

ETUDE SUR LE HARCELEMENT SEXISTE ET LES VIOLENCES SEXUELLES FAITES AUX FEMMES DANS LES TRANSPORTS PUBLICS



Marc DEBRINCAT, Clélia LAURENT, Christiane DUPART

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

téléphone : 01 43 35 02 83

télécopie : 01 43 35 14 06

courriel : contact@fnaut.fr

internet : <http://www.fnaut.fr>

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
INTRODUCTION	3
Présentation de la FNAUT	3
Contexte et objet de l'étude.....	4
1. ENQUETE ET ANALYSE DES RESULTATS	5
1.1. Le questionnaire : objet et contenu	5
1.2. Méthodologie de l'enquête	6
1.3. Analyse des résultats	9
2. LE CADRE JURIDIQUE DU HARCELEMENT	25
2.1. Définitions légales et sanctions.....	25
2.2. Ce que le harcèlement n'est pas.....	29
2.3. Note sur la loi Savary	31
3. LES SOLUTIONS.....	34
3.1. Les véhicules de transports publics réservés aux femmes.....	34
3.2. Les autres solutions existantes	37
3.3. Les solutions recommandées par la FNAUT	40
CONCLUSION	50

INTRODUCTION

• Présentation de la FNAUT

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), créée en 1978, rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises et plusieurs associations ou fédérations nationales, soit au total environ 45 000 adhérents.

La FNAUT s'intéresse à tous les modes de transport, qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret, et à tous leurs enjeux, économiques, sociaux et écologiques.

Elle agit :

- pour l'amélioration et le développement des transports collectifs urbains, régionaux, ruraux et interurbains,
- pour de meilleures conditions de déplacement des piétons, cyclistes et personnes handicapées,
- pour le développement de l'autopartage,
- pour l'amélioration de la sécurité routière,
- pour une politique intermodale des transports, respectueuse du cadre de vie quotidien, de la santé publique et de l'environnement global.

Association de consommateurs agréée par l'Etat, la FNAUT conseille et défend, individuellement et collectivement, les usagers de tous les modes de transport public. Elle les représente également auprès des Pouvoirs publics, des autorités organisatrices et des entreprises de transport.

Soucieuse de la protection de l'environnement et groupe de pression d'intérêt général, elle s'efforce d'infléchir la politique des transports en faveur d'une politique réellement durable, permettant une réduction de la consommation de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre.

Cette politique vise une réduction du trafic automobile notamment en ville, du trafic de poids-lourds sur longue distance et du trafic aérien sur courte distance. Elle implique de faire payer aux modes les plus agressifs pour l'environnement ce qu'ils coûtent à la collectivité, afin d'enrayer leur extension et de financer les modes alternatifs. Elle a pour objectif de favoriser un aménagement équilibré du territoire afin d'enrayer l'étalement urbain et de maîtriser la demande de transport.

C'est dans le cadre de son rôle de défense des usagers des transports publics que la FNAUT a choisi de se pencher sur l'étude du harcèlement sexiste et des violences sexuelles subis par les femmes dans les transports publics.

- **Contexte et objet de l'étude**

Pourquoi une étude sur le harcèlement en particulier dans les transports publics ?

Le 16 avril 2015, le Haut Conseil à l'Egalité entre les femmes et les hommes (HCEfm) a dénoncé le harcèlement sexiste auquel les femmes doivent faire face quotidiennement dans les transports publics¹. L'étude menée révélait que 100% des femmes avaient déjà été victimes de ce type d'incivilités (qui peuvent parfois aller jusqu'au crime de viol).

En tant qu'association de consommateurs, et sachant que la majorité des utilisateurs des transports publics sont des femmes, la FNAUT se préoccupe du problème du harcèlement. Il constitue une entrave réelle à la mobilité et à l'accès aux services de transports publics.

Le harcèlement existe partout (au travail, dans la rue, dans les transports, sur internet, etc.) et sous de multiples formes (sexiste, sexuel, moral, etc.). Notre étude se focalise sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles subies par les femmes dans les transports en commun.

Quel est l'objet de cette étude ?

L'étude permettra d'informer les Pouvoirs publics et les transporteurs sur la question du harcèlement pour les usagères et faire des propositions concrètes sur les solutions à apporter.

Quel est le plan de l'étude ?

- Sommaire
- Introduction
- I – Enquête et analyse des résultats
- II – Le cadre juridique du harcèlement
- III – Etude des solutions
- Conclusion

¹ HCEfh, *Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun*, n°2015-04-16-VIO-16, publié le 16 avril 2015 < http://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/IMG/pdf/hcefh_avis_harcelement_2015-04-16-vio-16.pdf >

1. ENQUETE ET ANALYSE DES RESULTATS

Dans le cadre de son étude, la FNAUT a diffusé un questionnaire à participation libre, à l'intention des femmes.

1.1. Le questionnaire : objet et contenu

L'**objectif** de cette enquête est triple :

- identifier les différents comportements sexistes et les violences sexuelles dont les femmes sont victimes dans les transports collectifs ;
- mesurer leur impact sur l'utilisation des transports collectifs par les femmes ;
- préciser l'efficacité des différentes solutions avancées pour lutter contre ces comportements inacceptables. Ces solutions concernent les femmes elles-mêmes, les témoins des agressions, les agresseurs, les entreprises de transport et les collectivités.

Le **contenu** du questionnaire élaboré par la FNAUT est le suivant :

- l'âge et la catégorie socio-professionnelle des femmes interrogées ;
- leur usage des transports collectifs et l'influence du harcèlement sur cet usage ;
- leur expérience du harcèlement, leurs réactions et celles des témoins ;
- leur connaissance des systèmes d'alerte disponibles ;
- enfin leur opinion sur les propositions concrètes imaginées pour combattre le harcèlement.

Cette enquête a été créée dans le cadre de l'étude « harcèlement et transports publics » pour permettre la **collecte de données factuelles** sur ce problème.

Ce questionnaire a été **destiné aux femmes**, qu'elles utilisent régulièrement ou rarement les transports publics. Tous les transports publics terrestres sont concernés : bus, métro, train...

1. 2. Méthodologie de l'enquête

L'enquête a été diffusée du 29 mars 2016 au 3 mai 2016 et a totalisé 6227 réponses.

Avant d'analyser les résultats des 6227 réponses reçues, on peut tout d'abord souligner ce que ce chiffre important révèle : les femmes se sentent concernées par ce problème et n'hésitent pas à consacrer du temps pour participer à une enquête sur ce sujet.

Cette enquête a été relayée par plusieurs médias : Libération, 20minutes, Mobilicités ou encore Metronews. Christiane Dupart, membre du Bureau de la FNAUT et présidente de la FNAUT Hauts-de-France, a également répondu à quelques interviews, pour France Bleue Nord-Picardie par exemple.

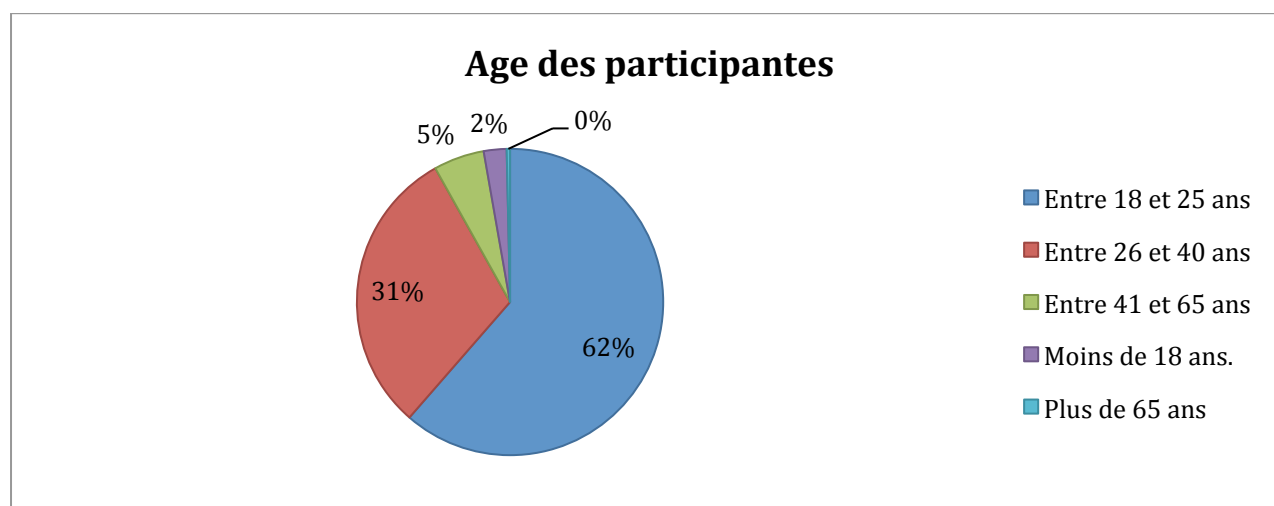
Il ne s'agit pas d'un sondage. En effet, nous avons diffusé le questionnaire au maximum, en visant toutes les femmes, quel que soit leur âge, lieu de résidence, catégorie socio-professionnelle, habitudes de transports... Mais les participations se faisant sur la base du volontariat et librement, une telle enquête a des limites.

Elles sont tout d'abord d'**ordre technique** : le questionnaire a pu être rempli par une personne plusieurs fois, il a pu être complété par un homme, etc. Les résultats nous permettent d'accéder à des données factuelles sur le problème du harcèlement dans les transports mais il faut garder cet aspect à l'esprit.

Enfin, le **panel des répondantes n'est pas représentatif** de la population française féminine étant basé sur une participation volontaire.

Dans la suite de cette étude, les pourcentages utilisés seront arrondis au chiffre entier supérieur.

- Age

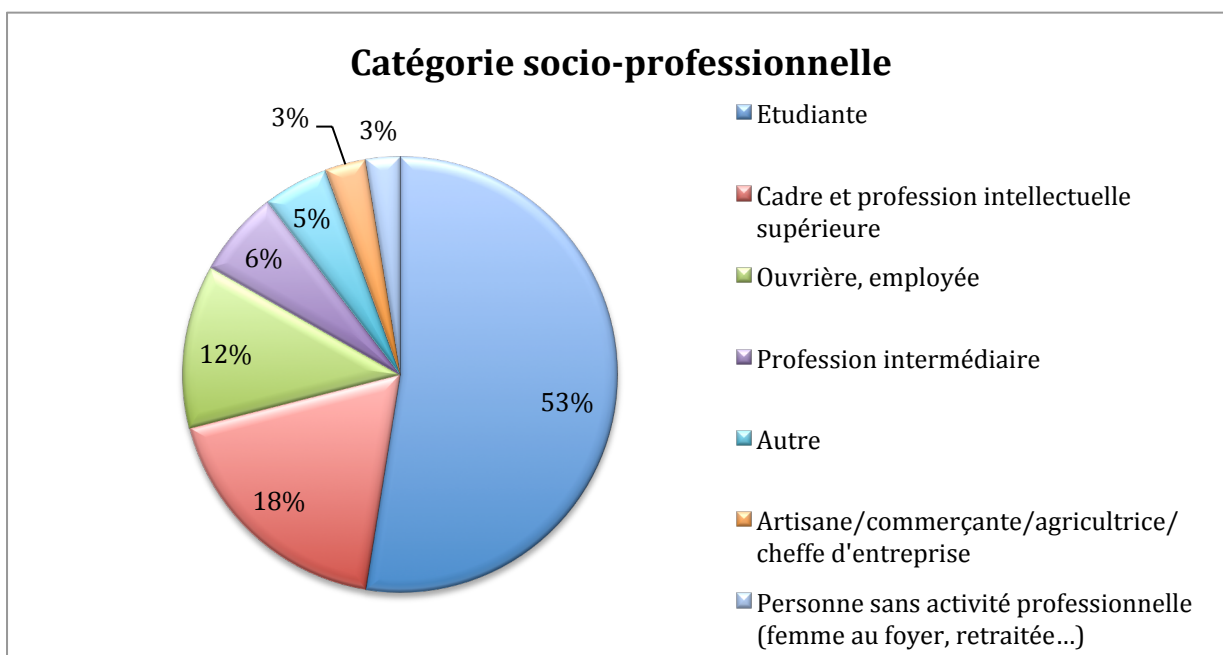


La majorité des répondantes a entre 18 et 25 ans, ensuite viennent les 26 à 40 ans. Cela ne laisse que 7% de réponses émanant de femmes de moins de 18 ans ou de plus de 40 ans.

Comparons ces chiffres aux chiffres réels fournis par l'Insee au 1^{er} janvier 2016, en ce qui concerne la population de la France Métropolitaine². D'après l'Institut national, les femmes âgées de 18 à 40 ans en France ne représentent que 48% de la population féminine française. Les femmes âgées de plus de 65 ans sont particulièrement sous-représentées dans notre enquête puisqu'elles représentent en réalité 53% de la population féminine française, contre moins d'1% des répondantes.

Ces proportions peuvent tout d'abord s'expliquer par le mode de diffusion du questionnaire : c'est un questionnaire Google forms, donc, uniquement consultable sur internet, via un ordinateur ou un smartphone. En plus de sa diffusion dans les médias, il a surtout été diffusé sur les réseaux sociaux (Twitter et Facebook en particulier). On sait qu'internet et les réseaux sociaux sont plus largement utilisés par les populations jeunes. Enfin, le problème du harcèlement est rencontré par les femmes en général, mais **tout particulièrement par les plus jeunes**³.

- Catégorie socio-professionnelle



La majorité des répondantes appartient à la catégorie étudiante. On remarque également une importante participation des cadres et femmes exerçant une profession intellectuelle supérieure (19%) mais également des ouvrières et employées (12%).

D'après les chiffres de l'Insee en date de 2014, la majorité des femmes **en emploi** sont des employées (46%), viennent ensuite les professions intermédiaires (28%)⁴. Les étudiantes inscrites à l'université comptaient dans leur rang un peu moins de 5% des françaises en 2014⁵.

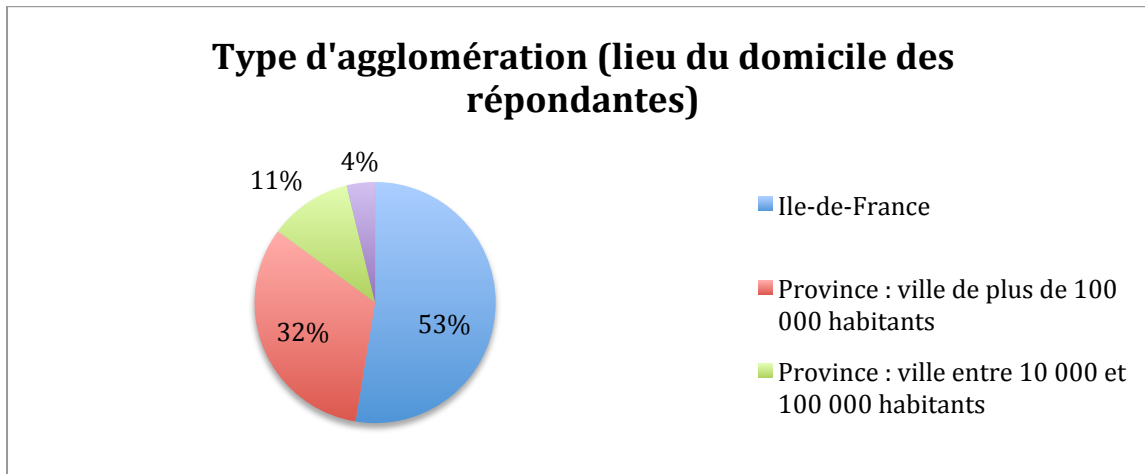
² Insee, estimations de populations, population totale par sexe et âge au 1^{er} janvier 2016, France Métropolitaine, site visité le 20 avril 2016 <http://www.insee.fr/fr/themes/detail.asp?ref_id=bilan-demo®_id=0&page=donnees-detaillees/bilan-demo/pop_age2.htm>

³ Résultats des consultations citoyennes menées par le HCEfh, mars 2015, dans le cadre d'événements «Les femmes sont dans la place!» du Conseil général de l'Essonne et «Agir contre le harcèlement sexiste et sexuel dans les transports» de l'Observatoire des violences envers les femmes du Conseil général de la Seine-Saint-Denis (voir Avis HCEfh du 16 avril 2015 supra 1, p. 11)

⁴ Insee, estimations de population, population en emploi selon le sexe et la catégorie socioprofessionnelle en 2014, site visité le 20 avril 2016 <http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=0&ref_id=NATnon03173>

Ici, on constate que l'enquête a touché plus souvent les jeunes, donc, logiquement, les étudiantes. De plus, le questionnaire a notamment été relayé via des associations féministes sur internet, qui ont un public surtout étudiant ou relevant de la catégorie des cadres ou des femmes exerçant une profession intellectuelle supérieure.

