



OBSERVATOIRE NATIONAL DES VIOLENCES FAITES AUX FEMMES

N°23 – Mars 2025

LES VIOLENCES SEXISTES ET SEXUELLES DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Édito	2
Avertissement méthodologique	3
DOSSIER	4
La prévalence des violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun	5
Étude ENOV pour la RATP : mieux connaître les violences sexistes et sexuelles pour mieux les prévenir.....	6
Les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun enregistrées par les FSI	9
Les violences sexuelles commises par les professionnels dans les transports sanitaires, les bus et bus scolaires.....	11
LES BONNES PRATIQUES	14
Les actions mises en place par la RATP	15
Les dispositifs sur les réseaux d'Île-de-France mobilités.....	16
Les actions mises en place par la SNCF.....	17
La sûreté en Île-de-France.....	18
Les marches exploratoires et la descente à la demande.....	19
L'adaptation du matériel roulant	20
L'application UMay.....	20
Ressources.....	22
Glossaire	23
Sources	24
Remerciements	24

La présente Lettre contient des références aux violences sexistes et sexuelles. Sa lecture peut susciter un inconfort ou raviver des traumatismes chez certain-es lecteur-rices. Si vous ressentez le besoin d'être aidé-e ou souhaitez être accompagné-e, nous vous invitons à consulter les contacts et ressources utiles sur le site www.arretonslesviolences.gouv.fr

Si vous êtes victime ou témoin, d'une agression, de faits de harcèlement, y compris sexuels, dans les transports en commun, vous pouvez :

- téléphoner au **numéro 31 17** ;
- envoyer un SOS avec un simple **SMS au 31 177** ;
- donner l'alerte via **l'appli 31 17 Alerte**, application mobile disponible pour iOS et Android ;
- sur **l'appli Transport Public Paris 2024** : appuyez sur le bouton "31 17 " accessible dès la page d'accueil de l'application mobile ;
- utiliser une **borne d'appel** en gare SNCF ou en station RATP.

ÉDITO

Dans cette nouvelle Lettre, la Miprof a choisi de se pencher sur l'ampleur et la nature des violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun et collectifs.

Nous avons choisi de nous appuyer sur les données de l'Observatoire national de la délinquance dans les transports, du ministère de l'Intérieur et des opérateurs de transports. Elles démontrent des efforts importants engagés depuis plusieurs années mais un phénomène qui reste sous-évalué puisque seules 7 % des victimes ont déposé plainte en 2023.

Les femmes sont toujours les principales cibles des violences sexistes et sexuelles dans ces espaces puisqu'elles représentent 91 % des victimes dans les transports en commun selon l'enquête « Vécu et ressenti en matière de sécurité » du SSMSI. Quant aux auteurs de ces violences, le ministère de l'Intérieur indique que 99 % des mis en cause sont des hommes. Une statistique particulièrement frappante qui illustre parfaitement les propos de Raphaël Adamczak, doctorant en psychologie sociale, lorsqu'il explique que la violence masculine « a pour but de rappeler que cet espace appartient au groupe masculin ».

Si, contrairement aux idées reçues, la plupart des violences faites aux femmes sont commises par des membres de leur entourage proche – rappelons que 61 % des victimes de viols, tentatives de viol et agressions sexuelles en 2022 connaissent l'agresseur – il n'en demeure pas moins que l'espace public, et tout particulièrement les réseaux de transports en commun, reste un lieu où les femmes s'exposent aux violences sexistes et sexuelles dès lors qu'elles l'investissent.

L'enquête ENOV conduite pour la RATP, que je remercie chaleureusement pour sa confiance et son action déterminée, révèle en effet que 7 femmes sur 10 ont déjà été victimes de violences sexistes et sexuelles dans les transports franciliens au cours de leur vie. Cette proportion est encore plus élevée chez les jeunes de 15 à 25 ans.

Comme le précise la chercheuse en urbanisme Manon Marguerit, dont les analyses éclairent cette Lettre, les agresseurs agissent en tous lieux, et ne se limitent pas aux frottements ou à l'exhibitionnisme. Les agressions qui rendent les transports publics hostiles aux femmes sont aussi des regards menaçants ou insistants, des insultes, des attouchements et des viols ou tentatives de viol. La peur associée et intériorisée conduit les femmes à adopter des stratégies de contournement pour prévenir l'agression et être en capacité de la fuir plus rapidement. Qu'une femme ou une fille modifie ses horaires ou ses trajets par peur d'être agressée doit nous interroger sur la liberté d'accès de toutes les citoyennes au service public des transports.

Face à cela, les opérateurs ont mis en place des dispositifs innovants pour renforcer la sécurité des femmes dans leur réseau : marches exploratoires avec des usagères, descentes à la demande sur le réseau de surface, bornes d'alerte et canaux de signalement.

Retenons aussi les éclairages positifs apportés par ces données. La part des victimes dans les transports en commun franciliens ayant déclaré avoir été aidées par une tierce personne a plus que doublé par rapport à 2016 et 4 victimes sur 5 ayant sollicité un agent ou une agente de la RATP se sont senties bien prises en charge, écoutées ou comprises.

À travers cette Lettre, nous mettons aussi en lumière une réalité : celles des violences sexuelles commises sur des personnes vulnérables par des chauffeurs de transports sanitaires, de bus et de bus scolaires. L'enquête publiée en 2024 par l'association Disclose en collaboration avec Radio France met en lumière qu'entre 2005 et 2024, 152 personnes ont été victimes de violences sexuelles commises par leur chauffeur dans les transports sanitaires, dans les bus et dans les cars scolaires. 67 % étaient mineures et 23 % étaient en situation de handicap.

Toutes ces données doivent provoquer une prise de conscience : nous nous devons toutes et tous d'agir en étant attentifs et attentives aux situations qui nous entourent pour porter assistance aux personnes en danger ou solliciter de l'aide. C'est en exerçant ensemble un contrôle social que nous participerons à bannir les violences faites aux femmes, aux personnes en situation de handicap, aux enfants, et que nous créerons des espaces publics sûrs et habitants, c'est-à-dire accessibles et inclusifs pour toutes et tous.

Roxana Maracineanu
Secrétaire générale de la Miprof

AVERTISSEMENT MÉTHODOLOGIQUE

Les données présentées dans cette publication sont issues notamment de :

- L'enquête « Vécu et Ressenti en matière de Sécurité » (SSMSI) – 2023 ;
- La base des victimes des crimes et délits enregistrés par la police et la gendarmerie (ministère de l'Intérieur, SSMSI) – 2023 ;
- L'étude ENOV pour la RATP ;
- Le bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports de l'année 2023 (ministère chargé des Transports).

La préparation de cette Lettre a donné lieu à des entretiens avec Manon Marguerit, chercheuse en urbanisme au laboratoire Ville Mobilité Transport (Université Gustave-Eiffel), qui a réalisé sa thèse en CIFRE à la RATP sur la prévention et lutte contre les violences sexuelles et de genre dans les transports en commun franciliens, et Raphaël Adamczak, doctorant en psychologie sociale, spécialiste de l'impact des environnements urbains sur les émotions et la peur du crime, chargé de cours à l'université et consultant en accompagnement au changement.

L'enquête statistique nationale « Vécu et ressenti en matière de Sécurité » (VRS) conduite par le Service statistique ministériel de la sécurité intérieure (SSMSI) vise à mesurer la victimation, l'insécurité ressentie et les faits de délinquance dont les individus ont pu être victimes au cours de leur vie. Elle s'intéresse en outre aux préoccupations de la population en matière de sécurité et à leurs opinions vis-à-vis de l'action de la justice et des forces de sécurité sur le territoire français.

L'enquête VRS est une enquête de victimation en population générale mesurant la prévalence des atteintes aux biens et aux personnes au sein de la population française. Plusieurs précisions doivent être rappelées pour permettre une bonne compréhension des données présentées :

- Cette Lettre présente les données de la deuxième édition de l'enquête VRS réalisée en 2023 portant sur l'année 2022 ;
- Ces données sont des estimations moyennes des taux, du nombre de victimes sur un an et des caractéristiques des agressions. Elles sont calculées à partir d'un échantillon de **109 300 personnes âgées de 18 ans et plus vivant en ménage ordinaire en France hexagonale, Guadeloupe, Martinique et à La Réunion** ;
- Le champ des données présentées pour la deuxième édition diffère de celui des données de la première édition, qui concernaient uniquement les personnes de 18 à 74 ans vivant en ménage ordinaire en France hexagonale ;
- Les résultats sont des ordres de grandeur s'approchant de la réalité mais s'écartant légèrement de ce qu'aurait donné une interrogation exhaustive de la population ;
- L'enquête VRS ne permet pas de rendre compte de manière exhaustive des violences sexistes et sexuelles en France, certaines catégories de la population n'étant pas interrogées (personnes âgées de moins de 18 ans, personnes sans domicile ou vivant en collectivité, personnes vivant en Guyane, à Mayotte et dans les collectivités d'Outre-Mer (COM)).

Par ailleurs, en raison des arrondis, la somme des pourcentages peut ne pas être égale à 100 %.

NOTE SUR L'ÉCRITURE

Cette Lettre a été élaborée selon une pratique d'écriture qui s'attache à accorder une égale visibilité aux désignations féminines et aux désignations masculines.

L'attention du lecteur et de la lectrice est toutefois appelée sur le caractère systémique des violences sexistes et sexuelles : ces violences de genre affectent les femmes de manière disproportionnée par rapport aux hommes, et sont perpétrées par des hommes dans la quasi-totalité des situations.

COMITÉ DE RÉDACTION

La Lettre de l'Observatoire national des violences faites aux femmes – N°23 de mars 2025 – a été réalisée par Julie Caillet avec le concours de Catherine Lallement et Cécile Mantel sous la direction de Roxana Maracineanu, Secrétaire générale de la Miprof.

DOSSIER

Les **violences sexistes et sexuelles** sont des violences de genre qui reposent sur une domination masculine structurellement installée par le système hétéropatriarcal. Elles peuvent prendre plusieurs formes, et chacune d'entre elles s'inscrit dans un continuum. Les violences perçues comme moins graves sont banalisées (outrages sexistes et sexuels, harcèlement de rue) et permettent alors d'autres violences (agressions sexuelles, viols, féminicides).

Les **violences sexuelles** - sauf pour les mineurs, mineures et personnes vulnérables, qui disposent d'un cadre juridique renforcé - désignent tout acte sexuel (attouchements, caresses, pénétrations, etc.) commis avec violence, contrainte, menace ou surprise ainsi que les actes relevant du harcèlement sexuel et de l'exhibition sexuelle, y compris par le biais d'outils numériques. Ces violences portent atteinte à l'intégrité physique et psychique de la victime. Elles visent à prendre le pouvoir et à dominer l'autre.

