompagnement, alors que les conducteurs sont victimes de la majorité des agressions (53,4 %).

En effet, nous dénombrons :

- une agression pour 8,2 vérificateurs,
- une agression pour 13,6 agents d'accompagnement,
- une agression pour 53,4 conducteurs.

RÉPARTITION PAR CATÉGORIE PROFESSIONNELLE

	2013	2014	2015
Conducteurs	56 %	53,7 %	61,2 %
Vérificateurs	33,5 %	38,8 %	30 %
Régulateurs	2,3 %	0,5 %	0,1 %
Agents de vente	1,8 %	0,8 %	1,8 %
Agents d'accompagnement	4 %	3,1 %	3,3 %
Agents d'intervention technique	0,3 %	0,8 %	0,3 %
Autres	2,1 %	2,3 %	3,3 %

RÉPARTITION PAR SEXE

	2013	2014	2015
Hommes	81,9 %	80,3 %	78,8 %
Femmes	18,1 %	19,7 %	21,2 %

• Répartition par âge

Comme nous le constatons depuis plusieurs années, l'étude de la répartition des agressions suivies d'un arrêt de travail selon l'âge des salariés nous montre que les salariés appartenant à la tranche des 26 à 40 ans sont majoritairement victimes des agressions : en 2015, leur part représente 39,9 % contre 42,6 % en 2014 et 39,4 % en 2013. Cette proportion, en augmentation l'année dernière, diminue en 2015 pour atteindre un niveau quasi-similaire à celui enregistré en 2013, soit bien inférieur à celui de 2012.

S'agissant des salariés âgés de plus de 50 ans parmi les salariés agressés, leur proportion est stable en 2015, alors qu'elle avait connu une augmentation constante entre 2006 et 2013 (21,9 % contre 21,6 % en 2014 et 22,3 % en 2013, 18,5 % en 2012, 18 % en 2011, contre 18,5 % en 2010, 17,9 % en 2009, 17,4 % en 2008, et 14,4 % en 2007). Néanmoins, ces données doivent être appréhendées au regard de la progression constante de la part des salariés âgés de plus de 50 ans dans les effectifs de la branche.

Enfin, la tranche d'âge de 18 à 25 ans, en augmentation constante ces dernières années, connaît en 2015 une nette diminution. Les salariés appartenant à cette catégorie subissent, comme nous le constatons chaque année, le moins d'agressions depuis 2009 (1,6 % en 2015, contre 3,1 % en 2014, 1 % en 2013, 0,9 % en 2012, 0,7 % en 2011, et 1,4 % en 2010).

Toutefois, le rapport entre le nombre d'agressions et la part représentée par chaque tranche d'âge dans les effectifs de la branche nous montre que les salariés les plus jeunes, notamment ceux âgés de

18 à 25 ans, ont le risque le plus élevé de subir une agression. Précisons, pour la tranche d'âge de 18 à 25 ans, que leur taux d'agression a été est bien plus important en 2015 que les années précédentes, se rapprochant de celui constaté pour les salariés âgés de 26 à 40 ans.

Nous dénombrons ainsi :

- une agression pour 36 salariés âgés de 18 à 25 ans inclus,
- une agression pour 40 salariés âgés de 26 à 40 ans inclus,
- une agression pour 46 salariés âgés de 41 à 50 ans inclus,
- une agression pour 63 salariés âgés de 51 à 54 ans inclus,
- une agression pour 87 salariés âgés de 55 ans et plus.

RÉPARTITION PAR ÂGE

	2013	2014	2015
18 à 25 ans inclus	1 %	3,1 %	1,6 %
26 à 40 ans inclus	39,4 %	42,6 %	39,9 %
41 à 50 ans inclus	37,3 %	32,7 %	36,6 %
51 à 54 inclus	11,3 %	12,1 %	11,1 %
55 ans et +	11 %	9,5 %	10,8 %

• Répartition par ancienneté

La part des salariés ayant une ancienneté comprise entre 5 et 15 ans parmi les salariés ayant subi des agressions, qui est à l'instar des années précédentes la plus élevée, enregistre une diminution en 2015, alors qu'elle était relativement stable ces deux dernières années (48 %, contre 52,8 % en 2014 et 53,8 % en 2013).

En outre, après une baisse en 2013, la proportion des salariés agressés dont l'ancienneté est comprise entre 1 et 5 ans est en hausse pour la deuxième année consécutive (21,2 % contre 20,4 % en 2014 et 19,1 % en 2013).

Cette augmentation en 2015 touche également la part des salariés agressés ayant une ancienneté d'au moins 15 ans, qui était en revanche en diminution l'année dernière (27,9 % contre 24,2 % en 2014 et 25,1 % en 2013).

Quant à la proportion des salariés agressés dont l'ancienneté est la plus faible (moins d'un an), après avoir presque doublé en 2013, elle est relativement stable en 2015 (2,9 % contre 2,6 % en 2014 et 2 % en 2013).

Lorsque nous faisons le rapport entre le nombre d'agressions et la proportion représentée par chaque catégorie d'ancienneté dans les effectifs des entreprises de transport urbain, nous constatons que ce sont les salariés ayant une ancienneté comprise entre 3 et 5 ans et entre 10 et 15 ans qui ont le risque le plus élevé d'être victime d'une agression. C'était également le cas, jusqu'en 2014, pour les salariés de 5 à 10 ans d'ancienneté. À l'inverse, comme chaque année, les salariés dont l'ancienneté est la plus grande ont le risque de subir une agression le plus faible. C'était également le cas, jusqu'en 2014, pour les salariés dont l'ancienneté est la plus faible.

Ainsi, nous avons pu comptabiliser :

- une agression pour 83 salariés de moins d'un an d'ancienneté,
- une agression pour 52 salariés de 1 à 3 ans d'ancienneté,
- une agression pour 40 salariés de 3 à 5 ans d'ancienneté,
- une agression pour 44 salariés de 5 à 10 ans d'ancienneté,
- une agression pour 40 salariés de 10 à 15 ans d'ancienneté,
- une agression pour 43 salariés de 15 à 20 ans d'ancienneté,
- une agression pour 64 salariés de 20 à 25 ans d'ancienneté,
- une agression pour 106 salariés de 25 à 30 ans d'ancienneté.

RÉPARTITION PAR ANCIENNETÉ

	2013	2014	2015
Moins d'1 an	2 %	2,6 %	2,9 %
De 1 à moins de 3 ans	9,9 %	10,1 %	9,4 %
De 3 à moins de 5 ans	9,2 %	10,3 %	11,8 %
De 5 à moins de 10 ans	30,7 %	26,5 %	24,4 %
De 10 à moins de 15 ans	23,1 %	26,3 %	23,6 %
De 15 à moins de 20 ans	11,3 %	13 %	14,6 %
De 20 à moins de 25 ans	6,7 %	4,8 %	6,7 %
De 25 à moins de 30 ans	7,1 %	6,4 %	6,6 %

1 Agressions sur le personnel

Première agression

En 2015, parmi les salariés ayant subi une agression, 39,9 % n'en avaient jamais été victimes (contre 32,1 % en 2014).

	2013	2014	2015
Première agression	45,1 %	32,1 %	39,9 %

Formations « sûreté »

Pour mémoire, 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.

Un accord de branche sur la formation professionnelle du 19 novembre 1996 a en effet créé une contribution mutualisée à l'OPCA Transports et Services, afin de financer ce type d'action. Ce financement a été confirmé en 2002 et 2007 à l'occasion du renouvellement de l'accord de branche « relatif à la sécurité des personnes et des biens dans les entreprises de transport public urbain ». Pour mémoire, cet accord demeure pleinement applicable, sans limitation de durée.

Le montant de cette contribution n'a pas été modifié par l'accord de branche sur la formation professionnelle du 7 juillet 2015 et s'élève donc, depuis le 1^{er} 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 de 35 heures tous les cinq ans (FCO). 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 2015, 61,9 % ont suivi une formation « sûreté » au cours des cinq dernières années, contre 64,7 % en 2014 et 60,7 % en 2013.

Ajoutons qu'un peu plus de 116 000 heures de formation consacrées à la gestion des situations conflictuelles ont été suivies par les salariés des entreprises de transport urbain, contre 115 000 heures l'année dernière (cf. « Les réponses des entreprises de transport urbain à l'insécurité », page 36).

	2013	2014	2015
Formations « sûreté »	60,7 %	64,7 %	61,9 %

Causes et moyens des agressions

• Causes des agressions

Chaque année, nous constatons que c'est à l'occasion de la vérification des titres de transport des voyageurs et lors des remarques ou rappels du règlement que les salariés des entreprises de transport sont, pour la majorité d'entre eux, victimes d'agressions. En 2015, ces deux situations représentent ainsi 50,6 % des faits à l'origine des agressions, part stable par rapport à l'année dernière (49,5 %) après quatre années consécutives de baisse (52 % en 2013, 53 % en 2012, 53,7 % en 2011 et 58,5 % en 2010).

Nous observons en outre :

- qu'après une certaine stabilisation entre 2011 et 2013 puis une hausse l'année dernière à un niveau relativement élevé (23,6 %), la proportion des agressions subies par les salariés sans motif apparent, repasse sous la barre des 20 % en 2015 (17,5 % contre 18,5 % en 2013 et 19 % en 2012);
- que la part des agressions subies à l'occasion d'un conflit de circulation avec les usagers de la route est stable pour la deuxième année consécutive, demeurant depuis 2013 à un niveau relativement proche de 10 % (contre 8 % en 2012 et 8,8 % en 2011);

- qu'enfin, la proportion des agressions subies par les salariés pour d'autres causes que celles listées dans le tableau ci-dessous est en baisse pour la deuxième année consécutive également (7,3 % contre 7,6 % en 2014 et 9,4 % en 2013). Parmi ces autres motifs d'agression, les entreprises ont notamment cité l'utilisation de pétard par l'agresseur, des faits de morsures ou de bousculade par ce dernier.

CAUSES DES AGRESSIONS

	2013	2014	2015
Vérification du titre de transport	34,8 %	35,1 %	30,4 %
Remarque ou rappel du règlement	17,2 %	14,4 %	20,2 %
Achat du titre de transport	4,4 %	4,3 %	7,4 %
Vol ou tentative de vol à la caisse	2 %	0,9 %	0,6 %
Interposition dans une bagarre	4 %	3,9 %	6,5 %
Conflit de circulation avec les usagers de la route	9,7 %	10,2 %	10,1 %
Sans motifs apparents	18,5 %	23,6 %	17,5 %
Autres	9,4 %	7,6 %	7,3 %

• Moyens des agressions

En 2015, la part des atteintes à l'intégrité physique parmi les agressions suivies d'un arrêt de travail est en baisse, après une relative stabilisation l'année dernière (56,2 % contre 62,7 % en 2014 et 61,2 % en 2013).

Cette évolution résulte principalement de la diminution de la part des atteintes « à mains nues » contre le personnel, qui avaient déjà sensiblement baissé en 2014, et de celle des jets de projectiles, en revanche en hausse l'année précédente.

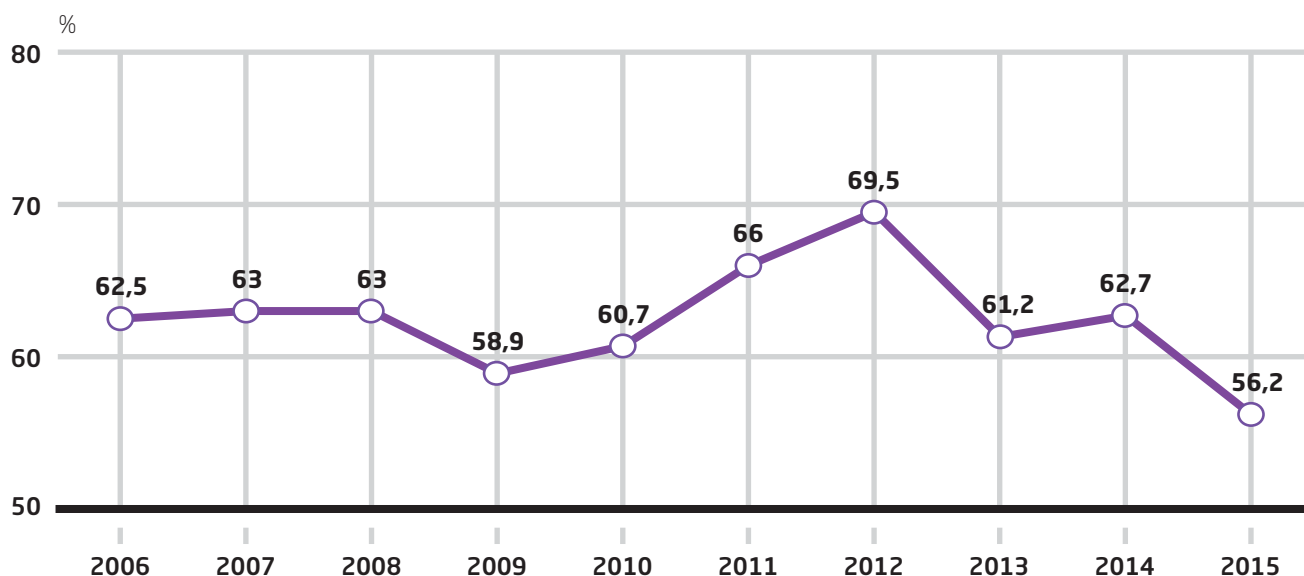
En outre, la part de la catégorie « autres » est stable en 2015 (1,7 % contre 1,2 % en 2014 et 5,3 % en 2013). Rappelons que la forte diminution de cette proportion en 2014 s'explique par le fait que la catégorie « autres » incluait jusqu'en 2013 des faits résultant d'un phénomène récent se développant depuis quelques années sur les réseaux de transport public. Elle était en effet principalement constituée d'utilisation de « pointeurs lasers » dirigés contre les yeux des conducteurs. Ces faits figurent désormais à la catégorie « lasers », représentant en 2015 3,8 % des atteintes à l'intégrité physique, en diminution donc par rapport à 2014 (6,8 %).