- Type d'agglomération de résidence



La majorité des répondantes réside en Ile-de-France (53%), ou dans une grande ville de province de plus de 100 000 habitants (32%).

Si on compare ces chiffres à ceux de l'Insee, on constate que les habitants des communes de plus de 100 000 habitant représentent 15% de la population française, de même en ce qui concerne les communes de moins de 1 000 habitants⁶. Les habitantes des grandes villes sont donc largement surreprésentées, et ceux des petites, sous-représentées, dans notre enquête.

Cela s'explique encore une fois par le mode de diffusion du questionnaire, relayé principalement via le réseau de la FNAUT ou celui des associations féministes, qui oeuvrent surtout dans les grandes villes, et tout particulièrement en région parisienne.

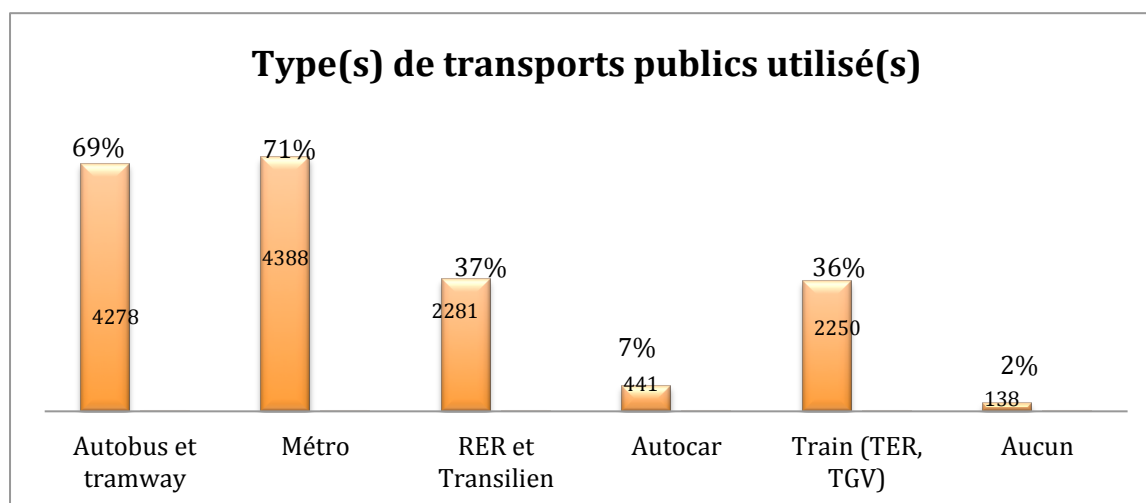
Les limites de cette enquête étant désormais établies, nous allons analyser les données collectées.

⁵ Insee, estimations de populations, étudiants inscrits en université par discipline en 2014, site visité le 20 avril 2016, < http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?ref_id=natnon07136 >

⁶ Insee, département de la démographie, la population légale des communes, 1^{er} janvier 2006, site visité le 20 avril 2016 < http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=ip1217 >

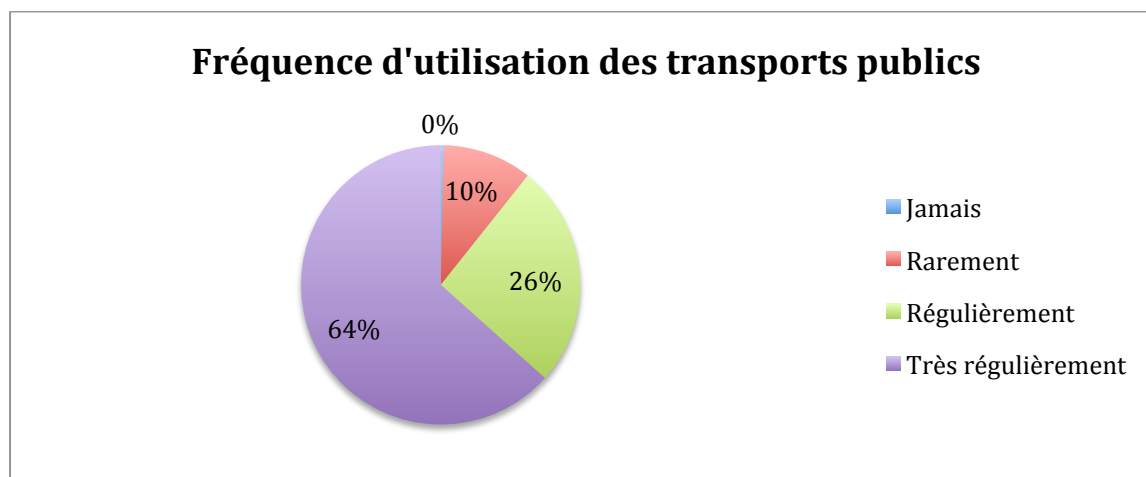
1. 3. Analyse des résultats

- Les transports : types et fréquence d'utilisation



Seules 2% des répondantes à ce questionnaire n'utilisent aucun transport public. Donc, **98% des répondantes sont des utilisatrices des transports**, elles sont par conséquent potentiellement concernées par le problème du harcèlement dans les transports (sachant que les 2% d'enquêtées n'utilisant pas les transports publics seront potentiellement exposées au problème... dans la rue).

Les transports majoritairement utilisés sont l'autobus, le tramway et le métro, mais on note tout de même l'importance de l'utilisation des RER et Transilien, ainsi que du train en général.

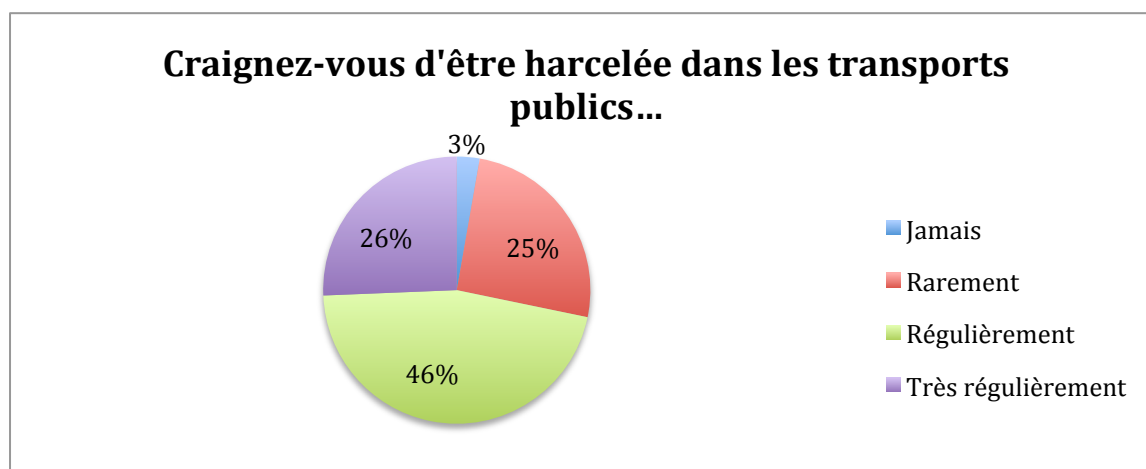


On remarque un **intérêt tout particulier des grandes utilisatrices des transports pour un questionnaire tel que le nôtre** puisque 90% des répondantes utilisent « très régulièrement » ou « régulièrement » les transports en commun. Cela semble logique : elles passent plus de temps dans les transports, ont donc plus d'occasions de se faire harceler. De plus, elles se sentent de toute façon plus concernées par une problématique liée aux transports.

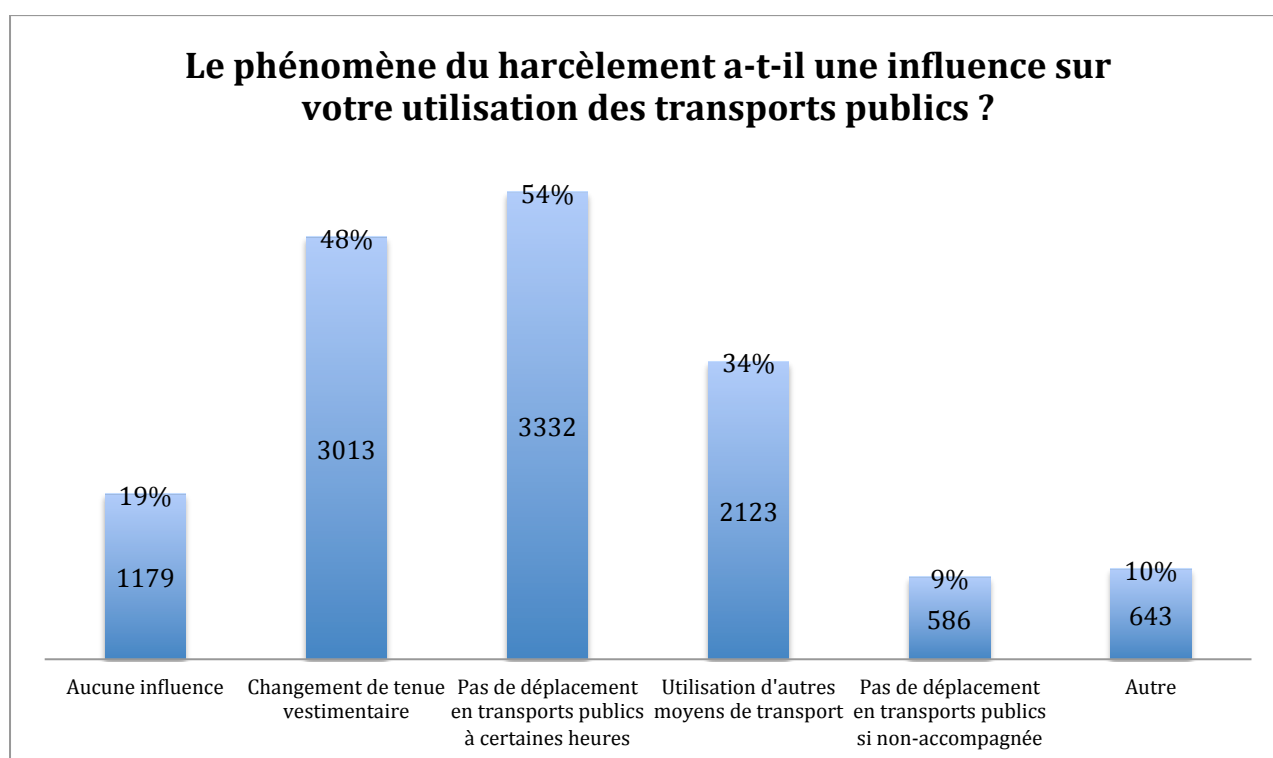
Le profil type de la répondante est une jeune femme qui utilise souvent les transports, probablement pour ses déplacements quotidiens via le métro, bus, tramway, RER...

- **Le problème du harcèlement**

- **le vécu**



72% des répondantes craignent d'être harcelées « régulièrement » ou « très régulièrement ». 25% le craignent « rarement ». **On a donc une crainte quasi systématique (seul 3% des répondantes ne craignent « jamais » d'être harcelées dans les transports)** ressentie par les femmes lors de leurs déplacements en transports publics. Cette situation est d'autant plus intolérable qu'une grande part de ces déplacements ne constituent pas un choix, mais des trajets jusqu'au travail, l'école des enfants, l'université...

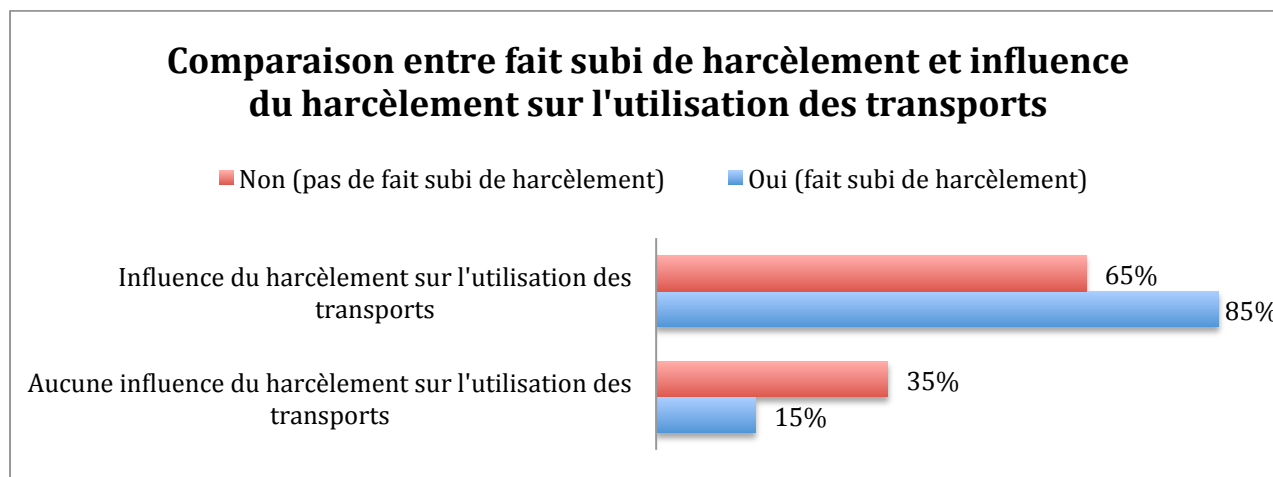


Pour 19% des répondantes, le phénomène du harcèlement n'a pas d'influence sur leur utilisation des transports. Donc, a contrario, **pour plus de 80% des femmes, le harcèlement a une influence !** Cette dernière est notable puisque le problème du harcèlement entraîne, notamment, l'utilisation de moyens de transports alternatifs aux transports publics (pour 34% des répondantes), l'absence de

déplacement dans les transports à certaines heures comme en soirée (54%) ou encore pour 49% des enquêtées, un changement de la tenue vestimentaire pour éviter le harcèlement !

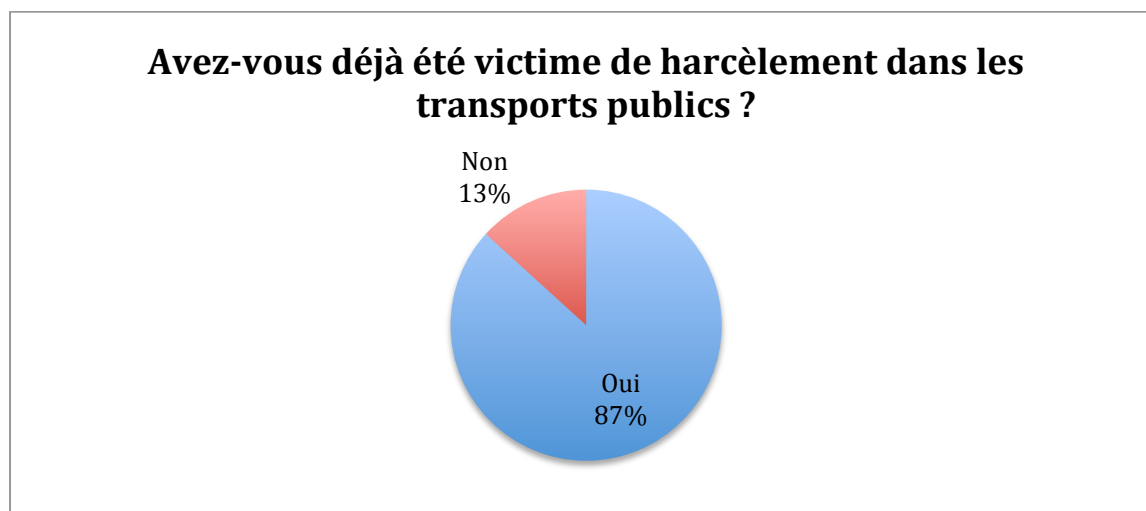
Le harcèlement et la crainte d'être harcelée ont donc une influence importante sur la vie des femmes qui utilisent les transports en commun – **influence qui peut aller jusqu'à ne plus utiliser ces modes de transports.**

Cette influence du harcèlement sur l'utilisation des transports se retrouve également (et logiquement) chez les victimes effectives de harcèlement.



