



UTP

Union des Transports
Publics et ferroviaires

Rapport **sûreté**

Transports urbains

Convention Collective Nationale
des réseaux de transports publics
urbains de voyageurs

Edition 2023

www.utp.fr

Avant-propos

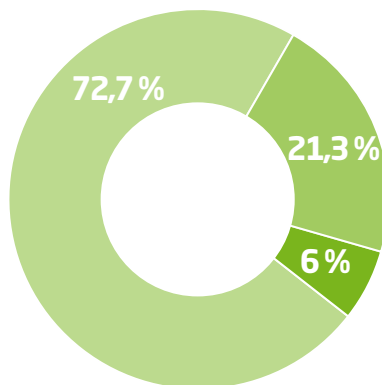
Ce rapport de branche présente les données des entreprises soumises à la Convention Collective Nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs. Il ne comprend ni les données de la RATP, ni celles de la SNCF.

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, 2020, 2021, et 2022. Un panel de 127 entreprises a ainsi été obtenu. Ces entreprises regroupent 48 207 salariés (temps plein + temps partiel). Nous pouvons estimer l'effectif de l'ensemble des entreprises de transport urbain à un total de 54 000 salariés en 2022. Le panel étudié représente environ 90 % des entreprises adhérentes.

Certains résultats de ce rapport sont présentés en distinguant trois classes d'entreprises :

Classe 1

27 entreprises des agglomérations supérieures à 250 000 habitants, soit la quasi-totalité des entreprises de cette classe représentant **72,7 %** de l'effectif des entreprises ayant répondu à l'enquête.



Classe 2

45 entreprises des agglomérations entre 100 000 et 250 000 habitants, représentant **21,3 %** de l'effectif des entreprises ayant répondu à l'enquête.

Classe 3

55 entreprises des agglomérations de moins de 100 000 habitants, représentant **6 %** 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 2022 est de 127 entreprises, il était de 132 en 2021 et de 128 en 2020. Par conséquent les données 2021 et 2020 de ce présent rapport tiennent compte de ce panel, elles peuvent être différentes des données 2021 et 2020 figurants sur le rapport 2021. En revanche, à l'issue de certains chapitres, est présenté un graphique montrant l'évolution des résultats sur les 10 dernières années, entre 2013 et 2022. 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 correspond aux réponses de toutes les entreprises, qu'elles aient ou non répondu l'année précédente, soit, pour 2022, 142 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 près 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 acceptation 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'acceptation n'a pas d'équivalent (la « lutte contre l'insécurité » par exemple).

SOMMAIRE

	Les principales données du rapport sûreté 2022	2
1	AGRESSIONS SUR LE PERSONNEL	6
	1.1 Agressions sur le personnel suivies d'un arrêt de travail	6
	Nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail	6
	Le nombre de jours d'arrêt de travail	9
	Nature des préjudices causés	11
	Les salariés victimes d'agression	12
	Causes et moyens des agressions	14
	Les lieux des agressions	16
	Les périodes des agressions	17
	Les agresseurs	18
	1.2 Agressions sur le personnel suivies ou non d'un arrêt de travail	19
2	AGRESSIONS SUR LES VOYAGEURS SIGNALÉES AUX ENTREPRISES	22
	2.1 Agressions sur les voyageurs signalées aux entreprises	22
	2.2 Les périodes des agressions sur les voyageurs	25
3	LE VANDALISME	27
	3.1 Coût total du vandalisme sur le matériel roulant et fixe (en millions d'euros)	27
	3.2 Le vandalisme sur le matériel roulant	28
	3.3 Le vandalisme sur le matériel fixe	30
4	LES INCIDENTS	31
5	LES RÉPONSES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT URBAIN À L'INSÉCURITÉ	33
	5.1 Formation des salariés à la « sécurité des personnes et des biens »	33
	5.2 Personnel participant à la lutte contre l'insécurité	34
	5.3 Équipement sûreté des véhicules	36
	5.4 Les accords d'entreprise sur la sûreté	37
	5.5 La coopération entre les acteurs du transport urbain dans la lutte contre l'insécurité	38
	5.6 Montée par la porte avant	38
	5.7 Actions de prévention	39
6	LES UNITÉS DE POLICE ET DE GENDARMERIE DANS LES TRANSPORTS URBAINS	40
	6.1 Police Nationale	40
	6.2 Police Municipale	41
	6.3 Gendarmerie	41
7	ESTIMATION DU COÛT TOTAL DE LA SÛRETÉ	42
	7.1 Moyens humains	43
	7.2 Moyens matériels	43
	7.3 Coûts divers	43

LES PRINCIPALES DONNÉES DU RAPPORT SÛRETÉ 2022

Les résultats du présent rapport sont établis sur **un panel de 127 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 54 000 salariés (hors RATP et hors SNCF), le panel étudié représente près 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 ayant donné lieu à un arrêt de travail repart à la hausse (+ 14 %). Les entreprises de transport urbain appartenant à notre panel ont en effet recensé 911 agressions suivies d'un arrêt de travail en 2022, alors qu'elles en avaient connu 799 en 2021 et 650 en 2020 (données panel).

Ce niveau de 942 agressions situe l'année 2022 à un niveau égal à celui enregistré en 2002 avec 942 agressions (données brutes). (cf. graphique page 8).

Cette hausse peut être constatée dans l'ensemble des classes d'entreprises. Les entreprises de classe 1 et de classe 2 enregistrent une hausse respective de +20,8 % et de +14,5 %. Si les entreprises de classe 3 enregistrent une hausse de 2,7 %.

Ces agressions représentent, en 2022, 10,05 % des accidents du travail relevés dans les entreprises de transport urbain.

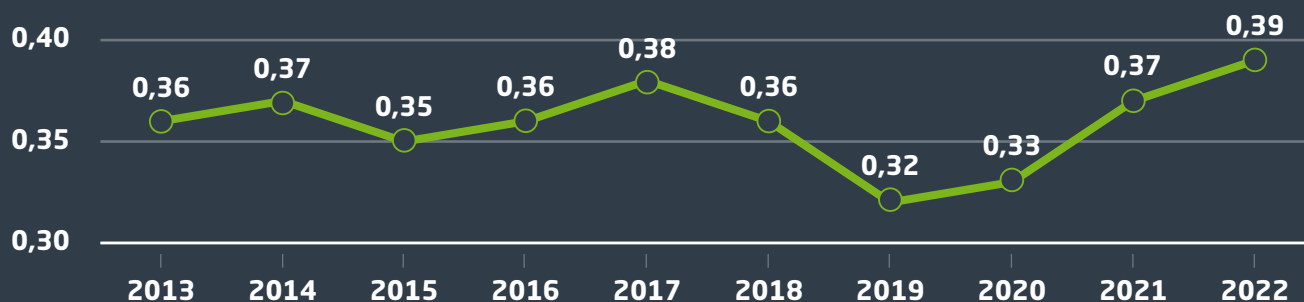
L'analyse de cette hausse au regard de la fréquentation des transports publics (mesurée par le nombre de voyages effectués), impactée par la situation sanitaire inédite rencontrée depuis 2020, nous montre que 0,39 agressions pour un million de voyages a été constaté en 2022.

L'étude de ce rapport au cours des 10 dernières années nous apprend que :

- Le niveau d'agressions suivies d'un arrêt de travail par million de voyage, relativement stable depuis 2013, a connu une importante diminution entre 2019 et 2020 et repart cette année légèrement à la hausse ;
- Ce niveau, qui se rapproche de ceux constatés en 2014, 2017 (0,37 et 0,38), reste éloigné des pics connus en 2002 et 2003, qui étaient respectivement de 0,54 et 0,48.

Nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail pour un million de voyages

(données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

Les agressions signalées sur les voyageurs

Les agressions sur les voyageurs signalées aux entreprises diminuent significativement cette année. Les entreprises de notre panel se sont ainsi vu signaler **3 056 agressions** sur les voyageurs, contre 3 623 en 2021 (-15,7 %), après une forte augmentation entre 2020 et 2021 (+17,6 %).

Il convient de rappeler que ces données contiennent une grande part d'aléa, dans la mesure où elles sont directement basées sur des déclarations (des victimes, des forces de l'ordre ou des salariés). Corrélativement, les entreprises disposent aujourd'hui d'outils plus performants de recensement.

L'examen sur dix ans du volume d'agressions sur les voyageurs rapporté au nombre de voyages effectués montre que ces faits connaissent une très nette baisse et revient à un niveau équivalent à 2013.

Nous observons cette année que le niveau d'agressions sur les voyageurs par million de voyages est de 1,34 contre 1,65 en 2021 et 1,55 en 2020.

Nombre d'agressions sur les voyageurs pour un million de voyages

(données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

Le vandalisme

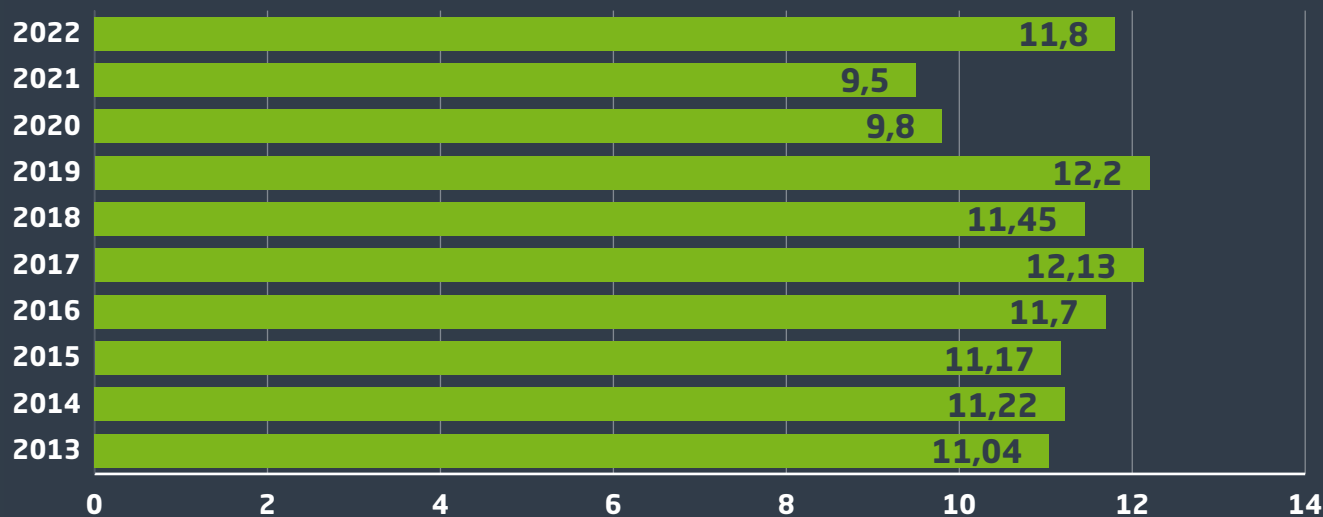
Le coût du vandalisme confirme cette année une très nette hausse et revient aux valeurs antérieures à la pandémie.

Ainsi, le coût du vandalisme s'élève à **11,80 millions d'euros en 2022** pour les entreprises de notre panel, et à 11,83 millions d'euros

pour l'ensemble des entreprises ayant répondu à l'enquête. Vous constaterez une augmentation cette année de +19,3 %.

Le vandalisme a représenté, sur les dix dernières années, un coût de **112 millions d'euros** pour les entreprises de transport urbain.

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



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

LES PRINCIPALES DONNÉES DU RAPPORT SÛRETÉ 2022

Les actions des entreprises pour renforcer la sûreté

4,9 % des emplois dans la branche des transports urbains

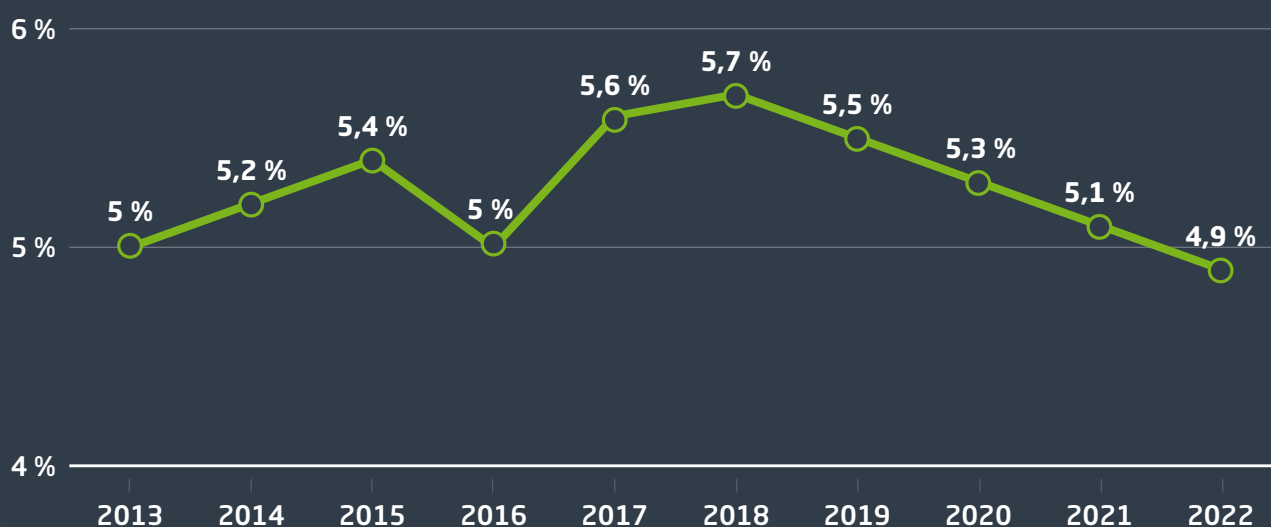
sont affectés à la sûreté

Au fil des années, les entreprises de transport urbain ont progressivement augmenté, d'année en année, leurs effectifs dans des services dédiés ou participant à la sûreté. **En 2022, 2 346 salariés, soit 4,9 % des effectifs employés dans ces services.** Plus de la moitié des entreprises disposent d'un poste spécifique de responsable sûreté.

Après une très forte augmentation de ces emplois entre 2017 et 2018, les moyens humains consacrés à la sûreté apparaissent en légère baisse depuis 2 ans. Il se stabilise toutefois depuis 10 ans autour de 5 %. Celle-ci s'explique par une augmentation du nombre de conducteurs.

Part des salariés participant à la lutte contre l'insécurité

(données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

Plus de 125 855 heures de formation professionnelle consacrées à la sûreté

Après avoir augmenté l'année passée, le nombre d'heures de formation des salariés à la sûreté, baisse de nouveau en 2022. Ainsi, **plus de 125 855 heures de formation à la sûreté** ont été suivies par les salariés du transport urbain.

Au-delà de cette formation obligatoire, les entreprises de transport urbain ont donc poursuivi en 2022 leurs efforts d'investissement dans d'autres actions de formation à la sûreté (cf. page 33)

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 (CLS)**.

Au 1^{er} mars 2023, 137 CLS ont été recensés, dont 50 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.