L'examen de l'évolution de la part des atteintes physiques dans les agressions suivies d'un arrêt de travail sur les dix dernières années (cf. graphique ci-dessous) nous montre que cette proportion, qui était en 2014 à un niveau proche de celui enregistré entre 2004 et 2010 après avoir connu une progression importante en 2011 puis une sensible diminution en 2013, atteint cette année son plus bas niveau depuis que l'UTP mesure ces données.

MOYENS DES AGRESSIONS

	2013	2014	2015
MENACES dont:	38,8 %	37,3 %	43,8 %
Menaces avec armes, objets, animaux	7 %	2 %	4,2 %
Insultes - menaces verbales	31,8 %	35,3 %	39,6 %
Atteintes à l'intégrité physique dont:	61,2 %	62,7 %	56,2 %
Crachats	6,5 %	8,6 %	8,1 %
Mains nues	37,4 %	30,6 %	28,7 %
Seringue	0 %	0 %	0,1 %
Bombe lacrymogène	0,9 %	1,5 %	2 %
Jet de projectiles	8,5 %	12,9 %	9,6 %
Arme contondante	0,2 %	0,1 %	0,3 %
Animal	0,1 %	0,1 %	0,3 %
Arme blanche	1,5 %	0,7 %	1,2 %
Arme à feu	0,8 %	0,3 %	0,4 %
Lasers	-	6,7 %	3,8 %
Autres	5,3 %	1,2 %	1,7 %

Part représentée par les atteintes à l'intégrité physique dans les agressions suivies d'un arrêt de travail (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2006 à 2015

1 Agressions sur le personnel

Les lieux des agressions

• Répartition des agressions selon le mode de transports

Pour mémoire, les données de la RATP ne sont pas comprises dans ce rapport. Seules quelques entreprises de classe 1 (Lille, Lyon, Marseille, Rennes, Rouen et Toulouse) possèdent un métro ou un val.

La part des agressions commises dans les métros des entreprises de transport augmente en 2015, retrouvant un niveau identique à celui enregistré en 2013 (10 % contre 9,3 % en 2012).

	2013	2014	2015
Véhicule de surface (bus et tramways)	90 %	90,7 %	90 %
Métro/Val	10 %	9,3 %	10 %

• Partie du véhicule dans laquelle se trouvaient les salariés lors de l'agression

MÉTRO/VAL	2013	2014	2015
Poste de conduite	27,4 %	53,6 %	47,8 %
Dans une rame	45,2 %	30,4 %	10 %
À l'extérieur du véhicule	27,4 %	16 %	42,2 %

La part des agressions commises au poste de conduite des métros, en forte augmentation l'année dernière après avoir sensiblement diminué en 2013, repart à la baisse en 2015 pour se rapprocher de la proportion des agressions commises à l'extérieur du véhicule.

Précisons que la part des agressions commises dans une rame et celle des agressions commises à l'extérieur du véhicule observent une évolution opposée : si la première diminue fortement en 2015, la seconde augmente sensiblement sans toutefois atteindre le niveau enregistré en 2010.

• Localisation des agressions

Depuis quelques années, nous constatons que la grande majorité des agressions surviennent dans un quartier dit « sensible » ou en centre-ville, phénomène toutefois stable en 2015 (76,4 %, contre 76,5 % en 2014 et 76,2 % en 2013).

Plus précisément, la part des agressions commises en centre-ville, stable l'année dernière après avoir augmenté en 2012 et 2013, repart à la hausse en 2015 (45,2 %) pour atteindre un niveau quasi-similaire à celui de 2008 (45,5 %).

Après une augmentation les deux années précédentes, la proportion des agressions survenues dans un quartier dit « résidentiel » est stable en 2015 (23,5 %, contre 23,4 % en 2014 et 22,3 % en 2013).

S'agissant de la part des agressions commises dans d'autres endroits, en baisse depuis 2012, elle est stable en 2015 (0,1 %, contre 0,1 % en 2014 et 1,5 % en 2013) demeurant ainsi à son plus faible niveau depuis que l'UTP enregistre ces données.

Rappelons néanmoins que les évolutions de ces données ne sont pas significatives dans la mesure où le nombre d'agressions commises dans les métros et véhicules automatiques légers est faible par rapport aux véhicules de surface. Dès lors, des modifications importantes dans la répartition des agressions peuvent être induites par une simple diminution de quelques agressions. En outre, nous pouvons constater que la proportion des agressions commises au poste de conduite ou à l'avant du véhicule de surface augmente pour la deuxième année consécutive, passant de 55,9 % à 57,9 %, se rapprochant progressivement de celle enregistrée en 2012 (60 %). Cette évolution résulte principalement d'une augmentation très importante de ces faits dans une entreprise de classe 1 et une autre de classe 2.

VÉHICULE DE SURFACE	2013	2014	2015
Poste de conduite, avant du véhicule	54,8 %	55,9 %	57,9 %
Au milieu du véhicule	25,7 %	24,5 %	19,6 %
À l'arrière du véhicule	5,5 %	5,3 %	5,3 %
À la station d'arrêt	14 %	14,3 %	17,2 %
Autres	0 %	0 %	0 %

Parmi ces lieux, les entreprises ont indiqué notamment les locaux des agences commerciales, les terminus de lignes dans des quartiers « mixtes » ou dans des zones industrielles en périphérie des agglomérations, des pôles commerciaux ou universitaires, aux abords d'établissements scolaires ou hospitaliers, de gares ferroviaires, etc.

	2013	2014	2015
Dans un quartier sensible	34,4 %	35 %	31,2 %
Dans un quartier résidentiel	22,3 %	23,4 %	23,5 %
Au centre-ville	41,8 %	41,5 %	45,2 %
Autres	1,5 %	0,1 %	0,1 %

Les périodes des agressions

• Périodes/Vacances scolaires

Après une sensible hausse en 2014, la proportion des agressions commises pendant les périodes scolaires diminue cette année, restant toutefois à un niveau supérieur à celui enregistré en 2013 (67,7 %, contre 70,4 % en 2014 et 63,1 % en 2013).

Dans la mesure où les périodes scolaires représentent environ 71 % d'une année, nous pouvons considérer que le risque de subir une agression a été plus élevé en 2015 hors périodes scolaires que pendant cette période.

	2013	2014	2015
Période scolaire	63,1 %	70,4 %	67,7 %
Hors période scolaire	36,9 %	29,6 %	32,3 %

Jours de la semaine

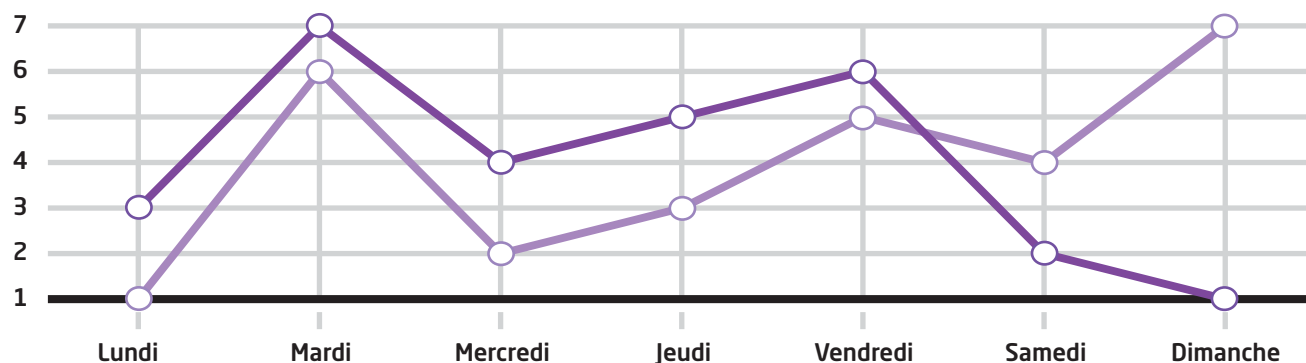
Comme nous le constatons depuis plusieurs années, les agressions subies par le personnel sont commises en plus faible nombre le dimanche (7,2 % contre 7,7 % en 2014 et 7,2 % en 2013).

Le rapport entre le nombre d'agressions et le nombre de services en circulation révèle toutefois que cette journée s'avère être le jour le moins sûr de la semaine : 5,46 agressions pour 1 000 services en circulation ont été ainsi commises en 2015 le dimanche.

Proportion des agressions perpétrées chaque jour de la semaine en période scolaire et hors période scolaire

	2013		2014		2015	
	Période scolaire	Hors période scolaire	Période scolaire	Hors période scolaire	Période scolaire	Hors période scolaire
Lundi	11,6 %	15,5 %	15,9 %	14 %	12,6 %	12,2 %
Mardi	21,3 %	17,3 %	18,1 %	13,5 %	15 %	15,4 %
Mercredi	16,4 %	10,7 %	13 %	19,6 %	18 %	18,2 %
Jeudi	16,2 %	12,9 %	15,5 %	15,1 %	18 %	16,1 %
Vendredi	16,1 %	21,8 %	18,4 %	14,1 %	14,9 %	20,1 %
Samedi	11,5 %	13,9 %	11,3 %	16,2 %	14,5 %	10,5 %
Dimanche	6,9 %	7,9 %	7,8 %	7,5 %	7 %	7,5 %

Aggressions perpétrées chaque jour de la semaine par rapport au nombre des services de la journée et par rapport au nombre total des agressions



En ordonnées : intensité des agressions classée de 1 (jour de la semaine le plus sûr) à 7 (jour de la semaine le moins sûr).

— agressions perpétrées chaque jour de la semaine rapportées au nombre de services en circulation le même jour.

— agressions perpétrées chaque jour de la semaine.

1 Agressions sur le personnel

Tranches horaires

La répartition par tranches horaires des agressions suivies d'un arrêt de travail, qui constitue un indicateur stable chaque année, montre que la majorité des agressions sont commises l'après-midi, en particulier pendant la tranche horaire 16-19 heures.

Précisément, la part de ces agressions augmente en 2015, atteignant un niveau supérieur à celui enregistré en 2011 et se rapprochant de celui de 2012, alors qu'elle était stable l'année dernière après avoir diminué en 2013 (27,8 %, contre 25,3 % en 2014 et 2013, 31,5 % en 2012 et 26,5 % en 2011). La part des agressions commises après 14 heures connaît une évolution différente : après une augmentation en 2012 suivie d'une baisse en 2013, elle est relativement stable depuis (67 % en 2015, contre 66,8 % en 2014 et 66,1 % en 2013).

En outre, comme nous le constatons depuis de nombreuses années, c'est pendant la tranche horaire 22 heures-fin de service que le personnel est victime du plus faible nombre d'agressions, même si ce chiffre est en hausse cette année (9,4 %, contre 8,2 % en 2014 et 9,1 % en 2013).

Néanmoins, lorsque nous faisons le rapport entre le nombre d'agressions commises dans cette tranche horaire et le nombre de services effectués la nuit, nous constatons que la tranche horaire où le risque de subir une agression est le plus élevé est celle après 22 heures.

Nous recensons en effet :

- une agression pour 7 809 services de journée,
- une agression pour 4 294 services de nuit.

Les agresseurs

• Répartition par sexe

Relativement stable entre 2013 et 2014, la part des agressions commises par des hommes est en baisse cette année : elle s'élève à 87,3 % en 2015, contre 88,6 % en 2014 et 87,9 % en 2013.

• Répartition par âge

Comme nous le constatons depuis de nombreuses années, les agresseurs sont en majorité âgés de moins de 25 ans : ils ont été les auteurs d'un peu plus de la moitié des faits commis à l'encontre des salariés (52,8 %). Ce phénomène connaît toutefois une diminution constante, la part des agresseurs âgés de plus de 25 ans augmentant pour la troisième année consécutive (47,2 %, contre 44,6 % en 2014 et 38,3 % en 2013).

S'agissant de la proportion des agressions commises par des agresseurs âgés de moins de 16 ans, après une baisse l'année dernière, elle augmente en 2015 sans pour autant atteindre le niveau enregistré en 2013 (7,3 %, contre 5,7 % en 2014 et 8,2 % en 2013).

À l'instar de l'année dernière, le risque de subir une agression entre 22 heures et la fin du service est donc 1,8 fois plus élevé que pendant le reste de la journée.

PROPORTION DES AGRESSIONS PERPÉTRÉES SELON LES DIFFÉRENTES TRANCHES HORAIRES DE LA JOURNÉE

	2013	2014	2015
Début de service - 9 h	11,1 %	10,7 %	10,9 %
9 h - 12 h	11 %	12 %	12,9 %
12 h - 14 h	11,8 %	10,5 %	9,2 %
14 h - 16 h	14,1 %	16,5 %	14 %
16 h - 19 h	25,3 %	25,3 %	27,8 %
19 h - 22 h	17,6 %	16,8 %	15,8 %
22 h - fin de service	9,1 %	8,2 %	9,4 %

	2013	2014	2015
Hommes	87,9 %	88,6 %	87,3 %
Femmes	12,1 %	11,4 %	12,7 %

	2013	2014	2015
Moins de 16 ans	8,2 %	5,7 %	7,3 %
De 16 à 25 ans	53,5 %	49,7 %	45,5 %
Plus de 25 ans	38,3 %	44,6 %	47,2 %

• Les modes d'agressions

En diminution entre 2011 et 2014, à l'exception de 2013, la part des agressions commises en groupe repart à la hausse en 2015, à un niveau toutefois moitié moins élevé que celui enregistré en 2010: 19,9 % des agressions ont été commises par plus de deux individus (contre 17,1 % en 2014, 19,3 % en 2013, 17,1 % en 2012, 20,3 % en 2011 et 32,4 % en 2010). Néanmoins, force est de constater que ces agressions commises par des « bandes » demeurent un phénomène persistant.