Le tableau ci-dessus compare l'influence du problème du harcèlement (en général) sur l'utilisation des transports et l'influence du harcèlement réellement subi sur cette même utilisation. On peut constater sans surprise que les **victimes de harcèlements sont plus influencées par le problème du harcèlement dans leur utilisation des transports que celles qui ne l'ont pas vécu.**

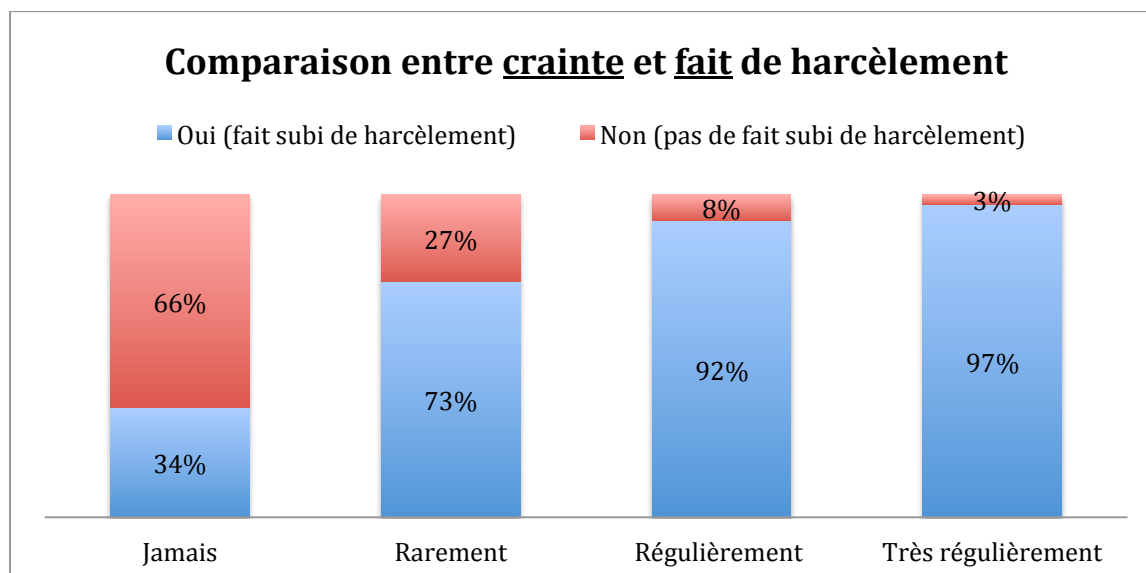
On peut tout de même souligner le fait que, dans les deux cas, la **majorité des répondantes** (victimes ou non de harcèlement) **est influencée par ce problème.** En effet, seulement 15% des femmes victimes de harcèlement disent ne pas adapter leur utilisation des transports en fonction de ce problème contre 35% des femmes non-victimes.



87% des répondantes ont déjà été victime de harcèlement dans les transports. Cela ne correspond pas aux 100% du sondage du HCEhf mais cela reste tout de même un chiffre impressionnant et inquiétant.

On peut mettre cette donnée en parallèle avec la crainte d'être harcelée (précédemment étudiée) : **97% des répondantes craignent d'être harcelées** (rarement, régulièrement ou très régulièrement), alors que « seulement » 87% des enquêtées ont été effectivement victimes de harcèlement. Cette crainte peut notamment s'expliquer par le fait que, si le harcèlement n'est pas survenu dans les transports, il a pu être subi ailleurs, notamment dans la rue.

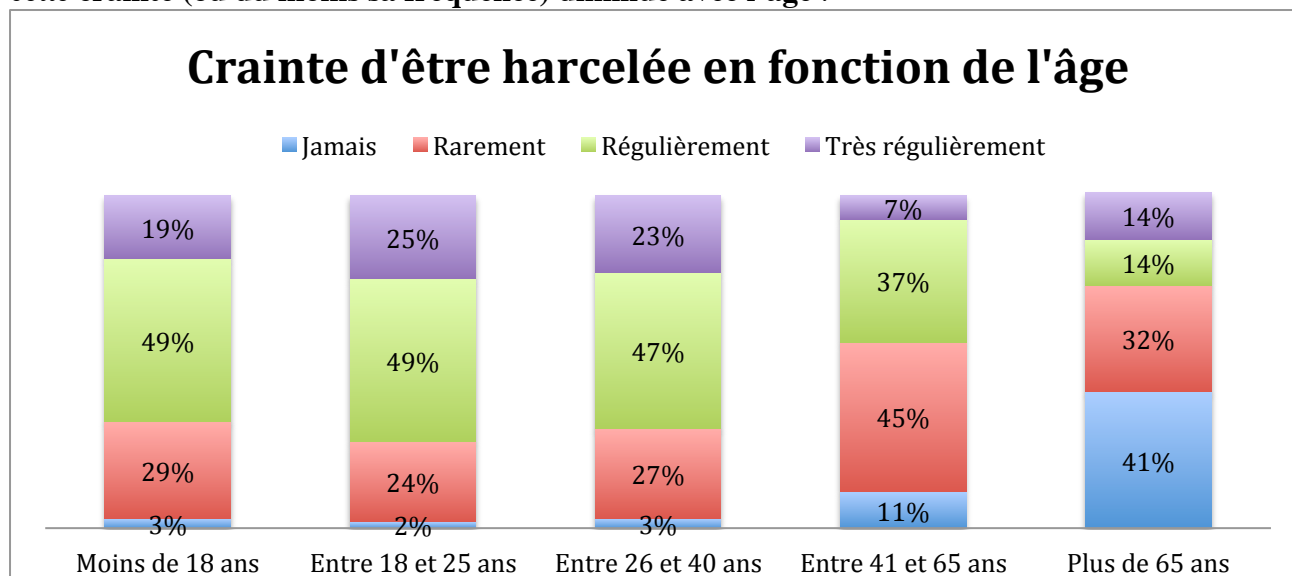
Nous avons comparé, pour chaque réponse possible à la question sur la crainte du harcèlement, le ratio entre les personnes ayant subi un fait de harcèlement et celles qui n'en ont jamais subi.



La majorité (66%) des femmes ne craignant « jamais » de se faire harceler dans les transports n'ont pas subi d'acte de harcèlement. Au contraire, les répondantes craignant « régulièrement » ou « très régulièrement » d'être harcelées ont, pour une majorité écrasante, été victimes de harcèlement (92% et 97%). Cela semble logique : les **femmes n'ayant pas été harcelées craignent moins de l'être que celles qui ont vécu ce problème.**

La catégorie des femmes craignant « rarement » de se faire harceler est plus surprenante : 73% d'entre elles ont été victimes de harcèlement, pourtant elles craignent « rarement » d'être harcelées.

Si l'on compare le niveau de crainte d'être harcelée pour chaque catégorie d'âge, on constate que cette **crainte (ou du moins sa fréquence) diminue avec l'âge** :



Ainsi, de moins de 18 ans à 40 ans, la majorité des femmes craignent d'être harcelées « régulièrement » (49% des moins de 18 ans et des 18-25 ans, 47% des 26-40 ans). La majorité des 41-65 ans le craignent « rarement » (45%) et la majorité des plus de 65 ans « jamais » (41%).

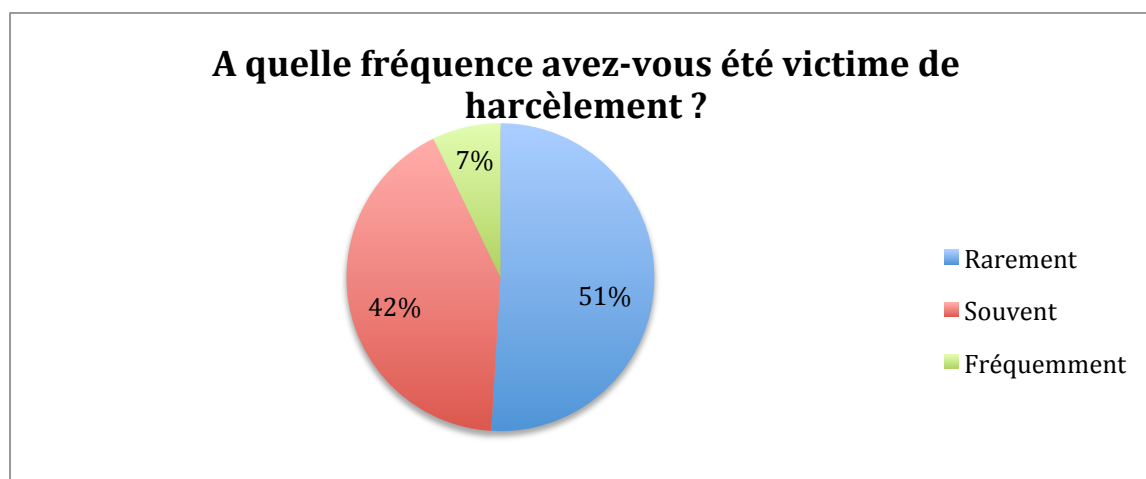
Dans les commentaires du questionnaire, de nombreuses enquêtées précisait que les **cas de harcèlement subis l'étaient principalement dans les grandes et très grandes villes** (comme Paris ou Marseille par exemple). Nous avons donc comparé la crainte d'être harcelée avec le type d'agglomération de résidence.

Les résultats sont assez comparables d'un type d'agglomération à un autre : les données de notre enquête n'établissent donc pas de façon claire que le sentiment d'insécurité des femmes par rapport au problème du harcèlement est influencé par la taille de leur ville de résidence.

De tels résultats s'expliquent peut-être par les limites du questionnaire : si les femmes devaient indiquer leur lieu de résidence, elles n'avaient pas à préciser où elles craignaient le plus de se faire harceler. Une femme a donc tout à fait pu répondre qu'elle habitait une petite ville mais également qu'elle craignait de se faire harceler au cours de déplacements dans de plus grandes agglomérations par exemple.

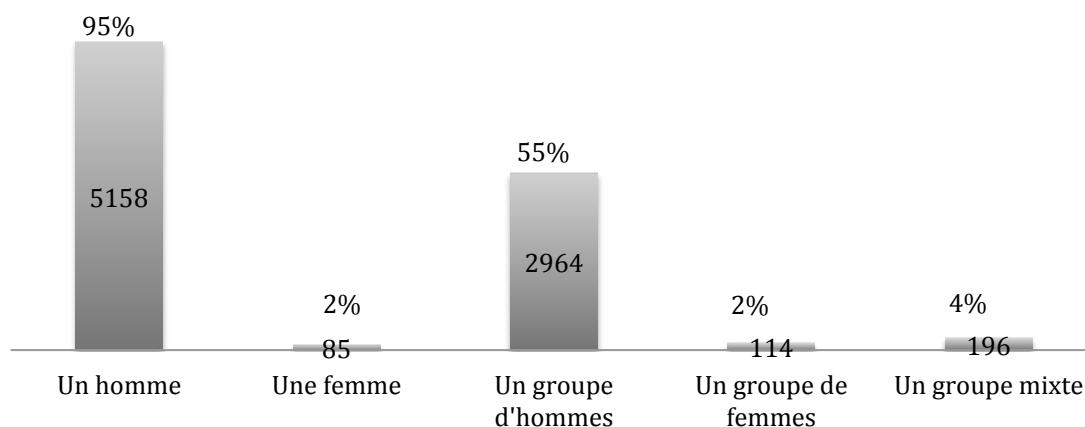
On peut tout de même noter que la majorité des répondantes craignant « rarement » de se faire harceler réside dans une ville de moins de 10 000 habitants (38%). On peut également souligner que les habitantes de ces petites villes constituent la minorité des répondantes craignant « très régulièrement » de se faire harceler (16%).

Nous allons maintenant analyser les **résultats des questions spécifiquement destinées aux femmes ayant répondu qu'elles avaient été victimes de harcèlement dans les transports publics**.



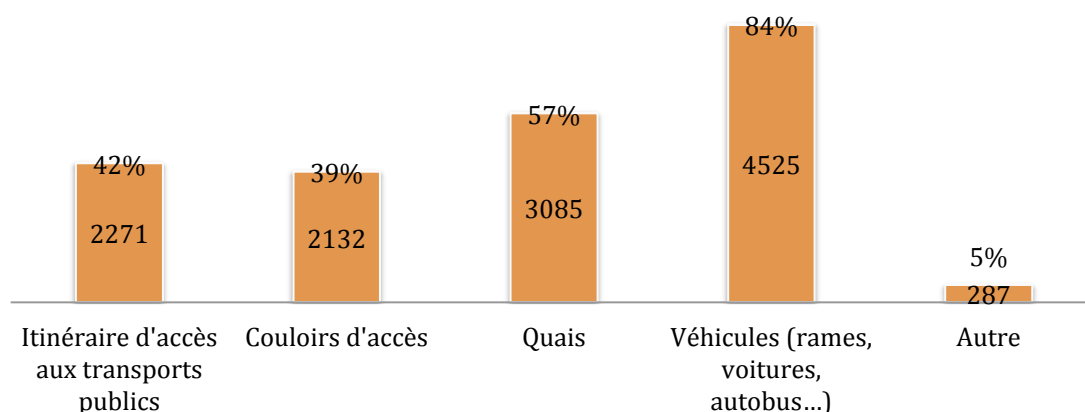
A la question sur la fréquence des cas de harcèlement survenus, **près de la moitié répondent que cela leur arrive « souvent » ou « très fréquemment »**. Nous sommes donc face à un problème qui touche un grand nombre de femmes mais qui, de plus, est fréquent.

Par qui avez-vous été harcelée ?



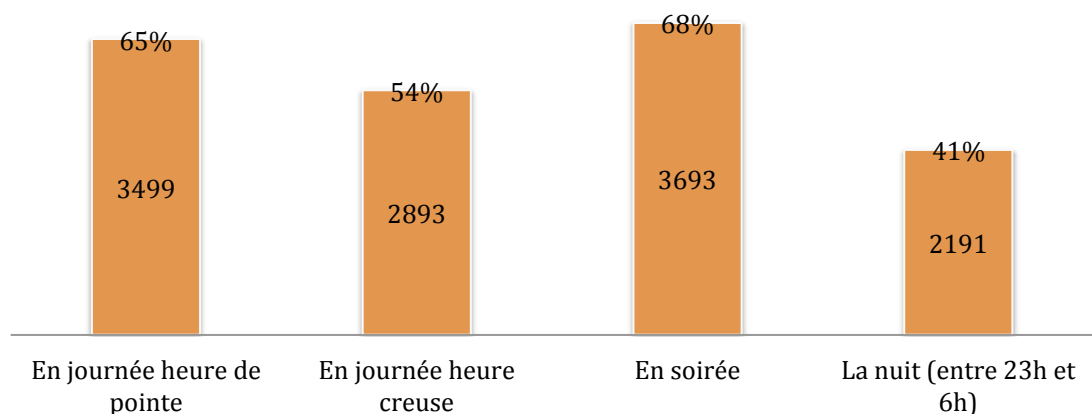
Sans surprise, à la réponse « en général, par qui avez-vous été harcelée », **95% des enquêtées ont été harcelées par un homme et/ou par un groupe d'hommes (55%)**.

Où avez-vous été victime de harcèlement ?



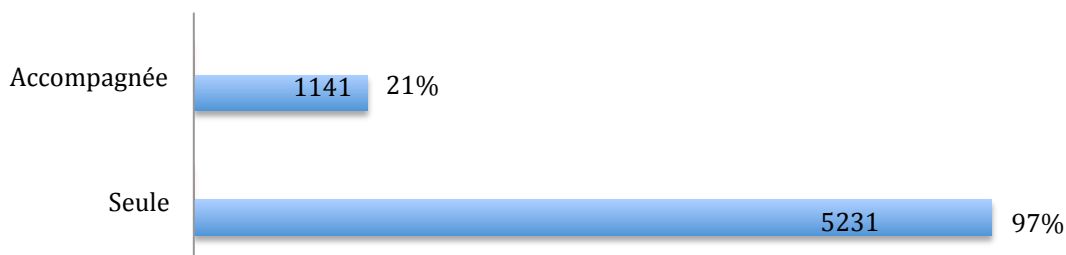
En ce qui concerne les lieux où ont été subis les actes de harcèlement, la **majorité (84%) ont lieu à bord des véhicules**, ce qui n'est pas étonnant au vu de la proximité physique et du temps passé en leur sein. On peut noter que les **autres espaces** compris dans les transports publics sont également concernés, particulièrement les quais (57%) mais également les couloirs et itinéraires d'accès. Ce qui souligne l'importance de bien penser ces derniers, en prenant en compte la problématique du harcèlement.