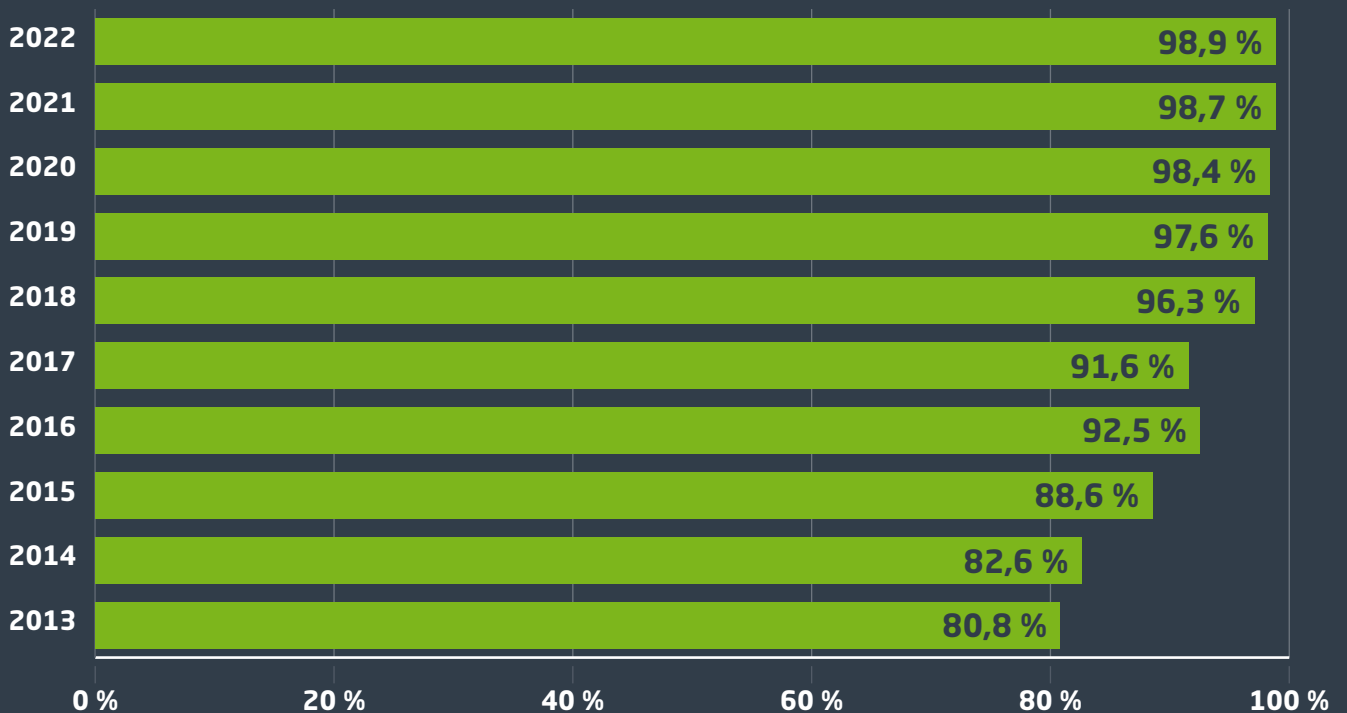
Mise en place croissante d'équipements de sûreté

Le **taux d'équipement des véhicules en dispositifs de « sûreté »**, apparaît stable depuis 3 ans. Ainsi, l'équipement en **vidéoprotection des véhicules** atteint cette année **98,9 %**

(contre 98,7 % en 2021).

Evolution du pourcentage de l'équipement en vidéoprotection

(données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

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 deux années de baisse consécutives, le nombre d'agressions sur le personnel ayant donné lieu à un arrêt de travail est à la hausse (+14 % en 2022).

Les entreprises de transport urbain appartenant à notre panel ont en effet recensé 911 agressions suivies d'un arrêt de travail en 2022, alors qu'elles en avaient connu 799 en 2021 et 650 en 2020.

Ce niveau d'agression situe l'année 2022 à un niveau égal de celui enregistré en 2002 avec 942 agressions (données brutes). Il reste toutefois inférieur au pic relevé en 2014 et 2017 s'élevant respectivement à 1 039 et 1 040 agressions suivies d'un arrêt de travail (cf. graphique page 8).

Ces agressions représentent, en 2022, 10,05 % des accidents du travail relevés dans les entreprises de transport urbain.

Cette hausse peut être constatée dans l'ensemble des classes d'entreprises. Les entreprises de classe 1 enregistrent une hausse de 15,3 % tandis que les entreprises de classe 2 enregistrent une hausse de 8,2 %. Si les entreprises de classe 3 enregistrent une hausse de 8,7 %.

L'analyse de cette hausse au regard de l'augmentation constante et régulière de la fréquentation des transports publics (mesurée par le nombre de voyages effectués) nous montre que 0,39 agressions pour un million de voyages a été constaté en 2022 (données brutes).

L'étude de ce rapport au cours des 10 dernières années nous apprend que :

- Le niveau d'agressions suivies d'un arrêt de travail par million de voyage, relativement stable depuis 2012, a connu une importante diminution entre 2018 et 2020, depuis 2021 il est constaté une hausse ;
- Ce niveau, qui se rapproche de ceux constatés en 2015, 2016 et 2018 reste très éloigné des pics connus en 2002 et 2003, qui étaient respectivement de 0,54 et 0,48.

Il est également important de rappeler que l'année 2020 a été marquée par une agression d'une particulière violence ayant entraîné le décès d'un conducteur au sein d'un réseau de transport urbain.

Nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail

2020	2021	2022
650	799	911

Par classe d'entreprises

Classe 1

Les agressions suivies d'un arrêt de travail subies par les salariés des entreprises de classe 1 sont en hausse de +15,3 % après avoir connu deux années de baisse. Cette hausse concerne la moitié des entreprises de cette classe et 2 entreprises connaissent une stabilisation de ce chiffre.

En nombre, 754 agressions suivies d'un arrêt de travail ont eu lieu, dont 9 réseaux ont plus de 30 jours d'arrêt de travail.

Après une baisse en 2020 de -22,2 %, le nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail dans la classe 1, repart légèrement à la hausse.

Nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail

2020	2021	2022
535	654	754

Classe 2

Après avoir connu une baisse de 18,5 % entre 2020 et 2021, le nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail repart légèrement à la hausse (+8,2 %).

Ainsi, 17 entreprises enregistrent une hausse de ces agressions, tandis que 15 entreprises enregistrent une baisse de ces faits et 13 une stabilité. Notons que 12 entreprises n'ont connu aucune agression suivie d'un arrêt de travail cette année.

Nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail

2020	2021	2022
103	122	132

Classe 3

Les agressions suivies d'un arrêt de travail subies par les salariés connaissent une très légère hausse de 8,70 %. Toutefois, en nombre, nous relevons un total de 25 agressions suivies d'un arrêt de travail (soit 2 de plus qu'en 2021).

Parmi les 55 entreprises du panel, seules 12 entreprises ont eu à déplorer des agressions suivies d'un arrêt de travail, parmi lesquelles 9 n'ont connu qu'une seule agression et 41 n'ont eu à connaître aucune agression suivie d'un arrêt de travail en 2022.

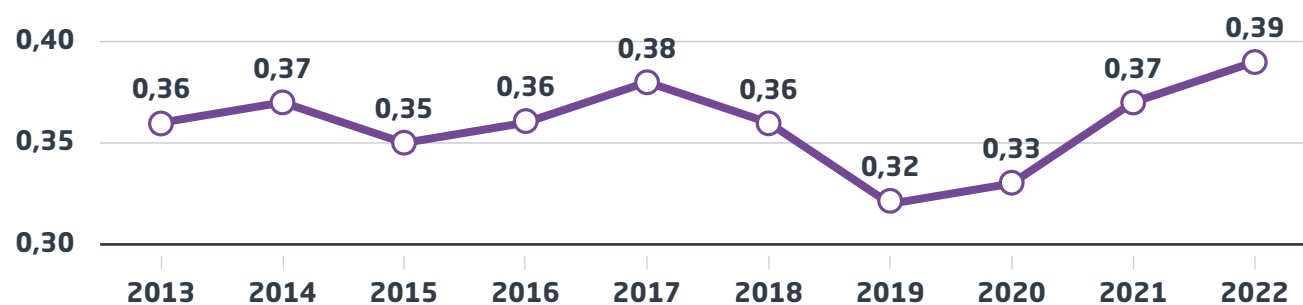
Nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail

2020	2021	2022
12	23	25

1 | AGRESSIONS SUR LE PERSONNEL

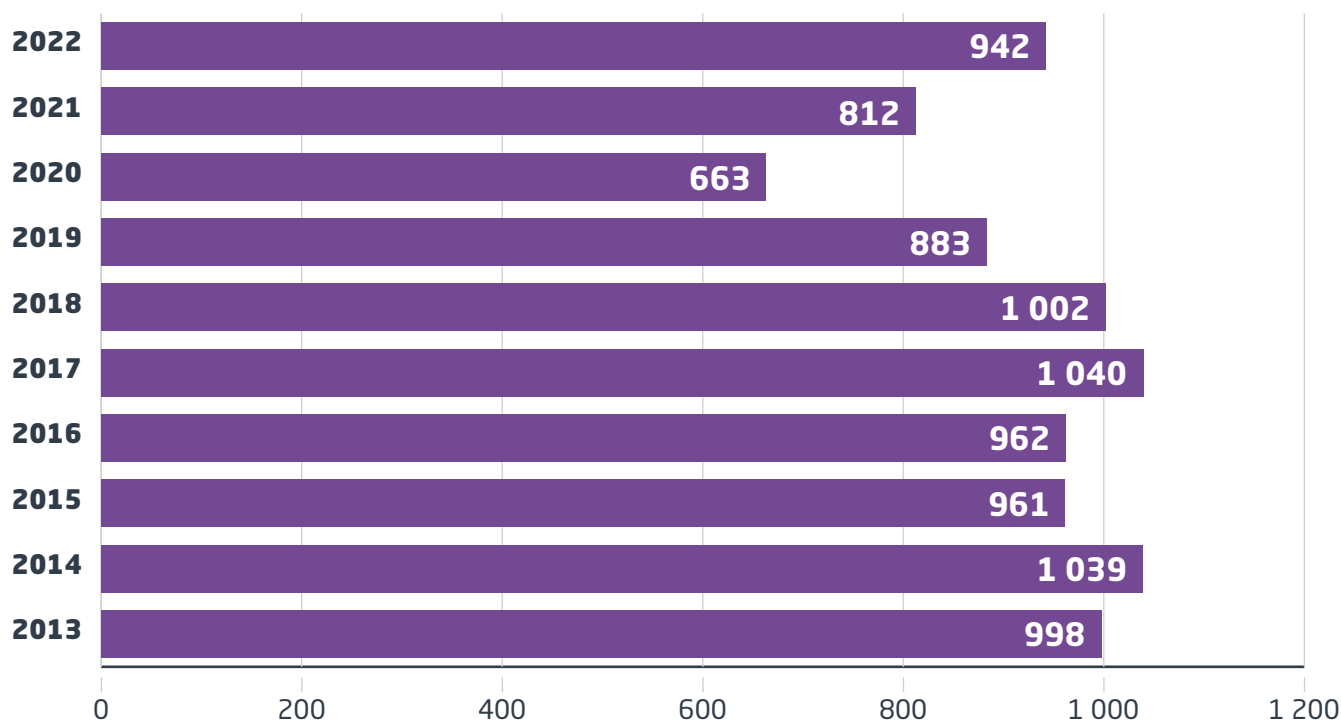
Nombre d'agressions suivies d'un arrêt de travail pour un million de voyages

(données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

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



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

Sur cet indicateur, une différence entre les données brutes et les données panel peut apparaître. 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 intégrés au panel 2022.

Le nombre de jours d'arrêt de travail

Ainsi, en 2022, une agression a, en moyenne, donné lieu à 72,2 jours d'arrêt de travail, contre 75,4 en 2021 et 75,1 jours en 2020 (cf. graphique page 10).

Sur les 3 dernières années :

- Les entreprises de classe 1 connaissent une baisse en 2022 du nombre moyen de jours d'arrêt de travail par agression 74,8 (81 en 2021) et une stabilité par rapport à 2020 (74,9).
- Les entreprises de classe 2 connaissent une hausse en 2022 par rapport à 2021 du nombre moyen de jours d'arrêt de travail par agression 65,9 (55,4 en 2021) et une très claire baisse par rapport à 2020 (80,2).
- Les entreprises de classe 3 connaissent une légère hausse en 2022 du nombre moyen de jours d'arrêt de travail par agression 26, (22,2 en 2021) et une diminution très nette par rapport à 2020 (41,1).

Les agressions subies par le personnel en 2022 ont ainsi induit au total 65 737 jours d'arrêt de travail représentant 9,1 % des jours d'arrêts de travail consécutifs à des accidents du travail dans les entreprises de transport urbain.

▪ Jours d'arrêt de travail dus à des agressions (panel)

En affinant 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 : 15 % des jours d'arrêt pour accident du travail,
- dans les entreprises de classe 2 : 7,8 % des jours d'arrêt pour accident du travail,
- dans les entreprises de classe 3 : 4,5 % des jours d'arrêt pour accident du travail.

L'examen, sur dix ans, du nombre total de jours d'arrêt de travail (cf. graphique page 10) montre que ce chiffre augmente cette année après avoir connu une baisse en 2020 et 2021. Cet indicateur atteint cette année le plus haut niveau enregistré depuis que l'UTP mesure ces données.

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.

	2020	2021	2022
Nombre total de jours d'arrêt de travail	48 834	60 265	65 737
Nombre total d'agressions	650	799	911
Nombre moyen de jours d'arrêt de travail par agression	75,1	75,4	72,2

▪ Par classe d'entreprises

	2020			2021			2022		
	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	40085	8256	493	52993	6761	511	56374	8696	667
Nombre total d'agressions	535	103	12	654	122	23	754	132	25
Nombre moyen de jours d'arrêt de travail par agression	74,9	80,2	41,1	81	55,4	22,2	74,8	65,9	26,7

▪ Salariés hospitalisés

En 2022, 10 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).

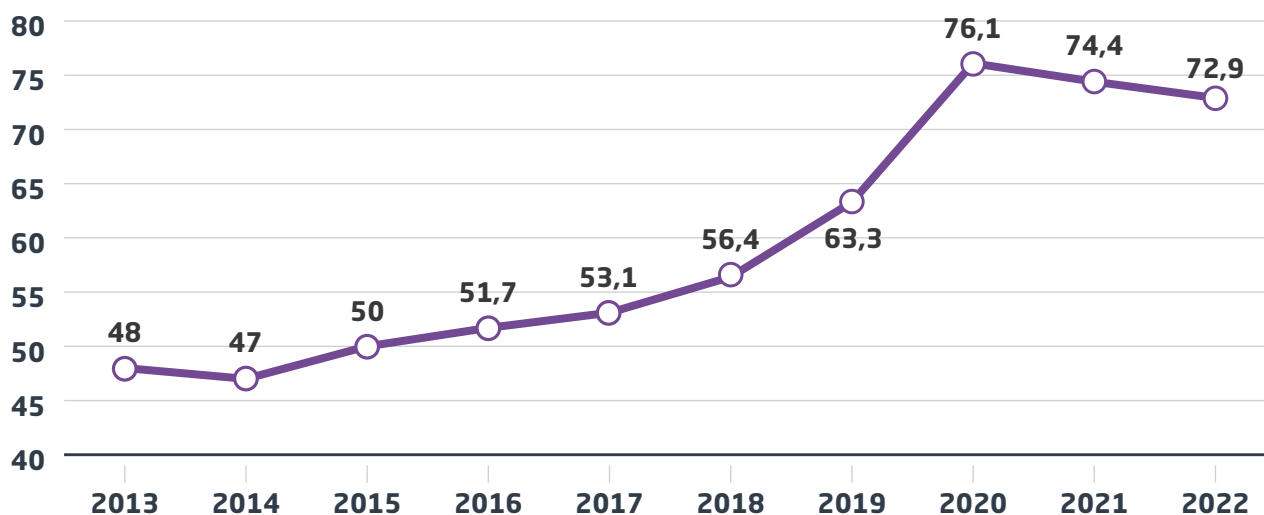
Pour l'année 2022, les entreprises du panel ont également indiqué que 29 salariés s'étaient vu délivrer un bulletin de situation dans l'hypothèse où ceux-ci ont pu être hospitalisés sans nécessairement passer de nuit à l'hôpital.