	2013	2014	2015
Seul	80,7 %	82,9 %	80,1 %
À deux, trois	12,2 %	11,3 %	13,7 %
À plus de trois	7,1 %	5,8 %	6,2 %

1.2 Agressions sur le personnel suivies ou non d'un arrêt de travail

Outre les agressions suivies d'un arrêt de travail, un certain nombre de faits sont commis à l'encontre des salariés des entreprises de transport urbain sans que ceux-ci n'aient eu à subir d'arrêt de travail consécutif. Ces actes, considérés comme des agressions, sont recensés chaque année dans l'indicateur global des agressions suivies ou non d'un arrêt de travail.

Après une stabilisation en 2010 et 2013, faisant suite à un pic d'augmentation les années précédentes (+7,8 % entre 2008 et 2009 par exemple), le nombre d'agressions recensées dans les entreprises de transport urbain augmente en 2015, alors qu'il avait diminué l'année dernière (-1,4 %). Ainsi, 4 943 agressions suivies ou non d'un arrêt de travail ont été relevées en 2015 (soit +1,3 %).

Lorsque nous examinons plus précisément ces données, nous constatons que cette tendance diffère selon les classes d'entreprises.

En effet, si les entreprises de classe 1 observent une diminution du nombre d'agressions suivies ou non d'un arrêt de travail (-1,2 %), celles de classe 2 enregistrent une hausse sensible de ces faits (+12,3 %), tandis que celles de classe 3 connaissent une stabilisation (-0,3 %).

Précisément, parmi les entreprises de classe 1, cette baisse concerne une moitié d'entre elles (soit 13 entreprises).

Concernant les entreprises de classe 2, elles observent de multiples augmentations dans plus de la moitié d'entre elles (soit 23 entreprises), dont 4 enregistrent une hausse importante de ces faits.

Les entreprises de classe 3, quant à elles, si 5 d'entre elles connaissent une aggravation importante des agressions suivies ou non d'un arrêt de travail, 18 enregistrent une baisse de ces faits, dont 3 au moins 15 agressions en moins, et 3 une stabilisation.

Comme pour les agressions suivies d'un arrêt de travail, l'évolution du nombre d'agressions suivies ou non d'un arrêt de travail doit être examinée au regard de l'augmentation de la fréquentation dans les transports publics urbains, mesurée par le nombre de voyages effectués.

Ainsi, sur les dix dernières années, l'étude du nombre d'agressions suivies ou non d'un arrêt de travail rapporté au nombre de voyages effectués, montre que le nombre d'agressions, qui a connu une période de progression constante entre 2005 et 2010, est en décroissance depuis, selon un rythme plus modéré ces deux dernières années. Nous pouvons en effet recenser 1,87 agression pour un million de voyages en 2015 contre 1,68 agression pour un million de voyages en 2005 (cf. graphique page 23).

La diminution de ces faits, s'ils restent nombreux, illustre les nombreux efforts développés par les entreprises et leurs personnels pour contenir l'augmentation des comportements agressifs. Si la gravité des agressions subies par les salariés s'avère moins importante que pour les agressions suivies d'un arrêt de travail, ces agressions doivent être appréhendées aussi sérieusement dans la mesure où elles traduisent une situation ressentie par certains salariés comme très sensible dans leur quotidien professionnel. Il est donc indispensable que les pouvoirs publics aient une action volontariste et durable afin de parvenir à une meilleure sûreté, nécessaire à la tranquillité des salariés et des voyageurs, au bénéfice du développement des transports publics.

	2013	2014	2015
Nombre d'agressions suivies ou non d'un arrêt de travail	4 949	4 878	4 943

1 Agressions sur le personnel

Par classe d'entreprises

Classe 1

	2013	2014	2015
Nombre d'agressions suivies ou non d'un arrêt de travail	3 885	3 683	3 638

Classe 2

	2013	2014	2015
Nombre d'agressions suivies ou non d'un arrêt de travail	790	900	1 011

Classe 3

	2013	2014	2015
Nombre d'agressions suivies ou non d'un arrêt de travail	274	295	294

Dépôt de plainte par les salariés

Le nombre de plaintes déposées par les salariés augmente pour la deuxième année consécutive, alors qu'il était en baisse en 2013: 51,2 % des agressions ont donné lieu au dépôt d'une plainte contre 48,5 % en 2014 et 47,6 % en 2013. Précisons que l'ensemble des agressions suivies d'un arrêt de travail a donné lieu à dépôt de plainte.

	2013	2014	2015
Plaintes déposées	47,6 %	48,5 %	51,2 %

Constitution de partie civile de l'entreprise au côté du salarié

En 2015, l'entreprise s'est constituée partie civile au côté du salarié agressé dans 51 % des cas où celui-ci a déposé plainte (contre 51,2 % en 2014).

	2013	2014	2015
Constitution de partie civile	52,8 %	51,2 %	51 %

Condamnation à l'encontre d'un agresseur

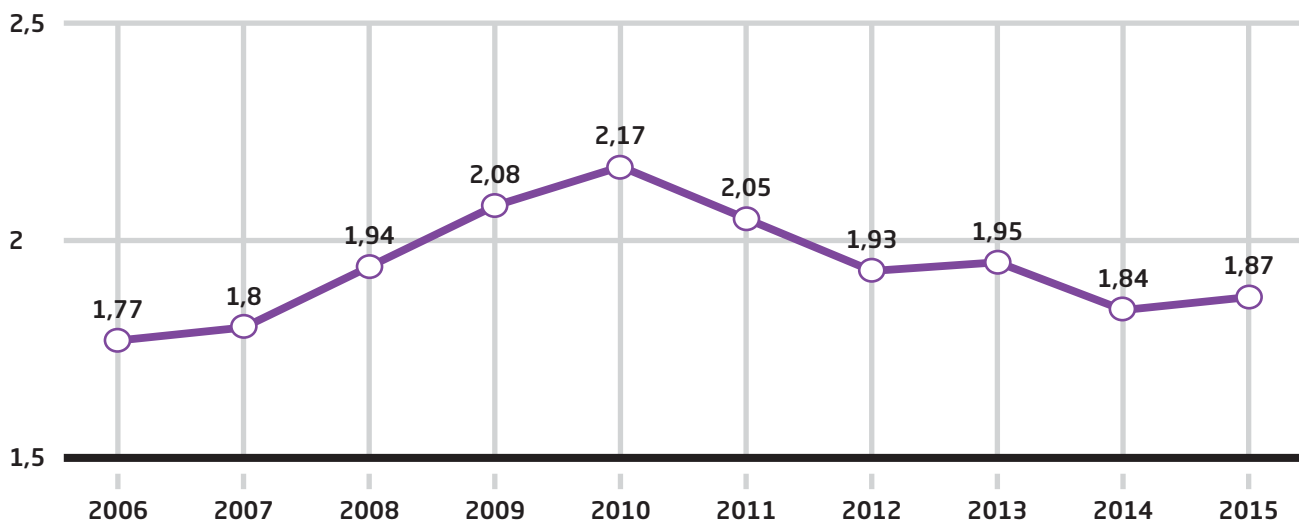
En 2015, les entreprises de notre panel ont recensé 656 décisions de justice ayant condamné des agresseurs de salariés du transport urbain (589 condamnations en 2014), dont 71,5 % dans les entreprises de classe 1. Pour mémoire, le Code pénal prévoit des sanctions aggravées lorsque les atteintes à la 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, 278 classements sans suite (262 en 2014) et 150 mesures alternatives aux poursuites, telles que la médiation pénale (contre 118 en 2014), ont été prononcés.

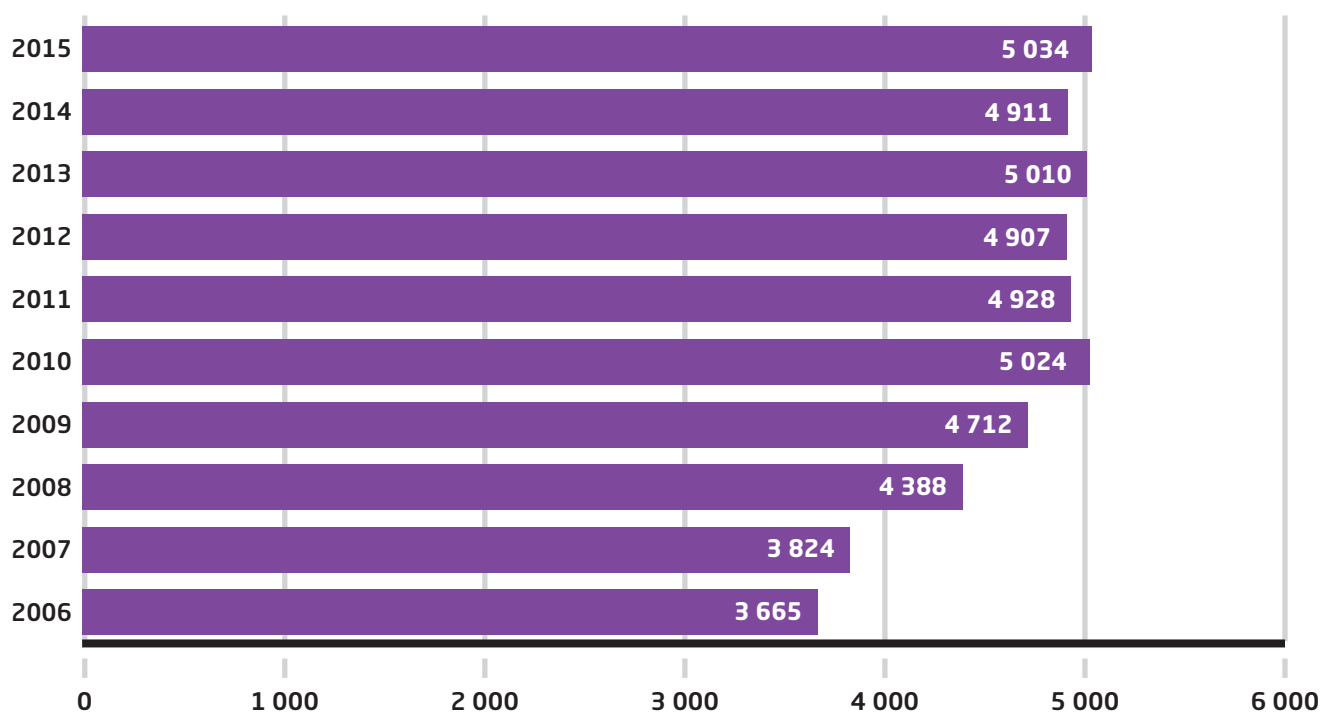
	2013	2014	2015
Condamnations à l'encontre d'un agresseur	549	589	656

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



Source : rapports sûreté UTP 2006 à 2015

Nombre d'agressions sur le personnel suivies ou non d'un arrêt de travail (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2006 à 2015

Sur cet indicateur, la différence entre les données brutes et les données panel peut apparaître plus importante que les années précédentes. Cette différence s'explique par la présence, dans les données brutes, des indicateurs d'entreprises de classe 2 et de classe 3 qui, faute d'avoir répondu à l'enquête lors des années précédentes, ne sont pas intégrées au panel 2015.

2 Agressions sur les voyageurs signalées aux entreprises

2.1 Agressions sur les voyageurs signalées aux entreprises

En relative stabilisation l'année dernière (+1,9 %), les agressions sur les voyageurs signalées aux entreprises sont en baisse en 2015 (-6 %), après une période d'augmentation constante entre 2008 et 2010 (+15,4 % en 2010 notamment), suivie d'une diminution en 2011 (-5,9 %) puis d'une stabilisation en 2012 (-1,3 %).

Les entreprises de notre panel se sont ainsi vues signaler 3 361 agressions sur les voyageurs, contre 3 579 en 2014.

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

D'une part, pour mémoire, 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 ;
- les entreprises disposent aujourd'hui de meilleurs outils de recensement de ce type d'agressions.

D'autre part, comme pour les agressions subies par le personnel, il convient d'examiner l'évolution de cet indicateur à la lumière de l'augmentation régulière de la fréquentation des transports publics, mesurée par le nombre de voyages effectués.

Ainsi, l'étude, sur dix ans, du volume d'agressions sur les voyageurs rapporté au nombre de voyages effectués nous montre que ces faits, qui ont fortement progressé en 2013 après deux années de baisse, se maintiennent depuis 2010 à un niveau relativement élevé, malgré une baisse importante constatée cette année :

- le niveau d'agressions sur les voyageurs par million de voyages est de 1,27, soit un niveau semblable à celui observé en 2012 (1,29), très loin désormais de celui enregistré en 2003 (1,6) ;
- il reste toutefois au-dessus du plus bas niveau enregistré en 2008 (1,14).

Cette analyse nous permet de constater encore une fois que le développement important, ces dix dernières années, de la fréquentation des transports urbains (+36,8 % entre 2004 et 2014) n'a pas pour autant entraîné une hausse proportionnelle de l'insécurité des voyageurs.

	2013	2014	2015
Nombre d'agressions sur les voyageurs	3 512	3 579	3 361

Par classe d'entreprises

Cette diminution des agressions signalées sur les voyageurs est enregistrée dans les entreprises de classe 1 (-6,7 %) et plus fortement dans les entreprises de classe 3 (-15,4 %), alors que les entreprises de classe 2 ont constaté une stabilisation de ces faits (+1 %).