91 % des victimes de violences sexuelles dans les transports en commun sont des femmes

La prévalence des violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun

Source : Enquête « Vécu et ressenti en matière de sécurité » (VRS) – SSMSI – 2023 (questionnaire socle, internet et téléphone)

Champ : personnes âgées de 18 ans et plus vivant en ménage ordinaire en France hexagonale, en Martinique, en Guadeloupe et à La Réunion



Figure 1. Répartition des victimes de violences sexuelles dans les transports en commun selon le type de violence : 76 % sont des victimes de harcèlement sexuel ou d'exhibition sexuelle, 24 % sont des victimes de viols, tentatives de viols ou agressions sexuelles

Pour plus d'1 victime de viols, tentatives de viol ou agressions sexuelles sur 10, l'agression a lieu dans les transports

Selon l'enquête Vécu et ressenti en matière de sécurité 2023 du SSMSI, 12 % des personnes ayant déclaré avoir été victimes de viols, tentatives de viol ou agressions sexuelles en 2022, ont déclaré l'avoir été dans les transports en commun.

Concernant les femmes, 13 % des victimes de viols, tentatives de viol ou agressions sexuelles ont déclaré avoir été victimes dans les transports en commun.

Pour 1 femme victime de harcèlement sexuel ou d'exhibition sexuelle sur 10, l'agression a lieu dans les transports

9 % des personnes ayant déclaré avoir été victimes de harcèlement sexuel ou exhibition sexuelle en 2022 ont déclaré l'avoir été dans les transports en commun.

Concernant les seules femmes victimes de harcèlement sexuel ou d'exhibition sexuelle, ce sont 10 % d'entre elles qui ont déclaré avoir été victimes dans les transports en commun.

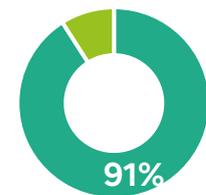
Plus de 9 victimes de violences sexuelles dans les transports sur 10 sont des femmes

91 % des victimes de violences sexuelles (viols, tentatives de viol, agressions sexuelles, harcèlement sexuel,

exhibition sexuelle) dans les transports en commun étaient des femmes.

51 % des victimes de violences sexuelles dans les transports en commun avaient moins de 25 ans, 31 % avaient entre 25 et 34 ans, 9 % avaient entre 35 et 44 ans et 9 % avaient 45 ans ou plus.

Figure 2. Part des femmes parmi les victimes de violences sexuelles dans les transports en commun



« Dans les transports en commun, les agresseurs auxquels on pense toujours ce sont les exhibitionnistes et les frotteurs*. Il est vrai que les caractéristiques liées à l'espace des transports – enfermement, saturation des corps, impossibilité de fuir du véhicule – peuvent engendrer ces formes de violences sexuelles spécifiques. Elles constituent une réalité, mais elles dominent les représentations, laissant de côté les autres formes de violences, comme les regards – qu'ils soient insistants, intrusifs, menaçants, voyeuristes – les insultes sexistes, les attouchements, etc. Considérés trop souvent comme banals, ils peuvent engendrer des traumatismes à la personne qui les subit. » **Manon Marguerit**

*Le terme « frotteur » est utilisé dans le langage courant pour désigner les agresseurs dans les transports en commun qui commettent des agressions sexuelles en se collant à la victime. Ils utilisent la forte affluence pour faire passer leurs actes violents pour des frottements involontaires.

96 % des victimes déclarent que les auteurs de violences sexuelles dans les transports sont des hommes

Plus d'une victime sur 5 a déclaré que l'agression a été commise par plusieurs auteurs (21 %). Qu'il y ait eu un ou plusieurs auteur(s), il s'agissait d'un homme (ou d'hommes) dans 96 % des cas.

D'après l'enquête annuelle menée auprès des exploitants et exploitantes des services de transport par l'Observatoire national de la délinquance dans les transports (ministère chargé des Transports), 37 % des violences sexistes et sexuelles constatées par les agents et agentes ou portées à leur connaissance par les voyageurs et voyageuses en 2023 étaient des viols, tentatives de viols ou agressions sexuelles. 36 % étaient des faits de harcèlement sexuel, exhibition sexuelle ou voyeurisme. 27 % étaient des outrages sexistes et sexuels.

Source : Le bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports de l'année 2023 (ministère chargé des Transports).

Plus de la moitié des femmes déclarent ne pas se sentir en sécurité à bord du réseau ferré

Étude ENOV pour la RATP : mieux connaître les violences sexistes et sexuelles pour mieux les prévenir

Précisions méthodologiques

Les données présentées sont issues de l'étude ENOV pour la RATP, réalisée en juin 2022 via un questionnaire en ligne auprès de 2 010 personnes utilisant les transports en commun franciliens au moins très occasionnellement.

Il s'agit d'une enquête déclarative qui porte sur les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun.

À l'exception du dernier paragraphe, les résultats présentés concernent uniquement les femmes victimes.

Dans cette enquête, différentes formes de violences sexistes et sexuelles sont interrogées : outrages sexistes et sexuels, injures sexistes ou homophobes, exhibition sexuelle, harcèlement sexuel, agression sexuelle, tentatives de viol et viols.

7 femmes sur 10 ont déjà été victimes de violence(s) sexiste(s) et sexuelle(s) dans les transports franciliens au cours de leur vie

70 % des utilisatrices des transports en commun franciliens ont déclaré avoir été victimes d'au moins une violence sexiste et sexuelle au cours de leur vie, dans les transports en commun d'Île-de-France.

Cette proportion est plus élevée chez les victimes plus jeunes : 80 % des femmes de 15 à 18 ans et **90 % des femmes de 19 à 25 ans ont déclaré avoir été victimes.**

Sur les 12 mois précédant l'enquête, ce sont 50 % des femmes répondantes qui en ont été victimes.

Pour plus de 8 femmes victimes de violence(s) sexiste(s) et sexuelle(s) sur 10, l'auteur est un homme seul

81 % des femmes victimes ont subi au moins une violence sexiste et sexuelle de la part d'un homme seul et 29 % de la part d'un groupe d'hommes.

« Il faut sortir de la représentation de l'agresseur comme d'un « pervers », un « marginal » ou un « monstre ». Comme dans le cas des violences conjugales ou de l'inceste, les agresseurs dans l'espace public n'agissent pas par pulsion mais déploient toute une stratégie. Ils choisissent leur pratique en fonction du risque légal encouru, ils agissent souvent aux mêmes heures et aux mêmes endroits. Dans les transports en commun, les flux durant les heures de pointe leur permettent à la fois de jouer sur l'ambiguïté – est-ce un sac ou une main qui m'a touchée ? – mais aussi de disparaître rapidement et facilement. Ils ont conscience aussi qu'il est difficile pour une victime de « faire un scandale » dans un espace public comme les transports en commun et qu'elles n'iront pas forcément se signaler. » **Manon Marguerit**

Différentes formes de violences

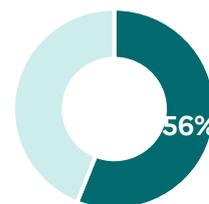
Parmi les femmes qui ont déclaré avoir été victimes de violences sexistes et sexuelles au moins une fois pendant les 12 mois précédant l'enquête, près de 4 sur 10 ont

déclaré avoir été victimes d'outrages sexistes et sexuels (39 %), plus d'1 sur 10 a déclaré avoir été victime d'exhibition sexuelle (13 %), près d'1 sur 5 a déclaré avoir été victime de harcèlement sexuel (19 %), plus d'1 sur 7 a déclaré avoir été victime d'une agression sexuelle (15 %) et 6 % ont déclaré avoir été victimes de viols ou tentatives de viol.

L'état de vigilance : une charge mentale supplémentaire

Parmi les répondantes, 28 % ont déclaré ne pas se sentir rassurées sur les quais du réseau ferré et 38 % à bord des trains du réseau de transport d'Île-de-France. Au total, 56 % des femmes ont déclaré ne pas se sentir rassurées dans les espaces du réseau ferré. Concernant le réseau de surface, 43 % des femmes ont déclaré ne pas se sentir rassurées aux arrêts et 31 % à bord du réseau.

Figure 3. Part des femmes déclarant ne pas se sentir rassurées dans les espaces du réseau ferré francilien



Elles sont plus nombreuses à ne pas être rassurées tard le soir ou tôt le matin :

- 81 % ne sont pas rassurées entre 22h et minuit et 79 % ne le sont pas après minuit ;
- 64 % ne sont pas rassurées entre 19h30 et 22h ;
- 36 % ne sont pas rassurées entre 16h30 et 19h30 ;
- Entre 7h30 et 9h30 et entre 9h30 et 16h30, 31 % et 28 % ne sont pas rassurées ;
- 45 % ne sont pas rassurées avant 7h30.

80 % des répondantes ont déclaré rester en alerte lorsqu'elles empruntent les transports en commun du réseau d'Île-de-France.

D'après l'enquête annuelle menée auprès des exploitants et exploitantes des services de transport par l'Observatoire national de la délinquance dans les transports (ministère chargé des Transports), 29 % des violences sexistes et sexuelles constatées en 2023 ont été commises après 19h, 28 % ont été commises entre 12h et 17h, puis 20 % et 19 % entre 7h et 12h et entre 17h et 19h. Le reste a été commis avant 7h.

Source : Le bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports de l'année 2023 (ministère chargé des Transports).

Les femmes déclarent également adopter un certain nombre de comportements d'évitement :

- Elles sont nombreuses à **adapter leur tenue** : 60 % évitent les transports en fonction de la tenue qu'elles portent et 68 % s'habillent différemment dans les transports ;
- Elles **choisissent leur place pour minimiser le risque de violences** : 83 % se placent dos aux portes ou aux murs quand elles voyagent debout, 85 % préfèrent les sièges où moins de personnes peuvent s'asseoir à côté et 93 % essaient de s'asseoir à côté d'une femme, d'un couple ou d'une famille plutôt que d'un homme seul ;
- 93 % adoptent une **posture volontairement fermée**.

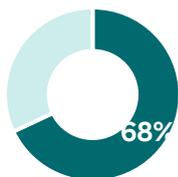


Figure 4. Part des femmes déclarant s'habiller différemment pour prendre les transports

« Il faut avoir en tête que la potentielle « mémoire traumatique » que la victime peut développer après avoir été agressée se superpose à une autre forme de mémoire : celle qui est liée à l'apprentissage d'une « peur urbaine sexuée » et qui engendre une anticipation permanente des potentielles violences dans l'espace public. Pour se déplacer, les femmes et les personnes minorisées intériorisent des stratégies à mettre en œuvre, qu'elles soient vestimentaires – porter des chaussures plates, éviter les robes – ou logistiques - se faire raccompagner ou changer de mode de transport – jusqu'à renoncer au déplacement dans certains cas. » **Manon Marguerit**

Les conséquences psychologiques des violences

Plus d'1 femme victime sur 3 a éprouvé un sentiment de **honte** (34 %), 26 % ont ressenti de la **tristesse** ou de la **déprime** et 23 % ont ressenti un **besoin d'isolement**. Les victimes sont encore plus nombreuses à avoir éprouvé un sentiment de **colère** (70 %) et une **envie de changer les choses** (60 %) suite aux violences subies.

Les violences ont également des impacts sur la vie quotidienne des victimes : 3 victimes sur 10 ont eu **peur** de sortir de chez elles suite à ces violences et 19 % ont éprouvé des **difficultés au travail** ou dans leurs études.