A quel moment avez-vous été harcelée ?



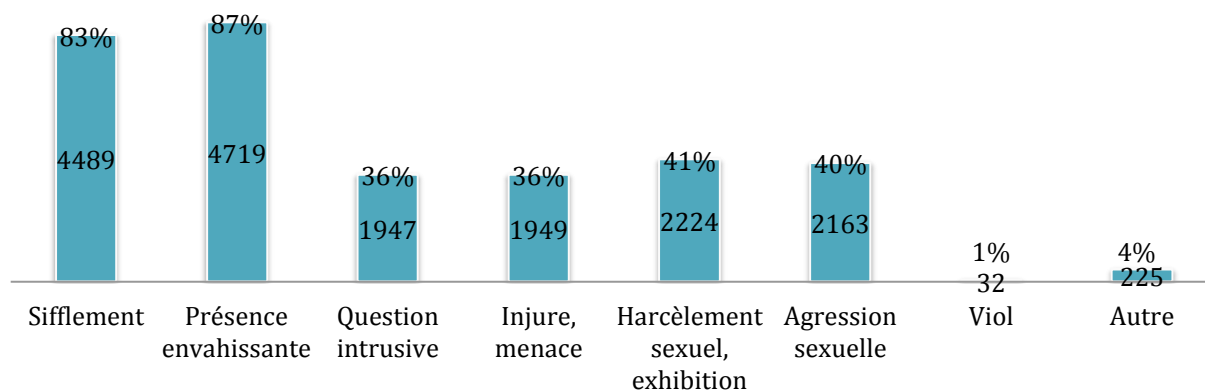
A la question du moment où les femmes ont été victimes de harcèlement, les résultats sont évidemment nuancés mais on remarque tout de même que ce **problème est constant** : que ce soit en journée heure de pointe (65%), heure creuse (54%), en soirée (68%) ou la nuit (41%).

Etiez-vous seule ou accompagnée ?



La majeure partie des femmes sont, **en général, seules** quand elles se font harceler (97%), mais 21% ont tout de même subi des cas de harcèlement alors qu'elles étaient accompagnées.

Type(s) de harcèlement subi



7

⁷ Sifflement = sifflement, commentaire sur le physique/le comportement/la tenue

Pour ce qui est du type de harcèlement ou de violence subis, la majorité des répondantes ont déjà subi des sifflements, des commentaires sur le physique/la tenue/le comportement (83%) et/ou une présence envahissante et opprimante, des regards insistants (87%). Ces formes les plus « atténuées » de harcèlement ne sont pas moins dangereuses puisqu'elles remettent en cause la place des femmes dans l'espace public. En outre, le fait que ces comportements soient généralement considérés comme « moins grave » et le fait qu'ils soient plus « furtifs », « discrets », les rend d'autant plus difficiles à détecter et à dénoncer.

Soulignons le fait inquiétant que 36% des répondantes aient déjà subi des injures ou menaces, 41% des actes de harcèlement sexuel et 40% une agression sexuelle, alors que tous ces **faits sont pénalement répréhensibles**⁸ et sont des atteintes directes au droit à la mobilité des femmes.

Présence envahissante = présence envahissante et opprimante, regard insistant

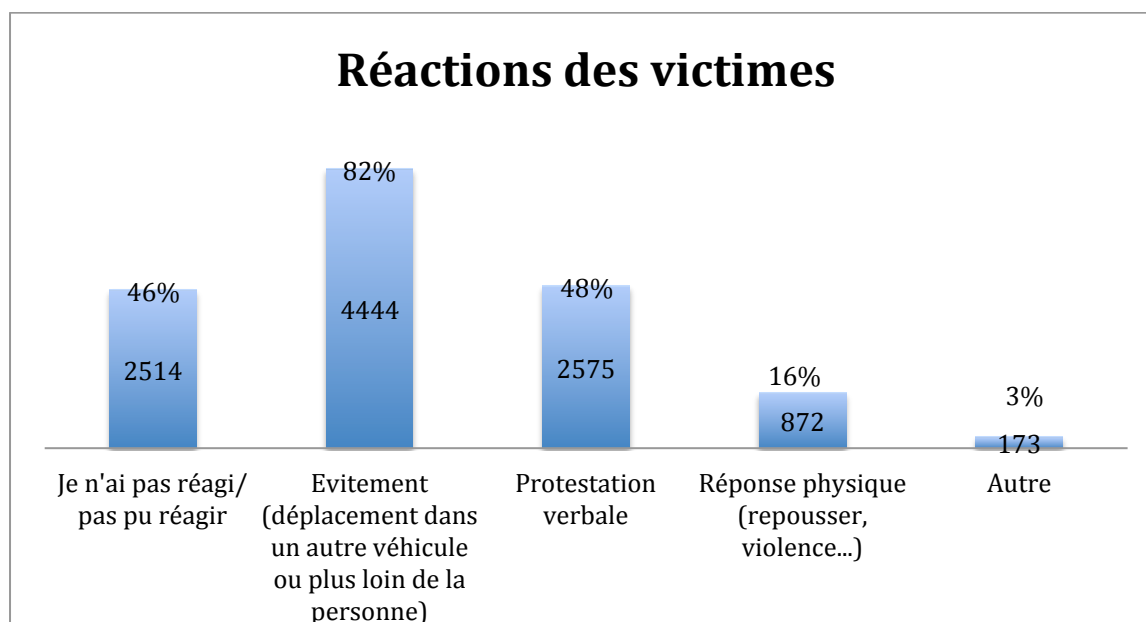
Question intrusive = question intrusive sur la vie sexuelle/"confiance" de l'auteur, invitation persistante

Harcèlement sexuel = avances, gestes à connotation sexuelle

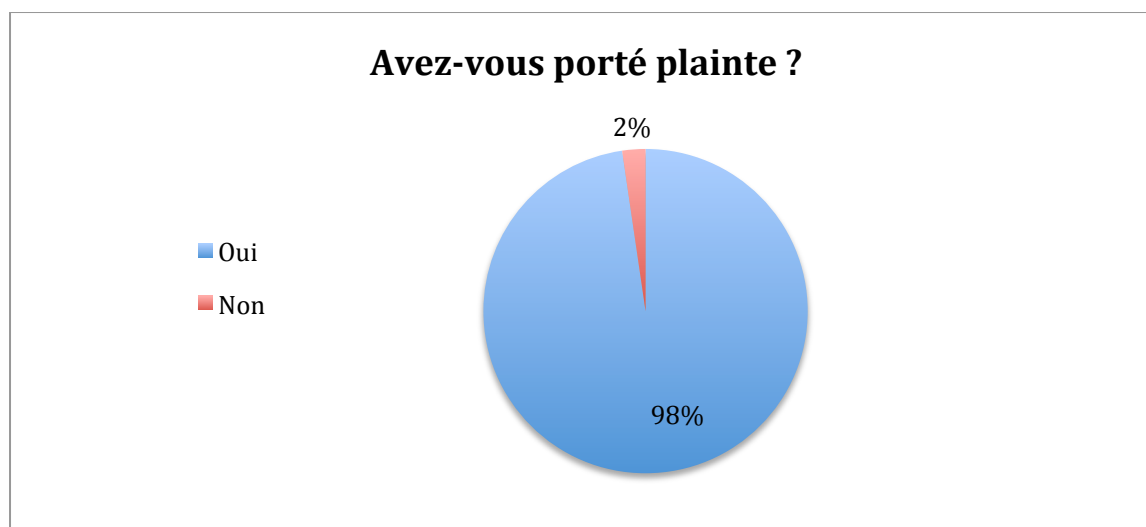
Agression sexuelle = contacts : baisers forcés, mains aux fesses/sur les cuisses, frottements

⁸ Voir partie 2. de cette étude

○ les réactions

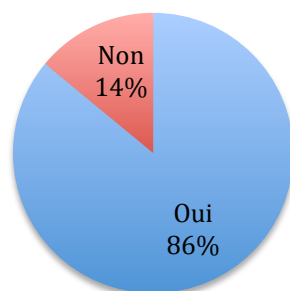


A la question de savoir comment les femmes ont réagi au(x) cas de harcèlement qu'elles ont subi(s), la majorité ont, au moins une fois, évité leur harceleur (déplacement). Mais 46% ont été dans une situation où elles n'ont pas réagi ou pas pu réagir. On constate tout de même que dans certaines situations, les répondantes ont pu réagir activement par une protestation verbale (48%) ou physique mais beaucoup plus rarement (seulement 16%).

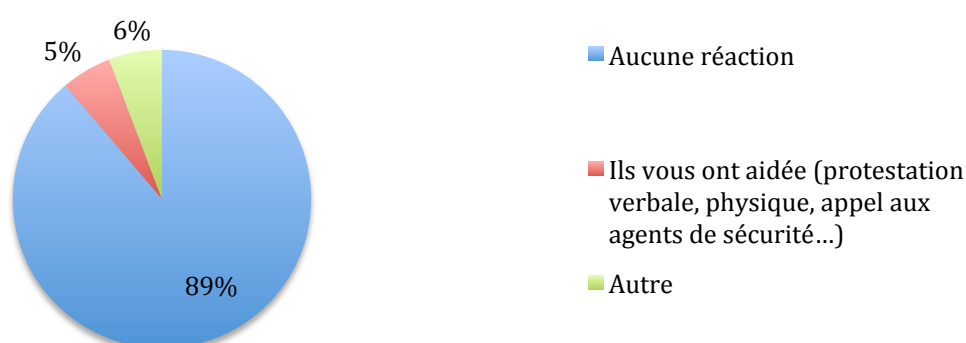


71% des répondantes se déclarant victimes de harcèlement ont subi des actes constituant des infractions pénales, qui auraient donc pu donner lieu à une plainte. Or, **seules 2% des enquêtées victimes de harcèlement ont effectivement porté plainte**. Ce chiffre alarmant démontre la nécessité de faciliter ces plaintes, afin que ces infractions ne restent pas impunies.

Témoins présents



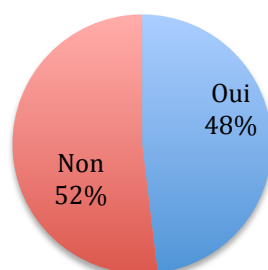
Réaction des témoins présents



On constate que dans **86%** des cas de harcèlement, des témoins étaient présents. Or, dans **89%** des cas, ils n'ont eu **aucune réaction**.

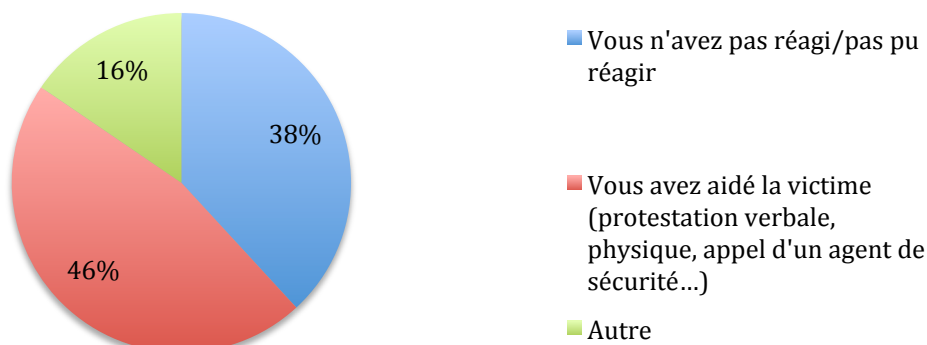
Les explications sont multiples : les personnes présentes n'ont peut-être pas vu la situation de harcèlement, ou elles n'ont pas osé intervenir par crainte de se méprendre sur la situation ou par crainte pour elles-mêmes... Ces données nous indiquent que le harcèlement se produit en majorité en présence d'autres personnes, donc de potentiels défenseur.e.s.

Avez-vous été témoin de harcèlement ?



Presque la moitié des répondantes ont été témoin de harcèlement. La différence avec les chiffres précédents (des témoins étaient présents dans 86% des cas) s'explique par la personne à qui l'on pose la question : ici, on demande aux enquêtées si elles ont été témoin de harcèlement. Il est possible qu'elles se soient trouvées près d'une situation problématique sans s'en rendre compte.

Réaction en tant que témoin

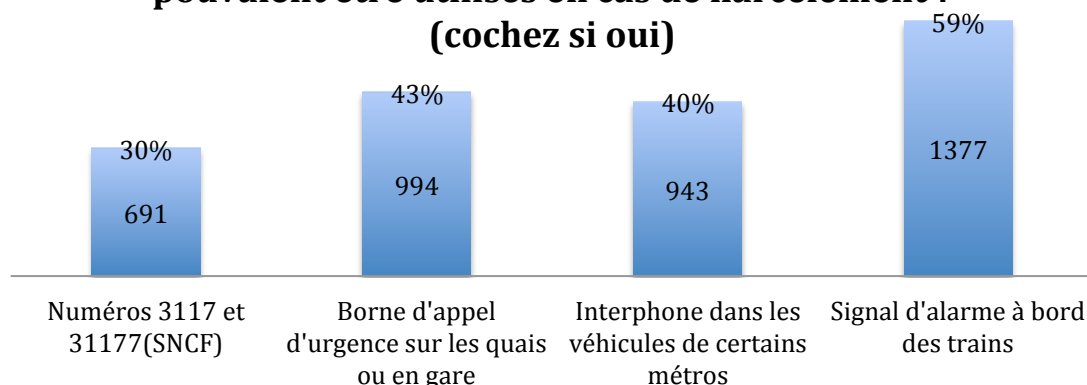


Dans 46% des cas, les enquêtées ont aidé la victime, dans 38% des cas, elles n'ont pas réagi/pas pu réagir. On remarque une **forte propension des répondantes à intervenir**. Cela peut s'expliquer par le fait que la majorité des enquêtées ont elles-mêmes été victimes de harcèlement, elles sont donc directement concernées par ce problème et ont donc peut-être plus tendance à réagir.

• Les solutions

○ les systèmes d'alerte existants

Saviez-vous que les systèmes d'alerte suivants pouvaient être utilisés en cas de harcèlement ? (cochez si oui)



Nous avons demandé aux femmes si elles connaissaient certains systèmes pouvant être utilisés en cas de harcèlement. On remarque que les numéros mis en place par la SNCF sont encore peu connus puisque moins de 30% des répondantes ont répondu qu'elles connaissaient ce système d'alerte. Quant aux bornes d'appel et interphones, il faut également développer leur visibilité puisque seulement 40% des répondantes ont répondu qu'elles connaissaient les interphones et 43% les bornes d'appel d'urgence.

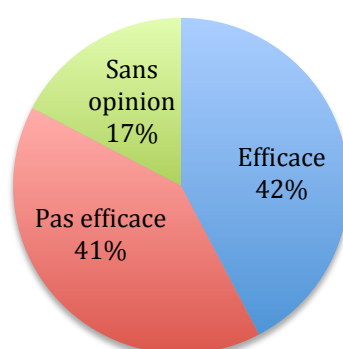
A noter que cette question pose peut-être un problème de formulation : en répondant vite, certaines enquêtées ont pu cocher un système d'alerte car elles le connaissaient, au moins de nom. En revanche, elles ne savaient peut-être pas qu'il pouvait être utilisé en cas de harcèlement.

○ avis sur les solutions

Dans la dernière partie de notre questionnaire, nous demandions aux participantes de donner leur avis sur l'efficacité de certaines solutions, existantes ou non, pour lutter contre le harcèlement. Elles avaient le choix entre « efficace », « pas efficace », « sans opinion ».

Note : les proportions de personnes ayant répondu « sans opinion » sont assez importantes. Ce n'est pas surprenant : certaines personnes peuvent ignorer à quoi correspondent les solutions proposées, ou y trouver du pour et du contre et ne pas vouloir trancher sur leur efficacité, ou tout simplement ne pas avoir d'opinion sur l'utilité ou non de ces solutions.

Campagnes de sensibilisation dans les lieux publics et les transports



Les **avis sont partagés** puisque 43% des répondantes considèrent la solution comme efficace, contre 40% « pas efficace ».

Cette question manquait peut-être de précision. En effet, dans la partie « commentaire » (en fin de questionnaire), plusieurs enquêtées ont critiqué le fait que les solutions abordées dans l'enquête visaient seulement les témoins/victimes/employés des transports, pas les harceleurs. Il est vrai que la majorité des solutions retenues ici ne visent pas directement les harceleurs et/ou n'ont pas de but de prévention du problème.