Les entreprises de classe 1 recensent à elles seules 84,8 % des agressions signalées dont sont victimes les voyageurs.

Précisément, parmi ces 26 grandes agglomérations, si 6 concentrent près de 70 % de ces agressions en 2015, 13 ont enregistré une diminution du nombre de ces faits, 12 une hausse et une aucune.

Classe 1

	2013	2014	2015
Nombre d'agressions sur les voyageurs	3 067	3 056	2 850

Classe 2

	2013	2014	2015
Nombre d'agressions sur les voyageurs	359	419	423

Classe 3

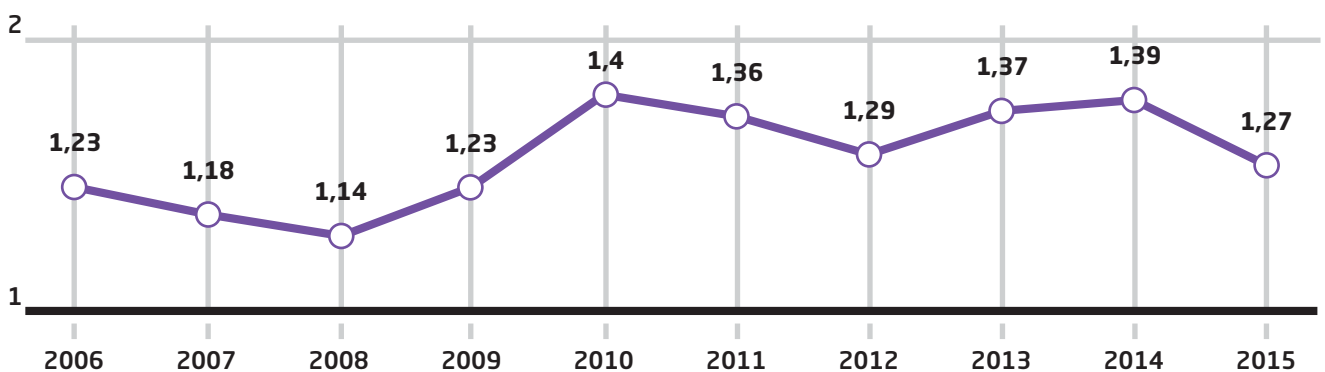
	2013	2014	2015
Nombre d'agressions sur les voyageurs	86	104	88

Les agressions sur les voyageurs signalées

Comme les années précédentes, les agressions sont principalement signalées par le personnel des entreprises de transport. Depuis 2013, la part des agressions signalées par les salariés a augmenté de 7,2 points, et atteint 73,4 % en 2015.

	2013	2014	2015
Par le personnel	66,2 %	70,8 %	73,4 %
Par les victimes	14,4 %	20,7 %	16,9 %
Par d'autres personnes	19,4 %	8,5 %	9,7 %

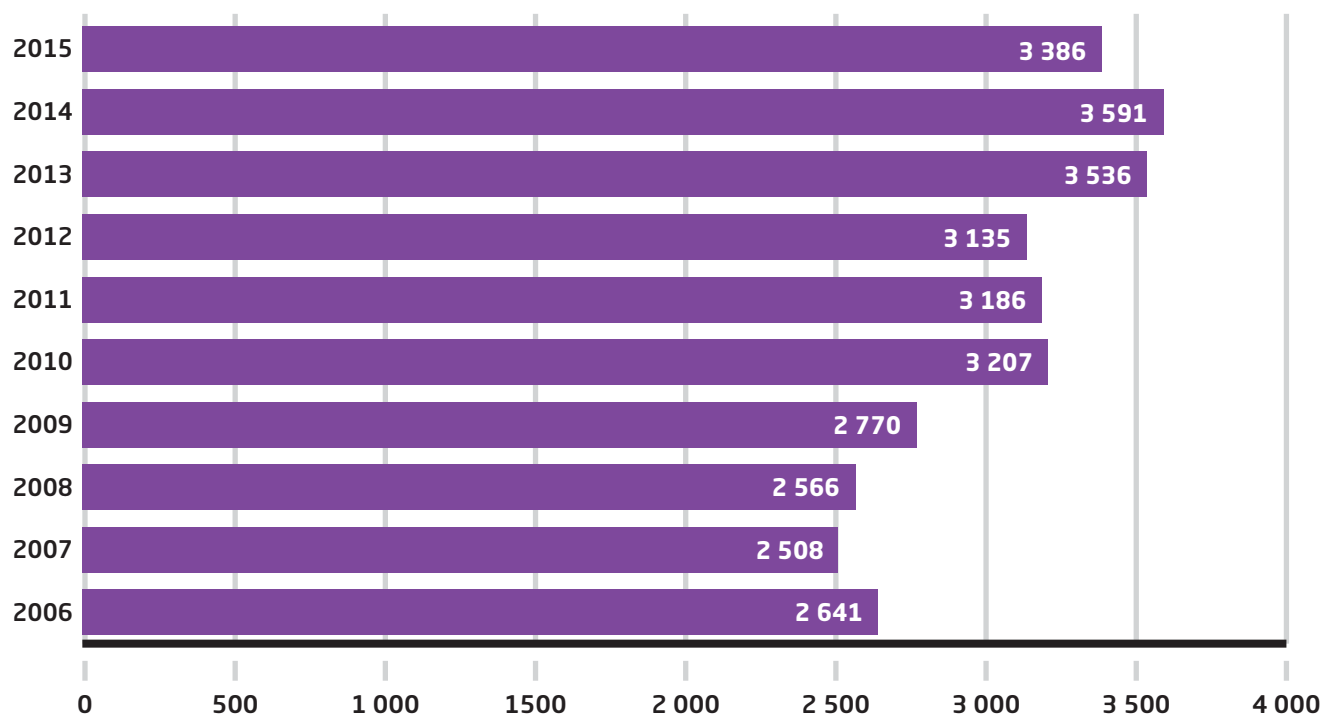
Nombre d'agressions sur les voyageurs pour un million de voyages (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2006 à 2015

2 Agressions sur les voyageurs signalées aux entreprises

Nombre d'agressions sur les voyageurs signalées aux entreprises (données brutes)



Source: rapports sûreté UTP 2006 à 2015

Sur cet indicateur, la différence entre les données brutes et les données panel peut apparaître plus importante que les années précédentes. Cette différence s'explique par la présence, dans les données brutes, des indicateurs d'entreprises de classe 2 et de classe 3 qui, faute d'avoir répondu à l'enquête lors des années précédentes, ne sont pas intégrées au panel 2015.

2.2 Les périodes des agressions sur les voyageurs

Périodes/vacances scolaires

Comme chaque année, la majorité des agressions sur les voyageurs est commise pendant la période scolaire (72,4 %). Le rapport entre le nombre d'agressions et celui des services en circulation en période scolaire/hors période scolaire (71 % / 29 %) nous montre qu'à l'instar de l'année dernière, les voyageurs ont proportionnellement été davantage victimes d'une agression pendant la période des vacances scolaires.

	2013	2014	2015
Périodes scolaires	68,7 %	75,6 %	72,4 %
Hors périodes scolaires	31,3 %	24,4 %	27,6 %

Jours de la semaine

Comme nous le constatons s'agissant des agressions dont sont victimes les salariés, le jour où le nombre d'agressions signalées sur les voyageurs est le plus faible est le dimanche (8,9 % en 2015 contre 8,3 % en 2014).

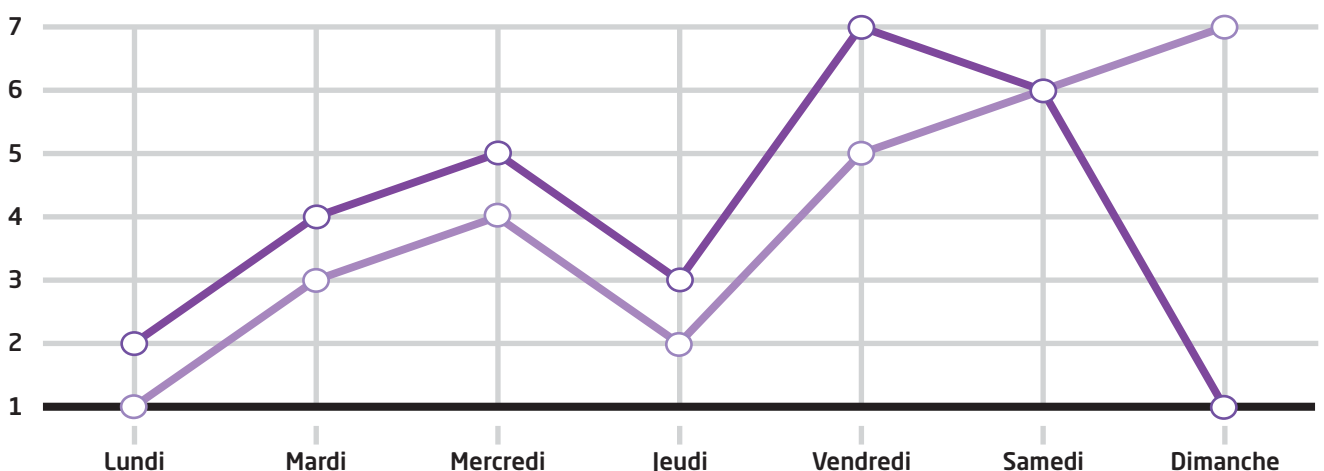
Lorsque nous rapportons ce nombre à celui des services quotidiens en circulation, nous pouvons néanmoins constater que ce jour apparaît comme celui où les voyageurs ont le risque le plus élevé de subir une agression.

Nous avons en effet enregistré cette année près de 24 agressions pour mille services en circulation le dimanche, alors qu'ont été relevées en moyenne 13 à 16 agressions pour mille services en circulation le reste des jours de la semaine.

Proportion des agressions perpétrées chaque jour de la semaine en période scolaire et hors scolaire

	2013		2014		2015	
	Période scolaire	Hors période scolaire	Période scolaire	Hors période scolaire	Période scolaire	Hors période scolaire
Lundi	13,2 %	12 %	16,3 %	10,5 %	16,9 %	12,9 %
Mardi	14,3 %	13,1 %	13,2 %	14,1 %	13,4 %	15,1 %
Mercredi	15,7 %	16,3 %	20,4 %	14,1 %	13,8 %	13,4 %
Jeudi	14,4 %	11,5 %	15,4 %	14,1 %	16 %	16,3 %
Vendredi	18,5 %	17,1 %	14,7 %	14,4 %	19 %	13,1 %
Samedi	14,6 %	18,6 %	12,5 %	21,6 %	13,3 %	17,1 %
Dimanche	9,3 %	11,4 %	7,5 %	11,2 %	7,6 %	12,1 %

Agresions perpétrées chaque jour de la semaine par rapport au nombre des services de la journée et par rapport au nombre total des agressions



En ordonnées : intensité des agressions classée de 1 (jour de la semaine le plus sûr) à 7 (jour de la semaine le moins sûr).

— agressions perpétrées chaque jour de la semaine rapportées au nombre de services en circulation le même jour.

— agressions perpétrées chaque jour de la semaine.

2 Agressions sur les voyageurs signalées aux entreprises

Tranches horaires

À l'instar de ce que nous constatons s'agissant des agressions commises sur le personnel, la majorité des agressions subies par les voyageurs est commise pendant la tranche horaire de l'après-midi, notamment entre 16 heures et 19 heures avec près de 30 % des agressions subies. Seulement 10,4 % des agressions sont recensées après 22 heures.

Lorsque nous rapportons le nombre d'agressions commises à celui des services effectués, nous pouvons néanmoins constater que le risque de subir une agression est plus élevé durant la nuit.

En effet, dans les entreprises ayant un service de nuit, nous avons recensé :

- Une agression pour 1 978 services de journée,
- Une agression pour 848 services de nuit.

Ainsi, le risque d'être victime d'une agression entre 22 heures et la fin de service est 2 fois plus élevé qu'en journée.

	2013	2014	2015
Début de service - 9 h	6,8 %	9,3 %	7,8 %
9 h - 12 h	8 %	7,8 %	7,9 %
12 h - 14 h	11,2 %	9,1 %	9,3 %
14 h - 16 h	13,8 %	11,1 %	15,3 %
16 h - 19 h	33,3 %	30,1 %	29 %
19 h - 22 h	16,4 %	20,3 %	20,3 %
22 h - fin de service	10,5 %	12,3 %	10,4 %

3 Le vandalisme

3.1 Coût total du vandalisme sur matériel roulant et fixe (en millions d'Euros)

En progression l'année précédente (+2,8 %), le coût du vandalisme est stable en 2015 (-1,3 %), alors qu'il avait connu une période de diminution entre 2009 et 2012, suivie d'une stabilisation.

Cette stabilisation ne se retrouve dans aucune classe d'entreprises : si les entreprises de classe 1 et de classe 3 observent une augmentation de ce coût (respectivement +6 % et +12,1 %), celles de classe 2 connaissent à l'inverse une forte diminution (-41,4 %).

Le coût du vandalisme s'élève ainsi en 2015 à 11,03 millions d'Euros.