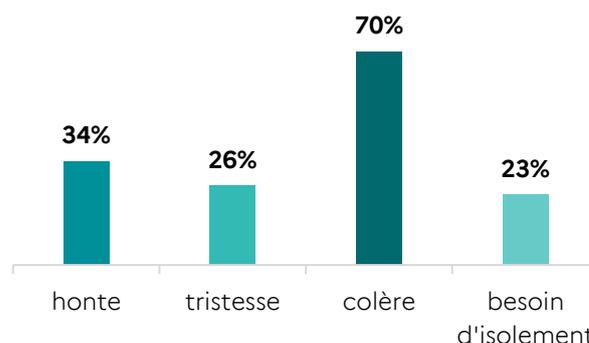


Figure 5. Part des femmes victimes de violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun sur le réseau francilien ayant subi des conséquences psychologiques, par type de conséquence

Seulement 7 % des victimes ont déposé plainte en gendarmerie ou au commissariat

Parmi les femmes s'étant déclarées victimes de violences sexistes et sexuelles sur le réseau francilien, **81 % en ont parlé** : 74 % en ont parlé à des proches, 16 % en ont parlé à un ou une professionnelle de santé et 16 % en ont parlé à des policiers, policières ou gendarmes. Toutefois, seulement 7 % ont déposé plainte. En 2016, elles n'étaient que 2 % à avoir déposé plainte (d'après l'étude de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (Fnaut), « Harcèlement sexiste dans les transports publics », publiée le 14 juin 2016)*.

Par ailleurs, 67 % des victimes n'ont jamais sollicité d'aide immédiate ou engagé une action. **Une femme victime sur 10 a sollicité un ou une agente RATP** (11 %), et suite à cette sollicitation, 4 victimes sur 5 ont déclaré avoir eu le sentiment d'être suffisamment prises en charge, écoutées ou comprises par l'agent ou agente.

Des témoins qui interviennent un peu plus

23 % des victimes ont déclaré avoir été aidées par une tierce personne. Elles étaient 10 % en 2016 (d'après l'étude de la Fnaut, « Harcèlement sexiste dans les transports publics », publiée le 14 juin 2016)*.

Des dispositifs peu utilisés mais connus

51 % des utilisateurs et utilisatrices du réseau francilien connaissent les **numéros d'assistance 3117 / 31177** et 12 % les ont déjà utilisés. 63 % pensent qu'ils ne doivent être utilisés qu'en cas d'urgence absolue.

De même, 58 % connaissent les **bornes d'appel à quai**, et 10 % les ont déjà utilisées. 36 % pensent que leur utilisation entraîne l'arrêt du trafic et 74 % pensent qu'elles ne doivent être utilisées qu'en cas d'urgence absolue.

Toutefois, 70 % des utilisatrices savent qu'elles peuvent faire appel à un ou une agente.

*Pour plus d'informations : *Harcèlement sexiste dans les transports publics* (Christiane Dupart) - Fnaut

LES VICTIMES DE VIOLENCES SEXISTES ET SEXUELLES DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN FRANCILIENS ET LES TYPES DE VIOLENCES

Figure 6. Part des femmes victimes de violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun franciliens, selon l'âge des victimes et le moment des violences

Source : Étude ENOV pour RATP

Lecture : 70 % des femmes ont déclaré avoir été victimes de violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun franciliens au moins une fois au cours de leur vie. 50 % des femmes ont déclaré avoir été victimes de violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun franciliens dans les 12 mois précédant l'enquête.

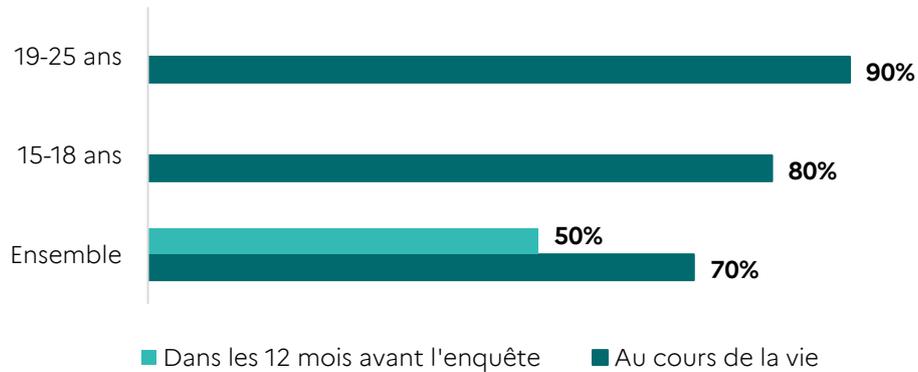
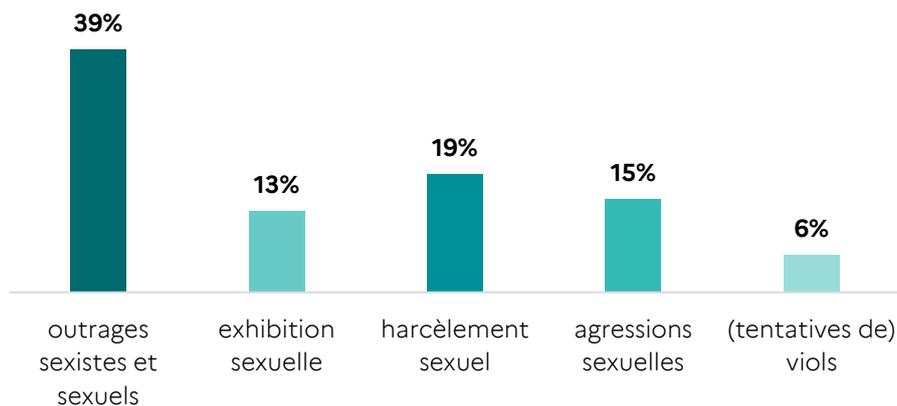


Figure 7. Part des femmes victimes de violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun franciliens dans les 12 mois précédents l'enquête, par type de violence

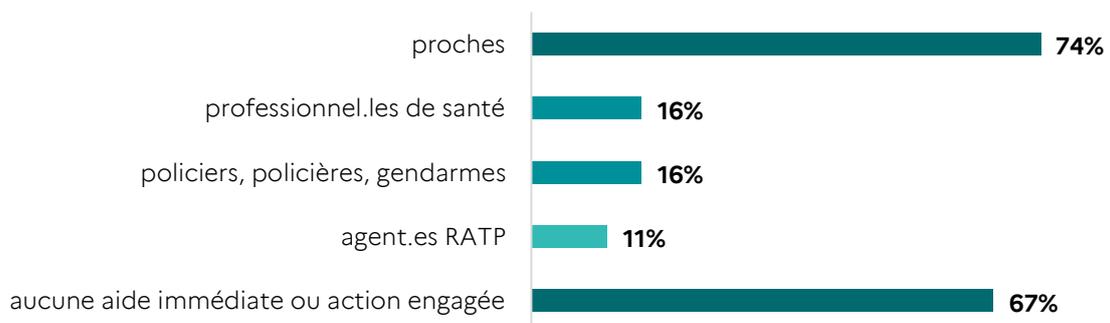
Source : Étude ENOV pour RATP



DÉMARCHES DES VICTIMES

Figure 8. Part des femmes victimes de violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun franciliens, ayant parlé des faits, par type de personnes auxquelles elles se sont adressées

Source : Étude ENOV pour RATP



99 % des mis en cause pour violences sexuelles dans les transports en commun sont des hommes

Les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun enregistrées par les forces de sécurité intérieure

Source : Base des victimes de crimes et délits enregistrés par les services de police et de gendarmerie nationales en 2024 – SSMSI
Champ : personnes physiques - France

3 % des victimes de violences sexuelles enregistrées sont victimes dans les transports

En 2024, **3 374 victimes** de violences sexuelles dans les transports en commun ont été enregistrées, soit 6 % de plus qu'en 2023 et 9 % de plus qu'en 2022. Parmi ces victimes, 44 % l'ont été en Île-de-France.

Les victimes de violences sexuelles dans les transports en commun représentent 3 % de l'ensemble des victimes de violences sexuelles enregistrées. Cette proportion est stable depuis 2016.

Elles représentent également 3 % des victimes enregistrées pour vols, violences ou escroqueries dans les transports (vols avec ou sans violence, coups et blessures volontaires, outrages et violences contre dépositaire de l'autorité publique, escroqueries et fraudes aux moyens de paiement, violences sexuelles), contre 1 % en 2016.

En Île-de-France, 31 % des victimes de violences sexuelles dans les transports en commun enregistrées l'ont été dans le réseau métropolitain, 27 % l'ont été dans le réseau de surface et 42 % dans le réseau ferroviaire.

Hors de l'Île-de-France, 7 % des victimes de violences sexuelles dans les transports en commun enregistrées l'ont été dans le réseau métropolitain, 67 % l'ont été dans le réseau de surface et 26 % dans le réseau ferroviaire.

« Les femmes sont sociabilisées dès l'enfance à craindre l'espace public et à moins y prendre leur place. Elles intériorisent les discours familiaux, médiatiques mais aussi institutionnels. Ces discours sur l'insécurité fonctionnent comme un « couvre-feu ». Or, les enquêtes ont montré que les violences sexuelles ont majoritairement lieu dans l'espace privé et que la victime connaît la plupart du temps son agresseur. Elles montrent aussi que dans l'espace public, les violences sexuelles ont généralement lieu en journée et dans des endroits familiers et fréquentés. Dans les transports en commun par exemple, elles ont surtout lieu durant les heures de pointe et au sein des véhicules de transports : c'est la promiscuité des corps permise par le taux de saturation des rames qui donnerait l'opportunité aux agresseurs de perpétrer ces violences. » **Manon Marguerit**

Plus de 9 victimes sur 10 sont des femmes

91 % des victimes de violences sexuelles dans les transports en commun enregistrées par les forces de l'ordre étaient des femmes.

Sur l'ensemble des femmes victimes :

- 7 % avaient moins de 13 ans ;
- 32 % avaient entre 13 et 17 ans ;
- 44 % avaient entre 18 et 29 ans ;
- 12 % avaient entre 30 et 44 ans ;
- 4 % avaient entre 45 et 59 ans ;
- 1 % avaient 60 ans et plus.

Ainsi, les femmes de moins de 30 ans représentaient 75 % des victimes et **les mineures représentaient 36 % des victimes.**

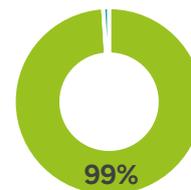
« Le harcèlement sexiste ou sexuel a pour but de rappeler que cet espace appartient au groupe masculin. Il ne s'agit pas uniquement d'assouvir des prétendues pulsions mais de véhiculer l'asymétrie des rôles de genre et la domination masculine dans l'espace. » **Raphaël Adamczak**

La quasi-totalité des mis en cause sont des hommes

1 415 personnes ont été mises en cause pour violences sexuelles dans les transports en commun, soit 8 % de plus qu'en 2023. 99 % étaient des hommes, en 2023 comme en 2024.

En 2024, ils représentaient 2 % du total des mis en cause pour violences sexuelles enregistrés tous lieux de commission confondus.