Cependant, lors de la rédaction du questionnaire, sous l'expression « campagnes de sensibilisation » nous considérions notamment les campagnes visant les victimes et les témoins, sur la manière d'agir ou de réagir. Nous pensions également aux campagnes destinées aux universités, écoles... pour parler du problème du harcèlement, et plus généralement du sexisme, afin d'éduquer la population sur ce problème (et donc les potentiels harceleurs). Mais cette expression n'était certainement pas suffisamment éloquente.

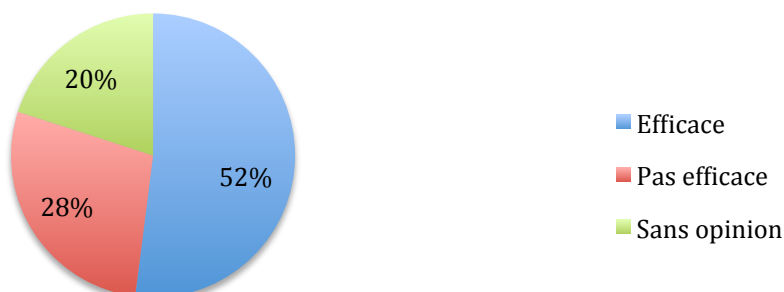
On note tout de même une courte majorité considérant cette solution comme efficace. De plus, et nous reviendrons sur ce sujet lors de l'analyse des commentaires, on peut déjà souligner le fait que l'éducation en amont (éducation aux problèmes du sexisme et du harcèlement) soit plébiscitée par de nombreuses répondantes.

Information (conseils aux témoins et victimes, partage de témoignages sur sites des transporteurs, rappels de la loi...)



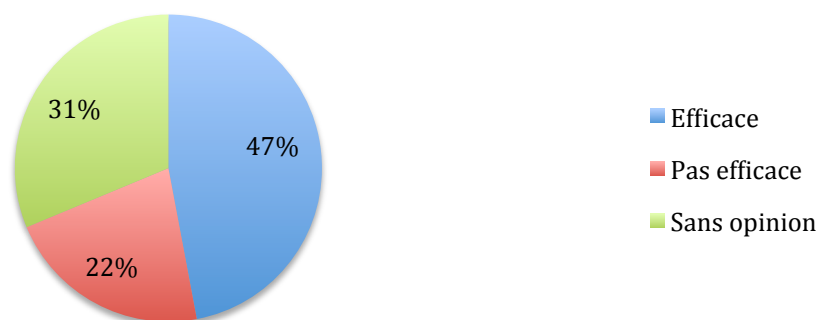
On constate une **majorité de répondantes** qui considèrent cette solution de l'information comme **efficace**. En commentaire, de nombreuses enquêtées réclamaient de telles informations, ou du moins expliquaient qu'elles n'avaient pas réagi/pas pu réagir (en tant que victime ou témoin de harcèlement) car elles n'osaient pas confronter directement le harceleur. Or, il existe des « parades » au harcèlement pour éviter une telle confrontation. On peut citer les stratagèmes donnés par le projet Crocodiles sur lequel nous reviendrons troisième partie.

Dispositifs d'alerte (numéro de téléphone, applications smartphone, bornes d'appel d'urgence, signalement d'une agression sur les sites des transporteurs...)



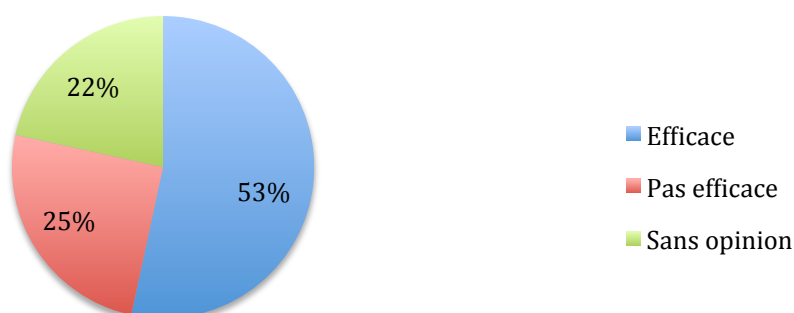
Là encore, pour une **majorité** des enquêtées, cette solution est **efficace** (52%) mais avec une importante part de personnes considérant que ce n'est pas efficace pour lutter contre le harcèlement (28%).

Réappropriation de l'espace public par les femmes (comités d'usager.ère.s, marche exploratoire...)



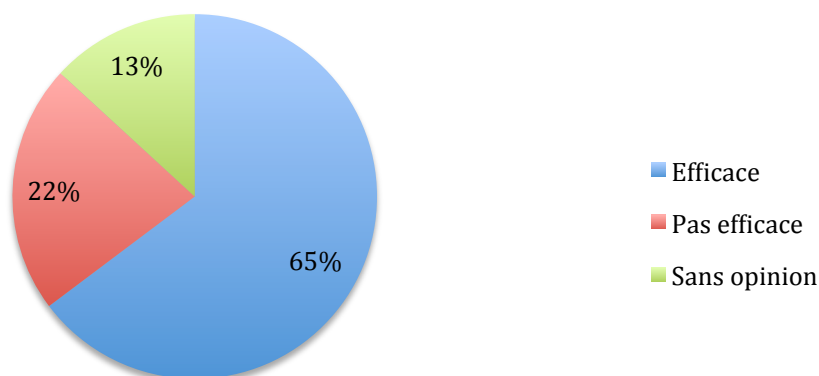
47% pensent que c'est efficace, 22% que non. A noter que 31% ont répondu « sans opinion », ce qu'on peut supposer correspondre en partie à une **méconnaissance** de ces possibilités d'actions. Cela souligne l'importance d'informer les voyageur.se.s de leur existence (nous les présenterons rapidement dans la suite de cette étude).

Adaptation des transports (arrêt/ligne à la demande à certaines heures, augmentation de la capacité des véhicules pour éviter l'entassement...)



22% des répondantes sont sans opinion, 53% pensent que cette solution est efficace, 25% que non.

Rôle du personnel des transports publics (formation pour prévenir le harcèlement, réagir et accompagner les victimes, surveillance accrue...)



On constate ici une majorité plus démarquée que pour les autres solutions : **65% des participantes considèrent cette solution comme efficace** (22% non-efficace, 13% sans opinion).

Il faut souligner que de **nombreuses commentatrices ont réclamé une présence accrue** du personnel des transports et/ou des forces de l'ordre. Mais d'autres ont également dénoncé le comportement du personnel/des agents des forces de l'ordre en ce qui concerne le signalement de situations de harcèlement. Beaucoup rapportent une inaction de la part du personnel, voir une attitude méprisante pour des actes que certains considèrent comme « pas graves ». Un témoignage publié sur la page Facebook de Paye Ta Shneck a d'ailleurs attiré l'attention des médias sur ce problème : au conducteur du train qui informait ses collègues agents SNCF sur le quai, qu'une femme se faisait agresser sexuellement dans le train, l'un des agents aurait répondu « bah elle est pas morte »⁹. Certaines se sont également plaintes de l'attitude des agents qui peuvent devenir à leur tour des harceleurs.

Une formation du personnel au problème du harcèlement sexiste et des violences sexuelles semble une solution efficace pour que les femmes victimes de tels agissements soient aidées et puissent les dénoncer.

• Les commentaires

La fin de questionnaire comportait une rubrique libre « commentaire ». Nous en recensons 210. Plusieurs grandes typologies de remarques se détachent.

Tout d'abord, la **nécessité de parler du harcèlement** dans les transports a été soulignée. Nous avons reçu de nombreux remerciements pour notre enquête sur ce fondement : parler d'un problème c'est permettre aux victimes de se sentir plus légitimes et c'est pousser vers la recherche de solutions efficaces.

Il a également été souligné le fait que ce **problème a une portée générale** : il ne sévit pas que dans les transports mais dans tous les espaces publics. De plus, si notre étude s'est focalisée sur le

⁹ Témoignage publié sur la page facebook Paye Ta Shnek relatant un cas d'agression sexuelle dans le train, 27 octobre 2015, <<https://www.facebook.com/payetashnekleblog/posts/955447454550075>>

harcèlement subi par les femmes, ce problème ne touche pas seulement ces dernières : toutes les minorités plus ou moins visibles sont concernées (LGBT+¹⁰, personnes racisées¹¹, personnes non-valides¹², etc.)

En ce qui concerne les solutions, les répondantes ont insisté sur la nécessaire conjugaison des **solutions de « réaction »** au problème – c’est-à-dire : l’aide aux victimes pour porter plainte, les conseils pour réagir face à un cas de harcèlement, les systèmes d’alerte en place, etc ; avec une **action en amont** (c’est notamment ce que nous visions sous la catégorie « campagnes de sensibilisation »). En effet, le harcèlement subi par les femmes étant un produit du sexisme existant dans notre société, il convient d’éduquer les populations, notamment jeunes, au féminisme et au problème du harcèlement. La place des femmes dans la société en tant qu’égales des hommes doit être réaffirmée et comprise par tous.

L’information et l’éducation permettront également la déculpabilisation des victimes (ce n’est pas parce qu’on porte une jupe qu’on peut se faire harceler impunément) et la fin de la minimisation du problème du harcèlement (non, ce n’est pas un compliment, oui, c’est grave).

L’inaction des témoins est un problème récurrent et dénoncé par de nombreuses commentatrices, il entraîne un sentiment d’isolement pour les victimes, et peuvent décupler leur crainte d’être harcelées : si c’est le cas, elles risquent de ne pouvoir compter que sur elles-mêmes.

¹⁰ Acronyme pour Lesbiennes, Gays, Transexuel.le.s. Le + désigne les autres identités sexuelles et de genres (asexuel.le.s, pansexuel.le.s, etc.)

¹¹ “« *Racisé-e* » signifiant « *renvoyé-e à une race* », quand bien même la race est sans fondement biologique. Voir « *Domination masculine : elle crève les yeux jusqu’à en être invisible* », 13 décembre 2013” ; définition issue de la note de bas de page (2) de l’article de Ségolène Roy, *L’autre versant du racisme : le privilège blanc*, 5 mars 2014 < <https://blogs.mediapart.fr/segolene-roy/blog/050314/l-autre-versant-du-racisme-le-privilege-blanc> >

Les personnes racisé.e.s subissent des oppressions du fait de leur couleur de peau ou de leur présumée appartenance à une religion (non-dominante) (*ndr*).

¹² Par opposition à une personne valide (non-porteuse de handicap)

2. LE CADRE JURIDIQUE DU HARCELEMENT

2.1. Définitions légales et sanctions

Cette étude porte sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles subis par les femmes dans les transports publics. Les différents actes de harcèlement ou de violence que nous avons retenus dans notre questionnaire correspondent à ceux énoncés dans la classification faite par le HCEfm dans son avis de 2015.

- **Le harcèlement sexiste**

Le **harcèlement sexiste** n'est pas défini en tant que tel dans la loi, dans son avis, le HCEfm énonce :

« Le harcèlement sexiste dans l'espace public se caractérise par le fait d'imposer tout propos ou comportement, à raison du sexe, de l'orientation ou de l'identité sexuelle supposée ou réelle d'une personne, qui a pour objet ou pour effet de créer une situation intimidante, humiliante, dégradante ou offensante portant ainsi atteinte à la dignité de la personne. »

*Le harcèlement sexiste peut prendre des formes diverses comme par exemple des sifflements ou des commentaires sur le physique, **non punis par la loi**, ou des injures, **punies par la loi**.¹³ »*

Le HCEfm a établi une liste (non exhaustive) de comportements relevant du harcèlement sexiste¹⁴. Nous les avons regroupés pour les classer en 4 catégories dans notre enquête :

- les sifflements, les commentaires sur le physique/le comportement/la tenue vestimentaire,
- les présences envahissantes et opprimantes, les regards insistants,
- les questions intrusives sur la vie sexuelle, les « confidences » de l'auteur, les invitations insistantes,
- injure, menace.

Seules les injures et les menaces sont pénalement répréhensibles dans cette liste. Certains comportements seront qualifiés de contraventions¹⁵, d'autres de délits¹⁶.

A noter que si la proposition de loi dite « Savary » ne faisait pas de la notion « *harcèlements et de violences à caractère sexiste* » un délit, elle l'inscrivait dans le code des transports. Cette partie a cependant été supprimée suite à son rejet par le Sénat.

¹³ Supra 1, p. 13

¹⁴ Supra 1, p. 13 et 14

¹⁵ les injures privées (article R. 621-2 du code pénal) et les menaces de violences légères (article R. 623-1 du code pénal)

¹⁶ Ce sera le cas des menaces relevant des articles 222-17, 222-18, 222-18-1, 434-5 du code pénal ainsi que de l'injure publique. « *L'injure publique est une injure pouvant être entendue ou lue par un public inconnu et imprévisible. C'est-à-dire par un nombre indéterminé de personnes étrangères aux deux protagonistes et sans liens étroits entre elles.* » Définition issue de la fiche pratique sur l'injure présente sur le site internet service-public.fr, consulté le 9 juin 2016, < <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F32077> >

- **Les violences sexuelles**

Les **violences sexuelles** sont, elles, définies par la loi. Nous les avons regroupés en trois catégories dans notre questionnaire :

- l'exhibition et le harcèlement sexuel (avances, gestes à connotation sexuelle...),
- l'agression sexuelle (contact : baisers forcés, mains aux fesses/sur les cuisses, frottements),
- le viol.

Toutes ces infractions sont punies par la loi. Ainsi, **l'exhibition** (qui recoupe également la masturbation en public) constitue un délit puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende¹⁷.

Le **harcèlement sexuel** est défini comme « *« le fait d'imposer à une personne, de façon répétée, des propos ou comportements à connotation sexuelle 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. (...) 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. »* ¹⁸

Il existe donc deux types de harcèlement sexuel : la répétition de propos ou comportements problématiques, ainsi que, le fait de d'user d'une forme de pression pour obtenir un acte de nature sexuelle (même une seule fois).

En ce qui concerne le harcèlement dans les transports publics, on peut considérer par exemple que des invitations répétées (verbales ou non) à effectuer tel ou tel acte sexuel entre dans cette catégorie. Le témoignage ci-après issu de la page Facebook Paye Ta Shnek¹⁹ peut constituer un exemple concret de harcèlement sexuel :



¹⁷ Article 222-32 du code pénal

¹⁸ Article 222-33 du code pénal

¹⁹ Publication le 24 octobre 2015, page consultée le 1er juin 2016 < <https://www.facebook.com/payetashnekleblog/timeline> >

Le harcèlement sexuel est un délit puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.

A noter que les peines sont aggravées dans certains cas, notamment si les faits sont commis sur un mineur de quinze ans, ce qui intéresse particulièrement la problématique du harcèlement dans les transports (et de rue plus généralement) puisque les mineures sont les plus touchées par le harcèlement. **Selon une enquête internationale, 65% des françaises affirment avoir été harcelées avant d'avoir 15 ans²⁰.**

Ces actes sont également aggravés si plusieurs personnes agissent en qualité d'auteur ou de complice. **55% des répondantes** à notre enquête ayant subi au moins un fait de harcèlement par un **groupe de personnes**, cette aggravation de la sanction concerne également notre problématique.

L'agression sexuelle est également définie par le code pénal : « *constitue une agression sexuelle toute atteinte sexuelle commise avec violence, contrainte, menace ou surprise. Le viol et les autres agressions sexuelles sont constitués lorsqu'ils ont été imposés à la victime dans les circonstances prévues par la présente section, quelle que soit la nature des relations existant entre l'agresseur et sa victime, y compris s'ils sont unis par les liens du mariage* »²¹.

Les notions de « *violence, contrainte, menace ou surprise* » impliquent l'absence de consentement de la personne visée. L'« *atteinte sexuelle* » n'est pas clairement définie par la loi, elle peut être assimilée à un comportement, un acte sexuel, ce qui sous-entend l'existence d'un contact. Une difficulté subsiste quant à déterminer si certains gestes constituent des atteintes sexuelles : une main sur le sexe a indubitablement un caractère sexuel, qu'en est-il d'une main posée dans le dos ?

Au regard de la jurisprudence actuelle, sont qualifiés d'agressions sexuelles (car il y a eu atteinte sexuelle) les attouchements ou les caresses d'éléments du corps de la victime considérés comme ayant une connotation sexuelle (sexe, fesses, cuisses, poitrine), éventuellement accompagnés de baisers sur le corps ou la bouche²². Cette qualification est également retenue en cas de frottements du sexe de l'agresseur sur la victime ou en cas de frottements de l'agresseur sur le sexe de la victime²³.