	2021	2022
Nombre total de salariés hospitalisés	27	33
Nombre total de jours d'hospitalisation	8	10

1 | AGRESSIONS SUR LE PERSONNEL

Nombre moyen de jours d'arrêt de travail par agression

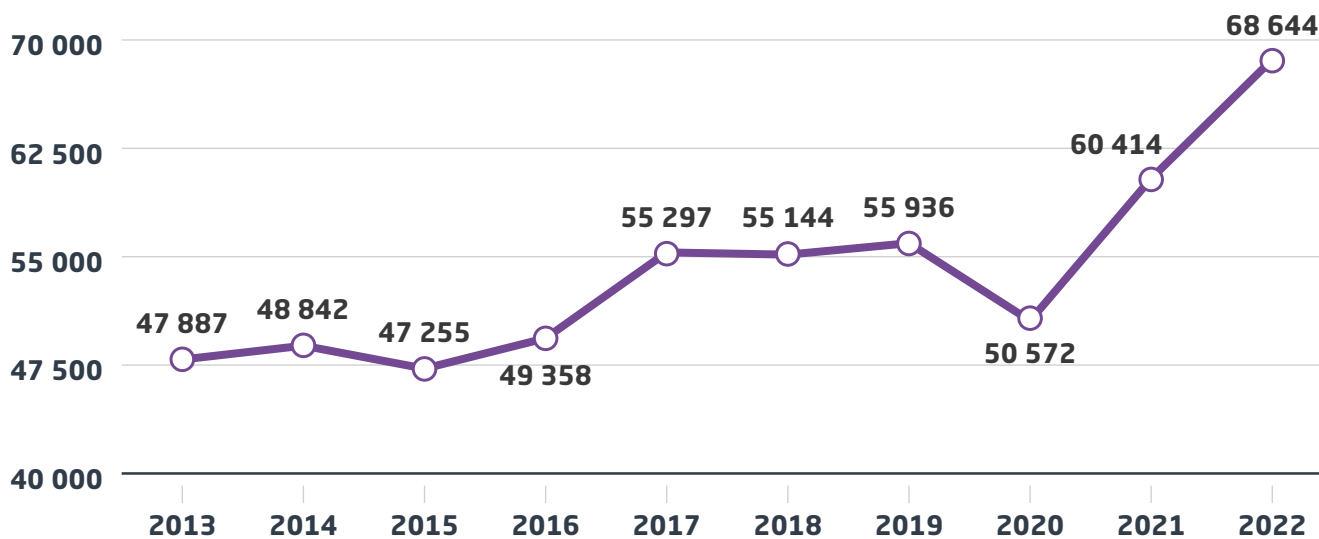
(données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

Nombre de jours d'arrêt dus à des agressions

(données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

Nature des préjudices causés

La répartition des jours d'arrêt de travail montre cette année une baisse des jours d'arrêt pour cause de préjudice physique, contrairement à l'année 2021. Il est ainsi à noter qu'en 2022, 45,1 % des jours d'arrêt de travail sont consécutifs à des préjudices physiques (51,7 % en 2021), tandis que les préjudices psychologiques sont en hausse 54,9 % (48,3 % en 2021).

L'examen de l'évolution de la proportion des jours d'arrêt de travail consécutifs à des préjudices psychologiques (cf. graphique ci-dessous)

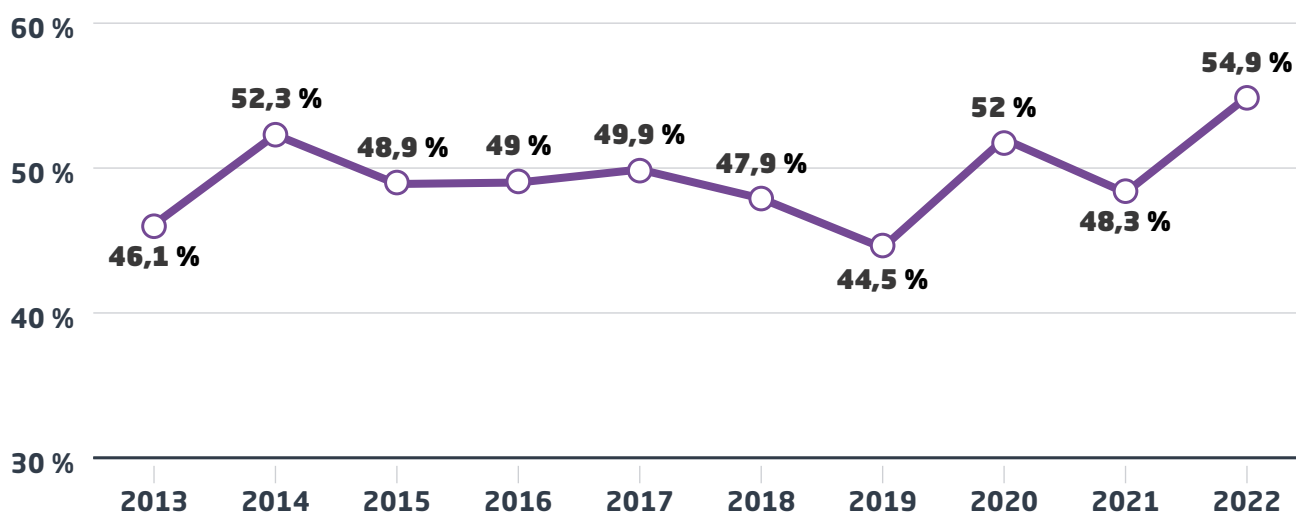
nous montre que cette part, stable entre 2015 et 2021 connaît une augmentation en 2022.

Précisons que 5,3 % des jours d'arrêt de travail sont dus à des rechutes en 2022, dont 59,9 % sont d'ordre psychologique (76,1 % en 2020 et 53,3 % en 2021).

	2020	2021	2022
Nombre d'arrêts de travail consécutifs à des préjudices physiques	48 %	51,7 %	45,1 %
Nombre d'arrêts de travail consécutifs à des préjudices psychologiques	52 %	48,3 %	54,9 %

Pourcentage de jours d'arrêt de travail dus à des préjudices psychologiques

(données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

1 | AGRESSIONS SUR LE PERSONNEL

Les salariés victimes d'agression

▪ Répartition par catégorie professionnelle

En 2022, 90,8 % des agressions suivies d'un arrêt de travail ont été subies par les conducteurs et vérificateurs (contre 90,9 % en 2021 et 90,1 % en 2020). Plus précisément :

- La proportion des conducteurs parmi les salariés agressés (64,6 %) augmente de 5,3 points et celle des vérificateurs (26,2 %) diminue.
- La part d'agents de vente agressés repart à la hausse pour atteindre 1,8 % (contre 1,3 % en 2021) ;
- La proportion des agents d'accompagnement agressés diminue. Ce taux atteint cette année 5 % alors qu'il était de 6,2 % en 2021 et de 5,4 % en 2020 ;
- La part des agents d'intervention technique et des régulateurs sont en légères augmentation et représentent 0,5 % (0,3 % en 2021).

Comme pour les années précédentes, le rapport entre le nombre d'agressions commises sur les salariés et la proportion qu'ils représentent dans les effectifs des entreprises de transport urbain, nous amène à constater que si les conducteurs subissent la majorité des agressions, le risque reste plus élevé pour les vérificateurs et agents d'accompagnement.

En effet, nous dénombrons :

- **une agression pour 14,7 agents d'accompagnement ;**
- **une agression pour 9,3 vérificateurs ;**
- **une agression pour 53,1 conducteurs.**

	2020	2021	2022
Conducteurs	57,9 %	59,3 %	64,6 %
Vérificateurs	32,2 %	31,6 %	26,2 %
Régulateurs	0,4 %	0,3 %	0,4 %
Agents de vente	0,7 %	1,3 %	1,8 %
Agents d'accompagnement	5,4 %	6,2 %	5 %
Agents d'intervention technique	0,8 %	0,3 %	0,5 %
Autres	2,6 %	1,1 %	1,6 %

▪ Répartition par sexe

La part des femmes parmi les salariés agressés est en légère baisse 21,6 % contre 24,3 % en 2021.

Le rapport entre ces agressions et la part des salariés dans les effectifs de la branche nous permet de dénombrer :

- **une agression pour 55,2 hommes ;**
- **une agression pour 50,2 femmes.**

	2020	2021	2022
Hommes	80,4 %	75,7 %	78,4 %
Femmes	19,6 %	24,3 %	21,6 %

▪ Répartition par âge

L'examen de la répartition des agressions suivies d'un arrêt de travail selon l'âge montre que les salariés appartenant à la tranche des 41 à 50 ans reste stable 35,7 % (36 % en 2021) par rapport à 2021, il est à noter que la tranche des 26 à 40 ans est en baisse 32,6 % (35,5 %) en 2021.

La part des salariés âgés de plus de 50 ans parmi les salariés agressés est en légère en hausse 13,7 % (12,7 % en 2021). Les salariés de la tranche des + 55 ans, 17,1 % est également en hausse par rapport à 2021, (15 %).

Nous dénombrons ainsi :

- une agression pour 75,9 salariés âgés de 18 à 25 ans inclus ;
- une agression pour 46,4 salariés âgés de 26 à 40 ans inclus ;
- une agression pour 48,3 salariés âgés de 41 à 50 ans inclus ;
- une agression pour 57,1 salariés âgés de 51 à 54 ans inclus ;
- une agression pour 77,1 salariés âgés de 55 ans et plus.

	2020	2021	2022
18 à 25 ans inclus	0,6 %	0,7 %	1 %
26 à 40 ans inclus	34,6 %	35,5 %	32,6 %
41 à 50 ans inclus	37,3 %	36 %	35,7 %
51 à 54 inclus	13 %	12,7 %	13,7 %
55 ans et +	14,6 %	15 %	17,1 %

▪ Répartition par ancienneté

La part des salariés agressés dont l'ancienneté est comprise entre 5 et 10 ans est la plus touchée 21,8 % mais est en baisse par rapport à 2021 (24 %). Cette part apparait proche de celle des salariés ayant une ancienneté comprise entre 10 et 15 ans d'ancienneté, qui est restée très stable par rapport à 2021 (19,3 %).

Notons que la part des 5 à 15 ans d'ancienneté représente à elle seule 41,1 % des salariés agressés, cette part ayant toutefois tendance à diminuer depuis 2020 (43,9 % en 2020, 43,3 % en 2021).

La part des salariés agressés dont l'ancienneté est comprise entre 1 et 5 ans augmente à nouveau cette année est atteint 24,6 %. Ce taux était de 19,4 % en 2020 et de 22,4 % en 2021.

Le rapport entre le nombre d'agressions et la proportion représentée par chaque catégorie d'ancienneté dans les effectifs des entreprises de transport urbain permet de constater en 2021 que les salariés ayant une ancienneté comprise entre 5 et 10 ans ont le plus de risque de subir une agression. A titre de comparaison, notons que l'an dernier, les salariés ayant entre 3 à 5 ans d'ancienneté avaient le plus de risque de subir une agression.

Ainsi, nous avons pu comptabiliser :

- une agression pour 147 salariés de moins d'un an d'ancienneté ;
- une agression pour 45,9 salariés de 1 à 3 ans d'ancienneté ;
- une agression pour 45,4 salariés de 3 à 5 ans d'ancienneté ;
- une agression pour 44,2 salariés de 5 à 10 ans d'ancienneté ;
- une agression pour 46,9 salariés de 10 à 15 ans d'ancienneté ;
- une agression pour 52,1 salariés de 15 à 20 ans d'ancienneté ;
- une agression pour 58,6 salariés de 20 à 25 ans d'ancienneté ;
- une agression pour 110,3 salariés de 25 à 30 ans d'ancienneté.

	2020	2021	2022
Moins d'1 an	4,2 %	2,7 %	2,2 %
De 1 à moins de 3 ans	8,4 %	10,8 %	12 %
De 3 à moins de 5 ans	11 %	11,6 %	12,6 %
De 5 à moins de 10 ans	23,8 %	24 %	21,8 %
De 10 à moins de 15 ans	20,1 %	19,3 %	19,3 %
De 15 à moins de 20 ans	12,9 %	14,8 %	14,3 %
De 20 à moins de 25 ans	11,3 %	10,5 %	11,8 %
De 25 à moins de 30 ans	8,4 %	6,4 %	6 %

1 | AGRESSIONS SUR LE PERSONNEL

Nombre de salariés agressés suivant leur ancienneté

▪ Première agression

En 2022, il s'agissait d'une première agression pour 54,8 % des salariés victimes de ces faits, contre 48,5 % en 2021, soit une hausse de +6,3 points.

▪ Formations « sûreté »

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

Pour mémoire, un accord de branche sur la formation professionnelle du 19 novembre 1996 a en effet créé une contribution mutualisée, afin de financer ce type d'actions. Ce financement a été confirmé en 2002 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 ». Cet accord demeure pleinement applicable, sans limitation de durée.

Le montant de cette contribution s'élève, 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 Obligatoire (FCO) de 35 heures tous les cinq ans. Une partie de cette formation obligatoire est consacrée à la sûreté.

	2020	2021	2022
Première agression	45,3 %	48,5 %	54,8 %

Parmi les salariés victimes d'une agression suivie d'un arrêt de travail en 2022, 56,9 % ont suivi une formation « sûreté », une baisse constante depuis 2020 (60,7 % en 2021 et 78,9 % en 2020).

Part de salariés victimes d'agressions suivies d'AT ayant suivi une formation :

	2020	2021	2022
Formations « sûreté »	78,9 %	60,7 %	56,9 %

Ajoutons qu'un peu plus de 144 382 heures de formation consacrées à la gestion des situations conflictuelles ont été suivies en 2022 par les salariés des entreprises de transport urbain, contre 125 855 heures l'année dernière (cf. « Les réponses des entreprises de transport urbain à l'insécurité », page 33).

Causes et moyens des agressions

▪ Causes des agressions

Il est constaté une baisse très nette des agressions pour vérification du titre de transport 24,7 % au lieu de 29,8 % en 2022, ainsi que la proportion des salariés agressés pour cause de remarque ou rappel du règlement 23 % en 2022 contre 25,6 % en 2021.

Il est à noter que les agressions catégorie « sans motifs apparents » ont augmenté de façon significative 19,6 % par rapport à 2021 (15,1 %).

Les autres catégories restent stables dans l'ensemble.

	2020	2021	2022
Vérification du titre de transport	31,8 %	29,8 %	24,7 %
Remarque ou rappel du règlement	26,9 %	25,6 %	23 %
Achat du titre de transport	4,2 %	5,6 %	6,2 %
Vol ou tentative de vol à la caisse	1,9 %	0,5 %	0,5 %
Interposition dans une bagarre	4,4 %	4,8 %	4,5 %
Conflit de circulation avec les usagers de la route	8,7 %	9,8 %	10,3 %
Sans motifs apparents	17,2 %	15,1 %	19,6 %
Autres	4,8 %	8,7 %	11,2 %

▪ Moyens des agressions

La part des atteintes à l'intégrité physique augmente cette année, 41 % revient à peu près au niveau de celui de 2020 (36,5 % en 2021 et 45,4 % en 2020).

En 2022, 59 % des atteintes sont constituées par des menaces et insultes à l'égard des salariés des transports publics urbains.