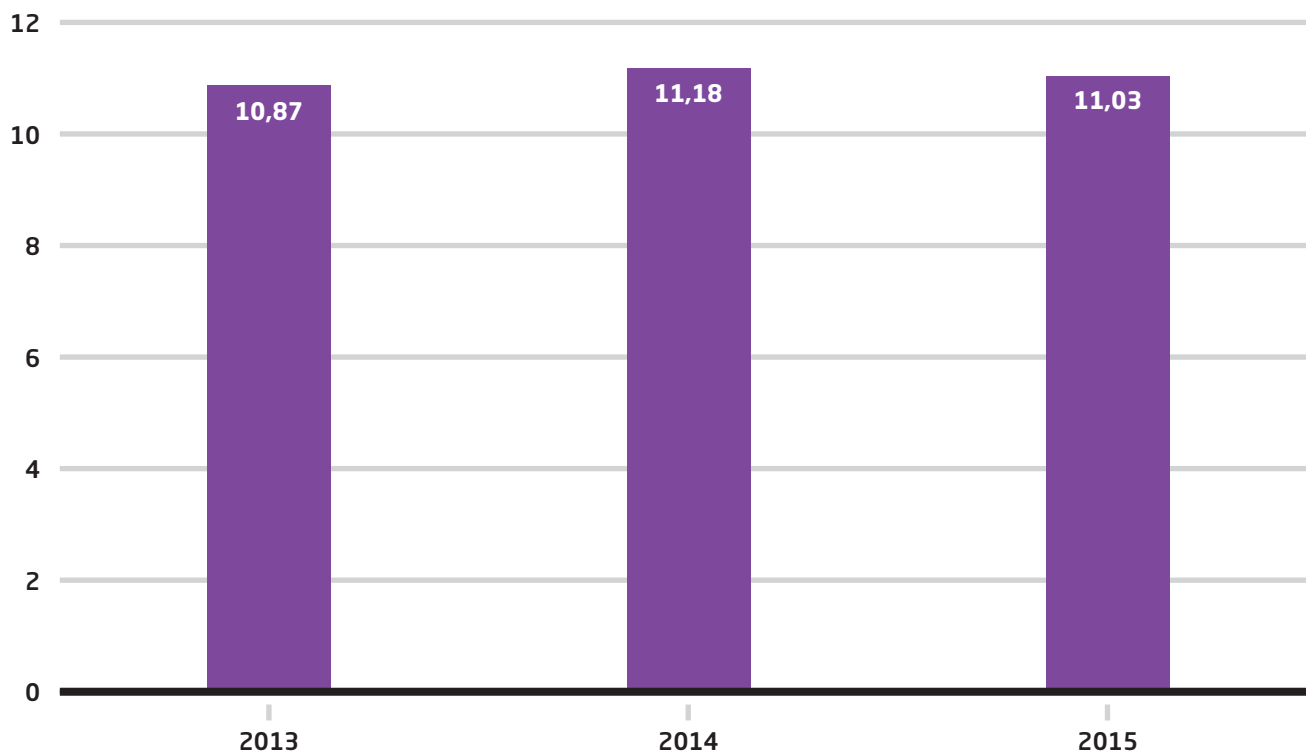
En dix ans (cf. graphique en données brutes page 30), nous constatons que le coût total du vandalisme, qui a connu un haut niveau jusqu'en 2010 avoir fortement augmenté en 2008, a sensiblement baissé avant de se stabiliser ces trois dernières années à un niveau bien inférieur à celui enregistré en 2006. Ce coût demeure néanmoins important et impacte nécessairement le coût du transport public pour les collectivités locales et les entreprises.

	2013	2014	2015
Classe 1	8,94	9,09	9,63
Classe 2	1,58	1,76	1,03
Classe 3	0,35	0,33	0,37
TOTAL	10,87	11,18	11,03

Le vandalisme sur le matériel roulant et fixe, hors immobilisation, aura représenté, sur les dix dernières années, un coût de 127,5 millions d'Euros (cf. graphique page 30).

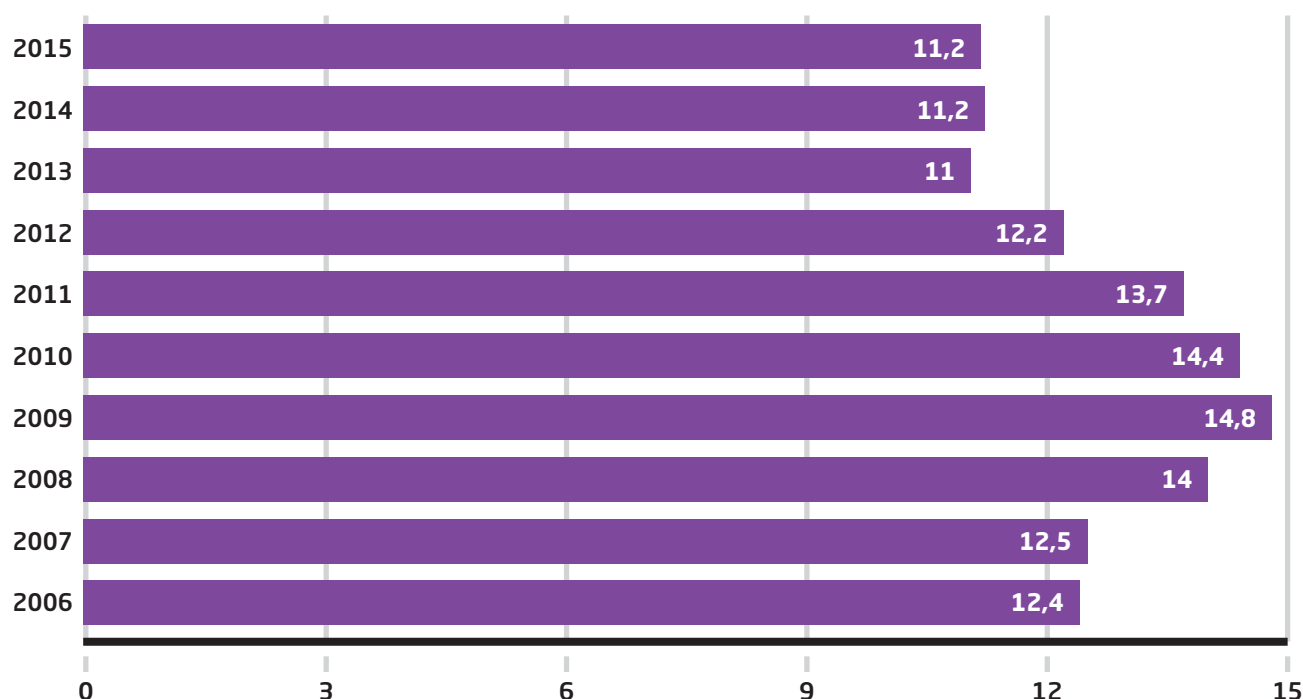
Ces sommes constituent un coût considérable pour les entreprises et les collectivités locales et constituent un frein certain au développement du transport public.

Coût total du vandalisme sur matériel roulant et fixe (en M€)



3 Le vandalisme

Coût total du vandalisme sur matériel roulant et fixe (données brutes)



Source: rapports sûreté UTP 2006 à 2015

3.2 Le vandalisme sur le matériel roulant

Coût du vandalisme sur le matériel roulant (en millions d'Euros)

Le coût du vandalisme sur le matériel roulant, relativement stable en 2013 et 2014 après une diminution en 2012 consécutive à deux années d'augmentation, diminue cette année (-9,5 % contre -0,9 % en 2014). Il s'élève à 5,05 millions d'Euros.

Cette évolution ne se retrouve pas dans l'ensemble des classes d'entreprises : cette baisse est sensiblement importante dans les entreprises de classe 2 (-53,8 %) et est plus modérée dans celles de classe 3 (-4,1 %), alors que les entreprises de classe 1 observent une stabilisation de ce coût (+0,9 %).

Lorsque nous rapportons ces sommes au nombre de véhicules dont disposent les différents réseaux, nous pouvons constater que les entreprises de classe 1, qui disposent de 63,2 % des véhicules, subissent 85,9 % des coûts induits par le vandalisme sur le matériel roulant.

Les entreprises de classe 2 et 3, quant à elles, disposent respectivement de 26,9 % et de 9,9 % des véhicules mais supportent 9,6 % et 4,5 % des coûts.

	2013	2014	2015
Classe 1	4,66	4,3	4,34
Classe 2	0,77	1,04	0,48
Classe 3	0,2	0,24	0,23
TOTAL	5,63	5,58	5,05

Nature des objets dégradés

À l'instar des années précédentes, les faits de vandalisme sur le matériel roulant sont principalement ciblés en 2015 sur les vitres et les sièges des véhicules (79 %).

Nous constatons que les objets dégradés subissant le plus de faits de vandalisme sont les sièges et garnitures des véhicules. Leur proportion parmi les objets dégradés est en baisse par rapport à 2014, dans une proportion quasi-identique à celle enregistrée en 2012, alors qu'elle avait sensiblement augmenté ces deux dernières années (51,1 % contre 57,1 % en 2014, 55,6 % en 2013 et 51,6 % en 2012). Ils représentent encore aujourd'hui plus de la moitié des objets dégradés, soit un niveau semblable à ceux enregistrés jusqu'en 2007.

La part des dégradations contre les vitres des véhicules, en baisse l'année précédente, progresse en 2015, demeurant toutefois en deçà du niveau enregistré en 2012 (27,9 % contre 25,1 % en 2014, 27,1 % en 2013 et 29,1 % en 2012).

	2013	2014	2015
Sièges et garnitures	55,6 %	57,1 %	51,1 %
Vitres	27,1 %	25,1 %	27,9 %
Valideur de tickets	3,6 %	2,1 %	4,1 %
Structure ext. du véhicule (pneus, carrosserie)	6,2 %	10,2 %	10,3 %
Caméras vidéo	0,4 %	0,2 %	0,4 %
Autres accessoires intérieurs	4,8 %	3,5 %	4,4 %
Autres	2,3 %	1,8 %	1,8 %

Types de dégradations

Les tags et graffitis représentent, depuis de nombreuses années, la cible principale des dégradations. Relativement stable depuis 2013 après une période de forte hausse en 2011 et 2012, leur proportion augmente sensiblement cette année (56,5 % contre 46,7 % en 2014, 44,4 % en 2013, 44,3 % en 2012 et 39,7 % en 2011) mais reste encore en deçà du niveau enregistré au début des années 2000 (plus de 60 %).

Cette progression importante est la résultante essentiellement d'une forte diminution de la part de cinq autres modes de dégradation : il s'agit des casses, des gravages de matériel, des lacérations, des jets de projectiles, et de la pose d'autocollants. Précisément, la proportion des casses, gravages de matériels et lacérations s'élève à 16,1 %, contre 23 % en 2014 et 25,7 % en 2013, poursuivant son évolution à la baisse depuis plusieurs années.

Stable l'année précédente, la part des jets de projectiles représente en 2015 12,4 % des dégradations sur le matériel roulant, contre 14,4 % en 2014 et 14,5 % en 2013.

Nous constatons ainsi que la proportion des jets de projectiles avec les trois autres modes de dégradation cités précédemment (s'élevant à 28,5 %), qui était avant 2013 relativement proche de la part des tags et graffitis dans les types de dégradations, s'en éloigne progressivement depuis ces trois dernières années.

Quant à la part de la pose d'autocollant et de chewing-gum parmi les modes de dégradations, en légère hausse l'année dernière, elle diminue également cette année (13,6 % en 2015, contre 14,3 % en 2014 et 13,5 % en 2013).

	2013	2014	2015
Tags-graffitis	44,4 %	46,7 %	56,5 %
Casses	8,9 %	8,3 %	5 %
Vols	0,7 %	0,5 %	0,3 %
Gravages du matériel	8 %	6,6 %	4,5 %
Lacérations	8,8 %	8,1 %	6,6 %
Jets de projectile	14,5 %	14,4 %	12,4 %
Feu	0,4 %	0,4 %	0,5 %
Pose autocollants	5,3 %	5,5 %	4,7 %
Chewing-gum	8,2 %	8,8 %	8,9 %
Autres	0,8 %	0,7 %	0,6 %

3.3 Vandalisme sur le matériel fixe

Coût du vandalisme sur le matériel fixe (en millions d'Euros)

Le coût du vandalisme sur le matériel fixe, qui avait baissé en 2013 avant une hausse l'année dernière, poursuit sa progression en 2015 (+6,8 %) et représente 5,98 millions d'Euros.

Cette augmentation du coût du vandalisme sur le matériel fixe touche les entreprises de classe 1 (+10,4 %) et, dans une proportion bien plus importante, celles de classe 3 (+55,5 %), alors que les entreprises de classe 2 observent une baisse de ce coût (-23,6 %).

	2013	2014	2015
Classe 1	4,28	4,79	5,29
Classe 2	0,81	0,72	0,55
Classe 3	0,15	0,09	0,14
TOTAL	5,24	5,6	5,98

Nature des objets dégradés

À l'instar de l'année précédente, si les abribus représentent la catégorie d'objets subissant le plus de dégradations, leur part parmi les objets dégradés est stable (43,2 % contre 43,4 % en 2014 et 42,2 % en 2013).

La proportion des poteaux d'arrêts parmi les objets dégradés poursuit son évolution à la baisse, plus fortement en 2015, alors qu'elle avait connu une augmentation pendant trois années consécutives suivie d'une stabilisation en 2013 (28 % en 2015, contre 32,6 % en 2014, et 33,5 % en 2013).

À l'exception de la part du matériel d'information qui est stable en 2015 autour des 14 %, celle des autres catégories d'objets dégradés connaît en revanche une hausse, notamment s'agissant des objets de la catégorie « autres » qui est notamment constituée par des portillons d'accès au métro, des escaliers mécaniques ou des caméras vidéo, ainsi que diverses infrastructures dédiées à la clientèle (tels que des WC).