Figure 9. Part des hommes parmi les mis en cause enregistrés pour violences sexuelles dans les transports en commun



Évolution depuis 2016

Le nombre de victimes enregistrées pour violences sexuelles dans les transports en commun a augmenté de 86 % depuis 2016. Les infractions de violences sexuelles sont celles qui ont connu la plus forte augmentation, parmi les infractions pour vols, violences et escroqueries (vols, coups et blessures volontaires, outrages et violences contre personne dépositaire de l'autorité publique, escroqueries et fraudes aux moyens de paiement).

Concernant le nombre de personnes mises en cause, il a augmenté de 88 % depuis 2016.

D'après l'enquête annuelle menée auprès des exploitants et exploitantes des services de transport par l'Observatoire national de la délinquance dans les transports (ministère chargé des Transports), 4 091 faits* de violences sexistes et sexuelles ont été constatés par les agents et agentes ou ont été portés à leur connaissance par les voyageurs et voyageuses en 2023, parmi les 117 répondants et répondantes à l'enquête.

*Ces faits sont susceptibles d'appartenir aux catégories d'infraction suivantes : viols, tentatives de viol, agressions sexuelles, harcèlement sexuel, exhibition sexuelle, voyeurisme, outrages sexistes et sexuels.

Précision : les victimes repérées par les agents et agentes ou signalées à ces dernières ne font pas nécessairement l'objet d'un enregistrement par les forces de sécurité intérieure (certaines victimes ne déposent pas de plainte, certains faits ne sont pas qualifiés pénalement, etc.) En outre, tous les outrages sexistes et sexuels sont comptabilisés dans l'enquête du ministère chargé des Transports, mais seuls les outrages sexistes et sexuels délictuels figurent dans la base des victimes de crimes et délits enregistrés par les services de police et de gendarmerie nationales.

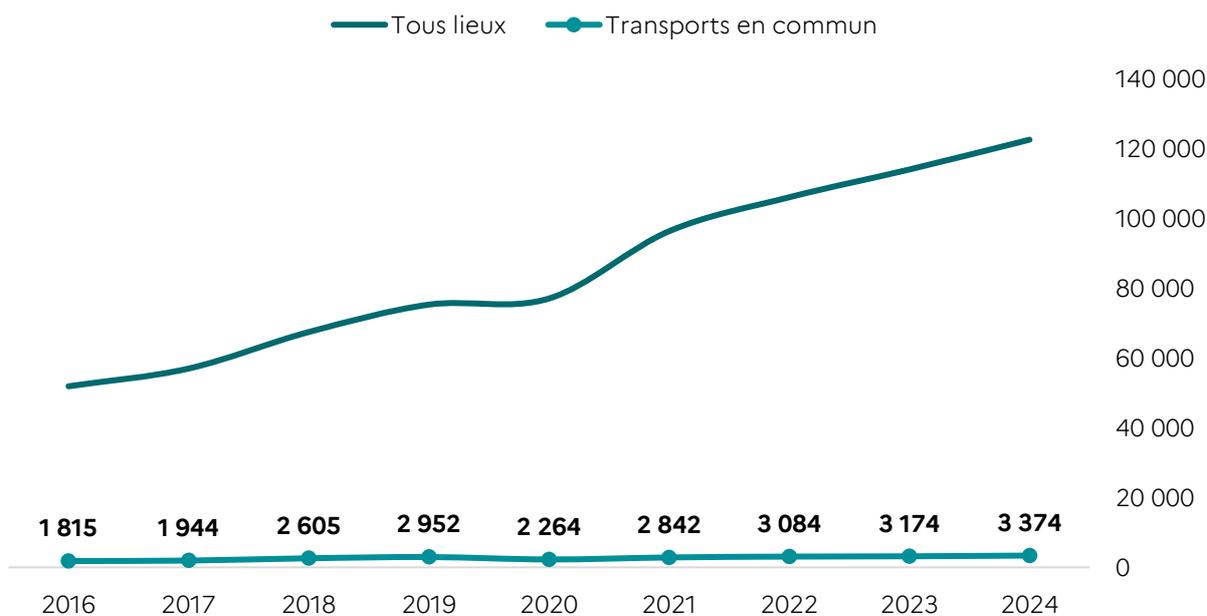
Source : Le bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports de l'année 2023 (ministère chargé des Transports).

LES VICTIMES DE VIOLENCES SEXUELLES ENREGISTRÉES PAR LES FORCES DE SECURITE EN 2023 SELON LE LIEU DE COMMISSION

Figure 10. Victimes de violences sexuelles enregistrées par la police et la gendarmerie, selon le lieu de commission, 2016-2024

Source : Bases des victimes de crimes et délits enregistrés par les services de police et de gendarmerie nationales, 2016-2024 – SSMSI

Champ : personnes physiques - France



69 % d'auteurs recrutés ou maintenus en poste dans les transports sanitaires malgré une condamnation

Les violences sexuelles commises par les professionnels dans les transports sanitaires, les bus et bus scolaires

Enquête Disclose « Permis d'agresser. Enquête sur les violences sexuelles dans les transports et les failles ayant facilité la récurrence des chauffeurs-agresseurs », avec la cellule investigation Radio France, publiée le 7 mars 2024. Pour en savoir plus, vous pouvez vous rendre sur la page [Permis d'agresser - Collections](#).

Précisions méthodologiques

Définitions

- Champ des violences sexuelles couvert par l'enquête : viols, agressions sexuelles, atteintes sexuelles, harcèlement sexuel, corruption de mineurs et mineures, exhibition sexuelle, détention d'images pédopornographiques, proposition sexuelle ;
- Transports enquêtés : transports sanitaires (ambulances, véhicules sanitaires légers, taxis conventionnés par l'Assurance maladie, transports pour les établissements sociaux et médico-sociaux, taxis transportant des personnes vulnérables) et transports de voyageurs et voyageuses de surface (lignes régulière et liaisons scolaires et de tourisme – essentiellement des bus et cars scolaires) ;
- Sont entendues comme victimes les personnes ayant été reconnues victimes par la Justice, et les personnes ayant porté plainte ou ayant fait un signalement à l'employeur ou employeuse (hors plainte ayant abouti à une relaxe) ;
- Un auteur est considéré comme récidiviste lorsqu'il a déjà été condamné pour des infractions à caractère sexuel ou a fait l'objet d'une plainte, d'un signalement ou d'un rappel à la loi pour ces infractions.

Sources

- Les données proviennent de copies de jugements et de la presse locale ;
- Concernant la presse locale, lorsque plusieurs victimes sont mentionnées sans précision sur le nombre exact, deux victimes ont été comptabilisées.

Périodicité : janvier 2005 - février 2024.

Les ambulanciers enquêtés sont uniquement ceux du privé.

152 victimes de violences sexuelles commises par le chauffeur dans les transports sanitaires et de voyageurs et voyageuses

De 2005 à 2024, 152 victimes de violences sexuelles dans les **transports sanitaires** et les **transports de voyageurs et voyageuses** commises par le chauffeur ont été comptabilisées.

Parmi elles :

- 67 % étaient **mineures** ;
- 23 % étaient en situation de **handicap** ;
- 53 % étaient des garçons ou des hommes.

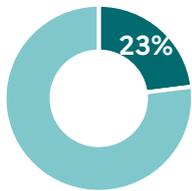


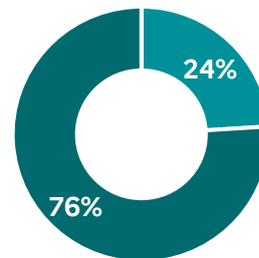
Figure 11. Part des victimes en situation de handicap

Les types de transports concernés

116 personnes ont été victimes dans des transports sanitaires. 65 % d'entre elles étaient mineures. Les 36 autres victimes l'ont été dans des transports de voyageurs et voyageuses. 75 % d'entre elles étaient mineures.

Les auteurs de ces violences profitent de leur position d'autorité et ciblent les victimes pour leurs vulnérabilités

particulières : enfants, notamment en situation de handicap, à bord des bus ou cars scolaires, personnes en situation de handicap dans les transports médico-



- Transports de voyageurs et voyageuses
- Transports sanitaires

sociaux, personnes blessées, malades ou enceintes à bord des ambulances, par exemple.

Figure 12. Répartition des victimes selon le type de transports

Tous les auteurs sont des hommes

Dans ces transports, 63 chauffeurs auteurs de violences sexuelles ont été recensés sur cette période. 100 % d'entre eux étaient des hommes.

68 % des auteurs sont des récidivistes

49 des 63 chauffeurs auteurs avaient commis les violences sexuelles **dans le cadre de leur activité professionnelle**.

28 conduisaient des transports sanitaires, dont :

- 19 recrutés ou maintenus en poste malgré une condamnation ;
- 9 maintenus en poste malgré un signalement à l'employeur ;
- 19 récidivistes.

21 conduisaient des bus ou bus scolaires, dont :

- 17 recrutés ou maintenus en poste malgré une condamnation ;
- 3 maintenus en poste malgré un signalement à l'employeur ;
- 1 maintenus en poste malgré un rappel à la loi ;
- 15 récidivistes.

14 des 63 chauffeurs auteurs avaient commis les violences sexuelles **dans la sphère privée ou dans le cadre de leur précédent poste**, envers des victimes mineures dans la quasi-totalité des cas, avant d'être recrutés comme chauffeur ou de continuer à exercer ce métier.

8 conduisaient des transports sanitaires, dont :

- 6 recrutés ou maintenus en poste malgré une condamnation ;
- 1 maintenu en poste malgré un rappel à la loi ;
- 4 récidivistes.

6 conduisaient des bus ou bus scolaires, dont :

- 5 recrutés ou maintenus en poste malgré une condamnation ;
- 1 maintenu en poste malgré un signalement à l'employeur ;
- 5 récidivistes.

Ainsi, au total :

- 36 chauffeurs de transports sanitaires, de bus et de bus scolaires avaient été recrutés ou maintenus en poste malgré une condamnation pour des violences sexuelles commises dans le cadre de leur activité professionnelle, soit 57 % de l'ensemble des chauffeurs auteurs de violences sexuelles ;
- 43 chauffeurs étaient des récidivistes, soit 68 % de l'ensemble.

À la fin de l'enquête, en février 2024, 4 chauffeurs condamnés pour violences sexuelles étaient toujours en activité**.

**Un ambulancier a également été recruté malgré un signalement à l'employeur.*

***Un chauffeur de taxi mis en cause pour violences sexuelles s'était pourvu en cassation et n'a donc pas été comptabilisé dans les auteurs encore en poste.*

Neuf recommandations pour empêcher la récurrence des chauffeurs auteurs de violences sexuelles ont été formulées par Disclose grâce aux conclusions de l'enquête, dont :

- La **vérification obligatoire des antécédents judiciaires** (bulletin n°2 du casier judiciaire et Fichier judiciaire des auteurs d'infractions sexuelles ou violentes (Fijais)) des chauffeurs de transports sanitaires et de bus, par les pouvoirs publics, les autorités locales ou les dirigeants et dirigeantes des sociétés de transport ;
- L'amélioration de **la visibilité à l'arrière des véhicules** sanitaires et des ambulances grâce à un grand rétroviseur intérieur, permettant au conducteur de voir ses collègues situés à l'arrière, avec les patients et patientes ;
- La **formation** des chauffeurs au repérage et aux signalements des violences sexistes et sexuelles.