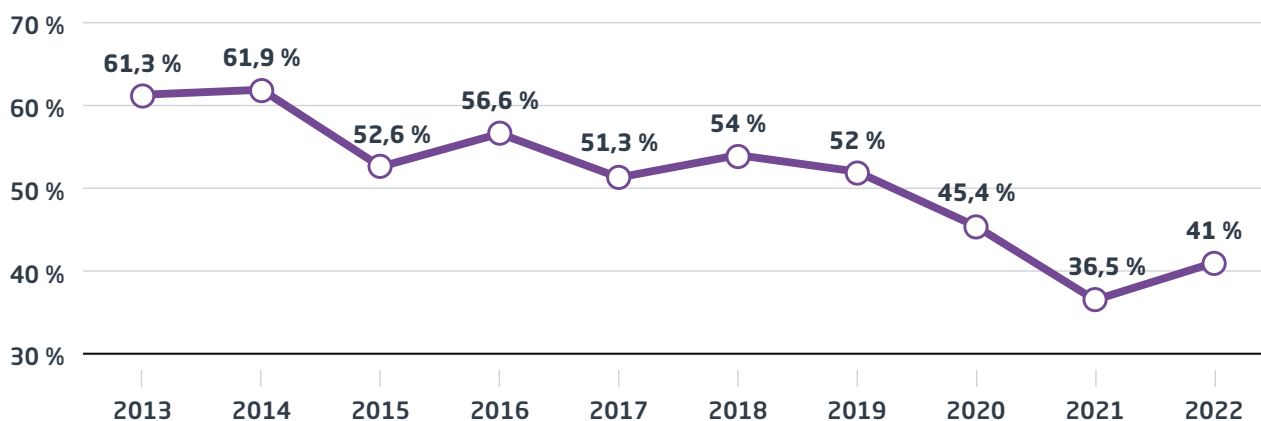
Concernant les atteintes à l'intégrité physique, celles-ci sont principalement constituées d'atteintes à mains nues (22,4 %, contre 16,2 % en 2021 et 23,1 % en 2020) et de jets de projectiles, l'utilisation de ce moyen est en très nette baisse cette année (5,8 % contre 10,3 % en 2021 et 7 % en 2020).

Concernant les atteintes constituées par des menaces, celles-ci sont désormais pour une large majorité des insultes et menaces verbales (45,1 % contre 58,6 % en 2021 et 47,9 % en 2020).

L'examen, sur dix ans, de l'évolution de la part des atteintes physiques dans les agressions suivies d'un arrêt de travail (cf. graphique ci-dessous), nous montre que cette proportion est fortement en baisse depuis 2013 (même si les données 2022 réaugmentent par rapport à 2021). A l'inverse la proportion représentée par les menaces augmente depuis 10 ans, même si une baisse est constatée sur 2022.

	2020	2021	2022
MENACES dont :	54,6 %	63,5 %	59 %
Menaces avec armes, objets, animaux	6,7 %	4,9 %	13,9 %
Insultes - menaces verbales	47,9 %	58,6 %	45,1 %
ATTEINTES À L'INTÉGRITÉ PHYSIQUE dont :	45,4 %	36,5 %	41 %
Crachats	9,1 %	5,4 %	4,2 %
Mains nues	23,1 %	16,2 %	22,4 %
Seringue	0,1 %	0 %	0 %
Bombe lacrymogène	0,4 %	0,5 %	1 %
Jet de projectiles	7 %	10,3 %	5,8 %
Arme contondante	0,6 %	0,1 %	0,4 %
Animal	0,2 %	0,1 %	0,1 %
Arme blanche	0,8 %	0,9 %	2,2 %
Arme à feu	0,3 %	0,1 %	0,4 %
Lasers	0,4 %	0,4 %	0,6 %
Autres	3,4 %	2,6 %	3,8 %

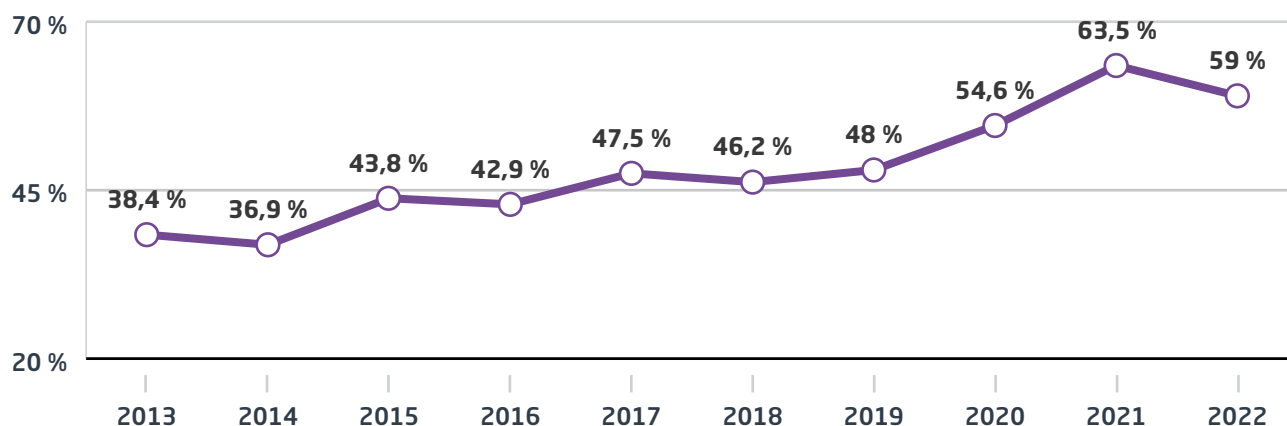
Part représentée par les atteintes à l'intégrité physique dans les agressions suivies d'un arrêt de travail (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

1 | AGRESSIONS SUR LE PERSONNEL

Part représentée par les menaces dans les agressions suivies d'un arrêt de travail (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

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 connaît une baisse très nette avec 17,8 % au lieu de 21,6 % en 2021.

	2020	2021	2022
Véhicule de surface (bus et tramways)	77 %	78,4 %	82,2 %
Métro/Val	23 %	21,6 %	17,8 %

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

MÉTRO/VAL	2020	2021	2022
Poste de conduite	33,8 %	31,4 %	30,7 %
Dans une rame	16,6 %	8,3 %	3,6 %
À l'extérieur du véhicule	49,7 %	60,3 %	65,7 %

La part des agressions au poste de conduite diminue très nettement entre 2020 et 2022 soit 3,1 points. Comme vous le constaterez ci-dessus les agressions dans une rame diminue très nettement encore cette année.

Il est important de rappeler 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.

Notons une baisse de la proportion des agressions commises au poste de conduite ou à l'avant du véhicule a légèrement dans les bus et les tramways (63,5 % en 2022 contre 58 % en 2021 et 58,7 % en 2020). La proportion des agressions commises à la station d'arrêt baisse notablement de 8,3 points, et passe respectivement de 27,5 % à 19,2 % en 2022. A l'inverse les agressions commises à l'arrière du véhicule augmentent de 6,8 % à 5,6 % en 2021.

VÉHICULE DE SURFACE	2020	2021	2022
Poste de conduite, avant du véhicule	58,7 %	58 %	63,5 %
Au milieu du véhicule	11,2 %	8,8 %	10,5 %
À l'arrière du véhicule	11,6 %	5,6 %	6,8 %
À la station d'arrêt	18,4 %	27,5 %	19,2 %

Localisation des agressions

La majeure partie des agressions survient en centre-ville (38,8 %) ou au sein d'un quartier dit sensible (31,3 %), ces deux lieux totalisant 70,1 % des agressions (contre 74,2 % en 2021 et 73,6 % en 2020).

La part des agressions commises dans un quartier dit « résidentiel » augmente légèrement, en passant de 19,1 % à 22,7 % en 2021).

Enfin, la part des agressions commises dans d'autres endroits, reste stable en 2022 (7,2 %, contre 6,8 % en 2021 et 7,3 % en 2020) et s'éloigne ainsi des niveaux quasi-nuls constatés en 2014 et 2015. Parmi ces lieux, les entreprises ont notamment cité les abords

d'établissements scolaires ou de zones commerciales, les pôles d'échanges, ou encore les dépôts de bus.

	2020	2021	2022
Dans un quartier sensible	33,4 %	32,6 %	31,3 %
Dans un quartier résidentiel	19,2 %	19,1 %	22,7 %
Au centre-ville	40,2 %	41,6 %	38,8 %
Autres	7,3 %	6,8 %	7,2 %

Les périodes des agressions

Période scolaire/Vacances scolaires

Les agressions demeurent majoritairement commises durant la période scolaire. C'est en effet le cas pour 65,8 % d'entre elles (contre 67,9 % en 2021 et 59,3 % en 2020), cette proportion étant stable cette année.

	2020	2021	2022
Période scolaire	59,3 %	67,9 %	65,8 %
Hors périodes scolaires	40,7 %	32,1 %	34,2 %

Jours de la semaine

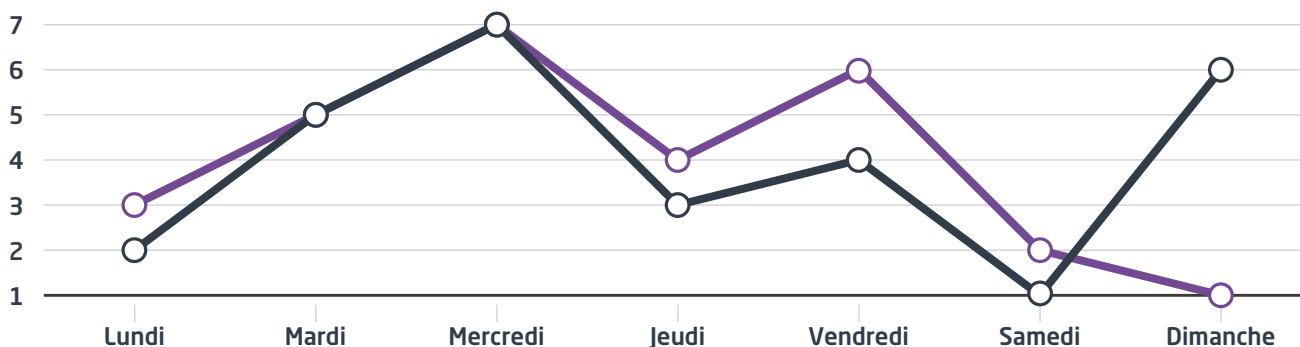
A l'instar des années précédentes, nous constatons que le dimanche demeure le jour durant lequel le personnel subit le moins d'agressions et que la proportion des agressions commises ce jour, reste stable (9,1 % en 2022 contre 9,1 % en 2021 et 9,4 % en 2020).

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

	2020		2021		2022	
	Période scolaire	Hors période scolaire	Période scolaire	Hors période scolaire	Période scolaire	Hors période scolaire
Lundi	18,9 %	14,4 %	17,6 %	16,6 %	15,4 %	10,7 %
Mardi	17,6 %	15,4 %	14,7 %	13,6 %	16,4 %	14,9 %
Mercredi	17,8 %	15,7 %	16,2 %	13,4 %	19,5 %	18,1 %
Judi	17,2 %	15 %	14,4 %	15,4 %	14,2 %	17,1 %
Vendredi	11,3 %	15,1 %	14,8 %	19,4 %	18,3 %	16,6 %
Samedi	9,5 %	13,4 %	13,6 %	12,1 %	8,1 %	12,6 %
Dimanche	7,7 %	11,1 %	8,6 %	9,6 %	8,2 %	10 %

1 | AGRESSIONS SUR LE PERSONNEL

- **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 rapportées au nombre total d'agressions.

• Tranches horaires

A l'instar des années précédentes, l'étude de la répartition par tranches d'horaires des agressions suivies d'un arrêt de travail révèle que la majorité des agressions sont commises après 14 heures (64,3 % en 2022, contre 65,7 % en 2021 et 68,3 % en 2020).

De manière constante, nous notons que la tranche 16h-19h apparaît être celle totalisant le plus d'agressions (28,6 % en 2022 contre 29,9 % en 2021 et 29 % en 2020). La tranche 19-22h subit une légère augmentation cette année et enregistre 14,2 % d'agressions (contre 13,4 % en 2021 et 15,5 % en 2020). Elle se rapproche de la tranche 9h-12h (12,6 %) et celle de début de service - 9h (11,1 %).

Les tranches horaires 12h-14h et 22h - fin de service sont celles durant lesquelles le personnel est le moins victime d'agressions avec respectivement 9,8 % et 7 % des agressions commises. Toutefois, lorsque nous faisons le rapport entre le nombre d'agressions commises dans cette tranche horaire et le nombre de services effectués, nous constatons que le risque de subir une agression est plus élevé après 22 heures.

Nous recensons en effet :

- une agression pour 3 652 services de journée ;
- une agression pour 2 335 services de nuit.

• Proportion des agressions perpétrées selon les différentes tranches horaires de la journée

	2020	2021	2022
Début de service - 9h	8,3 %	11,1 %	13,8 %
9h - 12h	11 %	12,6 %	12,1 %
12h - 14h	12,4 %	10,6 %	9,8 %
14h - 16h	13,7 %	15,2 %	14,4 %
16h - 19h	29 %	29,9 %	28,6 %
19h - 22h	15,5 %	13,4 %	14,2 %
22h - fin de service	10,1 %	7,2 %	7,1 %

Les agresseurs

• Répartition par sexe

La part des agressions commises par des hommes a légèrement augmenté 88,8 % contre 86,2 % en 2021. Pour mémoire, cette part s'élevait à près de 90 % en 2018.

La part des femmes parmi les agresseurs a baissé 11,2 % (13,8 % en 2021).

	2020	2021	2022
Hommes	86,7 %	86,2 %	88,8 %
Femmes	13,3 %	13,8 %	11,2 %

▪ Répartition par âge

Contrairement aux années précédentes, les agresseurs sont, cette année, majoritairement âgés de plus de 25 ans. Ceux-ci ont été les auteurs de 52,8 % des faits commis à l'encontre des salariés (51,8 % en 2021 et 47,7 % en 2020). La part des agresseurs âgés de moins de 25 ans au plus diminue et représente 47,2 % des agresseurs.

Notons également que la part des agresseurs de moins de 16 ans a augmenté : elle s'élève à 7,8 % en 2022 et enregistre une augmentation de 0,6 point entre 2021 et 2022.

▪ Les modes d'agressions

La part des agressions commises en groupe reste stable et représente 16,2 % des agressions en 2022, contre 17,1 % en 2021.

Si la grande majorité des agresseurs agit seule, les agressions commises en « bandes » demeurent un phénomène persistant.

	2020	2021	2022
Moins de 16 ans	8,9 %	7,2 %	7,8 %
De 16 à 25 ans	43,4 %	41,1 %	39,4 %
Plus de 25 ans	47,7 %	51,8 %	52,8 %

	2020	2021	2022
Seul	82,6 %	82,8 %	83,8 %
À deux, trois	11,8 %	12,6 %	10,7 %
À plus de trois	5,7 %	4,5 %	5,5 %

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. L'ensemble de ces actes, considérés comme des agressions, sont recensés chaque année dans l'indicateur global des agressions **suivies ou non d'un arrêt de travail**.

En 2022, le nombre d'agressions recensées dans les entreprises de transport urbain diminue de -3,4 % et confirme cette année la baisse entreprise l'année passée (-24,85 % entre 2020 et 2021). Ainsi, 3 767 agressions suivies ou non d'un arrêt de travail ont été relevées.

Lorsque nous regardons l'ensemble des classes d'entreprise, à des degrés toutefois différents. Ainsi, le nombre d'agressions recensées dans les entreprises de classe 1 connaît une diminution importante de -9,8 %, passant de 2 845 à 2 567 entre 2021 et 2022.

Dans les entreprises de classe 2, une augmentation de 12,9 % est relevée, le nombre d'agressions passant de 908 à 1025.

Les entreprises de classe 3 enregistrent également une augmentation de 19,9 % de ce chiffre, qui passe de 175 à 146.

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, en progression constante entre 2005 et 2010, s'est stabilisé entre 2010 et 2015, et a connu une augmentation quasi constante jusqu'en 2021.

Les moyens mis en œuvre depuis des années par les entreprises et leurs personnels en matière de lutte contre l'insécurité, s'ils présentent des résultats tangibles et permettent de contenir certains indicateurs ne suffisent pas à eux seuls à endiguer l'augmentation des comportements violents et à un sentiment de banalisation des actes de violence. 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.