En ce qui concerne la sanction punissant l'agresseur, le code pénal dispose que : « *les agressions sexuelles autres que le viol sont punies de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende* » (article 222-27 code pénal).

²⁰ Hollaback! And Cornell University International Street Harassment Survey, analyses provided by Dr. Beth Livingston, Research Assistants Maria Grillo and Rebecca Paluch ;< <http://www.ihollaback.org/cornell-international-survey-on-street-harassment/#fr> >

²¹ Article 222-22 du code pénal

²² Michèle Laure-Rassat, Agressions sexuelles, Jurisclasseur Lexisnexus, code pénal, fascicule 20 du 10 octobre 2014. Voir : CA Paris, 19 juin 1985 : [JurisData n° 1985-025040](#). – CA Pau, 7 mars 1990 : [JurisData n° 1990-041440](#). – CA Limoges, 17 mai 1991 : [JurisData n° 1991-042558](#). – CA Pau, 8 févr. 1992 : [JurisData n° 1992-041780](#). – CA Poitiers, 4 et 17 déc. 1992 : [JurisData n° 1992-051261](#) et 1992-051259. – CA Metz, 11 mars 1993 : [JurisData n° 1993-047732](#). – CA Limoges, 19 janv. 1994 : [JurisData n° 1994-040203](#). – CA Pau, 4 mai 1994 : [JurisData n° 1994-042145](#)

²³ Michèle Laure-Rassat, Agressions sexuelles, Jurisclasseur Lexisnexus, code pénal, fascicule 20 du 10 octobre 2014. Voir : CA Pau, 10 sept. 1991 : [JurisData n° 1991-148315](#). – CA Limoges, 3 juin 1994 : [JurisData n° 1994-045019](#), CA Grenoble, 7 avr. 1994 : [JurisData n° 1994-042622](#), CA Aix-en-Provence, 27 sept. 2000 : [JurisData n° 2000-144315](#)

Enfin, dernière violence sexuelle dont les usagères des transports peuvent être victimes : le **viol**. Il est défini comme « *tout acte de pénétration sexuelle, de quelque nature qu'il soit, commis sur la personne d'autrui par violence, contrainte, menace ou surprise est un viol. Le viol est puni de quinze ans de réclusion criminelle* »²⁴.

Il s'agit donc d'un acte de pénétration sexuelle (vaginale, orale, buccale) perpétré sur le corps de la victime.

²⁴ Article 222-23 du code pénal

2. 2. Ce que le harcèlement n'est pas

Comme le rappelle le HCEfm dans son avis :

« Le harcèlement n'est pas de la drague, et inversement

*La drague comprend une rencontre, à deux, c'est-à-dire avec le **consentement** de l'autre. Sans consentement, c'est du harcèlement. Si la personne dit non, c'est non. Si elle ne dit rien, c'est toujours non. Poursuivre la discussion après un refus, c'est du harcèlement et ne constitue en rien une justification pour proférer des insultes sexistes.*

Le harcèlement n'est ni de la drague ni de la flatterie »²⁵.

Il est important de faire cette différenciation car il arrive encore trop souvent aux victimes de harcèlement d'entendre ce type de commentaires quand elles parlent de leur expérience. Cela constitue un déni de leur ressenti et des actes qu'elles subissent.

Le harcèlement n'est pas un compliment mais un compliment peut être perçu comme du harcèlement : quand une femme prend les transports en commun, elle exerce son droit à se déplacer librement, elle n'a pas à être validée physiquement ni soumise aux regards extérieurs. De plus, même si des remarques comme « vous êtes belle » peuvent sembler innocentes, les femmes reçoivent ce type de commentaires (et d'autres moins « agréables ») non-sollicités à tout moment et partout. Elles sont perpétuellement renvoyées à leur condition de femme, donc de corps féminin sexualisé et disponible (notamment pour recevoir ces remarques).

Clémence Bodoc, dans son article pour MadmoiZelle.com l'explique bien. Elle répond à un courrier d'un lecteur (Jérémy) qui ne comprend pas pourquoi les femmes ne reçoivent généralement pas favorablement ses compliments ou même ses « bonjour » souriant. En voici un extrait :

« Peut-être que tu ne penses pas à mal Jérémy, quand tu tentes un compliment sur l'apparence, mais lorsque tu croises mon chemin, selon l'heure de la journée, je suis déjà passée devant X publicités de lingerie dans les arrêts de bus, Y affiches en 4x3 dans le métro où une femme (forcément dénudée) servait de présentoir à un objet quelconque. Je me suis déjà faite siffler ou interpeller Z fois.

Alors même si ton intention, au moment où tu m'abordes, est de me faire un compliment, je n'arrive pas, je n'arrive plus à percevoir ce qu'il y a de positif dans le fait de me ramener, une nouvelle fois, à mon apparence. »²⁶

Le harcèlement n'est pas la faute de la victime : on oppose souvent aux femmes qu'elles n'avaient qu'à pas prendre les transports la nuit, qu'elles n'avaient qu'à pas mettre de robe si courte... si elles ne voulaient pas se faire harceler. Cette réponse s'inscrit dans la logique de la culture du viol où l'on considère souvent que la victime « l'a bien cherché ».

Un récent sondage Ipsos²⁷ a ainsi établi que 40% de la population pensent que les femmes victimes de viol sont en partie responsables de ce viol ou que les femmes victimes de viol n'en sont pas

²⁵ Supra 1, p. 15

²⁶ Clémence Bodoc, *Harcèlement de rue ou compliment ? Je veux comprendre*, 17 mars 2016, site consulté le 9 juin 2016 <<http://www.madmoizelle.com/harcèlement-de-rue-drague-322645>>

responsables mais que la responsabilité du violeur est atténué quand ce sont « *des femmes qui ont eu une attitude **provocante** en public (dans un restaurant, dans une boîte de nuit)* ». De même, pour 37% des sondés quand les victimes sont « *des femmes qui se promènent dans la rue dans des tenues très **sexy** (jupe très courte, décolleté, etc.)* ».

Les mêmes mécanismes de culpabilisation des victimes se retrouvent en ce qui concerne le harcèlement dans les transports, et les actes moins « graves ». On refuse aux femmes le droit de s'habiller, de se comporter comme elles le souhaitent sans danger : si on porte une mini-jupe, il est normal de recevoir des remarques/de se faire agresser, etc.

²⁷ Ipsos, sondage sur le thème Les français et les représentations sur le viol, mené en décembre 2015, résultats publiés en mars 2016 <<http://www.memoiretraumatique.org/assets/files/campagne2016/Resultats-Enquete-Ipsos-pour-Memoire-Traumatique-et-Victimologie-Les-Francais-et-les-representations-sur-le-viol.pdf>>

2. 3. Note sur la loi Savary

Le 9 mars 2016, la proposition de loi « Savary » relative « à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs » a été adoptée par le Parlement.

Dans sa rédaction initiale, l'article 14 de la proposition modifiait le code des transports ainsi :

« (...) 1° L'article L. 1632-1 est ainsi modifié :

a) Après le mot : « *délinquance* », sont insérés les mots : « **des harcèlements et des violences à caractère sexiste** » ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Elles **rendent compte chaque année** de leurs actions de recensement, de prévention et de lutte contre les actes de harcèlement et de violences à caractère sexiste à l'encontre des personnels et des usagers des transports. » ;

2° L'article L. 2251-2 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« L'affectation d'un agent est également subordonnée au suivi d'une **formation** en matière de sécurité des personnes et des biens organisée par l'exploitant et conforme à un cahier des charges fixé par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports.

« Ce cahier des charges prévoit notamment un enseignement relatif à la prévention des violences et des atteintes à l'encontre des femmes dans les transports publics. » »

Cet article a été supprimé lors de la discussion de la loi Savary devant le Sénat. Puis un amendement de la Commission Mixte Paritaire l'a rétabli en partie.

Le titre III de la loi du 9 mars 2016 prévoit ainsi :

« Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1632-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs font l'objet d'un **bilan annuel** transmis au Défenseur des droits, à l'Observatoire national des violences faites aux femmes et au Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes. Ce bilan énonce les actions entreprises pour prévenir et recenser ces atteintes. » ;

2° Le deuxième alinéa de l'article L. 2251-1 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« La prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics est un axe prioritaire de leur action [des services internes SNCF et RATP]. » »

L'article L. 1632-1 du code des transports devait être modifié ainsi :

« Les autorités organisatrices de transports collectifs de personnes et le Syndicat des transports d'Ile-de-France concourent (...) aux actions de prévention de la délinquance, **des harcèlements et des violences à caractère sexiste** et de sécurisation des personnels et des usagers dans ces transports.

Les atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs font l'objet d'un **bilan annuel** transmis au Défenseur des droits, à l'Observatoire national des violences faites aux

femmes et au Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes. Ce bilan énonce les actions entreprises pour prévenir et recenser ces atteintes. »

Si le second alinéa a été conservé, **l'ajout des notions de « harcèlements et des violences à caractères sexistes » n'a pas été adopté suite à son rejet par le Sénat**, alors qu'il était largement défendu par les associations féministes et soutenu par la secrétaire d'Etat chargée des Droits des femmes, Pascale Boistard.

Si la notion d'« *atteintes à caractère sexiste* » est présente dans la loi, ce n'est donc pas le cas du harcèlement sexiste. L'article 14 dans sa rédaction initiale ne créait pas un délit sur le « *harcèlement et les violences à caractères sexistes* » mais précisait la mission des transporteurs puisqu'ils devaient intégrer ces problématiques dans leurs actions dans un but de prévention. La notion était « *censée regrouper autant les sifflements que les moqueries sur le physique ou les exhortations à caractères sexuels* »²⁸.

Le président de la commission des lois du Sénat a justifié ce refus dans un communiqué de presse émanant du Sénat le 5 février 2016 : l'article 14 n'a pas été conservé car le harcèlement et les violences à caractères sexistes « **relèvent de délits de harcèlement ou d'agression sexuels déjà compris dans la notion de délinquance figurant expressément dans le code des transports. (...) Un tel article aurait laissé entendre que les faits de harcèlement et violence à caractère sexiste ne relève pas de la délinquance. Il aurait laissé supposer que d'autres délits qui n'étaient pas énoncés – vol aggravé, homicide involontaire ou traite des êtres humains – ne méritaient d'être ni prévenus, ni réprimés (...)** »²⁹.

Les partisans du maintien de l'article 14 dans son ensemble, et notamment la députée du Parti Socialiste Marie le Verne, arguaient de la nécessité de « *consacrer par la loi ce phénomène [du harcèlement sexiste] et de le nommer afin que la lutte contre cette plaie de la vie en société survive aux campagnes de sensibilisation* ». Pour la députée, « *les harcèlements sexistes sont dans une zone grise de droit* »³⁰.

Leur inscription dans la loi permettait d'aborder la question des « *sanctions contre les sifflements, les commentaires sur le physique, la tenue vestimentaire, une présence envahissante et opprimante, un regard insistant, des invitations déplacées ?* ». « (...) [I]l est essentiel que la loi admette l'existence du phénomène, ne serait-ce qu'en le nommant, pour lui donner corps »³¹.

La modification de l'article L. 2251-2 du code des transports relatif à la formation des agents des transports concernant la prévention des violences et des atteintes à l'encontre des femmes dans les transports publics n'a pas été réintégrée dans la loi adoptée.

Elle avait été retirée par le Sénat car ne relevant pas du domaine législatif : « *la question essentielle de la formation à la prévention des violences faites aux femmes doit s'inscrire dans un cadre plus général, incluant les forces de l'ordre, qui forment le premier maillon de la chaîne pénale* »³².

²⁸ Gaëtan Supertino sur le site europe1.fr, *Transports : faut-il inscrire le « harcèlement sexiste » dans la loi ?* 10 février 2016, < <http://www.europe1.fr/societe/transports-faut-il-inscrire-le-harcelement-sexiste-dans-la-loi-2666341> >

²⁹ Le Sénat réaffirme son attachement à la lutte contre le harcèlement dans les transports, communiqué de presse du Sénat, 5 février 2016, < <http://www.senat.fr/presse/cp20160205a.html> >

³⁰ Marie le Verne, *Mettre fin au « sexisme ordinaire »*, tribune Huffington post, 8 février 2016, < http://www.huffingtonpost.fr/marie-le-verne/mettre-fin-au-sexisme-ord_b_9185054.html?utm_hp_ref=france >

³¹ *ibid*

³² *Supra* 27

Dans un communiqué de presse conjoint du ministère de l'Intérieur, du secrétariat d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche et du secrétariat d'Etat chargé des Droits des Femmes du 10 février 2016, le gouvernement s'est engagé à inscrire « *la formation à la prévention et à la lutte contre les violences à caractère sexiste des personnels de sécurité des sociétés de transports* » dans le cadre réglementaire³³.

Donc, même si cette disposition a été retirée de la loi, la formation des agents devrait être effectivement mise en place.

En **conclusion, l'apport de la loi Savary** en ce qui concerne le harcèlement sexiste est le suivant :

- formation des agents à la prévention et à la lutte contre les violences à caractère sexiste reportée à une future action dans le cadre réglementaire,
- pas de mention de la notion de « harcèlement sexiste » dans la loi (mais attention ! une partie de ces agissements sont punis sous d'autres incriminations),
- bilan annuel des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs,
- la prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics est un axe prioritaire de l'action des services internes de la RATP et de la SNCF.

Après avoir dressé le bilan de la loi Savary et des solutions qu'elle va apporter, les solutions existantes seront étudiées.

³³ Réunion du conseil national de sécurité dans les transports en commun, Communiqué de presse conjoint du ministère de l'Intérieur, du secrétariat d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche et du secrétariat d'Etat chargé des Droits des Femmes, 10 février 2016 < <http://www.interieur.gouv.fr/Actualites/Communiqués/Reunion-du-conseil-national-de-securite-dans-les-transports-en-commun> >

3. L'ETUDE DES SOLUTIONS

Face au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles subis par les femmes dans les transports, de multiples solutions existent, qui sont plus ou moins efficaces. Cette partie présente les solutions à exclure, une typologie générale des solutions existantes et, en troisième point, une liste des solutions recommandées par la FNAUT.

3.1. Les véhicules de transports publics réservés aux femmes (et jeunes enfants)

La FNAUT considère que cette solution, adoptée dans certains pays, n'est pas souhaitable en France.

Cette solution a été adoptée dans les métros de plusieurs Etats, notamment, l'Allemagne, le Japon, le Brésil, l'Egypte et le Mexique. Elle constitue une réponse immédiate au problème du harcèlement puisqu'elle le fait disparaître au sein des voitures réservées (quand cette séparation est respectée).

Cependant, la FNAUT ne considère **pas** cette solution comme une **réponse efficace et durable au problème du harcèlement en France** : elle crée une ségrégation qui ne favorise pas l'amélioration des rapports homme/femme dans l'espace public, espace public qui ne s'arrête pas aux transports (quid des femmes harcelées dans la rue ?).

De plus, elle risque d'entraîner une culpabilisation des victimes et un grave retour en arrière : qu'arrivera-t-il aux femmes empruntant les wagons non-réservés et se faisant harceler ? On risque de leur opposer leur « prise de risque » : elles n'avaient qu'à monter à bord de la voiture qui leur était réservée.

Enfin, la mobilité des femmes, déjà limitée par le problème du harcèlement, l'est d'autant plus avec une telle injonction à emprunter telle voiture plutôt qu'une autre.

A titre d'illustration, voici le témoignage d'une étudiante française habitant à Paris sur les transports réservés aux femmes au Mexique (taxi et métro).

A noter que si les métros réservés aux femmes ne semblent pas être une solution satisfaisante en France, les **taxis** peuvent constituer une option intéressante afin de rassurer les voyageuses.

Témoignage de Victoria Mujica sur les transports réservés aux femmes au Mexique (avril 2015)

Au Mexique, le renforcement des mesures de sécurité dans les transports en commun pour les femmes est nécessaire.

Les taxis roses à Mexico

Dans la capitale Mexico, notamment pour les taxis, les mexicains eux-mêmes parlent de « roulettes russes ». Un simple trajet en taxi peut très bien se convertir un tragique voyage qui changera brutalement le cours de notre vie.