	2013	2014	2015
Abribus	42,2 %	43,4 %	43,2 %
Poteaux d'arrêts	33,5 %	32,6 %	28 %
Matériel d'information	13,6 %	14,2 %	14 %
Distributeur de ticket	2,3 %	3,8 %	5,6 %
Autres	8,4 %	6 %	9,2 %

Types de dégradations

À l'instar de l'année dernière, la part des tags et graffitis, principale cible, comme pour le matériel roulant, des dégradations sur le matériel fixe, connaît en revanche une évolution inverse: en effet, contrairement au matériel roulant, elle connaît une baisse importante en 2015, passant de 49,8 % à 40,8 %, soit le plus bas niveau enregistré depuis que l'UTP mesure ces données.

Cette diminution résulte principalement de l'augmentation importante de certains types de dégradations, dont la part était stable l'année précédente. Il s'agit des faits de gravages du matériel (6 %, contre 4,3 % en 2014 et 4,7 % en 2013), de la pose d'autocollants (10,5 % contre 8,6 % en 2014 et 8,7 % en 2013) et d'objets appartenant à la catégorie « autres » (4 % contre 2,1 % en 2014 et 2,3 % en 2013).

Ce phénomène de hausse est également observé, mais dans une proportion plus modérée, en matière de vols, lacérations et utilisation du feu.

Néanmoins, comme nous l'avons constaté les années antérieures, ces quatre types de dégradation ainsi que les jets de projectiles demeurent une cause minime des dégradations sur le matériel fixe, leur part respective étant inférieure à 3 % contre plus de 12 % par exemple pour les jets de projectiles sur le matériel roulant.

	2013	2014	2015
Tags-graffitis	56 %	49,8 %	40,8 %
Casses	25,7 %	28,2 %	29,8 %
Vols	0,7 %	1,3 %	2,4 %
Gravages du matériel	4,7 %	4,3 %	6 %
Lacérations	0,2 %	0,4 %	0,7 %
Jets de projectile	0,8 %	2,1 %	2,1 %
Feu	0,5 %	1 %	1,4 %
Pose autocollants	8,7 %	8,6 %	10,5 %
Chewing-gum	0,4 %	2,2 %	2,3 %
Autres	2,3 %	2,1 %	4 %

4 Les incidents

Les incidents regroupent tous les faits délictueux ou concourant à l'insécurité portés à la connaissance de l'entreprise de transport urbain par les salariés, la police, les voyageurs, etc.

Cette catégorie est ainsi composée des agressions sur le personnel et les voyageurs, des actes de vandalisme, ainsi que de tout fait n'entraînant pas nécessairement une poursuite judiciaire mais créant un climat d'insécurité, notamment le chahut, la décompression des portes, les insultes, les altercations verbales entre les clients, etc.

Étudier cet indicateur suppose de tenir compte d'une certaine subjectivité, dans la mesure où elle repose en partie sur des déclarations et traduit tant une réalité de faits graves qu'un « ressenti » de tensions vécues sur le terrain.

Le nombre d'incidents est stable pour la deuxième année consécutive (-0,2 %), après une période d'augmentation constante entre 2008 et 2011, puis une stabilisation en 2012 suivie d'une nouvelle hausse en 2013. Les entreprises appartenant au panel ont ainsi recensé 44 750 faits (contre 44 851 en 2014).

À l'instar de l'année dernière, cette tendance se retrouve dans les entreprises de classe 1 et de classe 2 : elles observent respectivement -0,3 % et +0,5 % de leurs incidents. Les entreprises de classe 3, quant à elles, enregistrent une baisse de ces faits (-2,8 %).

Cette baisse en 2015 des incidents dans les entreprises de transport urbain est confirmée par l'étude de leur évolution à la lumière de l'augmentation constante et régulière de la fréquentation des transports publics.

En faisant ce rapport, nous constatons en effet que ces faits sont en diminution par rapport à l'année dernière : ont été relevés 16,9 incidents pour un million de voyages en 2015, contre 17,4 en 2014. Ces niveaux demeurent ainsi très éloignés des résultats affichés en 2002 et en 2003, qui étaient respectivement de 24,3 et 26,6.

À l'instar des agressions sur le personnel et sur les voyageurs, le fort développement de l'offre de transport et de la fréquentation depuis dix ans n'a donc pas eu pour effet d'entraîner proportionnellement une progression des incivilités signalées aux entreprises de transport public urbain de voyageurs.

En outre, lorsque nous étudions ces faits sur dix ans, nous relevons que le nombre d'incidents enregistrés, qui a connu une progression quasi-constante depuis 2007, s'est relativement stabilisé ces trois dernières années, demeurant à un niveau inférieur au plus haut niveau enregistré en 2003 (46 283 incidents).

Les efforts mis en œuvre par les entreprises de transport urbain s'avèrent donc relativement efficaces pour contenir la hausse des actes d'incivilités de plus en plus nombreux (cf. page 36 « Les réponses des entreprises de transport urbain à l'insécurité »).

NOMBRE D'INCIDENTS

	2013	2014	2015
Nombre d'incidents	44 925	44 851	44 750

PAR CLASSE D'ENTREPRISES

Classe 1

	2013	2014	2015
Nombre d'incidents	36 095	35 767	35 662

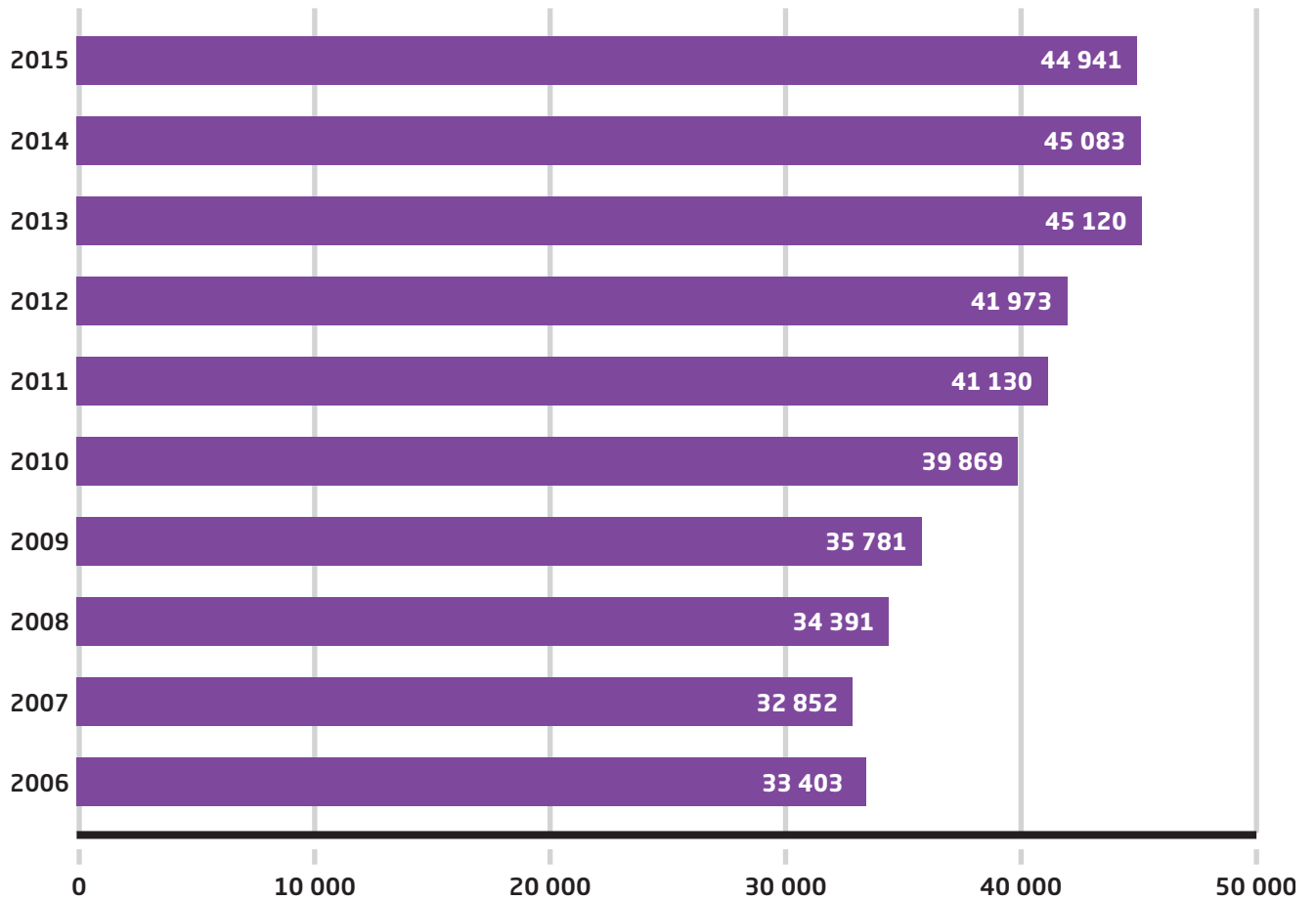
Classe 2

	2013	2014	2015
Nombre d'incidents	7 524	7 719	7 761

Classe 3

	2013	2014	2015
Nombre d'incidents	1 306	1 365	1 327

Nombre d'incidents (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2006 à 2015

5 Les réponses des entreprises de transport urbain à l'insécurité

5.1 Formation des salariés à la « sécurité des personnes et des biens »

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 1995, 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 d'une durée de 35 heures (FCO). Une partie de cette formation obligatoire est consacrée à la sûreté (l'équivalent d'un jour de formation).

En légère progression l'année dernière, le nombre d'heures de formation des salariés à la sûreté, qui avait connu une période de stabilisation entre 2010 et 2013, est de nouveau relativement stable en 2015 (+1 %). En effet, un peu plus de 116 000 heures de formation consacrées à ce sujet ont été suivies par les salariés des entreprises de transport urbain en 2015, contre un peu plus de 115 000 en 2014.

En 2015, les entreprises de transport urbain ont versé un peu plus de 5 millions d'Euros à l'OPCA Transports et Services afin de financer les actions de « formation à la sécurité et à la protection des personnes et des biens ».

Ces fonds mutualisés ont permis la prise en charge de la formation en matière de sûreté de 15 271 salariés.

Le nombre de stagiaires au titre de la sûreté poursuit sa progression, augmentant pour la troisième année consécutive, à un rythme toutefois moins important que les années précédentes (+6,8 % en 2015 contre 9,6 % en 2014 et 34,7 % en 2013). Pour mémoire, avant de se stabiliser en 2011 et 2012, cette donnée avait presque quadruplé entre 2008 et 2010, en raison du fait que l'OPCA Transports et Services a commencé à cette date à prendre en charge une journée de FCO consacrée à la sûreté, en plus des actions de formation entièrement consacrées au sujet.

Une partie de ces heures de formation sont effectuées par les conducteurs dans le cadre de leur formation continue obligatoire (FCO), dispositif entré en vigueur en 2008.

En complément de cette formation obligatoire, à l'instar des années antérieures, nous pouvons constater que les entreprises poursuivent en 2015 leurs efforts d'investissement dans des actions de formation en dehors de ce dispositif spécifique de formation obligatoire à la sûreté.

	2013	2014	2015
Nombre d'heures de formation à la sûreté	113 236	115 394	116 543

Ainsi, sur les 15 271 stagiaires au titre du 0,3 % « actions prioritaires de formation », 8 718 ont suivi un stage de FCO en 2015 (contre 6 502 en 2014) et 6 553 une action de formation intégralement dédiée à la sûreté (contre 7 794 en 2014). Le nombre de stagiaires au titre de la sûreté (hors FCO) a donc diminué pour la deuxième année consécutive, après avoir presque doublé en 2013.

	2013	2014	2015
Collecte (en €) par l'OPCA Transports et Services au titre du 0,3 % « actions prioritaires de formation »	4 829 227	4 978 935	5 249 233
Engagements (en €) au titre de la sûreté	5 497 971	5 887 366	3 486 310
Nombre de stagiaires au titre de la sûreté	13 045	14 296	15 271
Dont journée sûreté de la FCO	3 360	6 502	8 718

5.2 Personnel participant à la lutte contre l'insécurité

Parallèlement aux 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, entièrement dédiés ou participant à la sûreté.

Parmi les 120 entreprises du panel, 70 disposent en 2015 d'un poste spécifique de responsable sûreté. Précisément, l'ensemble des entreprises de classe 1 dispose d'un(e) responsable sûreté, ainsi que 27 entreprises de classe 2 et 17 entreprises de classe 3.

En outre, 70 entreprises ont mis en place un service dédié spécifiquement au sujet. Toutes les entreprises de la classe 1 disposent d'un tel service, comme 27 entreprises de classe 2 et 17 entreprises de classe 3.

En 2015, ces services dédiés à la sûreté employaient 2 537 salariés, soit 5,4 % des effectifs (temps plein + temps partiel) de la branche du transport urbain.

En 2013 et 2014, les entreprises comptabilisaient respectivement 2 469 et 2 537 salariés spécialement affectés à ces services, soit respectivement 5 % et 5,2 % des effectifs.

Cette légère augmentation en 2015 de la part du personnel participant à la lutte contre l'insécurité résulte principalement de la progression du nombre de ces salariés dans quelques agglomérations appartenant à la classe 1 et dans un grand nombre d'entreprises de classe 3.

En outre, depuis plusieurs années, nous constatons une certaine stabilité dans les moyens humains mis en œuvre par les entreprises de transport urbain pour lutter contre l'insécurité.

Cette tendance fait suite à un fort engagement des réseaux de classe 1, entre 2005 et 2007, pour renforcer leurs services de sûreté afin de faire face aux phénomènes de violence et à la trop faible augmentation des effectifs de police affectés. Parmi ces salariés, cette année, 87,1 % appartiennent aux entreprises de classe 1, contre 11,2 % pour les entreprises de classe 2 et 1,7 % pour les entreprises de classe 3.