Une avancée importante le 6 mars 2025 : la commission mixte paritaire, composée paritairement de sénateur·rice·s et de député·e·s, a adopté la [proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports](#), dont l'article 18 bis impose le contrôle des antécédents judiciaires de tous les conducteurs de transport public collectif routier impliquant un contact habituel avec des mineurs ou des majeurs en situation de vulnérabilité (ex : les personnes handicapées). Ce contrôle doit être réalisé avant l'embauche puis chaque année. En cas de condamnation pour des faits, notamment, de violences sexuelles, la personne concernée ne peut pas être embauchée ou ne peut pas poursuivre ses fonctions.

Ces incapacités s'appliquent également aux personnes qui interviennent dans les mêmes transports de manière permanente ou occasionnelle, à quelque titre que ce soit, y compris bénévole.

À noter : [L'arrêté du 20 mars 2024](#) modifiant le programme des épreuves des examens d'accès aux professions de conducteur de taxi, de conducteur de voiture de transport avec chauffeur et de conducteur de véhicule motorisé à deux ou trois roues prévoit :

- Les épreuves d'admissibilité de l'examen commun pour l'accès aux professions de conducteur ou conductrice de taxi et de VTC comprennent une épreuve, notée sur 20 points et de 45 minutes, sur la réglementation du transport public particulier de personnes et la prévention des discriminations et des violences sexuelles et sexistes ;
 - Le référentiel de connaissance pour cette épreuve vise à connaître les comportements constituant des infractions à caractère sexuel et/ou sexiste (outrage sexiste et sexuel, agression sexuelle, harcèlement sexuel, viol), connaître les discriminations listées à [l'article 225-1 du code pénal](#) ainsi que les peines encourues, connaître les acteurs et actrices au service de la prévention et de la lutte en matière de violences sexuelles et sexistes et de discriminations (identification des personnes mobilisables, en fonction des situations rencontrées, et des bons réflexes à adopter).
- Cet arrêté répond à une mesure du **Plan interministériel pour l'égalité entre les femmes et les hommes 2023-2027**.

L'activité du Groupe des infractions à caractère sexuel

Créé en 2015, le Groupe des infractions à caractère sexuel (GICS) est chargé du traitement des plaintes contre X relatives aux infractions à caractère sexuel ayant eu lieu dans les transports en commun ferrés en Île-de-France, du fait de la transversalité régionale du réseau.

Il est composé de 8 enquêteurs qui traitaient, au 6 février 2025, 82 dossiers en cours et datant de 2019 à 2025.

En amont, les quelques 1 200 policiers et policières de la Brigade des réseaux franciliens (BRF), composée notamment de la Brigade de lutte contre les atteintes à la sécurité des transports (BLAST), sont chargés de **repérer** les potentiels agresseurs à leur comportement sur les quais et à bord des trains et d'exercer une **surveillance** discrète et rapprochée, en civil. Si une violence a lieu, l'équipe se scinde en deux afin de pouvoir simultanément **aller auprès de la victime** et continuer à **suivre l'auteur**. Si la victime dépose plainte, cette plainte est prise selon une trame spécifique aux violences sexuelles dans les transports, conçue par le GICS. La procédure est ensuite traitée, comme toutes les interpellations en flagrance sur le réseau, par le Groupe d'Atteintes aux Usagers qui fait également partie de la Sûreté Régionale des Transports.

Outre le flagrant délit, le fichier du Traitement d'antécédents judiciaires (TAJ) permet au GICS d'accéder aux informations sur les plaintes pour violences sexuelles dans les transports en commun en Île-de-France déposées contre X. Les professionnels et professionnelles du GICS utilisent les techniques **d'enquête** à leur disposition sur le réseau francilien, grâce à l'étroite collaboration avec la RATP, la SNCF ainsi qu'avec Île-de-France Mobilités, pour procéder à l'identification et à l'interpellation des individus.

En cas d'interpellation par les agents et agentes de la Sûreté ferroviaire (SUGE) ou du Groupe de sécurité et de protection des réseaux (GPSR) qui peuvent être requis par les usager-es, les témoins ou encore le numéro d'alerte 3117, les auteurs de violences sexistes et sexuelles sont présentés à l'Officier de Police Judiciaire de permanence de la Sûreté Régionale des Transports (SRT) et l'affaire, suivie par le Groupe d'Atteintes aux Usagers.

La SRT a élucidé 339 faits de violences sexuelles en 2024, contre 278 en 2023 et 253 en 2022.

D'où vient la peur d'être victime de violences sexistes et sexuelles dans les transports ?

Raphaël Adamczak, « Cette peur provient en partie de l'expérience vécue par les femmes, mais pas uniquement. Deux autres éléments contribuent à expliquer la construction de cette peur. D'une part, en partageant et en écoutant des récits de violences vécues par d'autres femmes, un apprentissage vicariant* se produit. D'autre part, les discours sociétaux créent et nourrissent cette peur. La société joue beaucoup sur les questions d'appel à la peur. Elle rend cette menace saillante. »

Pourquoi cette peur est-elle plus prégnante dans l'espace public que dans la sphère privée ?

Raphaël Adamczak, « Les violences sexistes et sexuelles dans les transports, notamment parce qu'elles se déroulent dans un environnement anonymisé, sont perçues comme pouvant toucher n'importe quelle femme, tandis que les violences dans la sphère privée sont perçues comme le produit d'une relation entre une victime spécifique et un agresseur spécifique. Lorsqu'on nous rapporte une violence subie on fait des inférences avec notre propre vécu puis, en fonction du degré de convergence avec notre réalité, on ressent plus ou moins d'insécurité. Dans le cas des violences dans les transports, notre réalité est proche de celle des femmes ayant été l'objet de ces atteintes, la convergence est forte. »

*L'apprentissage vicariant désigne le fait, pour une personne, d'imiter un comportement observé autour d'elle.

LES BONNES PRATIQUES

D'après l'enquête annuelle menée auprès des exploitants et exploitantes des services de transport par l'Observatoire national de la délinquance dans les transports (ministère chargé des Transports), 42 % des répondants et répondantes disent avoir mené des actions de lutte contre les violences sexistes et sexuelles en 2023. Cela représente 49 réseaux sur les 117 enquêtés.

Ces actions sont principalement des campagnes de communication (78 %), de la formation (61 %), la mise en place de la descente à la demande (49 %), le développement de partenariats (49 %), des outils d'alerte et/ou de signalement (35 %) et des marches exploratoires (14 %).

Tous ces dispositifs sont détaillés dans cette partie.

Source : Le bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports de l'année 2023 (ministère chargé des Transports).

LES ACTIONS MISES EN PLACE PAR LA RATP

Questions à Sandrine Charnoz, cheffe de projet du plan de lutte contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports à la RATP

Comment abordez-vous, pour vos usagers et usagères, la lutte contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports ?

« La lutte contre le harcèlement dans les transports est une priorité absolue sur laquelle la RATP travaille depuis plusieurs années.

Un **plan d'actions**, élaboré dès mars 2020, continue d'être mis en œuvre et témoigne de l'engagement de l'entreprise à garantir à chacun et chacune un voyage aussi serein et sûr que possible. Le déploiement de ce programme repose sur 3 objectifs clairs : mieux prévenir les situations, gérer les alertes et améliorer la prise en charge des victimes.

Ce plan, qui incarne la politique du Groupe sur ce sujet prioritaire, s'appuie sur plusieurs dispositifs : les **agents formés**, mobilisés et prêts à intervenir à tout moment sur le réseau francilien, notamment nos 1 000 agents de sécurité ; un réseau de vidéosurveillance comprenant 50 000 caméras et un numéro d'alerte disponible 24/24h, le 3117, et par sms le 31177.

« La perspective intersectionnelle est essentielle dans le déploiement d'un dispositif de prévention et de lutte comme celui de la RATP. Les violences sexuelles sont intensifiées dans les transports en commun quand elles touchent des personnes minorisées de genre*. Les violences à leur rencontre prennent des formes spécifiques : par exemple, la lesbophobie est un redoublement de discrimination, les lesbiennes sont agressées pour leur identité de genre mais aussi pour leur orientation sexuelle. La prise en charge doit donc être spécifique et adaptée aux besoins de(s) victime(s), il faut les orienter vers des structures / associations spécialisées afin que leurs potentiels parcours de plainte et de soin se passent dans les meilleures conditions. » **Manon Marguerit**

*Dans son travail de recherche, Manon Marguerit utilise l'expression « minorisées de genre » et non « minorités de genre » pour sortir d'une approche numérique et mettre en évidence qu'il s'agit d'un processus de minorisation notamment au niveau institutionnel. Par ailleurs, les expériences de genre et de sexualité couplées aux questions de violences sont bien plus complexes qu'un binarisme femme/homme et une distinction entre 3 orientations sexuelles (hétérosexualité, homosexualité, bisexualité), d'autant que ces identifications restent mouvantes et évolutives au cours de la vie d'un-e individu-e.

Un volet important est également consacré à la **prévention des risques par l'amélioration de nos espaces** grâce à des marches exploratoires, la descente à la demande sur les lignes de bus, des campagnes de sensibilisation destinée aux plus jeunes, le déploiement de « Safe places » UMay chez les commerçants présents sur le réseau ou aux abords de celui-ci, ainsi qu'un programme incitant les usagers et usagères à se former

pour apprendre à réagir, sans se mettre en danger, quand ils sont témoins d'une agression ou de harcèlement sexiste ou sexuel durant leur trajet. »

Quels dispositifs de formation déployez-vous pour les agents et agentes de sécurité et les agents et agentes en lien avec les bornes d'appel ?

« Depuis le 1^{er} janvier 2021, la RATP a mis en place un nouveau dispositif pour renforcer sa lutte contre le harcèlement dans les transports et assurer un soutien adapté aux victimes. Les 5 300 agents et agentes des gares et stations ainsi que les 1 000 agents et agentes de sécurité sont formés, et le déploiement de cette formation auprès des 16 000 agents et agentes du réseau de surface est en cours. Chaque personne reçoit une **formation initiale** afin de mieux comprendre les violences sexistes et sexuelles et d'assurer une prise en charge adaptée. Cette formation est suivie de modules de **formation continue**.

Si vous êtes victime de violences sexistes et sexuelles sur le réseau RATP, vous pouvez vous adresser à un agent ou à une agente ou demander de l'aide via les bornes d'appel sur les quais et dans les couloirs. Vous serez alors **prise en charge et mise à l'abri**. On vous remettra également un flyer élaboré avec la Préfecture de police et pourra vous proposer un taxi pour rentrer chez vous à la sortie de commissariat si vous souhaitez déposer plainte.