	2020	2021	2022
Nombre d'agressions suivies ou non d'un arrêt de travail	4 868	3 899	3 767

1 | AGRESSIONS SUR LE PERSONNEL

• Par classe d'entreprises

Classe 1

	2020	2021	2022
Nombre d'agressions suivies ou non d'un arrêt de travail	3 807	2 845	2 567

Classe 2

	2020	2021	2022
Nombre d'agressions suivies ou non d'un arrêt de travail	910	908	1 025

Classe 3

	2020	2021	2022
Nombre d'agressions suivies ou non d'un arrêt de travail	151	146	175

Incapacités Totales de Travail (ITT)

La notion d'Incapacité Totale de Travail (ITT) est une notion pénale qui permet d'éclaircir la qualification donnée à des faits de violence. Précisons que les violences commises à l'encontre des agents d'un exploitant de transport public constituent un délit (article 222-13 du Code pénal).

En 2022, 172 agressions donnant lieu à ITT, dont 96 une ITT de plus de 8 jours. La prudence est toutefois de mise concernant l'analyse de cette donnée, qui n'est pas toujours portée à la connaissance de l'entreprise.

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

En 2022, l'entreprise s'est constituée partie civile aux côtés du salarié agressé dans 48 % des cas où celui-ci a déposé plainte (contre 54,4 % en 2020 et 56 % en 2021) et retrouve un niveau proche de celui constaté en 2017.

• Condamnation à l'encontre d'un agresseur

En 2022, les entreprises de notre panel ont recensé 343 décisions de justice ayant condamné des agresseurs de salariés du transport urbain (contre 345 en 2021 et 402 en 2021), dont 74,3 % 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

• Dépôt de plainte par les salariés

Le nombre de plaintes déposées par les salariés est en diminution : 46,5 % des agressions ont donné lieu à une plainte en 2022, contre 53,4 % en 2021 et 35,5 % en 2020.

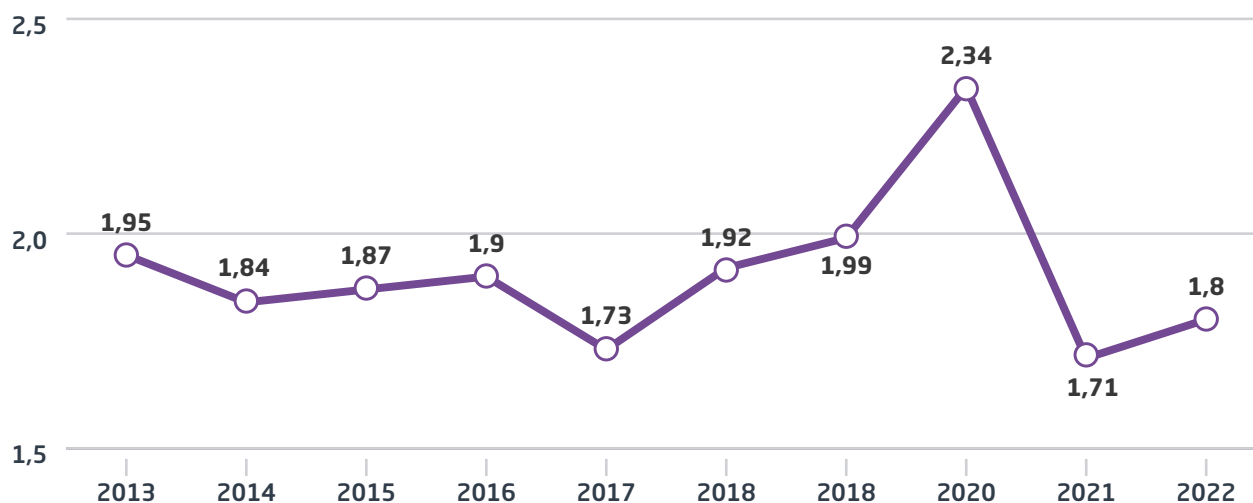
	2020	2021	2022
Plaintes déposées	35,5 %	53,4 %	46,5 %

raison des fonctions exercées par ces dernières. »

Au-delà des condamnations, 148 classements sans suite (contre 202 en 2021 et 189 en 2020, soit une baisse de -27,5 % sur 3 ans) et 70 mesures alternatives aux poursuites, telles que la médiation pénale (contre 67 en 2020 et 78 en 2021) ont été prononcées.

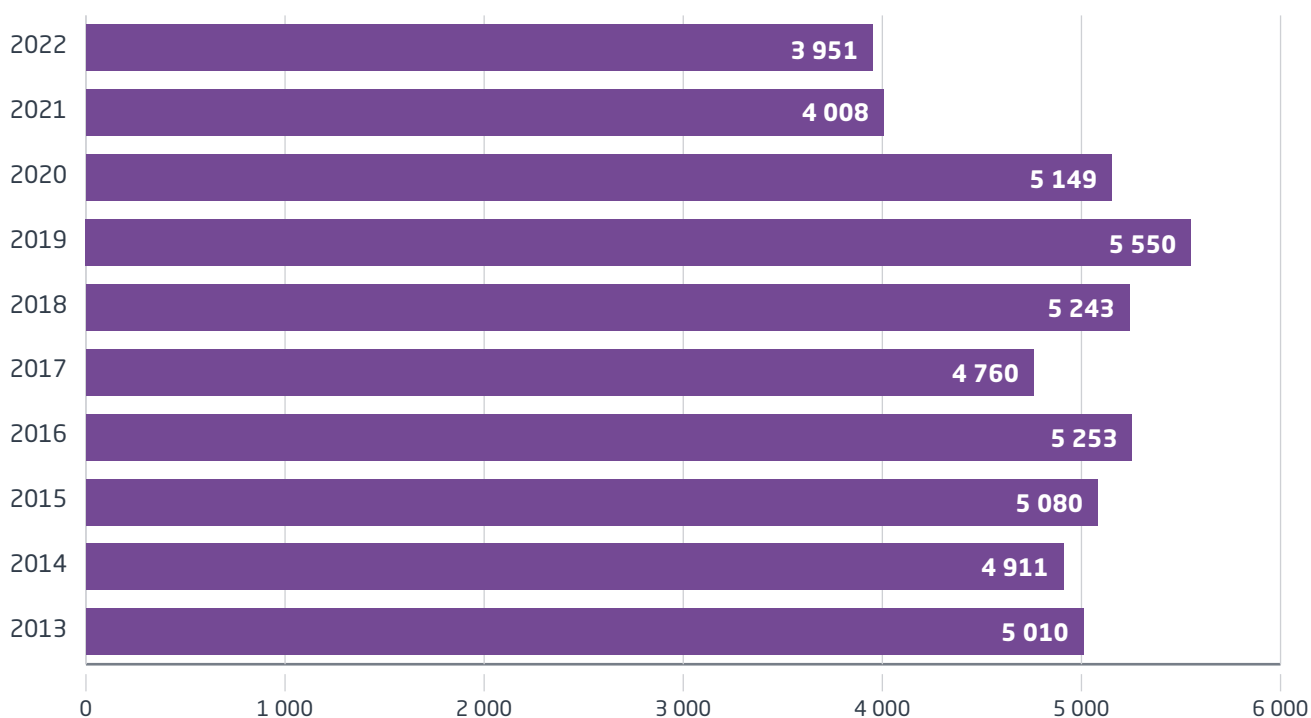
	2020	2021	2022
Condamnation à l'encontre d'un agresseur	345	402	343

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 2013 à 2022

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



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

Sur cet indicateur, une différence entre les données brutes et les données panel peut apparaître. 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 intégrés au panel 2022.

2 | AGRESSIONS SUR LES VOYAGEURS SIGNALÉES AUX ENTREPRISES

2.1 AGRESSIONS SUR LES VOYAGEURS SIGNALÉES AUX ENTREPRISES

Les agressions sur les voyageurs signalées aux entreprises diminuent de manière significative, nous en dénombrons 3 056 sur 2022 (-15,7 %) contre 3 623 en 2021 et 3 082 en 2020.

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

D'une part, il convient de rappeler que le nombre d'agressions commises à l'encontre des voyageurs est une donnée basée sur les déclarations faites aux entreprises par les victimes elles-mêmes, par les salariés ou encore par la police. En ce sens, il s'agit d'un indicateur comportant une grande part d'aléa, notamment dans la mesure où la « gravité » de l'incident rapporté peut être très variable, et où une partie des faits commis peut échapper à ce recensement.

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

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

L'examen sur dix ans du volume d'agressions sur les voyageurs rapporté au nombre de voyages effectués montre une baisse significative entre 2014 et 2017, puis une augmentation constante jusqu'en 2021 avec un pic à 3 623. L'année 2022 connaît de nouveau une baisse très nette en passant à 3 056.

Nous observons cette année que le niveau d'agressions sur les voyageurs par million de voyages est de 1,34 contre 1,65 en 2021.

Nombre d'agressions sur les voyageurs

2020	2021	2022
3 082	3 623	3 056

▪ Répartition hommes/femmes

En 2022, 48 % des personnes agressées étaient des femmes soit une hausse de +1,7 points par rapport à 2021.

	2020	2021	2022
Hommes	55,9 %	53,7 %	52 %
Femmes	44,1 %	46,3 %	48 %

Concernant les agresseurs, 88,1 % des agressions de voyageurs connues ont été commises par des hommes et 11,9 % par des femmes.

	2020	2021	2022
Hommes	91,9 %	88,2 %	88,1 %
Femmes	8,1 %	11,8 %	11,9 %

▪ Par classe d'entreprises

Les agressions dont les voyageurs ont été victimes sont en baisse dans les entreprises de classe 1 (-21,2 %) et de la classe 3 (-19,1 %).

En revanche, les agressions signalées sur les voyageurs dans les entreprises de classe 2 augmentent significativement (+24,8 %).

Classe 1	2020	2021	2022
Nombre d'agressions sur les voyageurs	2 529	3 141	2 475

Classe 3	2020	2021	2022
Nombre d'agressions sur les voyageurs	40	47	38

Classe 2	2020	2021	2022
Nombre d'agressions sur les voyageurs	513	435	543

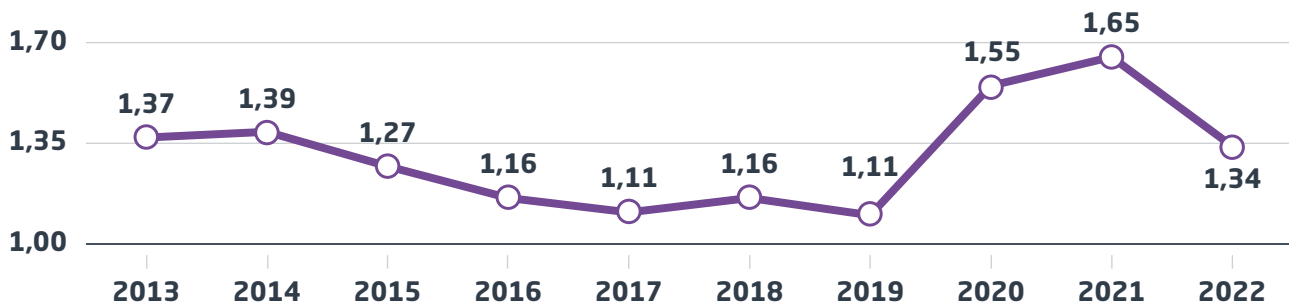
▪ Les agressions sur les voyageurs signalées

Comme les années précédentes, les agressions sur les voyageurs sont en majorité signalées par le personnel des entreprises de transport, à 79,2 % (contre 78,1 % en 2021 et 80,3 % en 2020). Le signalement des agressions par les victimes confirme sa baisse pour atteindre 9,6 % cette année contre 11,5 % en 2021. Le signalement par d'autres personnes reste stable à 11,1 % après avoir connu une baisse importante en 2020.

	2020	2021	2022
Par le personnel	80,3 %	78,1 %	79,2 %
Par les victimes	11,4 %	11,5 %	9,6 %
Par d'autres personnes	8,4 %	10,4 %	11,1 %

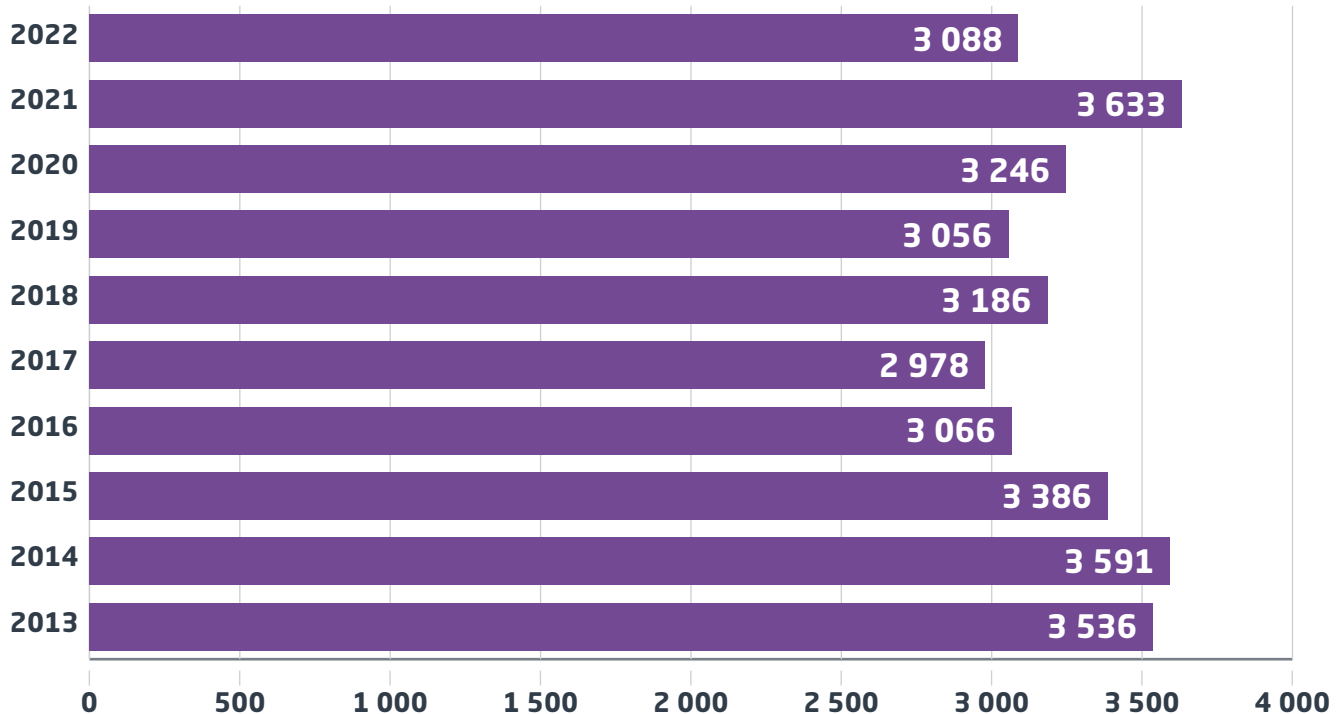
2 | AGRESSIONS SUR LES VOYAGEURS SIGNALÉES AUX ENTREPRISES

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



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

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



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

Sur cet indicateur, la différence entre les données brutes et les données panel peut apparaître. 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 intégrés au panel 2022.

2.2 LES PÉRIODES DES AGRESSIONS SUR LES VOYAGEURS

▪ Période scolaire/vacances scolaires

A l'instar des années précédentes, la majorité des agressions sur les voyageurs est commise pendant la période scolaire (65 %). Cette proportion diminue légèrement se rapproche du niveau constaté en 2021.

Le rapport entre le nombre d'agressions et celui des services en circulation en période scolaire/hors période scolaire nous montre, que,

comme les années précédentes, les voyageurs ont proportionnellement été davantage victimes d'une agression pendant la période des vacances scolaires.