En 2007, des taxis roses ont été mis en circulation dans la ville de Mexico :



Ces taxis pour femmes, conduits par des femmes, avaient pour but de lutter contre l'insécurité des transport publics pour ces dernières. Quelques années après la mise en place de ce programme, ces mêmes taxis sont parfaitement visibles dans les rues de la capitale. Le seul hic : ils sont désormais conduits dans la grande majorité (si ce n'est dans sa globalité) par des hommes, et occupés aussi bien par des hommes que par des femmes. Il semblerait que le concept des « taxis rose » n'ait pas été la priorité du gouvernement et qu'il n'ait pas jugé utile de faire appliquer ce programme.

De plus dans la ville de Puebla, capitale de l'Etat de Puebla, il semblerait que cette anomalie soit d'autant plus grande. En effet en 2009, ce même programme a été mis en place, toujours pour garantir la sécurité des femmes. Cependant, actuellement aucun taxi rose n'est visible dans les rues de la ville, que ce soit dans le centre touristique ou dans les rues plus excentrées. Pire, la plupart des habitants n'ont jamais entendu parlé de ces fameux « Pink taxis » pour la ville de Puebla.

Le métro à Mexico

Retournons dans la capitale, mais cette fois dans les couloirs du métro mexicain. Au début des années 2000, les autorités mexicaines ont déclaré officiellement que les deux premiers wagons de chaque métro de la ville seraient réservés exclusivement aux femmes et aux enfants de moins de 12 ans. Des panneaux avec la mention « mujeres y niños » (« femmes et enfants ») ont même été installés sur les quais, au niveau des ces mêmes wagons.



Cependant la séparation des hommes et des femmes, dans les wagons du métro de la capitale mexicaine, n'est absolument pas respectée, quel que soit le moment de la journée.

En avril 2015 le procureur général de la justice de la ville de Mexico a déclaré que près de 80% des agressions sexuelles se commettent dans les transports en commun et dans les taxis. Un sérieux manque de rigueur est constaté concernant les mesures mises en place pour réduire les violences faites aux femmes notamment dans les transports en communs.

3.2. Les autres solutions existantes

L'enquête de la FNAUT ne pouvait pas aborder dans le détail toutes les solutions existantes (ou en développement) concernant le harcèlement. Avant de présenter les moyens de lutte contre le harcèlement particulièrement recommandés par la FNAUT, d'autres solutions seront présentées.

- **Les dispositifs d'alerte**

Il s'agit notamment des numéros d'urgence SNCF (3117 et 31177), ainsi que des bornes d'appel d'urgence situées sur les quais, des interphones disponibles dans certains véhicules du métro et du signal d'alarme à bord d'un train. Le questionnaire demandait aux répondantes si elles avaient connaissance de ces systèmes et de leur possibilité d'utilisation dans une situation de harcèlement.

Le bilan des réponses met en évidence une méconnaissance de ces systèmes (surtout en ce qui concerne les numéros SNCF). Ce n'est pas très surprenant : les usager.ère.s ne sont pas assez informés de l'existence de ces dispositifs.

Par exemple, lors d'une marche exploratoire à Colombes à laquelle la FNAUT a participé, les agents de la gare nous ont montré la borne d'appel d'urgence située sur le quai : aucune inscription n'était présente dessus, les voyageurs ne pouvaient pas savoir à quoi elle était destinée, et encore moins qu'ils pouvaient l'utiliser. Au contraire à Rosa Parks, la fonction de la borne est mieux mise en évidence (avec notamment l'inscription « alarme »). Certaines bornes doivent donc être améliorées.



Borne d'appel d'urgence de la gare Rosa Parks

Il est important de continuer à améliorer et à diffuser l'information relative à ces dispositifs d'alerte. Ils peuvent être très utiles aux témoins et victimes de harcèlement pour obtenir de l'aide ou signaler un problème.

- **Les applications sur smartphone**

De nombreuses applications contre le harcèlement pour smartphone ont été développées. Elles ont différentes modalités : elles peuvent permettre d'appeler à l'aide (ses proches ou les membres du réseau de l'application par exemple), de signaler un cas de harcèlement ou encore de fournir un espace de témoignage.

Ces applications peuvent se révéler utiles, même si elles comportent plusieurs limites. Tout d'abord, un accès au réseau internet est nécessaire, ce qui n'est, par exemple, pas le cas sur tout le réseau du métro parisien. De plus, il faut suffisamment d'inscrits pour que l'application se révèle utile : si elle permet de communiquer avec ses proches, ces derniers doivent la télécharger, de même si elle permet la mise en contact avec un réseau d'inscrits.

On peut citer l'exemple de l'application Handsaway³⁴, actuellement en développement. Elle aura quatre fonctionnalités : ce sera un espace de témoignage pour les victimes de harcèlement de rue ou dans les transports, elle permettra de lancer une alerte sur le réseau pour appeler ses membres à l'aide, un espace de chat entre inscrits sera mis en place et, enfin, un.e membre du réseau pourra s'identifier comme « *street angel* » : c'est-à-dire qu'il ou elle indiquera sa présence et sa disponibilité en cas d'appel à l'aide ou si une personne souhaite se faire accompagner pour rentrer chez elle.

D'autres applications existent déjà : App-elles³⁵, Qwidam³⁶... avec différentes fonctionnalités.

L'application Uber, quant à elle, propose une option de partage d'itinéraire sur son application : elle permet notamment de prévenir ses proches de son arrivée lors d'un voyage, par exemple, tard le soir.

Enfin, des objets connectés anti-harcèlement émergent. Par exemple, la marque Gaspard a lancé un boîtier de sécurité. Via un système de géolocalisation, l'utilisateur peut envoyer une alerte à ses proches et, ainsi, les prévenir en cas de danger. Il s'agit d'un boîtier que l'on peut accrocher sur soi (vêtements, ceinture...) avec un système de pression pour déclencher une alerte aux proches de la victimes.

- **Les véhicules de transports privés réservés aux femmes**

Les taxis roses mexicains conduits par des femmes et réservés aux femmes ont déjà été présentés. L'équivalent existe également dans d'autres villes comme Londres, Dubaï ou Beyrouth.

Ces possibilités sont intéressantes puisqu'elle donne une option aux femmes : elles peuvent recourir aux services d'un taxi classique ou réservé si elles le souhaitent.

Blablacar propose désormais une option « *ladies only* » : ainsi, une covoitureuse peut proposer un voyage qui sera réservé aux voyageuses. C'est une option intéressante qui peut rassurer certaines femmes, les mettre plus à l'aise et leur donner accès au covoiturage. Blablacar indique d'ailleurs

³⁴ voir < <https://www.facebook.com/handsaway.application/?fref=ts> >

³⁵ voir < <http://www.app-elles.fr> >

³⁶ voir < <http://www.qwidam.com> >

que cette option est utilisée marginalement et surtout pour un premier covoiturage, les voyageuses se sentant rassurées par la suite³⁷.

- **La vidéosurveillance**

Elle est mentionnée dans le plan national de lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports comme un des moyens de mise en place de la sécurité dans les transports. Ainsi, « *les forces de l'ordre et les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP peuvent s'appuyer sur un réseau de vidéo-protection mis en place par les transporteurs. Plus de 30 000 caméras exploitées par la SNCF et près de 40 000 par la RATP contribuent à renforcer l'efficacité des forces et services sécurisant les réseaux de transport en commun* ».

Ce système de surveillance est évidemment utile pour constater une agression ou pour retrouver un agresseur (dans les limites prévues par la loi). Il a également un effet dissuasif. Mais il est également limité : toutes les zones ne sont pas couvertes, les caméras ne peuvent pas être surveillées en continu en raison du coût engendré. De plus, les victimes de harcèlement ne savent pas forcément que ces caméras peuvent être utilisées si elles déposent une plainte (à titre de preuves, pour retrouver le harceleur...).

³⁷ *Blablacar : du covoiturage réservé aux femmes*, 20minutes avec agence, 30 octobre 2015 < <http://www.20minutes.fr/societe/1720395-20151030-blablacar-covoiturage-reserve-femmes> >

3.3. Les solutions recommandées par la FNAUT

En se basant sur son expérience en tant qu'association de consommateurs dans le domaine des transports publics, ainsi que sur les résultats de son enquête, la FNAUT recommande tout particulièrement les solutions suivantes pour lutter contre le harcèlement subi par les femmes dans les transports. Ces solutions concernent l'ensemble de la société, pas seulement le domaine des transports publics.

A noter que les solutions recommandées ici sont considérées comme les plus efficaces (et les plus urgentes) **actuellement**, leur hiérarchisation est évidemment susceptible d'évoluer.

- **L'éducation sur la question du harcèlement et du sexisme**

Le harcèlement est une manifestation du sexisme qui sévit dans nos sociétés, sous la forme de l'objectification et de la sexualisation du corps des femmes. L'éducation des populations, jeunes et moins jeunes, au problème général du sexisme, et, à celui plus spécifique du harcèlement, est nécessaire.

Cette éducation en amont a été réclamée par de nombreuses commentatrices répondant à notre enquête : elle décharge les victimes et les témoins de leur « rôle » dans la lutte contre le harcèlement et **vise spécifiquement les potentiels harceleurs**.

Sa mise en pratique pourrait être assurée par des **formations** dans les écoles, les universités, les entreprises, les organisations, etc. Elle peut également prendre la forme de « **campagnes de sensibilisation dans les lieux publics et les transports** » (comme proposé dans le questionnaire). On peut citer en exemple, les affiches présentes dans les transports publics correspondant à la campagne « Stop ça suffit », menée dans le cadre du plan national de lutte contre le harcèlement dans les transports.

Pour que cette éducation soit rendue efficace, un contrôle plus strict des **publicités sexistes** devrait être institué : il n'est pas logique de dénoncer les discriminations faites aux femmes si on renforce leur prégnance par l'objectification des femmes et des corps féminins dans les publicités présentes massivement dans l'espace public. Cette objectification valide et renforce les stéréotypes de genre.

Rappelons que nous sommes confrontés à des centaines, voir des milliers, de messages publicitaires par jour, que nous habitons en milieu urbain ou non. Le pouvoir d'influence de l'industrie de la publicité est conséquent.

L'Autorité de Régulation Professionnelle de la Publicité (ARPP) établit des recommandations dont le respect est évalué par le Jury de Déontologie Publicitaire qui peut être saisi par n'importe quel citoyen ou organisation. Les publicités sexistes sont régies par la recommandation « Image de la personne humaine ». Elle interdit, notamment, « *la réduction de la personne humaine, et en particulier la femme, à la fonction d'objet* ». Il est également précisé que « *la publicité doit éviter d'induire une idée de soumission ou de dépendance dévalorisant la personne humaine et en particulier les femmes* »³⁸.

³⁸ ARPP, Recommandation Image de la personne humaine, octobre 2001 < http://www.arpp-pub.org/IMG/pdf/Image_de_la_Personne_Humaine.pdf >

Pourtant, l'espace public (les transports publics inclus) reste envahi de publicités sexistes. Certaines sont clairement en contradiction avec les dispositions de la recommandation de l'ARPP comme celle-ci :



39

Parfois, le sexisme dans la publicité est plus insidieux, moins « frontal », ce qui le rend plus difficile à reconnaître, d'autant plus s'il est justifié sous couvert d'humour. La publicité suivante est un bon exemple : après les accusations de sexisme reçues par la marque, cette dernière a simplement affirmé que c'était de l'humour. La publicité n'a pas été retirée.



40

Cette phrase peut sembler anodine, mais elle renforce les stéréotypes qui touchent les femmes et qui, on le sait, ont des conséquences importantes (écart de salaires, discrimination à l'embauche, violences faites aux femmes, etc.).

La prévention et la lutte contre le harcèlement nécessitent donc l'interdiction de telles publicités sexistes, en parallèle d'une éducation au sexisme et au problème du harcèlement.

³⁹ source *Publicité et sexisme : un top 10 bien affligeant*, Laure Gautherin, 4 mars 2014, aufeminin < <http://www.aufeminin.com/news-societe/publicite-et-sexisme-un-top-10-bien-affligeant-photos-et-videos-s298683.html> >

⁴⁰ source *Numericable et ses 2 pubs sexistes*, Dom Boche Guégan, L'Obs le Plus, 9 janvier 2014, < <http://leplus.nouvelobs.com/contribution/1120329-numericable-et-ses-2-pubs-sexistes-un-coup-de-comm-efficace-comme-un-bulldozer.html> >

- **La réappropriation de l'espace public par les femmes pour une meilleure adaptation des transports**

Dans notre enquête, cette réappropriation de l'espace public par les femmes (notamment sous forme de comités d'usager.ère.s et de marches exploratoires) a été bien accueillie comme solution potentielle au harcèlement. En effet, 47% des répondantes considèrent qu'il s'agit d'une solution efficace.

Cependant, on note que 31% des répondantes restent sans opinion concernant l'efficacité de cette éventuelle solution. Cela peut traduire une **méconnaissance** de ces procédés de réappropriation : les voyageuses ne connaissent pas nécessairement l'existence de comités d'usager.ère.s ou de marches exploratoires. Ces initiatives peuvent pourtant constituer des outils efficaces au service des besoins des utilisatrices.

Notre questionnaire illustre la réappropriation de l'espace public avec les outils précédemment évoqués, mais cette réappropriation doit être plus **globale**. Elle intervient à plusieurs niveaux. Tout d'abord, au niveau institutionnel, les femmes doivent être intégrées dans les instances décisionnelles. Les attentes des usagers, et tout particulièrement des usagères, doivent être prises en compte.

Les femmes doivent participer à la prise de décisions et pouvoir donner leur avis (notamment concernant le harcèlement mais pas que) sur ce qu'elles attendent des transports au regard de la **spécificité de la mobilité des femmes**.

La prise en compte de cette spécificité permettra une **adaptation de l'offre aux besoins des femmes**. On sait que les tâches domestiques les soins aux enfants ou aux parents sont hélas encore majoritairement supportés par les femmes, et que leurs déplacements sont plus complexes, elles passent de la maison à l'école, au travail, font les courses et l'offre de transport n'est pas adaptée à ces séquences multiples.

Beaucoup de femmes occupent des emplois à temps partiel et à horaires flexibles et rencontrent des difficultés à se déplacer tôt le matin ou en soirée, ce qui les amène, par exemple, à circuler à pied jusqu'à la gare, faute de bus de rabattement ou, s'il y a un bus ou un train, à l'attendre longtemps et à devoir de toute façon rejoindre leur domicile à une heure où elles seront seules dans la rue. C'est surtout à ces moments-là que les femmes peuvent être victimes de violences, se sentent en insécurité et ont des stratégies de contournement (éviter certaines lignes, trouver un covoiturage, etc.).

Il est donc primordial d'adapter l'offre aux besoins. Il s'agit notamment de renforcer les dessertes en soirée ou le weekend. Parallèlement il est nécessaire d'accorder une attention particulière aux aménagements urbains et revoir les cheminements qui conduisent aux stations en termes d'éclairage, de voirie, en particulier en bout de ligne. L'emplacement et le fonctionnement des arrêts de bus doit par exemple être pensé dans cette perspective : endroit bien éclairé, bien visible, information sur le temps d'attente, bouton d'appel d'urgence. Les parcours dans les gares et autour des gares doivent être réfléchis afin d'éviter les longs couloirs déserts à certaines heures ...

Témoignage d'une habitante de Paris sur les taxis, les VTC et Heetch (janvier 2016)

La plupart du temps je rentre de soirée avec un « Uber » ou avec un « Chauffeur privé ».

Uber devient un réflexe, l'application est pratique et généralisée, elle offre la possibilité de réserver un chauffeur depuis le lieu de la soirée, sans avoir à se rendre à une borne de taxis, ou à l'arrêt d'un bus (si l'on envisage de prendre un Noctambus par exemple).

C'est sécurisant, d'autant plus en tant que jeune femme, d'avoir un chauffeur qui vienne nous chercher à l'endroit exact où l'on se trouve. C'est l'idée du porte à porte. **Cela permet de ne pas avoir à marcher seule dans les rues à une heure tardive**, on peut rester sur le lieu de la soirée et attendre que le Uber arrive.

Le temps d'attente est indiqué sur l'application (ça bugue un peu parfois), on peut savoir où en est le chauffeur puisque sa voiture est géolocalisée ; on peut donc suivre sa voiture sur l'application.

La réappropriation de l'espace public par les femmes permettra l'adaptation des transports aux besoins des femmes. Elle peut intervenir via plusieurs moyens.

- **nécessité d'une co-élaboration (usagères/Pouvoirs publics) des transports et d'une démocratisation de la gouvernance**

Le monde du transport est encore souvent masculin et les aménagements sont pensés plus par des hommes que par des femmes. La perspective de genre doit être intégrée dans ce domaine et l'expertise des femmes doit être prise en compte par exemple avant de mettre en place une halte ou d'aménager une gare. Elles doivent être **prescriptrices** et être **associées en amont** à l'élaboration des projets. On parle beaucoup de démarche de « co-construction », il faut passer de la théorie à la pratique avec les utilisatrices.