Enfin, pour assurer un suivi complet, la RATP a également mis en place un dispositif destiné **à recontacter les victimes** prises en charge par nos agents et agentes pour prendre des nouvelles, s'assurer du dépôt de plainte ou en rappeler l'utilité si nécessaire, et communiquer à nouveau les numéros des associations partenaires offrant un soutien psychologique et juridique. Ce suivi, une première pour un opérateur de transport, reflète l'engagement de la RATP à offrir une prise en charge humaine et adaptée, essentielle dans ces situations difficiles. »



RATP POUR Île-de-France Mobilités

« Mon travail de thèse vise à repartir du point de vue situé de la victime*. Il arrive qu'après une expérience traumatique, la victime perde ses repères spatio-temporels, ait un trou noir ou des formes de paralysie, une incapacité de parler et de raconter ce qu'il s'est passé. Elle peut aussi être agressive. L'important pour la personne qui prend en charge, c'est d'abord d'être en mesure de reconnaître l'agression : est violent ce qui est ressenti par la victime comme violent. Il faut avoir le temps pour aller à son rythme et pouvoir l'orienter au mieux. La personne qui prend en charge doit être en capacité d'écoute, ne pas la brusquer à aller porter plainte par exemple, tout en restant à sa place selon ses compétences professionnelles pour éviter notamment un trauma vicariant, c'est-à-dire un trauma indirect. La prise en charge nécessite donc d'instaurer avec la victime une relation d'écoute, de soin et d'empathie, c'est un véritable travail de « care ». Pour la RATP, comme les agent.e.s sont directement en station et donc spatialement proches du lieu de l'agression, ils et elles peuvent constituer un premier maillon dans la relation de soin avec une victime. Or, un tel travail intensifie leurs tâches quotidiennes et dépasse largement leur rôle. » **Manon Marguerit**

**Dans le monde anglophone, le terme de « survivant.e » est utilisé pour la désigner, mais le terme « victime » permet de garder le sens juridique de personne ayant subi un préjudice*

Quels sont vos publics prioritaires ? Comment les approchez-vous et comment vos actions sont-elles reçues par ces publics ?

« Nous souhaitons protéger tous nos usagers et toutes nos usagères contre ces violences qui n'ont pas leur place sur notre réseau. Pour mieux protéger **les plus jeunes**,

nous avons choisi de les informer en amont afin qu'ils et elles sachent comment réagir et puissent accéder aux dispositifs d'aide le plus rapidement possible.

À cette fin, nous menons des campagnes spécifiques sur le terrain, notamment lors de la première semaine de



rentrée. Cela inclut des **guides et flyers** adaptés à chaque tranche d'âge : « Mon premier trajet solo » pour les 10-12 ans et un guide pratique pour savoir (ré)agir en cas de violences sexistes ou sexuelles dans les transports en commun pour les plus âgés.

Nous déployons également des **campagnes sur les réseaux sociaux** avec des influenceurs engagés, ou encore des **opérations dans les établissements scolaires** avec les équipes de Stand Up de la Fondation des femmes afin de les former à la méthode des 5D (Distraire, Documenter, Diriger, Déléguer et Dialoguer)*. Cette approche leur permet d'apprendre à réagir face à une situation de harcèlement, sans se mettre en danger. »

**issue de la formation Stand Up créée par l'Oréal Paris, avec la Fondation des femmes et l'ONG Right To Be, afin de sensibiliser et d'éduquer le plus grand nombre au harcèlement de rue.*



LES DISPOSITIFS SUR LES RÉSEAUX D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Question à Bénédicte Guitard, directrice de la Sûreté pour Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités est l'établissement public administratif désigné par le code des transports ([article L. 1241-1](#)) comme autorité organisatrice des transports publics dans la région Île-de-France. Il couvre les 16 lignes de métro, 5 lignes de RER, 9 lignes de train, 14 lignes de tram et 1 900 lignes de bus sur 8 départements. Il a vocation à devenir la marque unique des transports en Île-de-France, et confie l'exploitation du réseau à différents opérateurs (RATP, Transilien SNCF Voyageurs, Transdev, Keolis, Lacroix Savac, RATP CAP, etc.), dont elle suit et analyse l'activité, afin de rendre le meilleur service possible aux Franciliens.

En cas de violences subies, qu'avez-vous mis à disposition des victimes sur le réseau francilien ?

« Les victimes peuvent se tourner vers **le numéro d'alerte 3117, au téléphone, vers le 3117-7, par SMS**, ou se rendre sur l'application (que ce soit Alerte 3117 ou directement sur l'application Île-de-France Mobilités).

Ce numéro a été lancé tout d'abord sur le réseau exploité par Transilien SNCF Voyageurs en Île-de-France puis a été généralisé au niveau national et rendu opérationnel sur le réseau exploité par la RATP. Lorsqu'un appel est émis, il est reçu et traité par le PC Sécurité de la SNCF qui fait ensuite le nécessaire en fonction des équipes disponibles sur le terrain.

Les victimes peuvent utiliser **les bornes d'appel et d'information** situées sur les quais, sur les passerelles et au niveau des passages souterrains. Ces appels sont reçus par le chef ou la cheffe de station, ou renvoyés au PC Sécurité si le premier ne peut pas prendre l'appel. En cas de besoin, les victimes peuvent également se rendre dans une « **Safe place** », labellisée par exemple via l'application UMay sur certaines stations RATP

comme le long du tramway T3b ou d'autres dispositifs développés par les opérateurs de transport. Le renforcement de ces « Safe places » fait partie de nos priorités pour 2025. Enfin, les victimes peuvent **interpeller un ou une agente**, de sûreté ou de station. Tous et toutes sont formés et peuvent prendre en charge les victimes. »

Les alertes reçues par le 3117 et 3117-7 en 2024, sur le réseau francilien

22 000 alertes ont été reçues par le 3117/3117-7, dont 56 % par appel et 43 % par SMS. La moitié concernaient des faits de sûreté (11 000 alertes).

900 alertes concernaient des faits de violences sexistes et sexuelles, soit 4 % du total.

Source : Île-de-France Mobilités

Le 3117/3117-7 est un numéro d'alerte qui ne se substitue pas aux numéros d'urgence. Les opérateurs et opératrices sont spécifiquement formés à la prise en charge des victimes, et notamment des victimes de violences sexistes et sexuelles



LES ACTIONS MISES EN PLACE PAR LA SNCF

Questions à Anne Meunier, responsable de la lutte contre les atteintes sexistes et sexuelles SNCF à la Direction de la sûreté ferroviaire du groupe SNCF

Que mettez-vous en place pour assurer la prise en charge des victimes de violences sexistes et sexuelles ?

« La Direction de la sûreté SNCF a co-construit avec l'expertise des agents et agentes opérationnelles et avec la contribution de la Maison de Confiance et de Protection des Familles de la gendarmerie du département des Yvelines, un **module de formation e-learning** pour les agents et agentes de la Sûreté ferroviaire SNCF. Ce module est adapté aux pratiques professionnelles ainsi qu'au contexte de travail particulier de l'environnement ferroviaire. Il vise à mieux identifier la lutte contre les atteintes sexistes et sexuelles, mission prioritaire prévue au code des transports* en formalisant **2 postures** métier. La première, **l'action de prévention**, consiste à aller au contact des femmes dans les gares et dans les trains pour échanger avec elles sur leur vécu dans les transports, les

informer sur l'outrage sexiste et sexuel, le harcèlement sexuel, etc., leur rappeler le contexte légal et que cela est puni par la loi. Nous

gratuitement. Nous leur remettons une « cartonnnette » reprenant ces numéros ainsi que le QR code du site « arretonslesviolences.gouv.fr ».

Pour la seconde posture métier, il s'agit de **former les agents et agentes à prendre en charge les victimes selon la méthode PRECO**, spécialement conçue pour les victimes de violences sexistes et sexuelles : Protéger, Rassurer, Écouter, Collationner, Orienter. Les victimes peuvent être accompagnées au dépôt de plainte si elles le souhaitent, et les agents et agentes s'assurent également qu'elles soient raccompagnées en gare et réinsérées dans leur parcours d'usagère.

En complément, des techniques de mises en situation professionnelles sont enseignées en salle. L'objectif est ici de faire prendre conscience, donner des clefs de compréhension et postures adaptées aux victimes : les agents et agentes ont un rôle à jouer dans la prise en charge des victimes, au-delà d'interpeller les auteurs de violences. »

Comment les Transporteurs peuvent agir pour prévenir ces violences ?

« En amont des violences, la mise en place de marches exploratoires est en cours et nous travaillons actuellement avec la RATP autour d'un projet sur la compréhension de l'espace par les femmes et par les hommes. Ce que nous cherchons à savoir c'est ce qui, dans un espace donné, va faciliter ou favoriser le passage à l'acte. **Qu'est-ce qui fait qu'un auteur commet des violences dans les transports ?**

Vous êtes victime ou témoin d'une atteinte sexiste ou sexuelle ?

Appelez immédiatement le numéro d'alerte SNCF 31 17* ou envoyez un sms au 31 17 7**.

L'application « **Alerte 31 17** » est téléchargeable depuis votre mobile.

Les agents de la Sûreté Ferroviaire luttent activement contre les atteintes sexistes et sexuelles.

*Appel et numéros enregistrés même le dimanche / appel gratuit.
** SMS et numéros enregistrés même le dimanche / prix SMS de votre opérateur. Ces numéros d'alerte SNCF ne se substituent pas aux numéros d'urgence (15, 17, 18, 112).
Pour nous écrire SNCF

les informons que si elles sont en difficulté, victimes ou témoins, elles peuvent nous alerter par le numéro 3117**, par SMS au 31177 ou via l'application 3117 à télécharger

Également, SNCF Mixité met en place des **interventions en milieu scolaire**. Celles-ci sont co-construites avec UMay et comportent un module spécifique sur les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun. Elles sont destinées aux collégiens et collégiennes à partir de la 4^e ainsi qu'aux lycéens et lycéennes. »

Comment travaillez-vous à la visibilité et la lisibilité des dispositifs de lutte contre les violences sexistes et sexuelles mis en place par la SNCF ?

« Il est nécessaire de communiquer sur les actions menées par la SNCF. C'est une vraie préoccupation, pour nous, de savoir comment en parler, comment le dire, comment annoncer nos actions. Nous communiquons beaucoup sur le 3117 et 31177. Ce numéro est affiché dans toutes les rames et tous les trains SNCF, que ce soient les Transiliens, TER, TGV, Intercités dont les trains de nuit. Il est également présent sur l'application et le site internet SNCF Connect. »



Comment abordez-vous les violences sexistes et sexuelles avec les usagers et usagères ?

« Depuis 4 ans, nous mettons en place des **actions de communication la semaine du 25 novembre**, journée

internationale pour l'élimination de la violence envers les femmes. En 2024, des points contacts ont été installés dans 80 gares SNCF, pendant 2 heures 30. Les agents et agentes sont présentes en gare et sont visibles grâce à un point contact et des kakemonos. Des actions de prévention sont également réalisées par nos équipes à bord des trains. C'est assez inédit comme méthode. Les agents et agentes SUGE*** et leurs collègues agents et agentes commerciales vont à la rencontre des clients et clientes, afin d'aborder le sujet des violences sexistes et sexuelles. Cela permet de les sensibiliser à la réalité de ces violences, au cadre de la loi, et également de faire connaître les dispositifs (appeler le 3117 et écrire au 31177, faire appel aux agents et agentes, se rendre sur le site « arretonslesviolences.gouv.fr »). Des flyers et dépliants sont distribués à cette occasion.