	2020	2021	2022
Période scolaire	66,3 %	65,8 %	65 %
Hors périodes scolaires	33,7 %	34,2 %	35 %

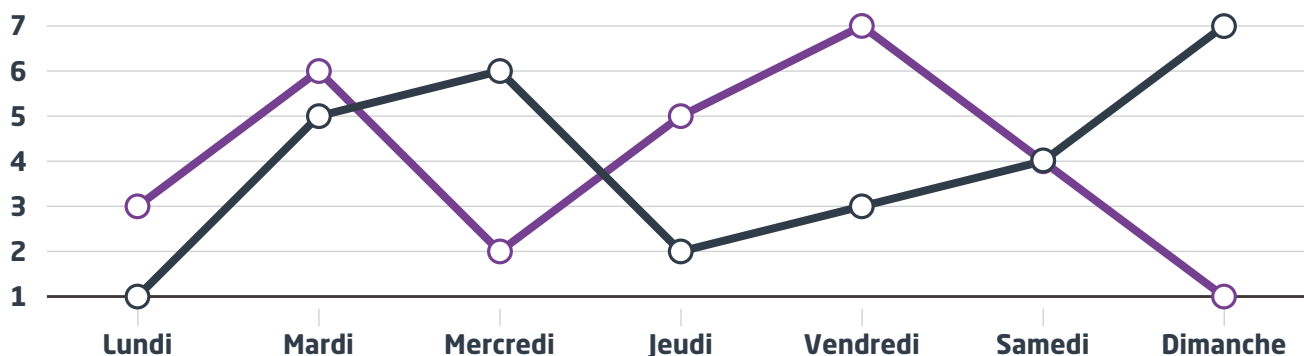
▪ Jours de la semaine

Le dimanche reste la journée où le nombre d'agressions signalées sur les voyageurs est le plus faible, ce chiffre étant en encore baisse 8,7 % cette année (9 % en 2021 contre 11,1 % en 2020).

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

	2020		2021		2022	
	Période scolaire	Hors période scolaire	Période scolaire	Hors période scolaire	Période scolaire	Hors période scolaire
Lundi	14,3 %	12,5 %	14,5 %	13,6 %	13,7 %	16,2 %
Mardi	14,9 %	14,2 %	15,4 %	15,4 %	15,7 %	15 %
Mercredi	14,1 %	15,2 %	15 %	14,4 %	15,5 %	12,8 %
Judi	16,8 %	15,6 %	14,7 %	13,3 %	14,8 %	16,1 %
Vendredi	16,5 %	13,8 %	19,1 %	15,8 %	16,4 %	15,8 %
Samedi	13,4 %	15,4 %	13,5 %	16,4 %	14,9 %	15,8 %
Dimanche	10 %	13,2 %	7,8 %	11,2 %	8,9 %	8,2 %

• Agressions 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 rapportées au nombre total d'agressions.

Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

2 | AGRESSIONS SUR LES VOYAGEURS SIGNALÉES AUX ENTREPRISES

▪ Tranches horaires

Près de 70,6 % des agressions commises à l'encontre des voyageurs ont lieu entre 14 heures et la fin de service, dont 28,1 % entre 16 heures et 19 heures. En revanche, les plages horaires « 14h-16h » et « 22h - fin de service » comptabilisent respectivement 12,7 % et 9,3 % des agressions.

Les agressions subies entre le début de service et 14h sont les tranches les moins touchées par les agressions. Il est à noter que les tranches « début de service - 9h » et « 12h-14h » augmentent tandis que celle comprise entre le début de service et 9 h diminue.

Toutefois, lorsque nous rapportons le nombre d'agressions commises à celui des services effectués, nous observons 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 3 652 services de journée ;**
- **une agression pour 2 335 services de nuit.**

Ainsi, le risque d'être victime d'une agression entre 22 heures et la fin de service est 1,5 fois plus élevé qu'en journée.

	2020	2021	2022
Début de service - 9h	9,1 %	7,5 %	10,2 %
9h - 12h	9 %	9,9 %	10 %
12h - 14h	8,7 %	9,8 %	9,3 %
14h - 16h	12,3 %	12,9 %	12,7 %
16h - 19h	29 %	31,3 %	28,1 %
19h - 22h	19,8 %	18,5 %	18,3 %
22h - fin de service	12,1 %	10,1 %	11,5 %

3 | LE VANDALISME

3.1 COÛT TOTAL DU VANDALISME SUR LE MATÉRIEL ROULANT ET FIXE (EN MILLIONS D'EUROS)

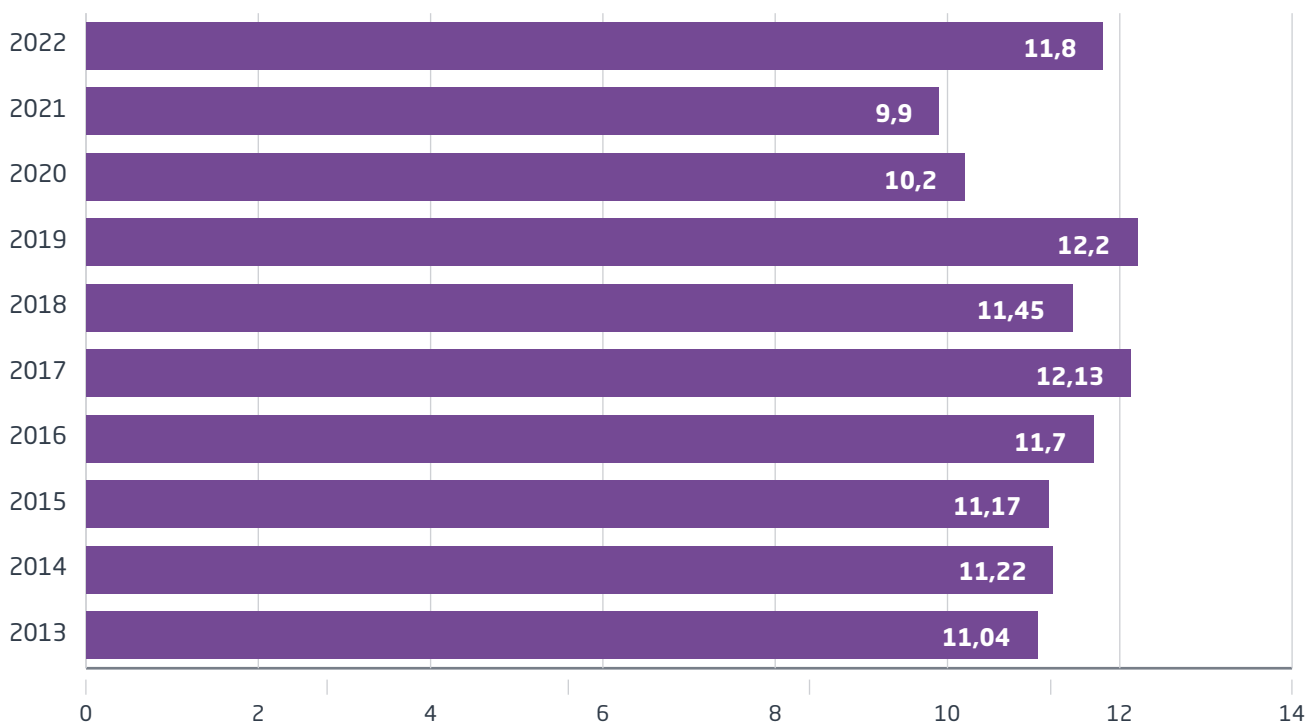
Le coût du vandalisme confirme cette année une très nette hausse et revient à un coût similaire à 2016.

Ainsi, le coût du vandalisme s'élève à **11,80 millions d'euros en 2022** pour les entreprises de notre panel, et à 11,83 millions d'euros pour l'ensemble des entreprises ayant répondu à l'enquête. Vous constaterez une augmentation cette année de 19,3 %.

Le vandalisme sur le matériel roulant et fixe, hors immobilisation aura représenté, sur les dix dernières années, un coût de **112 millions d'euros** pour les entreprises de transport urbain (cf. graphique pages 28). Pour l'ensemble des entreprises répondantes, sur dix ans, (cf. graphique en données brutes ci-dessous), après une forte augmentation en 2019, et forte baisse en 2020 et d'une période de stabilité en 2021, nous revenons à un coût similaire à 2016.

	2020	2021	2022
Classe 1	8,33	8,24	10,51
Classe 2	1,23	1,22	0,90
Classe 3	0,62	0,45	0,42
TOTAL	10,18	9,91	11,83

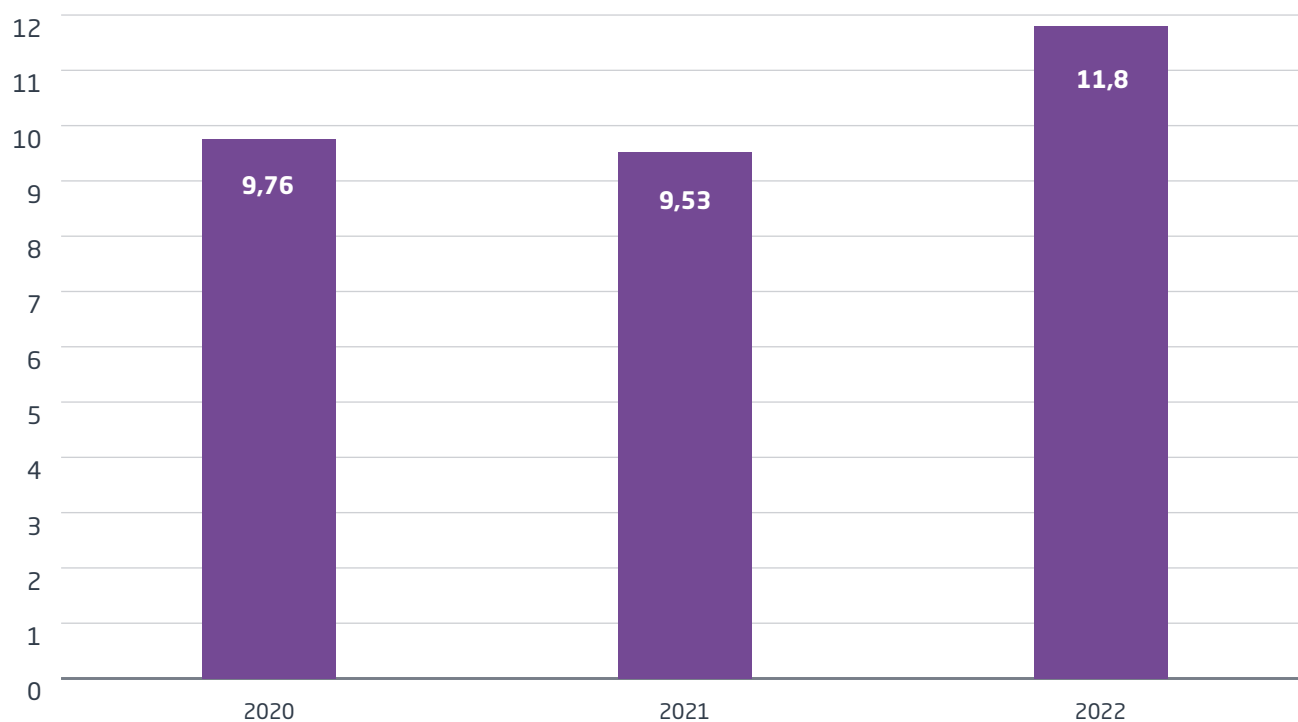
Coût total du vandalisme sur matériel roulant et fixe (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

3 | LE VANDALISME

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



Source : rapports sûreté UTP 2020 à 2022

3.2 LE VANDALISME SUR LE MATÉRIEL ROULANT

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

Le coût vandalisme sur le matériel roulant s'élève à 4,91 millions d'euros en 2022 et enregistre ainsi une hausse de 3,7 % par rapport à 2021 après avoir connu une baisse en 2020.

Les chiffres des classes 1 et 3 sont identiques et légèrement en hausse par rapport à 2020. Il est à noter que les entreprises de la classe 2 sont en baisse de 27,2 %.

	2020	2021	2022
Classe 1	4	4,26	4,26
Classe 2	0,61	0,62	0,45
Classe 3	0,18	0,20	0,20
TOTAL	4,78	5,09	4,91

Nature des objets dégradés

Les principales cibles du vandalisme sur le matériel roulant sont identiques aux années antérieures : il s'agit des vitres et des sièges des véhicules à 69,5 %.

En particulier, en 2022, les sièges et garnitures des véhicules apparaissent comme la catégorie la plus touchée par le vandalisme (46 %). La part qu'ils représentent parmi les objets dégradés repart à la hausse cette année après avoir connu une légère diminution en

2020. Vous constaterez une vraie diminution dans la catégorie des dégradations commises sur la structure extérieure du véhicule 7,3 % contre 10,6 % en 2021), sur les caméras cette catégorie reste stable 1,4 % (1,3 % en 2021).

La part des dégradations sur les vitres des véhicules baisse cette année (-3,3 %), tout comme celle enregistrée sur les valideurs de tickets qui baisse pour la 3^e année (1 % contre 1,8 % en 2021).

	2020	2021	2022
Sièges et garnitures	38,7 %	40,9 %	46 %
Vitres	32,6 %	26,8 %	23,5 %
Valideur de tickets	3,6 %	1,8 %	1 %
Structure ext. du véhicule (pneus, carrosserie)	8,2 %	10,6 %	7,3 %
Caméras vidéo	0,2 %	1,3 %	1,4 %
Autres accessoires intérieurs	8,2 %	8,7 %	6,7 %
Autres	8,6 %	9,9 %	14,1 %

Types de dégradations

Les tags et graffitis demeurent le type de dégradation le plus fréquent, mais avec une baisse notable cette année de 44,1 % (55,3 % en 2021).

Il est à noter une augmentation très importante du type de dégradation « Chewing-gum » 21,3 % (11,6 % en 2021) + 9,7 points, ainsi que la pose d'autocollants 8,4 % (2,1 % en 2021).

En revanche la part représentée par les items suivants sont en diminution : casses -5 points, gravages du matériels -1,1 point, lacérations -1,4 point.

	2020	2021	2022
Tags-graffitis	26,9 %	55,3 %	44,1 %
Casses	13,5 %	10,3 %	5,3 %
Vols	1,5 %	0,9 %	0,6 %
Gravages du matériel	9,5 %	4,1 %	3 %
Lacérations	4,5 %	3,4 %	2 %
Jets de projectile	16,2 %	7,5 %	7,1 %
Feu	0,6 %	0,3 %	0,2 %
Pose autocollants	3,5 %	2,1 %	8,4 %
Chewing-gum	17,5 %	11,6 %	21,3 %
Autres	6,1 %	4,4 %	8 %

3 | LE VANDALISME

3.3 LE VANDALISME SUR LE MATÉRIEL FIXE

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

Le coût du vandalisme sur le matériel fixe enregistre une nette augmentation cette année de 55,2 % et s'établit à 6,89 millions d'euros en 2022, le coût est quasiment similaire à celui de 2019 (6,63 millions).

Cette hausse concerne toutes les classes d'entreprises, en particulier la classe 1, 62,8 % d'augmentation, 2,27 % pour la classe 2 et 22,2 % en classe 3.

	2020	2021	2022
Classe 1	4,22	3,82	6,22
Classe 2	0,44	0,44	0,45
Classe 3	0,32	0,18	0,22
TOTAL	4,98	4,44	6,89

Nature des objets dégradés

Les abribus demeurent la cible majoritaire des dégradations : leur part parmi les objets dégradés à légèrement diminuée de 2 points, au contraire des dégradations sur la catégorie poteau d'arrêt en très nette augmentation de 17,4 %.

La part du matériel d'information diminue pour la 2^e année consécutive 2,1 % (2,9 % en 2021), ainsi que celle représentée par les distributeurs de tickets 5,7 % (5,1 % en 2021).