Le coût des emplois participant à la sûreté pour les entreprises de transport urbain est évalué à **près de 143 millions d'Euros** (sur un panel de 74 entreprises ayant répondu aux questions sur l'estimation du coût total de la sûreté en 2015). Rappelons que cette estimation s'élevait à 139 millions d'Euros en 2014 (pour 87 entreprises répondantes).

	2013	2014	2015
Nombre de responsables sûreté	66	66	70
Nombre de services sûreté	60	63	70
Nombre de salariés	2 409	2 469	2 537

5 Les réponses des entreprises de transport urbain à l'insécurité

Répartition par classe d'entreprises

• Nombre d'entreprises ayant un(e) responsable sûreté

	2013	2014	2015
Classe 1 (sur 26 entreprises)	25	25	26
Classe 2 (sur 37 entreprises)	25	26	27
Classe 3 (sur 57 entreprises)	16	15	17
TOTAL (sur 120 entreprises)	66	66	70

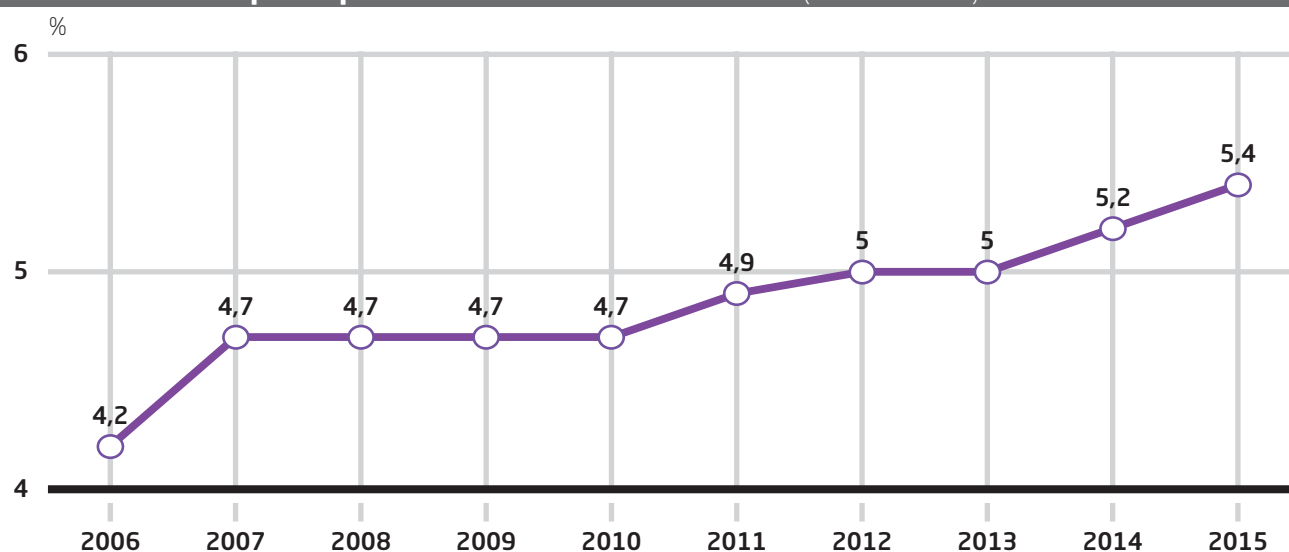
• Nombre d'entreprises ayant un service spécifiquement chargé de la sûreté

	2013	2014	2015
Classe 1 (sur 26 entreprises)	25	25	26
Classe 2 (sur 37 entreprises)	24	26	27
Classe 3 (sur 57 entreprises)	11	12	17
TOTAL (sur 120 entreprises)	60	63	70

• Nombre de salariés des services de sûreté

	2013	2014	2015
Classe 1	2 122	2 160	2 211
Classe 2	263	287	284
Classe 3	24	22	47
TOTAL	2 409	2 469	2 537

Part des salariés participant à la lutte contre l'insécurité (données brutes)



Source: rapports sûreté UTP 2006 à 2015

5.3 Équipement sûreté des véhicules

Taux d'équipement des véhicules tous modes confondus

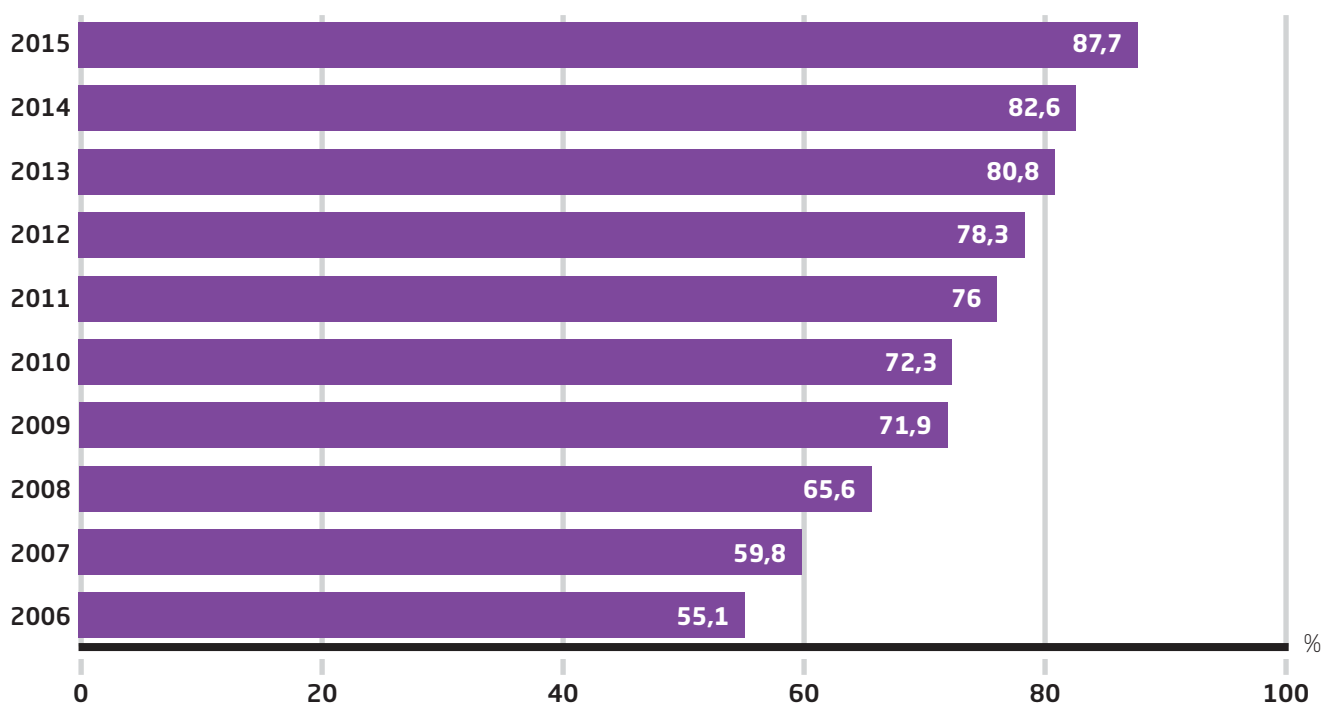
Depuis de nombreuses années, le taux d'équipement « sûreté » des véhicules des entreprises de transport urbain est en constante progression. C'est encore le cas en 2015.

Tous les systèmes de sûreté connaissent en effet cette évolution, à l'exception d'un dispositif.

Précisément, nous constatons que les véhicules sont de plus en plus équipés en systèmes de vidéoprotection (87,7 % contre 82,6 % en 2014). Depuis 2006, cet indicateur a augmenté de 32,6 points: la vidéoprotection n'équipait en 2006 que 55,1 % des véhicules. Depuis le début des années 2000, le taux d'équipement des véhicules en systèmes de vidéoprotection a progressé de 74 points: il s'élevait en 2001 à 13,7 % seulement. Ce développement de l'équipement des véhicules concerne également d'autres catégories d'équipements: la radiotéléphonie (97,7 % contre 97,4 % en 2014), les alarmes (93,8 % contre 93,4 % en 2014), les systèmes de localisation (90,9 % contre 90,7 % en 2014), les cabines anti-agression (40 % contre 39,9 % en 2014), les sièges anti-vandalisme (67,7 % contre 66,4 % en 2014), les films de protection des vitres (52,1 % contre 51,1 % en 2014), ou les systèmes d'information vidéo (38,4 % contre 38 % en 2014).

	2013	2014	2015
Radiotéléphonie	97,3 %	97,4 %	97,7 %
Alarme	92,8 %	93,4 %	93,8 %
Localisation	87,4 %	90,7 %	90,9 %
Cabine anti-agression	38,5 %	39,9 %	40 %
Siège anti-vandalisme	63,9 %	66,4 %	67,7 %
Film de protection des vitres	49,5 %	51,1 %	52,1 %
Caméra de surveillance	80,8 %	82,6 %	87,7 %
Caméras fictives	1,6 %	1,6 %	1,6 %
Système information vidéo	34,8 %	38 %	38,4 %
Autres	6,5 %	6,6 %	6,9 %

Taux d'équipement en vidéoprotection (données brutes)



Source: rapports sûreté UTP 2006 à 2015

5 Les réponses des entreprises de transport urbain à l'insécurité

Taux d'équipement des véhicules par mode

D'année en année, nous constatons que le taux d'équipement de la plupart des différents modes de transport en matière de sûreté augmente.

L'ensemble des véhicules, qu'il s'agisse de bus, de métro ou de trolleybus, ont vu leurs dispositifs de videoprotection augmenter sensiblement. Précisons en outre que l'ensemble des tramways sont équipés d'un tel système depuis 2009, tous les trolleybus depuis 2012.

Comme pour les années antérieures, le plus faible taux d'équipement des métros par rapport aux autres modes de transport que sont en particulier les bus et les trams (notamment s'agissant des équipements en dispositif de localisation et de cabine anti-agression) s'explique par le fait que ce mode de transport est en partie constitué par des véhicules automatiques, sans conducteur.

	Bus	Tram	Métro	Trolleybus
Radiotéléphonie	97,1 %	97,7 %	100 %	100 %
Alarme	93,2 %	97,7 %	80,4 %	100 %
Localisation	90,6 %	97,7 %	67,8 %	100 %
Cabine anti-agression	35,7 %	87,9 %	43,2 %	6,4 %
Siège anti-vandalisme	65,3 %	86,7 %	100 %	6,4 %
Film de protection des vitres	47 %	89,4 %	82,7 %	82,1 %
Caméra de surveillance	82 %	100 %	98,4 %	100 %
Caméras fictives	0,9 %	16,3 %	0 %	0 %
Système information vidéo	35,7 %	70,9 %	33,6 %	49,7 %
Autres	7,1 %	6,3 %	0 %	0 %

5.4 Les 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.

Au niveau national, l'UTP et ses partenaires sociaux ont conclu le 17 avril 2007 un important accord de branche « sur la sécurité des personnes et des biens ». Il s'agit du troisième accord de branche sur cette question, le tout premier ayant été conclu en 1995.

Cet accord donne aux salariés des garanties de suivi et d'accompagnement lorsqu'ils sont victimes d'agressions. Il impose également aux entreprises le versement de 0,3 % de leur masse salariale afin de financer des formations « sur la sécurité des personnes et des biens ». Pour mémoire, cet accord demeure pleinement applicable, sans limitation de durée.

Il prévoit de plus l'obligation pour les entreprises qui n'ont pas encore conclu d'accord sur cette problématique d'ouvrir des négociations, en particulier sur les dispositifs de lutte contre l'insécurité à mettre en place au niveau local.

Parmi les 120 entreprises appartenant à notre panel, 71 d'entre elles avaient conclu un accord sur la sûreté au 1^{er} mars 2016, soit 3 de plus qu'en 2015.

Ajoutons que 5 entreprises avaient ouvert une négociation sur le sujet et 4 autres ont l'intention d'engager une telle négociation, soit afin de conclure un nouvel accord, soit afin de réactualiser un accord déjà existant (contre 12 au 1^{er} mars 2015). Ainsi, 9 entreprises sont susceptibles cette année de parvenir à un accord ou à une prochaine révision d'un accord d'entreprise sur la sûreté.

Précisons en outre que 3 négociations n'ont pas abouti en 2016, soit 2 de moins qu'en 2015.

Ces chiffres, notamment le nombre croissant d'entreprises ayant conclu un accord sur la sûreté, montrent que ce sujet demeure une problématique importante pour les entreprises et les salariés de la branche.

	Au 1 ^{er} mars 2014	Au 1 ^{er} mars 2015	Au 1 ^{er} mars 2016
Accord conclus	65	68	71
En cours de négociation	6	6	5
Négociation non aboutie	3	5	3
Intention d'ouvrir une négociation	13	6	4

5.5 Les Contrats Locaux de Sécurité (CLS) concernant le transport public urbain

La coopération entre les différents acteurs intéressés constitue un élément indispensable à la lutte contre l'insécurité. À ce titre, l'implication de chacun dans les contrats locaux de sécurité, regroupant principalement les représentants de l'État (Préfet, Police Nationale, Gendarmerie, Justice, Éducation 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.), est essentielle.

Ces Contrats Locaux de Sécurité 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'État, les collectivités locales concernées et les transporteurs dans la lutte contre l'insécurité. Leur efficacité est constamment démontrée lorsque les participants s'impliquent fortement dans cette lutte contre l'insécurité. Au 1^{er} mars 2016, parmi les 120 entreprises du panel 2015, le nombre de CLS enregistrés est stable par rapport à l'année précédente (+0,4 %). Nous dénombrons en effet 225 CLS contre 224 au 1^{er} mars 2015. Depuis 2009, les CLS spécifiquement consacrés au transport connaissent également une stabilité et demeurent au nombre de 34.