Cette **démarche d'aller-vers** est très importante. Elle permet d'être au contact de tout le monde, pas seulement des femmes mais aussi des hommes qui doivent être responsabilisés : ils doivent prendre conscience que les violences sexistes et sexuelles dans les transports sont une réalité vécue par toutes, y compris par leurs proches. »

**article L2251-1 du code des transports*

***Le 3117 est un numéro d'alerte valable pour la SNCF et la RATP*

****Surveillance Générale, aujourd'hui appelée Sûreté Ferroviaire. Voir paragraphe « La Sûreté en Île-de-France » ci-dessous pour plus de détails.*



LA SÛRETÉ EN ÎLE-DE-FRANCE

Question à Bénédicte Guitard, directrice de la Sûreté pour Île-de-France Mobilités

Matériellement, comment se traduit la lutte contre les violences sexistes et sexuelle sur les réseaux d'Île-de-France Mobilités ?

« Nous finançons plus de 3 000 agents et agentes dédiées à la sûreté sur le réseau francilien. Parmi eux et elles, il y a des agents et agentes de la **Sûreté ferroviaire (SUGE)** et du **Groupe de sécurité et de protection des réseaux (GPSR)** ainsi que des agents et agentes de sécurité privée mais aussi des médiateurs et médiatrices. Nous dédions ainsi près de 300 millions d'euros par an au financement des moyens humains. Plus précisément, les agents et agentes SUGE et GPSR ont des prérogatives approchant celles des forces de l'ordre. Ils et elles peuvent notamment dresser des procès-verbaux pour

les infractions d'outrages sexistes et sexuels et expulser ces personnes du réseau de transports.

Les **agents et agentes de sécurité privée** apportent une présence humaine et participent à la réassurance non seulement des usagers et usagères mais aussi de nos professionnels et professionnelles. Nous avons fait certifier une formation complémentaire spécifique aux agents intervenants dans les transports en commun qui est d'une durée de 35 heures et qui sera progressivement obligatoire pour l'ensemble des agents et agentes de sécurité privée financées par Île-de-France Mobilités. Cette formation comprend un module sur les violences sexistes et sexuelles et sur la prise en charge des victimes. Les **médiateurs et médiatrices** quant à elles, préviennent les conflits en intervenant par exemple auprès des jeunes. Tous ces acteurs et toutes ces actrices forment

ainsi aux côtés des forces de l'ordre un **continuum de sécurité**, au sein duquel chacun et chacune a son rôle. Par ailleurs, nos réseaux sont équipés de plus de 80 000 caméras de vidéoprotection. Ainsi, 100 % des gares et

des stations et 100 % des bus et des tramways en sont équipés. Les images sont généralement conservées 72 heures à une semaine, afin de pouvoir les mettre à disposition des forces de l'ordre si nécessaire. »



LES MARCHES EXPLORATOIRES ET LA DESCENTE À LA DEMANDE

Questions à Célia Beaumont, coordinatrice des marches exploratoires et enquêtes au sein de la Mission sûreté et prévention chez Sytral Mobilités

Sytral Mobilités est l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais. Elle couvre 262 communes réparties sur les 12 collectivités suivantes : Beaujolais Pierres Dorées, Est Lyonnais, Métropole de Lyon, Monts du Lyonnais, Ouest Rhodanien, Pays de l'Arbresle, Pays de l'Ozon, Pays Mornantais, Saône Beaujolais, Vallée du Garon, Vallons du Lyonnais et Villefranche Beaujolais Saône, pour plus de 1,9 million d'habitants et d'habitantes.

Vous avez mis en place plusieurs marches exploratoires sur les territoires lyonnais, à quoi servent-elles et comment s'organisent-elles ?

« Les marches exploratoires sont des **enquêtes de terrain** portées par une dizaine de femmes volontaires et bénévoles, qu'on appelle ambassadrices. Une ligne de bus, tramway, métro ou un secteur du réseau TCL est identifié en amont (grâce aux retours des Unités de Transport, du nombre d'incidents sur une ligne, etc.) et un groupe d'ambassadrices, utilisatrices régulières, est constitué. De manière collective, elles remplissent un carnet pour y **noter tout ce qui les met en insécurité et en inconfort au long de la marche**. Elles prennent également des photos pour illustrer les constats. Cela peut être lié à l'éclairage, à l'étroitesse des quais ou au manque d'information pour les usagers par exemple. Puis, elles effectuent une relecture collective pour discuter des résultats et se mettre d'accord sur les conclusions. Ensuite, elles présentent leurs conclusions aux services internes de SYTRAL Mobilités, aux opérateurs de transports délégués pour l'exploitation des réseaux par SYTRAL Mobilités ainsi qu'aux partenaires institutionnels (services de l'État comme le cabinet du préfet délégué à la défense et la sécurité du Rhône, la direction de la police nationale, la délégation départementale aux droits des femmes et à l'égalité, la métropole de Lyon et les communes). Ce travail partenarial est indispensable **pour sécuriser à la fois l'espace transport et l'environnement des transports**. En moyenne, pour explorer une ligne et rendre un diagnostic, les ambassadrices s'investissent bénévolement 25 heures.

Pour avoir les résultats les plus complets et représentatifs possibles, nos marches se déroulent à plusieurs moments de la journée, sur différentes tranches horaires (tôt le matin vers 7 heures, dans l'après-midi et le soir vers 22 heures) et nous faisons en sorte que les ambassadrices soient représentatives des utilisatrices du réseau TCL en

termes d'âge, d'activité professionnelle, de statut familial, etc. A l'heure actuelle, il y a 50 ambassadrices au total. Suite aux marches exploratoires, elles continuent à s'engager aux côtés de SYTRAL Mobilités, en participant par exemple aux campagnes d'information et de sensibilisation que nous menons à l'occasion du 8 mars, journée internationale des droits des femmes, et du 25 novembre, journée internationale pour l'élimination de la violence envers les femmes.

Historiquement, les marches ont commencé à se mettre en place il y a 10 ans car nous nous sommes aperçus que les femmes étaient moins utilisatrices des transports en commun en soirée que la journée et qu'elles mettaient en place des stratégies d'évitement en soirée et tôt le matin. Il y a un enjeu essentiel de permettre à toutes et tous un accès égalitaire aux transports. Pour l'instant nous avons mené **11 marches exploratoires**, majoritairement sur les lignes de bus. Petit à petit, on les étend aux lignes de métro. »

Comment la descente à la demande s'est-elle implantée sur vos réseaux de transports ?

« Suite aux premières marches exploratoires, des ambassadrices ont suggéré la mise en place du dispositif de dépose à la demande expérimenté dans le réseau nantais. Depuis 2019, il est accessible sur l'ensemble des lignes de bus qui fonctionnent après 22 heures. Passé cet horaire, pour en bénéficier, les usagers et usagères doivent être seules ou accompagnées par des mineurs et prévenir le conducteur ou la conductrice en amont. La trajectoire du bus ne peut pas être déviée et il doit s'arrêter à un endroit où les passagers seront en sécurité. L'objectif est de donner la possibilité aux utilisatrices et utilisateurs de se rapprocher au plus près de leur domicile afin de renforcer leur sécurité. Les lignes de bus du réseau TCL enregistrent plus de 2 000 descentes à la demande par an. »



L'ADAPTATION DU MATÉRIEL ROULANT

Question à Bénédicte Guitard, directrice de la Sûreté pour Île-de-France Mobilités

Que mettez-vous en œuvre pour lutter contre le sentiment d'insécurité des usagers ?

« Depuis septembre 2023, nous avons par exemple généralisé la descente à la demande sur l'ensemble des lignes de bus régulières du réseau francilien. Après 22 heures, toute personne peut demander au conducteur ou à la conductrice de s'arrêter entre deux arrêts si les conditions le permettent.

Enfin, nous pensons notre matériel roulant en ce sens. Par exemple, tous les nouveaux matériels roulants ferroviaires sont de configuration dite « boa », permettant donc de naviguer d'un bout à l'autre du véhicule. Cela facilite l'**intercirculation**, limite le sentiment d'enfermement et évite aux usagers de se retrouver seule dans un wagon. Nous privilégions également les parois claires pour apporter plus de luminosité. »



L'APPLICATION UMay

Questions à Pauline Vanderquand, présidente et co-fondatrice de l'application UMay

UMay en quelques chiffres

100 000 utilisateurs et utilisatrices actives

7 000 « Safe places », notamment en Île-de-France et à Rouen, Aix-en-Provence, Marseille, Mulhouse, Lyon, Biarritz, Lausanne et Saint-Denis (La Réunion)

5 000 mises en sécurité par an

3 000 signalements par an sur l'application

Pouvez-vous nous présenter votre application ?

« UMay est une **application mobile gratuite** pour toutes et tous qui permet de sécuriser ses déplacements et de lutter contre les violences sexistes et sexuelles.

L'application permet de partager ses trajets avec ses proches, de trouver refuge dans une « Safe Place » : il s'agit des commerces formés à la prise en charge des victimes de violences sexistes et sexuelles. Elle permet aussi de signaler des faits que l'on soit victime ou témoin. Chaque signalement est pris en charge par l'assistance UMay via un tchat gratuit.

L'idée de créer UMay m'est venue il y a 6 ans, après avoir été victime de harcèlement. À ce moment-là, j'ai sollicité de l'aide auprès d'un agent de sécurité, mais sa réponse a été : « Si tu ne rentres pas consommer, ce qui se passe dans la rue reste dans la rue ». Cette expérience m'a profondément marquée et a donné naissance à UMay 4 mois plus tard.

Aujourd'hui, nous comptons plus de 100 000 utilisateurs et utilisatrices actives d'UMay. Notre objectif est de créer un réseau national de soutien. Nous sommes présents en Île-de-France, en Provence-Alpes-Côte-

d'Azur, à Mulhouse, Rouen, Lyon, à La Réunion avec la ville de Saint-Denis, et en Nouvelle-Calédonie. Nous collaborons également avec de nombreux acteurs et actrices du transport, dont la RATP, Keolis, Transdev et la SNCF. »

Comment le dispositif des « Safe Places » fonctionne-t-il et comment vous assurez-vous que les équipes de ces lieux sont en mesure d'apporter de l'aide aux victimes ?

« Le dispositif des « Safe Places » dans le cadre de UMay repose sur un système de géolocalisation, permettant aux utilisateurs et utilisatrices de **repérer facilement des lieux sûrs** où ils et elles peuvent se réfugier en cas de danger, qu'il s'agisse de commerces, de lieux publics ou de structures partenaires. Ces lieux sont sélectionnés en collaboration avec des acteurs et actrices locales et sont fréquemment mis à jour pour garantir leur accessibilité. Nous travaillons régulièrement avec le dispositif Angela* dont nous sommes complémentaires.

Pour s'assurer que les équipes présentes dans ces « Safe Places » sont prêtes à aider les victimes, nous mettons en place des sessions de sensibilisation régulières, incluant

des formations sur la prise en charge des victimes de violences sexistes et sexuelles. En outre, des ambassadeur-ric-e-s U MAY sont formé-e-s pour animer, sensibiliser les équipes des « Safe Places » et pour prospecter des nouveaux lieux. »

Que se passe-t-il lorsqu'une victime ou un ou une témoin signale une violence sexiste et sexuelle sur l'application ?