	2020	2021	2022
Abribus	47,3 %	47,8 %	45,8 %
Poteau d'arrêt	23,5 %	23,6 %	27,7 %
Matériel d'information	6,5 %	2,9 %	2,1 %
Distributeur de tickets	4,3 %	5,7 %	5,1 %
Autres	18,4 %	19,9 %	19,3 %

Types de dégradations

A l'instar de ce que nous constatons pour le matériel roulant, les tags et graffitis restent les principales dégradations rencontrées sur le matériel fixe, dans une proportion légèrement plus importante qu'en 2021 41 % au lieu de 40 %.

	2020	2021	2022
Tags-graффitis	57,1 %	40 %	41 %
Casses	16,7 %	19,8 %	23 %
Vols	2,5 %	2,6 %	3,6 %
Gravages du matériel	4,7 %	4,6 %	4,4 %
Lacérations	0,3 %	0,1 %	0 %
Jets de projectile	1,7 %	1,7 %	1,3 %
Feu	1 %	1,4 %	0,8 %
Pose autocollants	9,2 %	8,5 %	17 %
Chewing-gum	6,1 %	20,3 %	7,9 %
Autres	0,8 %	1 %	0,8 %

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.

En 2022, et après avoir connu hausse l'année dernière, le nombre d'incidents est en très nette baisse : 51 394 faits ont été recensés dans les entreprises de notre panel, soit une baisse de -4,13 % par rapport à l'année dernière. Cette baisse se confirme également dans la classe 1 -5,9 %. Dans les entreprises de classe 2 et de classe 3, ces faits connaissent une forte hausse 6,4 % classe 2 et 22,34 % classe 3.

Lorsque l'on rapporte ces incidents au nombre de voyages effectués, nous relevons 22 incidents pour 1 million de voyages en 2022.

L'étude de ces faits sur 10 ans, nous montre qu'après une période de hausse quasi-constante entre 2010 et 2012, le nombre d'incidents a connu une période de stabilisation entre 2013 et 2016, et augmente à nouveau depuis 2016, pour atteindre le plus haut niveau enregistré en 2021 (53 516 incidents), nous revenons cette année à un niveau équivalent à 2018.

Soulignons toutefois que pour contrer ces faits les entreprises de transport urbain ont déployé de longue date de nombreux moyens (cf. page 33 « *Les réponses des entreprises de transport urbain à l'insécurité* »).

Nombre d'incidents

	2020	2021	2022
Nombre d'incidents	46 131	53 516	51 394

Par classe d'entreprises

Classe 1

	2020	2021	2022
Nombre d'incidents	40 447	47 199	44 550

Classe 3

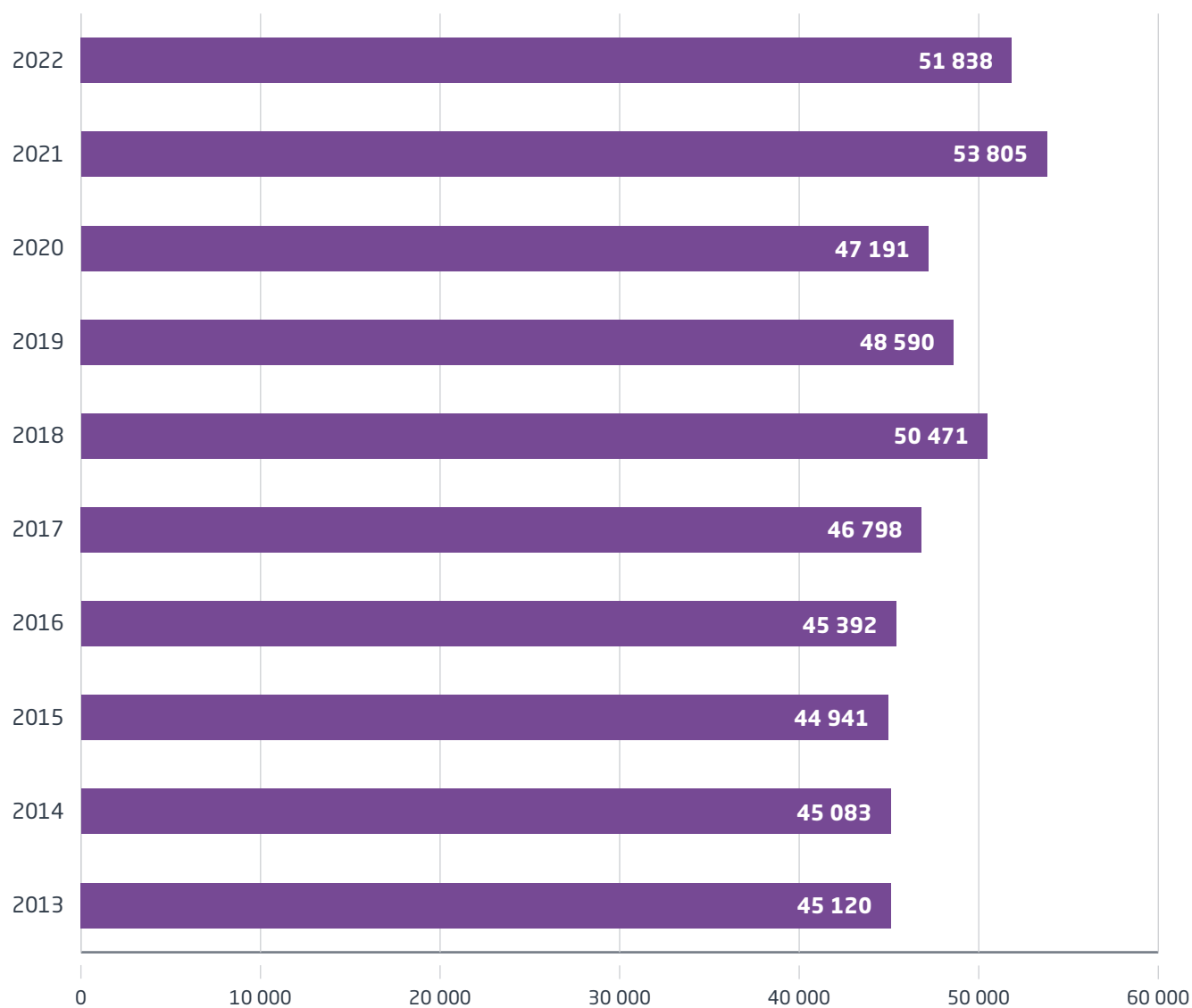
	2020	2021	2022
Nombre d'incidents	775	783	958

Classe 2

	2020	2021	2022
Nombre d'incidents	4 909	5 534	5 886

4 | LES INCIDENTS

Nombre d'incidents (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

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

Après une très nette baisse en 2020, dû très certainement au contexte sanitaire, et une forte hausse l'année dernière, avec un effet « rattrapage » le nombre d'heures de formation des salariés à la sûreté diminue cette année. Ainsi, 125 855 heures de formations consacrées à la sûreté ont été suivies par les salariés des entreprises de transport urbain en 2022, contre 144 382 en 2021.

Une partie de ces heures de formations est effectuée par les conducteurs dans le cadre de leur FCO, dispositif obligatoire depuis 2012. En complément, et à l'instar des années antérieures, nous pouvons constater que les entreprises poursuivent leurs efforts d'investissement dans des actions de formation en dehors de ce dispositif spécifique de formation obligatoire.

	2020	2021	2022
Nombre d'heures de formation à la sûreté	107 328	144 382	125 855

En 2022, les entreprises de transport urbain ont versé plus de 5,7 millions d'Euros à l'OPCO Mobilités afin de financer les actions de « formation à la sécurité et à la protection des personnes et des biens ».

Ces fonds ont permis la prise en charge de la formation en matière de sûreté de 16 002 salariés. Le nombre de stagiaires au titre de la sûreté diminue de 9,15 %, passant de 17 465 à 16 002 cette année. Pour mémoire, une forte baisse a été constatée en 2020 puis une

hausse en 2021, qui s'explique par le report des formations pendant la crise sanitaire.

Ainsi, sur les 16 002 stagiaires au titre du 0,3 % « actions prioritaires de formation », 5 661 ont suivi un stage de FCO en 2022 (contre 6 978 en 2021) et 10 341 une action de formation intégralement dédiée à la sûreté (contre 10 487 en 2021). Le nombre de stagiaires au titre de la sûreté (hors FCO) retrouve ainsi un niveau proche de celui atteint en 2019 après avoir connu une forte baisse l'année passée.

	2020	2021	2022
Collecte (en €) par l'OPCO Mobilités au titre du 0,3 % « actions prioritaires de formation »	5 551 838	5 507 762	5 735 493
Engagements (en €) au titre de la sûreté	3 398 358	4 574 432	3 922 386
Nombre de stagiaires au titre de la Sûreté	12 446	17 465	16 002
Dont journée sûreté de la FCO	5 710	10 487	10 341

5 | LES RÉPONSES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT URBAIN À L'INSÉCURITÉ

5.2 PERSONNEL PARTICIPANT À LA LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ

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

Ainsi, parmi les 127 entreprises du panel, 50 disposent en 2022 d'un poste spécifique de responsable sûreté.

En 2022, ces services dédiés à la sûreté employaient 2 346 salariés, soit 4,9 % des effectifs (temps plein + temps partiel) de la branche du transport urbain.

Le coût des emplois participant à la sûreté pour les entreprises de transport urbain est évalué à **plus de 137 millions d'euros** (sur un panel de 79 entreprises ayant répondu aux questions sur l'estimation du coût total de la sûreté en 2022 figurant en page 42).

	2020	2021	2022
Nombre de responsables sûreté	69	74	50
Nombre de services sûreté	65	67	38
Nombre de salariés	2 274	2 329	2 346

Répartition par classe d'entreprises

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

	2020	2021	2022
Responsable sûreté classe 1	100 %	100 %	85,2 %
Responsable sûreté classe 2	62,2 %	68,9 %	51,1 %
Responsable sécurité classe 3	25,5 %	29,1 %	7,3 %

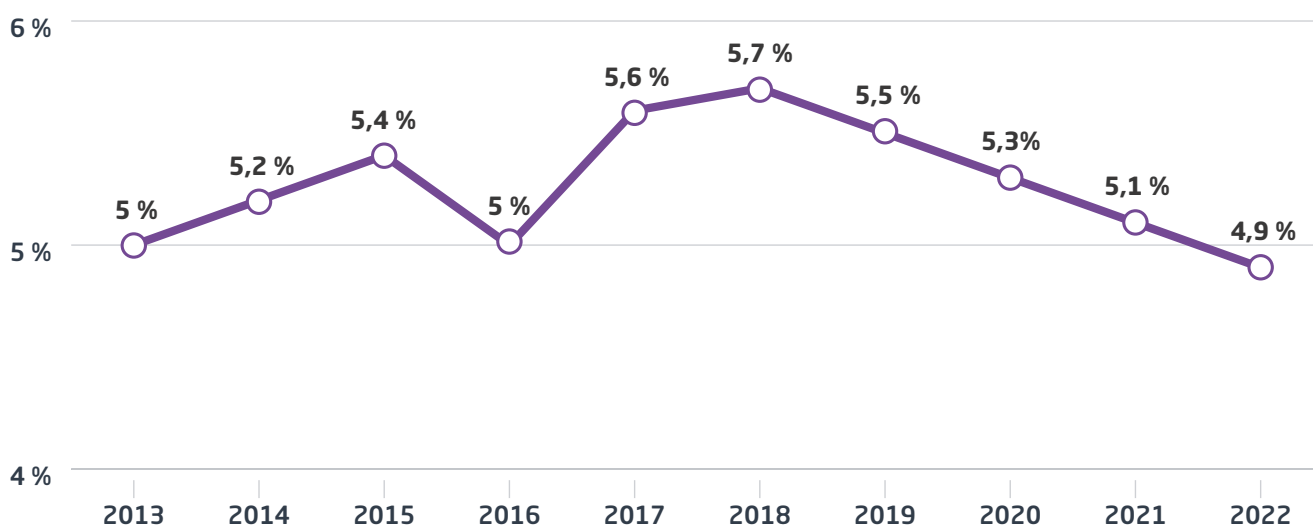
▪ Nombre d'entreprises ayant un service spécifiquement chargé de la sûreté

	2020	2021	2022
Service spécifique insécurité classe 1	100 %	100 %	70,4 %
Service spécifique insécurité classe 2	60 %	62,2 %	33,3 %
Service spécifique insécurité classe 3	20 %	21,8 %	7,3 %

▪ Nombre de salariés des services de sûreté

	2020	2021	2022
Salariés du service sûreté classe 1	1 920	1 969	1 976
Salariés du service sûreté classe 2	310	295	308
Salariés du service sûreté classe 3	44	65	62

Nombre de salariés participant à la lutte contre l'insécurité (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

5 | LES RÉPONSES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT URBAIN À L'INSÉCURITÉ

5.3 ÉQUIPEMENT SÛRETÉ DES VÉHICULES

Taux d'équipement des véhicules tous modes confondus

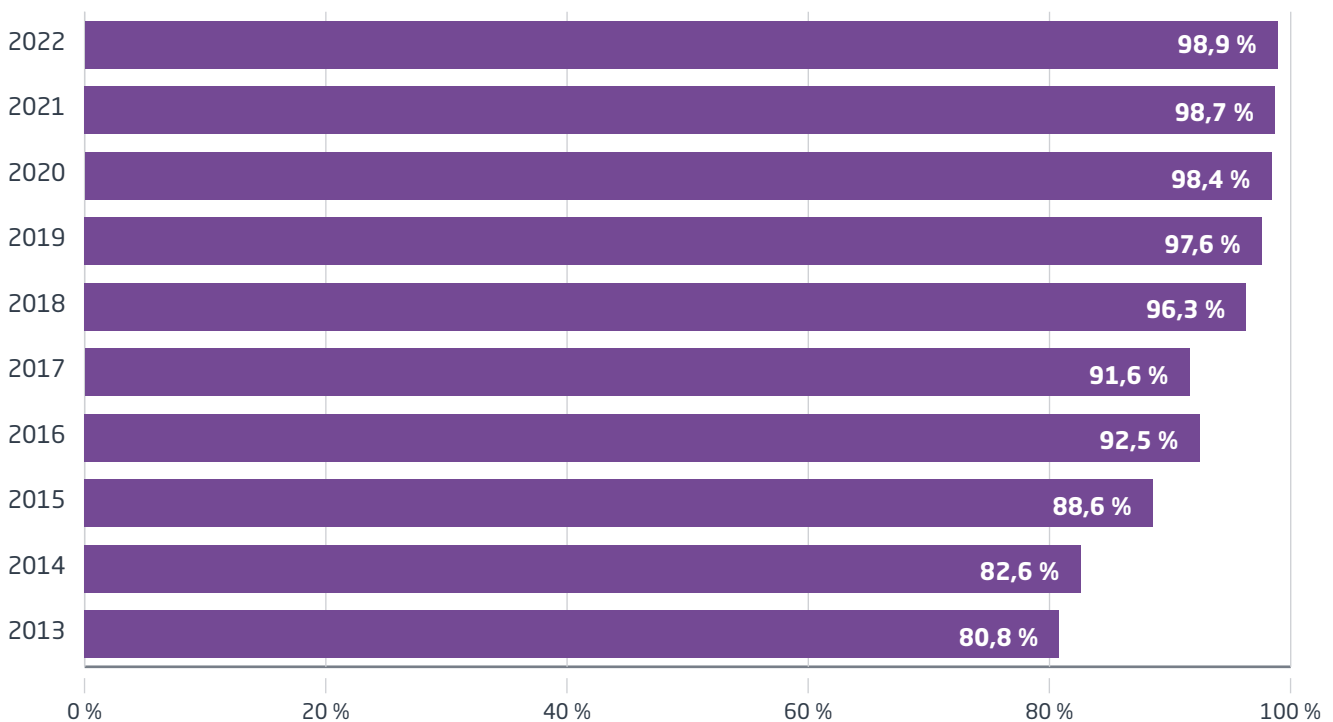
Le taux d'équipement « sûreté » des véhicules des entreprises de transport urbain, d'un niveau élevé, apparaît en hausse cette année.