En outre, en 2015, 5 CLS spécifiquement consacrés au transport et 9 CLS comportant un volet transport sont en cours d'élaboration. Nous constatons que chaque année, les entreprises de transport urbain associées à un ou plusieurs CLS se déclarent globalement satisfaites de leur fonctionnement. Cette appréciation est, néanmoins, nécessairement liée au degré de coopération et de coordination atteint entre les différents acteurs et à la volonté d'implication de leurs partenaires.

	Au 1 ^{er} mars 2014	Au 1 ^{er} mars 2015	Au 1 ^{er} mars 2016
Nombre de CLS*	222	224	225
dont consacrés au transport	34	34	34
dont comprenant un volet transport**	188	190	191

* Une entreprise peut être signataire de plusieurs CLS

** Il s'agit de CLS concernant plusieurs secteurs dont une partie seulement est relative au transport

5.6 Montée par la porte avant

Depuis de nombreuses années, la quasi-totalité des entreprises du panel ont recours à la montée des voyageurs par la porte avant, dans une proportion plus élevée cette année (96,6 %). Ce système leur permettant de maîtriser davantage leur territoire, ce qui influe directement sur la diminution du taux de fraude, il conduit à renforcer en conséquence la sécurisation de l'espace transport.

	2013	2014	2015
Classe 1 (sur 26 entreprises)	24	23	24
Classe 2 (sur 37 entreprises)	35	35	36
Classe 3 (sur 57 entreprises)	54	54	56
Total (sur 120 entreprises)	113	112	116

5 Les réponses des entreprises de transport urbain à l'insécurité

5.7 Actions de prévention

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.

Ainsi, depuis de longues années, les entreprises nouent des partenariats avec le monde éducatif, associatif, sportif, etc. Ainsi, si elles construisent une collaboration étroite avec certaines associations porteuses de projets sociaux, en leur attribuant par exemple une aide financière, elles entretiennent également des liens privilégiés avec le milieu scolaire notamment, s'efforçant de mettre en œuvre de façon régulière des actions pédagogiques à destination des élèves :

- intervention dans les écoles et collèges (sensibilisation aux règles de sûreté et forme de citoyenneté à respecter dans les transports sous forme de jeux, de débats lors de forums d'échange « citoyens », de concours permettant aux gagnants d'afficher leurs dessins ou écrits dans les véhicules de transport, ou à travers la conclusion d'une « Charte » avec les élèves),
- mise en place de journées « portes ouvertes » pour les élèves (visite de l'entreprise, sorties en bus, échanges avec le personnel de médiation de l'entreprise, etc.).

En complément de ces actions durables, des événements ponctuels, tournés vers des publics plus larges, tels des journées d'animation sportives ou culturelles, sont organisés en coopération avec d'autres acteurs (associations, municipalité, police, autres gestionnaires de services publics notamment).

Ces missions sont parfois dévolues aux agents de médiation des entreprises de transport public, dont le nombre est relativement stable depuis 2010. Ainsi, en 2015, près de 1 500 agents dits de « médiation », d'« accompagnement » ou d'« ambiance », sont intervenus sur les réseaux de transport urbain, directement recrutés par l'entreprise ou dans le cadre de partenariats avec des associations.

Ces agents, dont la mission principale est la participation à la sécurisation du réseau par la prévention (médiation, accompagnement, information des voyageurs), sont également investis dans les actions de sensibilisation mises en œuvre par l'entreprise de transport urbain, en particulier dans les quartiers les plus sensibles.

Certaines entreprises mettent en œuvre des actions plus poussées, véritablement innovantes en matière de prévention, au profit le plus souvent des jeunes des quartiers sensibles, amenés à participer à des projets citoyens. Ont ainsi été citées, à titre d'exemples :

- l'organisation d'ateliers artistiques auxquels les jeunes peuvent participer, dans l'objectif qu'ils s'approprient positivement l'espace public et transport (réalisation de films sur les métiers du transport public ou sur certaines situations rencontrées dans les véhicules telles que par exemple le contrôle des titres de transport, ou création d'œuvres destinées à s'intégrer dans l'environnement transport);
- la prise en charge par ces entreprises, dans le cadre de « mesures de réparation », de mineurs condamnés pour des faits relatifs au transport;
- la mise en place par les entreprises d'opérations pédagogiques à destination des jeunes afin de les sensibiliser au comportement sécuritaire à adopter durant les voyages en bus (dans les établissements scolaires, distribution de petits fascicules, simulations d'exercices d'évacuation, créations de mini-jeux sur les réseaux sociaux, etc.).

6 Les unités de police et gendarmerie et les transports urbains

6.1 Police Nationale

Le nombre d'entreprises bénéficiant sur leur agglomération d'une unité de Police Nationale spécifiquement dédiée aux transports en commun est stable depuis 2012: il s'élève à 10 entreprises appartenant à la classe 1 exclusivement.

Parmi ces unités de police, deux existent depuis le début des années 80, trois ont été mises en place à compter des années 90, deux ont été mises en place entre 1998 et 2002, deux autres ont été créées en 2005 et la dernière unité en 2009.

Ces unités de police spécialement dédiées à la sûreté dans les transports sont composées de 328 policiers, dont 82,9 % sont titulaires (contre 337 policiers en 2014, dont 88,7 % de titulaires).

Trois éléments importants sont relevés depuis plusieurs années:

- le nombre d'unités de Police Nationale spécialement dédiées à la sûreté dans les transports publics n'évolue plus. En effet, 9 entreprises bénéficiaient déjà de ce type d'unités il y a plus de dix ans;
- relativement stable ces deux dernières années après une baisse progressive entre 2009 et 2012, le nombre de policiers composant ces unités diminue en 2015 (-2,6 % contre +0,9 % en 2014). Si nous constatons depuis 2009 une baisse de -12 % de l'effectif de ces unités de Police Nationale (soit 45 policiers en moins), le nombre moyen de policiers par unité se stabilise d'année en année. Cet indicateur est en effet, en moyenne, de 33 policiers par unité depuis 2012, contre 37 en 2009;
- la part des policiers titulaires parmi l'effectif de ces unités poursuit son évolution à la baisse, plus fortement en 2015, atteignant son plus bas niveau depuis que l'UTP enregistre ces données (82,9 % contre 88,7 % en 2014). Elle demeure très éloignée du niveau enregistré avant la baisse importante observée en 2009 (96,3 % en 2008).

Ces chiffres mettent en exergue le ressenti des entreprises déplorant d'années en années un sous-effectif et un manque préjudiciable de moyens accordés par l'État pour lutter contre l'insécurité dans les transports urbains, en comparaison des mesures importantes qu'elles s'efforcent de mettre en œuvre depuis de nombreuses années.

Pour autant, bénéficiant du soutien d'une unité de police spécifiquement dédiée aux transports, elles se déclarent toujours très satisfaites du degré de coopération atteint et de la réactivité de ce partenaire et soulignent l'implication ainsi que le professionnalisme des agents qui la composent.

La profession souhaite que l'État prenne ses responsabilités d'une part en maintenant les effectifs des unités de police spécialisées existantes, d'autre part en affectant aux Directions départementales de sécurité publique des effectifs adaptés à l'insécurité des agglomérations concernées, dont les réseaux de transport subissent les effets au même titre que d'autres services publics.

	2013	2014	2015
Nombre d'unités de police nationale	10	10	10
Nombre total de policiers affectés à ces unités	334	337	328
Pourcentage de policiers titulaires	89,5 %	88,7 %	82,9 %
Pourcentage d'adjoints de sécurité	10,5 %	11,3 %	17,1 %

6 Les unités de police et gendarmerie et les transports urbains

6.2 Police Municipale

À l'instar de l'année dernière, parmi les 120 entreprises du panel 2015, 118 ont déclaré disposer sur leur agglomération d'une ou plusieurs polices municipales. Cela concerne précisément l'ensemble des entreprises de la classe 1, 36 entreprises de classe 2, et 56 entreprises de la classe 3.

Ainsi, une police municipale existe sur l'agglomération de la quasi-totalité des réseaux appartenant au panel 2015 (98,3 %). En revanche, à l'instar de l'année dernière, un peu plus d'un tiers d'entre eux seulement (46 entreprises) bénéficient d'une unité exerçant une mission de surveillance des transports en commun, malgré l'intérêt que pourrait apporter une telle présence sur les réseaux.

Il s'agit précisément de 19 entreprises de classe 1, 14 entreprises de classe 2 et 13 entreprises de classe 3.

	2013	2014	2015
Nombre d'unités de police municipale	113	114	118
dont unités exerçant une mission de surveillance des transports en commun	54	44	46

6.3 Gendarmerie

Parmi les 120 entreprises du panel, 118 également disposent dans leur agglomération d'une ou plusieurs unités de gendarmerie, soit presque la totalité d'entre elles (98,3 %).

À l'instar de l'année précédente, moins d'un quart d'entre elles seulement (21 entreprises) disposent d'une unité de gendarmerie exerçant une mission de surveillance des transports en commun.

C'est précisément le cas de 12 entreprises de classe 1, 8 entreprises de classe 2 et 1 entreprises de classe 3.

	2013	2014	2015
Nombre d'unités de police municipale	113	113	118
dont unités exerçant une mission de surveillance des transports en commun	28	26	21

7 Estimation du coût total de la sûreté

Pour l'année 2015, nous avons obtenu les réponses de 82 entreprises, représentant 73,9 % de l'effectif total de la profession.

Ces entreprises ont estimé le coût total de la sûreté à :

189 940 830 €, soit :
157 143 700 € en classe 1
30 045 930 € en classe 2
2 751 200 € en classe 3

Grâce à cette somme, près de 8 000 emplois supplémentaires auraient pu être financés chaque année dans les transports publics.

Nous pouvons constater que cette estimation, en progression constante depuis quatre ans, poursuit sa progression, mais plus modérément en 2015 : +4 millions d'Euros, soit une augmentation de +2,5 % (contre +10,5 % en 2014, soit +17 millions d'Euros).

Cette évolution demeure essentiellement la conséquence de la **constante augmentation des coûts en moyens humains estimés par les entreprises** (cf. 7.1 « Moyens humains »).

7.1 Moyens humains

Le coût des moyens humains mis en œuvre par les entreprises de transport urbain a été évalué à **plus de 182 millions d'Euros** en 2015, dont 78,5 % sont dévolus aux emplois dédiés ou participant à la sûreté (cf. 5.2 « Personnel participant à la lutte contre l'insécurité »).

L'estimation du coût des moyens humains par les entreprises de transport urbain est donc en hausse en 2015 (environ 178 millions d'Euros en 2014).

Cette estimation globale révèle, en partie seulement, l'ampleur des investissements réalisés par les entreprises de transport urbain afin de lutter contre l'insécurité.

Ne sont pas pris en compte, par exemple, les investissements réalisés par leurs partenaires, notamment les autorités organisatrices, dont les dépenses en équipement sont élevées.

Cette évaluation n'englobe pas non plus le **manque à gagner des réseaux de transport urbain dû à la fraude**, qui représente une somme très conséquente (cf. 7.3 « Coûts divers »).

Cette estimation permet néanmoins de souligner le frein représenté par l'insécurité pour l'activité du transport urbain, dans un contexte où son développement s'avère déterminant pour faire face aux enjeux sociaux, économiques et écologiques de notre société.

Sont ainsi recensés les coûts suivants :

- les rémunérations annuelles des salariés dont l'emploi est entièrement dédié à la sûreté ;
- les rémunérations ou temps des salariés dont l'emploi n'est pas dédié exclusivement à la sûreté (personnel d'encadrement) ;
- le coût de remplacement des salariés en arrêt de travail suite à une agression ;
- le coût des formations à la sûreté ;
- le recours à des services externes (psychologues, avocats, associations, etc.).

7 Estimation du coût total de la sûreté

7.2 Moyens matériels

Le coût des investissements en moyens matériel réalisés par les entreprises de transport urbain est stable pour la deuxième année consécutive, ayant été évalué à **un peu plus de 6 millions d'Euros**.

Sont ainsi comptabilisés une partie des coûts suivants :

- les équipements dédiés principalement à la sûreté (achat et maintenance);
- les loyers des locaux dédiés à la sûreté;
- la réparation et le remplacement du matériel vandalisé;
- les véhicules dédiés à l'intervention et au contrôle;
- la communication liée à la sûreté.

7.3 Coûts divers

En complément des moyens humains et matériels, les entreprises de transport urbain sont soumises à divers coûts liés à l'insécurité. À l'instar des deux années précédentes, ces derniers ont été évalués à **un peu plus de 1 million d'Euros**.

Ils comprennent les dépenses suivantes :

- les dommages et intérêts versés aux tiers et avances non récupérées des salariés;
- les pénalités versées à l'autorité organisatrice;
- les coûts liés aux arrêts de service;
- les autres coûts divers (assurances, certaines normes sûreté, etc.).

Le manque à gagner des réseaux de transport urbain dû à la fraude **n'est pas compris dans cette estimation**. En effet, 37 entreprises seulement ayant répondu, son évaluation s'avère difficile à ce stade et le résultat obtenu est peu représentatif. Nous pouvons cependant noter que la somme représentée est très importante : plus de 56 millions d'Euros pour un quart des entreprises interrogées.

● Réalisation et rédaction du rapport sûreté :

Département des affaires sociales

Benoît Juéry, *directeur du département*

Aurélie Jabeur, *chargée du pôle social*

transport urbain et sûreté

Roxane Blondin, *assistante de direction*

Conception graphique et réalisation :



Communication et Arts graphiques - Paris

Impression :

Imprimerie Frazier - Paris





17, rue d'Anjou 75008 Paris

T +33 (0)1 48 74 63 51

F +33 (0)1 40 16 11 72

www.utp.fr