« L'application permet un signalement discret, garantissant la confidentialité et la sécurité de l'utilisateur ou l'utilisatrice. Lors du signalement, la personne concernée peut choisir de rester anonyme et de ne pas fournir d'informations personnelles, tout en alertant nos équipes. Dès qu'un signalement est fait, l'utilisateur ou l'utilisatrice peut entrer en contact avec l'une de nos équipes de support via un tchat sécurisé. Ce **tchat est disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7** et permet à la victime de recevoir un accompagnement immédiat, dans un espace confidentiel et sécurisé. Nos conseillers et conseillères formées sont prêtes à écouter, à apporter un soutien émotionnel, et à fournir des conseils pratiques sur les étapes à suivre. »

Notez-vous des évolutions depuis la création de l'application ?

« Depuis la création de l'application U MAY, nous avons observé plusieurs évolutions significatives dans les horaires d'utilisation : au début, l'application était

principalement utilisée pendant les heures de sorties festives les jeudis, vendredis et samedis soirs. Aujourd'hui elle est aussi fortement utilisée sur tous les horaires de déplacements, en particulier dans le cadre de l'utilisation des transports publics.

Les faits les plus remontés sont le harcèlement de rue et dans les transports ainsi que le **sentiment d'insécurité**. »

« Dans le cadre du partenariat avec U MAY, nous avons été le premier réseau à mettre en place des bus refuges (« **Safe Bus** »), pour les bus qui fonctionnent jusqu'à 1 heure du matin. L'ensemble des 1 000 bus du réseau TCL sont labellisés en ce sens. En complément, nous avons labellisé des commerces. Dans les deux cas, le fonctionnement est le même. Si une personne se sent en insécurité ou est victime de violences sexistes et sexuelles, elle peut se rendre dans un bus ou dans une agence labellisée pour être accueillie, écoutée et orientée. Tous les professionnels et toutes les professionnelles ont donc été formés à cette prise en charge. Nous travaillons actuellement à la géolocalisation des bus et des arrêts sur l'application U MAY. » **Célia Beaumont, SYTRAL Mobilités**



Le dispositif « Demandez Angela » permet à des commerces de devenir des lieux refuges pour les personnes se sentant en insécurité. Pour en savoir plus : [Plan Angela](#) | [Arrêtons les violences](#)

Accessibilité

Un travail est en cours pour améliorer l'accessibilité de l'application.

Par ailleurs, U MAY vise à renseigner systématiquement sur la fiche des « Safe places » si ces dernières sont accessibles aux personnes en situation de handicap.



Application disponible sur [Android](#) et [IOS](#)

Cette application fait partie des applications lauréates de l'appel à projet de la Direction générale de la cohésion sociale (DGCS) de 2024. Vous pouvez retrouver plus d'informations sur [Quatre applications lauréates pour lutter contre les violences sexistes et sexuelles | Égalité-femmes-hommes](#).

RESSOURCES

Informations sur les violences sexistes et sexuelles : [Violences sexuelles | Arrêtons les violences](#)

Kit de formation de la Miprof sur les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun : [Outils de formation sur les outrages sexistes, les harcèlements et violences sexuels dans les transports | Arrêtons les violences](#)

Campagne de communication du Gouvernement « Levons les yeux »

Applications utiles pour prévenir les violences sexistes et sexuelles et au sein du couple : [Applications de la lutte contre les violences sexistes, sexuelles et au sein du couple | Arrêtons les violences](#)

Retrouvez les autres kits de formation de la Miprof en lien avec les violences sexistes et sexuelles :

- [Outils de formation sur les violences sexuelles | Arrêtons les violences](#) ;
- [Outils de formation sur le harcèlement et les violences sexuelles dans les relations professionnelles | Arrêtons les violences](#) ;
- [Outils de formation sur les violences sexistes et sexuelles dans le sport | Arrêtons les violences](#).

Retrouvez les outils du [ministère chargé des Transports](#) :

- [Le guide « Descente à la demande pour les bus »](#) ;
- [Le guide méthodologique « Les marches exploratoires dans les transports collectifs terrestres »](#)

Retrouvez des exemples de dispositifs de lutte contre les violences sexistes et sexuelles mis en place par les transporteurs :

- RATP : [Luttons ensemble contre le harcèlement dans les transports | RATP](#) ;
- SNCF : [Violences sexistes et sexuelles dans les transports | Groupe SNCF](#) ;
- Île-de-France Mobilités : [Que faire si je suis victime d'une agression, de harcèlement moral ou à caractère sexuel dans les transports en commun ? | Île-de-France Mobilités](#) ;
- SYTRAL Mobilités : [Des lieux refuges sur le réseau tcl - Accueil - sytral](#).

GLOSSAIRE

Agression sexuelle

Article 222-22 du code pénal

“Constitue une agression sexuelle toute atteinte sexuelle commise avec violence, contrainte, menace ou surprise ou, dans les cas prévus par la loi, commise sur un mineur par un majeur (...).”

Harcèlement sexuel

Article 222-33 du code pénal

“I. – Le harcèlement sexuel est le fait d'imposer à une personne, de façon répétée, des propos ou comportements à connotation sexuelle ou sexiste qui soit portent atteinte à sa dignité en raison de leur caractère dégradant ou humiliant, soit créent à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante.

L'infraction est également constituée :

1° Lorsque ces propos ou comportements sont imposés à une même victime par plusieurs personnes, de manière concertée ou à l'instigation de l'une d'elles, alors même que chacune de ces personnes n'a pas agi de façon répétée ;

2° Lorsque ces propos ou comportements sont imposés à une même victime, successivement, par plusieurs personnes qui, même en l'absence de concertation, savent que ces propos ou comportements caractérisent une répétition.

II. – Est assimilé au harcèlement sexuel le fait, même non répété, d'user de toute forme de pression grave dans le but réel ou apparent d'obtenir un acte de nature sexuelle, que celui-ci soit recherché au profit de l'auteur des faits ou au profit d'un tiers.”

Ménage ordinaire : INSEE

Ensemble des occupants d'un même logement sans que ces personnes soient nécessairement unies par des liens de parenté. Un ménage peut être constitué d'une seule personne. Les personnes vivant dans des habitations mobiles, les bateliers, les sans-abris, et les personnes vivant en communauté (foyers de travailleurs, maisons de retraite, résidences universitaires, maisons de détention, etc.) sont considérées comme vivant hors ménage.

Mis en cause: ministère de l'Intérieur

Toute personne ayant été entendue par la police ou la gendarmerie et à l'encontre de laquelle sont réunis, dans la procédure transmise au parquet, des éléments graves

et concordants attestant qu'elle a commis ou tenté de commettre une ou plusieurs infractions.

Outrage sexiste et sexuel

Article R625-8-3 du code pénal

Est une contravention « hors les cas prévus aux articles 222-13, 222-32, 222-33, 222-33-2-2et 222-33-2-3, d'imposer à une personne tout propos ou comportement à connotation sexuelle ou sexiste qui soit porte atteinte à sa dignité en raison de son caractère dégradant ou humiliant, soit crée à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante.”

Outrage sexiste et sexuel aggravé

Article 222-33-1-1 code pénal

Est un délit « hors les cas prévus aux articles 222-13, 222-32, 222-33, 222-33-2-2et 222-33-2-3, d'imposer à une personne tout propos ou comportement à connotation sexuelle ou sexiste qui soit porte atteinte à sa dignité en raison de son caractère dégradant ou humiliant, soit crée à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante, lorsque ce fait est commis (...)» avec circonstance aggravante (autorité, minorité, vulnérabilité, etc.)

Victimation : SSMSI

Fait d'être victime d'une atteinte visant ses biens ou sa personne. Les victimations sont recensées dans le cadre d'enquêtes de victimation. Menées auprès de la population, ces enquêtes consistent à demander aux individus s'ils ont été victimes d'atteintes à leurs biens (vols, dégradations, etc.).

Viol

Article 222-23 du code pénal

“Tout acte de pénétration sexuelle, de quelque nature qu'il soit, ou tout acte bucco-génital commis sur la personne d'autrui ou sur la personne de l'auteur par violence, contrainte, menace ou surprise (...).”

Article 222-23-1 du code pénal

“Hors le cas prévu à l'article 222-23, constitue également un viol tout acte de pénétration sexuelle, de quelque nature qu'il soit, ou tout acte bucco-génital commis par un majeur sur la personne d'un mineur de quinze ans ou commis sur l'auteur par le mineur, lorsque la différence d'âge entre le majeur et le mineur est d'au moins cinq ans (...).”

SOURCES

Le site arretonslesviolences.gouv.fr

- La rubrique consacrée aux [données disponibles sur les violences faites aux femmes](#) ;
- Les numéros de « [La lettre de l'Observatoire national des violences faites aux femmes](#) » (2013 à 2025).

Les données statistiques du ministère de l'Intérieur

- L'enquête « [Vécu et Ressenti en matière de Sécurité](#) », ministère de l'Intérieur, 2023, novembre 2024 ;
- L'enquête « [Vécu et Ressenti en matière de Sécurité](#) », ministère de l'Intérieur, 2022, décembre 2023 ;
- « [Insécurité et délinquance en 2024 : Première photographie et atlas départemental](#) », Interstats Références, ministère de l'Intérieur, SSMSI, janvier 2025 ;
- « [Les vols et violences enregistrés dans les réseaux de transports en commun en 2023](#) », Info rapide n° 42, ministère de l'Intérieur, SSMSI, septembre 2024.

Les données du ministère chargé des Transports

« [Bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports de l'année 2023](#) », 4^e édition, ministère chargé des Transports, novembre 2024.

L'enquête « [Permis d'agresser. Enquête sur les violences sexuelles dans les transports et les failles ayant facilité la récurrence des chauffeurs-agresseurs](#) »

[Enquête de Disclose en partenariat avec la cellule d'investigation Radio France](#), publiée en mars 2024.

REMERCIEMENTS

La Mission interministérielle pour la protection des femmes contre les violences et la lutte contre la traite des êtres humains (Miprof) remercie ses partenaires pour la mise à disposition des données présentées dans cette publication :

- Le Service statistique ministériel de la sécurité intérieure (SSMSI) du ministère de l'Intérieur ;
- Le ministère chargé des Transports et l'Observatoire national de la délinquance dans les transports ;
- Sandrine Charnoz et Jennyfer Dellupo (RATP) ;
- Anne Meunier et Lorraine Vigneron (SNCF) ;
- Bénédicte Guitard et Paco Sauvage (Île-de-France Mobilités) ;
- Célia Beaumont et Sandra Bernard (SYTRAL Mobilités) ;
- Pauline Vanderquand et François Morival (UMAY) ;
- Christophe Ballet et Quentin Coëdelo (GICS) ;
- Stéphanie Plasse (Disclose) ;
- Manon Marguerit (chercheuse en urbanisme) ;
- Raphaël Adamczak (doctorant en psychologie sociale).