Après un léger recul observé en 2017 sur le pourcentage de véhicules équipés en vidéoprotection, nous constatons que ce chiffre se stabilise : 98,9 % des véhicules sont équipés d'une caméra de surveillance. (cf graphique ci-dessous).

Outre la vidéoprotection, la radiotéléphonie, les alarmes et les systèmes de localisation, sont présents dans plus de 90 % des véhicules. Vous constaterez une forte augmentation dans la catégorie « film de protection des vitres » 69 % (57,3 % en 2021).

	2020	2021	2022
Radiotéléphonie	96,5 %	97,6 %	98,9 %
Alarme	95 %	98,2 %	98,8 %
Localisation	96,8 %	98,9 %	98,8 %
Cabine anti-agression	46,9 %	44,6 %	54,3 %
Siège anti-vandalisme	66,5 %	65,5 %	80,7 %
Film de protection des vitres	57 %	57,3 %	69 %
Caméra de surveillance	98,4 %	98,7 %	98,2 %
Caméras fictives	2,2 %	1,5 %	3,8 %
Système information vidéo	45,8 %	40,5 %	49,6 %
Autres	7,3 %	8,3 %	9,4 %

Taux d'équipement en vidéoprotection (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

Taux d'équipement des véhicules par mode de transport

Le taux d'équipements de sûreté reste stable dans la plupart des modes de transports. Nous constatons notamment que l'équipement en caméras de vidéoprotection demeure élevé dans l'ensemble des modes.

	Bus	Tram	Métro	Trolleybus
Radiotéléphone	98,8 %	90 %	100 %	100 %
Alarme	86,6 %	89,6 %	91,1 %	100 %
Localisation	88,2 %	90,1 %	66,7 %	100 %
Cabine anti-agression	53,8 %	81,6 %	24,1 %	11,3 %
Siège anti-vandalisme	61 %	90,6 %	83 %	11,3 %
Film de protection des vitres	64,2 %	99,2 %	95,2 %	81,4 %
Caméra de vidéoprotection	98,2 %	100 %	85,9 %	98 %
Caméras fictives	2 %	23,2 %	0 %	0 %
Système information vidéo	45 %	92,9 %	38,2 %	73 %
Autres	9,8 %	11,2 %	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* ».

Cet accord, qui demeure pleinement applicable, sans limitation de durée, est le troisième accord de branche sur cette question, le premier ayant été conclu en 1995.

Il donne aux salariés victimes d'agressions des garanties de suivi et d'accompagnement. 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* ».

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.

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.

	2020	2021	2022
Accord conclus	35	38	34
En cours de négociation	7	8	1
Négociation non aboutie	1	3	1
Intention d'ouvrir une négociation	6	11	1

5 | LES RÉPONSES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT URBAIN À L'INSÉCURITÉ

5.5 LA COOPÉRATION ENTRE LES ACTEURS DU TRANSPORT URBAIN DANS LA LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ

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

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

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

Le nombre de CLS enregistrés au sein des 127 entreprises de notre panel est de 194 CLS, dont les CLS spécifiquement consacrés sont au nombre

de 78. Relevons également que 107 enregistrés comportent un volet transport.

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.

	2020	2021	2022
Nombre de CLS*	184	198	194
dont consacrés au transport	69	81	78
dont comprenant un volet transport**	115	117	107

* Une entreprise peut être signataire de plusieurs CLS

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

Les partenariats avec la Police Nationale, la Gendarmerie Nationale et la Police Municipale

En 2022, 75 des 127 entreprises du panel ont indiqué avoir conclu une ou plusieurs conventions avec les services de la Police Nationale

et/ou de la Gendarmerie Nationale et/ou de la Police Municipale, contre 66 en 2021.

Les réquisitions de vidéos

Le nombre de réquisitions de vidéos issues des systèmes de vidéoprotection mis en place par les entreprises de transport, par les services de police et de gendarmerie, montre l'importance de cet outil et ce même au-delà du strict cadre des transports.

Ainsi, 7 697 réquisitions de vidéos ont été relevées au sein des entreprises du panel en 2022. Ce chiffre est en baisse par rapport à l'année précédente.

	2020	2021	2022
Nombre de réquisitions de vidéos faites par la Police Nationale, la Gendarmerie Nationale ou la Justice	8 440	8 783	7 697

5.6 MONTÉE PAR LA PORTE AVANT

Depuis de nombreuses années, la montée par la porte avant est un dispositif auquel ont recours de nombreuses entreprises, cette année il est à noter une très nette baisse.

	2020	2021	2022
Classe 1	92,6 %	92,6 %	66,7 %
Classe 2	88,9 %	93,3 %	64,4 %
Classe 3	96,4 %	72,7 %	63,6 %

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).

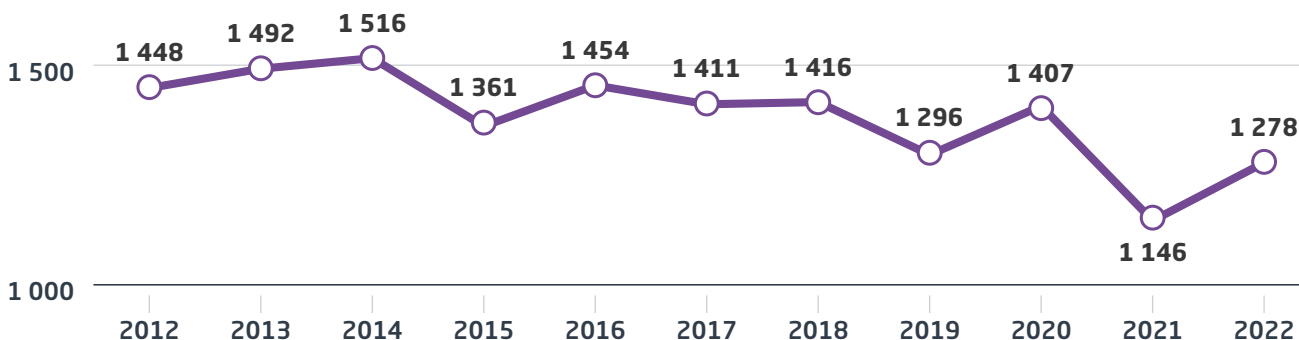
Ces missions sont parfois dévolues aux agents de médiation des entreprises de transport public. Ces agents, dont la mission principale est la participation à la sécurisation du réseau par la prévention (médiation, accompagnement, information des voyageurs), sont également investis dans les actions de sensibilisation mises en œuvre par l'entreprise de transport urbain, en particulier dans les quartiers les plus sensibles. Le nombre d'agents de médiation 1 278 augmente en 2022 après avoir connu une baisse en 2020 (1 146 agents en 2021 contre 1 407 en 2020) (cf. graphique ci-dessous).

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'interventions dans les établissements scolaires afin de sensibiliser les élèves, dès l'école primaire, aux règles de vie dans les transports et à la sûreté (projections ou réalisation de films sur certaines situations rencontrées dans les véhicules, organisation d'échanges avec des médiateurs, analyse de situations concrètes, visite de dépôts de bus) ;
- la prise en charge par ces entreprises, dans le cadre de « mesures de réparation », de mineurs condamnés pour des faits relatifs au transport ;
- des actions auprès de centres sociaux et en milieu associatif dans le but notamment d'informer, de dialoguer et de faire découvrir l'entreprise et ses métiers.

Nombre d'agents de médiation

2 000



Source : rapports sûreté UTP 2012 à 2022

6 | LES UNITÉS DE POLICE ET DE GENDARMERIE DANS 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 uniquement.

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 aujourd'hui composées de 402 policiers, dont 90 % sont titulaires (contre 86,1 % en 2021).

Le pourcentage d'adjoints de sécurité a légèrement diminué 10 % (13,9 % en 2021).

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 ;
- le nombre de policiers composant ces unités reste stable cette année et atteint un niveau proche de celui de 2019. La hausse intervenue en 2018 permet ainsi de revenir au niveau des effectifs de police d'il y a 10 ans. Le nombre moyen de policiers par unité reste stable autour de 41 personnes par unité ;

- la part des policiers titulaires parmi l'effectif de ces unités progresse après avoir connu une importante baisse en 2015. Elle se rapproche cependant de la part de policiers titulaires observée en 2008 (96,3 % de titulaires).

Ces chiffres illustrent parfaitement le ressenti des entreprises pouvant déplorer un sous-effectif et un manque préjudiciable de moyens accordés par l'Etat 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'Etat 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.

	2020	2021	2022
Nombre d'unités de police nationale	16	15	11
Nombre total de policiers affectés à ces unités	405	410	402
Pourcentage de policiers titulaires	82,2 %	86,1 %	90 %
Pourcentage d'adjoints de sécurité	17,8 %	13,9 %	10 %

6.2 POLICE MUNICIPALE

En 2022, 25 entreprises la quasi-totalité des entreprises de classe 1 (sur 27) et 38 entreprises de la classe 2 (sur 45), et 41 entreprises de classe 3 (sur 55) ont déclaré disposer sur leur agglomération

d'une ou plusieurs polices municipales, soit 104 entreprises sur les 127 entreprises de notre panel (soit 82 % au total).

	2020	2021	2022
Nombre d'unités de police municipale	119	123	104
dont unités exerçant une mission de surveillance des transports en commun	73	80	86

	2020	2021	2022
Unités de police municipale			
Classe 1	100 %	100 %	92,6 %
Classe 2	91,1 %	97,8 %	84,4 %
Classe 3	92,7 %	94,5 %	74,5 %
Mission de surveillance			
Classe 1	92,6 %	96,3 %	80 %
Classe 2	70,7 %	70,5 %	57,9 %
Classe 3	54,9 %	51,9 %	39 %

6.3 GENDARMERIE

Cette année, il est constaté une hausse de ces unités de gendarmerie.

Ces unités exerçant dans les transports sont présentes dans les agglomérations de 20 entreprises de classe 1, 22 de classe 2 et 13 de classe 3.

	2020	2021	2022
Nombre d'unités de gendarmerie	117	116	119
dont unités exerçant une mission de surveillance des transports en commun	47	48	55

7 | ESTIMATION DU COÛT TOTAL DE LA SÛRETÉ

Pour l'année 2022, nous avons obtenu les réponses de 96 entreprises, représentant près de 80 % de l'effectif total de la profession. Ces entreprises ont estimé le coût total de la sûreté à :

Soit 225 785 562 €
194 069 582 € en classe 1
28 525 468 € en classe 2
3 190 512 € en classe 3

Cette estimation augmente très nettement, après avoir connu sa première baisse en 10 ans l'année passée.

Cette évolution est la conséquence **d'une stabilisation des coûts relatifs aux moyens humains et d'une hausse de ceux liés aux moyens matériels** estimés par les entreprises (cf. 7.1 « Moyens humains » et 7.2 « Moyens matériels »).

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

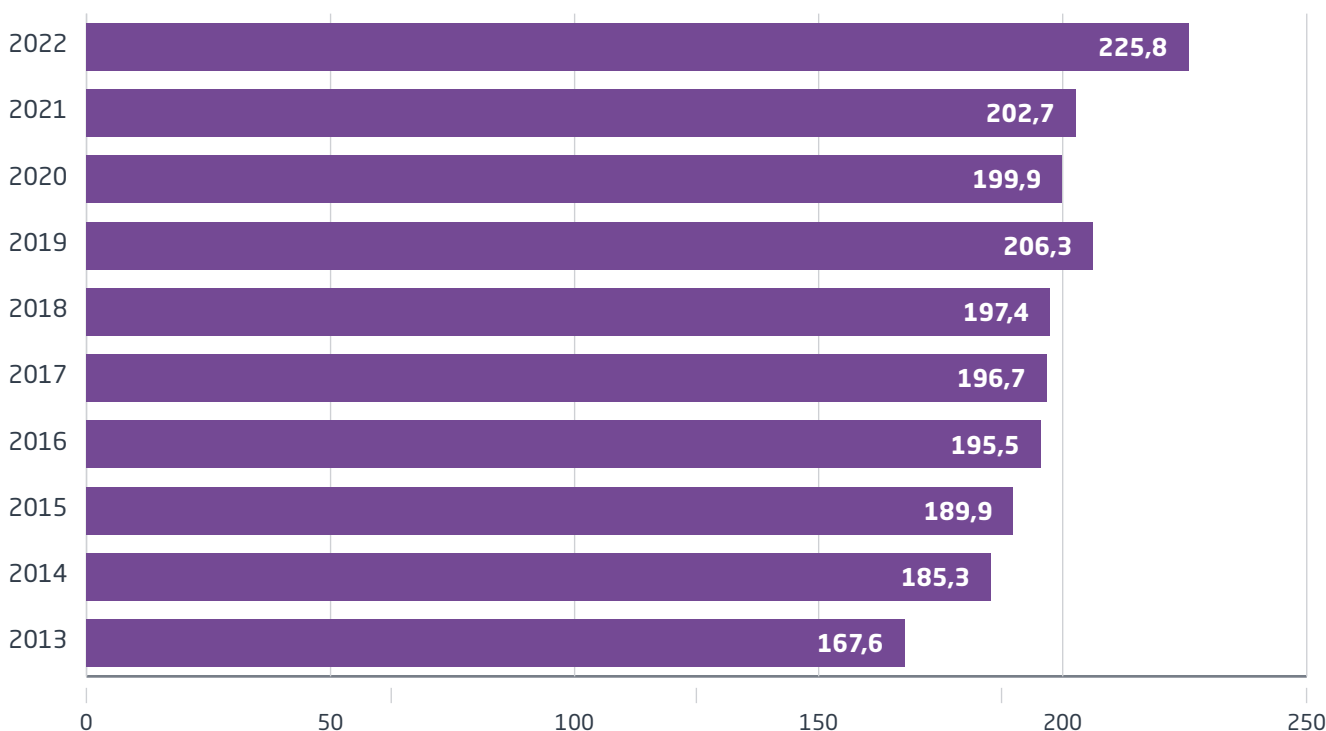
Ne sont pas pris en compte, par exemple, les investissements réalisés par leurs partenaires, notamment les autorités organisatrices, dont les dépenses en équipement sont élevées.

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 »).

Ces chiffres permettent 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.

Sur 10 ans, les entreprises ont estimé le coût total de la sûreté à plus de **2,12 milliards d'euros**, alors même, comme précisé ci-dessus, que cette évolution est parcellaire (cf. graphique ci-dessous).

Estimation du coût total de la sûreté (en M€) (données brutes)



Source : rapports sûreté UTP 2013 à 2022

7.1 MOYENS HUMAINS

Le coût des moyens humains mis en œuvre par les entreprises de transport urbain a été évalué à **près de 164 millions d'euros** en 2022 (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 augmentation constante.

Ce coût englobe :

- 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 ...).

7.2 MOYENS MATÉRIELS

Le coût des investissements en moyens matériel réalisés par les entreprises de transport urbain augmente après avoir connu une stabilité entre 2014 et 2016 autour de 6 millions d'euros et une baisse en 2020. Pour 2022, il est évalué à **un peu plus de 13,5 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. Ces derniers sont évalués en 2022 à **plus de 1,5 millions 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, 35 entreprises seulement ayant répondu, son évaluation s'avère difficile à ce stade et le résultat obtenu peu représentatif.

La somme évaluée par ces réseaux demeure conséquente : elle est en effet estimée à plus de 60 millions d'euros.

● **Réalisation et rédaction du rapport sûreté :**

Département des affaires sociales et sûreté

Mathieu DUFOUR, directeur du département

Géraldine ADAM, directrice adjointe

Roxane BLONDIN, assistante de direction

Conception graphique, maquette et exécution

Z&A Conseil
membre du groupe Une Belle Agence

une belle
agence | Z&A
conseil



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