Il existe maintenant dans beaucoup de collectivités des diagnostics faits en marchant avec les habitants dans les quartiers, il convient de mettre l'accent sur les besoins des habitantes et des usagères des transports lors de ces actions.

L'expérience des **marches exploratoires** qui a lieu actuellement dans certaines villes et se développe de plus en plus peut y contribuer. Il s'agit d'une action participative d'un groupe, qui peut être composé uniquement de femmes, qui parcourt un quartier et identifie les espaces générateurs d'insécurité.

Certaines marches exploratoires sont d'origine privée, notamment associatif. D'autres sont issues d'un partenariat public-privé comme celles à l'initiative de la SNCF, organisées avec les mairies des villes de plus de 10 000 habitants (sur la base du volontariat). Elles font partie du plan national de lutte contre l'insécurité mené par la SNCF.

La FNAUT a participé à une marche exploratoire de ce type organisée à Colombes. Le but de la SNCF est de recueillir l'avis des clientes, mais également de faire connaître les systèmes d'alerte et de sécurité, comme les bornes d'appel et les numéros d'urgence SNCF. Notre enquête a bien

démontré la nécessité d'une telle information, surtout en ce qui concerne les numéros SNCF puisque seulement 30% des enquêtées les connaissaient.

La RATP a également organisé des marches exploratoires sur son réseau dans le cadre de la mise en œuvre du plan national de lutte contre le harcèlement dans les transports publics.

De telles initiatives sont positives et doivent être encouragées. Un partenariat entre le transporteur et les collectivités peut permettre une véritable action, il ne s'agit pas de simplement se promener dans la gare en soulevant les problèmes existants sans conséquence par la suite. Cela permet aux décideur.se.s de recueillir l'avis des riveraines, donc celles qui sont le mieux placées pour proposer des améliorations (notamment en ce qui concerne les problèmes de harcèlement). Un suivi par les « marcheuses » devrait être effectué par la suite.

L'efficacité de telles marches a évidemment des limites temporelles et budgétaires mais elles constituent un outil intéressant et qui doit se généraliser et se démocratiser.

On peut également citer l'initiative « **ambassadrice de lignes** » qui est déjà engagée par un opérateur de Transport (la TICE) et qui recueille le témoignage de femmes utilisatrices en vue de créer un **comité d'usagères** est particulièrement intéressante et pourrait être étendue et menée en partenariat avec des associations d'usager(e)s. Cette initiative est à rapprocher des « témoins de ligne » à laquelle participe la FNAUT Ile-de-France.

Différentes institutions collaborent pour l'élaboration, l'organisation et l'amélioration des transports publics : transporteurs, techniciens, autorités organisatrices de transports. Mais un acteur essentiel manque trop souvent : l'usager, et plus encore l'usagère.

Des instances de concertation existent : les comités de ligne ou d'étoile pour les transports régionaux, les commissions consultatives sur les services publics pour les services urbains ou interurbains. Mais il s'agit plus d'information a posteriori que d'une réelle concertation avec les usager.ères.s.

Il faut aller plus loin et **associer les usager.ère.s à la prise de décision dès la conception des projets, mais également dans leurs aménagements et leurs modifications** pour arriver à une véritable co-élaboration. Il n'existe actuellement pas de concertation suffisante à propos du suivi de la qualité et de l'offre.

Les associations de voyageurs permettent aux voyageurs de pouvoir s'adresser à un corps social intermédiaire, facile d'accès et à leur écoute. C'est un lieu d'échange démocratique, qui est nécessaire à la concertation de proximité, celle-ci devant être développée pour les services et les dessertes de transports publics. Les voyageurs en sont demandeurs, cela leur permet de s'adresser à un relais pour porter leurs besoins et leurs souhaits d'amélioration auprès des entreprises de transports collectifs.

La légitimité d'une association de consommateurs agréée, telle que la FNAUT, pour exprimer des attentes et élaborer des propositions est renforcée par le niveau de confiance des Français dans ces organisations. Le Baromètre de la confiance⁴¹ indique que « *dans une société de défiance, une majorité de Français font confiance aux associations et fondations* ».

Dans d'autres domaines (que celui des transports publics), la consultation des usager.ère.s est mise en place efficacement. On peut présenter l'exemple des représentants des usagers des hôpitaux qui ont un pouvoir décisionnaire et très délocalisé puisqu'ils sont présents dans chaque hôpital, ils doivent obligatoirement appartenir à une association représentative. Le représentant des élèves dans les collèges et lycées a également un rôle décisionnaire délocalisé important. Enfin, on peut également

⁴¹ sondage TNS pour le Comité de la charte, août 2012

citer les conseils de quartier. Ils ont été créés par la loi n°2002-276 du 27 février 2002, dite loi Vaillant. Ils « *peuvent être consultés par le maire et peuvent lui faire des propositions sur toute question concernant le quartier ou la ville. Le maire peut les associer à l'élaboration, à la mise en oeuvre et à l'évaluation des actions intéressant le quartier, en particulier celles menées au titre de la politique de la ville* »⁴².⁴³

Ces représentants et comités sont obligatoires, contrairement à ce qui est mis en place, par exemple, en matière de transports régionaux : les comités sont facultatifs, ils font appel aux voyageurs volontaires et aux associations agréées ou non. Une consultation plus effective doit être mise en place dans le domaine des transports publics.

Pour cela, la FNAUT préconise la création et le développement de **comités déconcentrés, locaux, avec de véritables pouvoirs de proposition et un fonctionnement déterminé**. Ils seraient compétents pour les transports collectifs urbains, les pôles d'échanges multimodaux ainsi que les transports régionaux.

La concertation et la participation des voyageur.se.s lors de la prise de décision permettront aux femmes d'exprimer leurs besoins spécifiques, notamment concernant le harcèlement qu'elles subissent dans les transports publics.

○ intégration de la question du genre

La question du genre doit être intégrée dans les instances décisionnelles, à toutes les étapes de la discussion (de la conception à l'amélioration des services de transports publics).

Cette question pourrait être posée dans les commissions consultatives de sécurité. Il s'agirait de soulever la question de la sécurité du point de vue spécifique du harcèlement subi par les femmes (notamment) afin que ce phénomène soit pris en compte systématiquement, ce qui permet une lutte plus efficace. Mais la question du genre doit également être soulevée lors de prises de décisions plus général en ce qui concerne l'offre, l'aménagement, l'adaptation des transports publics, afin de répondre efficacement aux besoins spécifiques des utilisatrices.

A titre d'exemple, la RATP a récemment lancé une enquête de satisfaction auprès des usager.e.s du métro. L'une des questions était la suivante :

11. Sécurité

	Tout à fait d'accord	D'accord	Ni d'accord ni pas d'accord	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	NSP
Je me sens en sécurité dans les stations / sur les quais	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Je me sens en sécurité à bord des trains	☐	☐	☐	☐	☐	☐

44

⁴² codifié à l'article L 2143-1 du code général des collectivités territoriales

⁴³ Etude FNAUT, Les trains intercités de longue distance : l'analyse de la FNAUT, par Jean Lenoir, décembre 2013, p. 121-129

⁴⁴ capture d'écran du questionnaire RATP concernant le métro, 14 avril 2016

Le thème de la sécurité est envisagé mais de manière globale. Il aurait été intéressant de soulever la question du genre pour disposer de données factuelles prenant en compte le problème du harcèlement subi par les femmes.

- **Une formation du personnel des entreprises de transport pour prévenir et agir face au harcèlement**

La formation du personnel des transports doit prendre en compte le harcèlement et rappeler son rôle pour lutter contre celui-ci (prévention, réaction, accompagnement des victimes). La présence des agents est ressentie comme un élément important de prévention et d'assistance.

65% des répondantes considèrent que le personnel des transports publics peut avoir un rôle efficace pour lutter contre le harcèlement, notamment sous la forme de formation (prévention, réaction, accompagnement des victimes) et d'une présence accrue.

D'un autre côté, de nombreuses utilisatrices des transports témoignent (en commentaires de l'enquête FNAUT mais également sur des sites dédiés tels que Paye Ta Shnek) de l'inaction des agents face à une situation de harcèlement et de leur attitude face aux victimes de harcèlement demandant leur aide.

Une formation sur le harcèlement suivie par les agents permettrait une plus large prise de conscience du problème en leur sein et une intervention efficace.

- **La simplification des plaintes et la fourniture d'espaces de témoignages**

Seules 2% des victimes de harcèlement ayant répondu à notre enquête ont porté plainte. Or, dans plus de 71%% des cas, les actes subis constituaient des infractions pénales. Une telle impunité ne peut subsister.

Ce chiffre effrayant se retrouve dans d'autres sondages et enquêtes, pas seulement dans le domaine des transports. Ainsi, une enquête de 2014 révélait qu'une femme sur cinq a été victime de harcèlement sexuel au cours de sa vie professionnelle, seulement 5% des cas ont été portés devant la justice⁴⁵. Autre chiffre alarmant : plus de neuf victimes de violences sexuelles sur dix ne porte pas plainte selon les chiffres de l'Insee et de l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales (ONDRP)⁴⁶.

On a donc un problème très important d'impunité des actes de harcèlement sexiste et de violences sexuelles, notamment en raison de l'absence de plaintes déposées par les victimes.

⁴⁵ chiffre issu du site du HCEfh, source : enquête IFOP pour le Défenseur des droits – mars 2014, < <http://Enqu%EAt%20IFOP%20pour%20le%20D%E9fenseur%20des%20droits%20-%20mars%202014%20-> >

⁴⁶ chiffres issus de l'article d'Adrien Sénécat, Violences sexuelles : pourquoi un tel décalage entre nombre de victimes et condamnations, Le Monde, 12 mai 2016, < http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/05/12/violences-sexuelles-pourquoi-un-tel-decalage-entre-le-nombre-de-victimes-et-les-condamnations_4918208_4355770.html >, sources de l'auteur : La criminalité en France, rapports annuel 2015, < http://www.inhesj.fr/fr/ondrp/les-publications/rapports-annuels_2015 >

Cette absence peut notamment s'expliquer par la honte ressentie par les victimes, également par leur éventuelle peur de ne pas être prises au sérieux, et enfin par la complexité du dépôt de plainte (qui demande du temps). Selon le témoignage d'un agent des forces de l'ordre travaillant sur les cas de flagrants délits de harcèlement sur le réseau RATP « *[Les victimes] nous disent qu'elles ne voient pas l'intérêt de perdre deux heures pour une main au cul, alors qu'elles en ont subi une la veille et qu'il y en aura une autre le lendemain* »⁴⁷.

Pour pallier l'absence de plaintes déposées par les victimes, il est donc essentiel de créer ou de développer des espaces de témoignages pour les victimes. Ces espaces permettront un partage des informations mais également une reconnaissance du problème et, donc, une déculpabilisation des victimes qui se sentiront donc plus légitimes pour déposer plainte. **Certains espaces de ce type existent déjà**, notamment la page Facebook Paye Ta Shnek⁴⁸ ou Répondons !⁴⁹, ou encore le site Hollaback !⁵⁰ (qui existe dans plusieurs villes comme Berlin ou New York, mais pas encore en France). On peut également citer la page Facebook plus spécifique Témoignages de sexisme dans les transports en commun bordelais⁵¹. Leur équivalent pourrait exister sur les sites internet des transporteurs, ce qui permettrait en plus un recoupement des informations et un suivi.

Certaines victimes de harcèlement ne portent pas plainte également en raison d'un **manque d'information** sur la manière de porter plainte mais également sur les cas où il est effectivement possible de déposer une plainte. En effet, une main sur la cuisse, par exemple, peut ne pas être perçue comme une infraction pénale, alors qu'elle constitue un acte d'agression sexuelle.

Les plaintes doivent donc être facilitées et les victimes informées de leurs droits. Les informations pourraient apparaître directement sur le site des transports, en gare, à bord des véhicules. Il pourrait être envisagée une habilitation de certain.e.s agent.e.s du personnel pour recueillir les signalements et les plaintes directement et sur place, afin de réduire les délais pour les victimes. Le système de la pré-plainte en ligne pourrait être repris. Il existe déjà pour les cas de vol ou de dégradation contre un auteur inconnu. La victime effectue une pré-déclaration en ligne puis prend rendez-vous au commissariat ou à la brigade de gendarmerie de son choix pour signer sa plainte.

A noter que le site des transports londoniens comporte une rubrique spécifique pour dénoncer une infraction ou un incident avec les différents numéros utiles selon le type de situation et qu'il est également possible de déposer une plainte en ligne (avec un lien vers le site de la police municipale)⁵². De plus, la page facebook de la British Transport Police⁵³ est utilisée pour lancer des appels pour retrouver des agresseurs, pour donner des informations aux voyageurs sur ces sujets, pour dénoncer des faits (notamment) de harcèlement...

- **Des conseils pour réagir face à une situation de harcèlement**

L'enquête démontre bien la nécessité de diffusion de telles informations, autant à destination des témoins que des victimes. En effet, 47% des répondantes victimes de harcèlement ont déjà été dans

⁴⁷ témoignage issu de l'article de Richard Poirot, *Les femmes face au bal des vampires*, Libération, 4 mars 2016, < http://www.liberation.fr/france/2016/03/04/les-femmes-face-au-bal-des-vampires_1437594 >

⁴⁸ voir < <https://www.facebook.com/payetashnekleblog/?fref=ts> >

⁴⁹ voir < <https://www.facebook.com/groups/1518754401703050/?fref=ts> >

⁵⁰ voir < <http://www.ihollaback.org> >

⁵¹ voir < <https://www.facebook.com/sexismetbc/> >

⁵² voir < <https://tfl.gov.uk/travel-information/safety/report-a-crime-or-incident?intcmp=1856#on-this-page-5> >

⁵³ voir < <https://www.facebook.com/britishtransportpolice/?fref=ts> >

une situation où elles n'ont pas réagi/pas pu réagir. Et quand des témoins étaient présents lors de situations de harcèlement, ils ne sont pas intervenus dans 89% des cas. L'une des raisons à cette absence de réaction peut être la peur de la réaction du harceleur.

Le tumblr « Projet Crocodiles »⁵⁴ est un exemple d'outil d'information efficace. Le site internet, mené anciennement par Thomas Mathieu et désormais par Juliette Boutant, illustre des histoires (vraies) de harcèlement subi dans la rue, dans les transports, d'agressions... représentant les harceleurs et agresseurs sous la forme de crocodiles humanoïdes.

Ce site internet constitue un outil éducatif intéressant expliquant le harcèlement sexiste⁵⁵, y compris aux potentiels harceleurs, mais également un espace de témoignages pour les victimes qui peuvent envoyer leurs histoires à l'autrice qui les dessinera par la suite.

Surtout, le site comprend des guides illustrés « Réagir en tant que victime »⁵⁶ et « Stratégies » (à destination des victimes)⁵⁷ très efficaces et présentant différentes options allant de la confrontation directe à des stratégies plus discrètes. En voici deux extraits :



- La création de lignes ou d'arrêts à la demande

⁵⁴ voir le site < <http://projetcrocodiles.tumblr.com> >

⁵⁵ ibid, voir les différents posts du 16 janvier 2015 notamment

⁵⁶ ibid, voir le post du 7 mars 2014

⁵⁷ ibid, voir le post du 20 mai 2014

La création de **lignes à la demande** constitue en la mise en place périodique d'une ligne spécifique sur demande. On peut penser, par exemple, à une ligne de nuit, active le weekend (puisque l'offre de transport est ralentie pendant cette période). Elle serait utile (notamment) pour les femmes qui travaillent dans le secteur des services, parfois très tôt ou très tard, et qui ne disposent pas forcément d'un réseau de transports efficace faute de prise en compte de leurs besoins (et d'une demande par ailleurs suffisante).

L'initiative « **arrêt à la demande** » lancée à Toronto en 1991 est une avancée : elle permet aux femmes qui voyagent seules dans les bus en soirée de demander aux chauffeurs d'arrêter leur véhicule et de les déposer en dehors des arrêts prévus pour les rapprocher de leur destination. A noter que cette option peut être utilisée par l'ensemble des voyageurs.

En France, après 6 mois d'expérimentation, les bus de nuit nantais ont adopté ces arrêts à la demande (après 22h30, pour une femme ou un homme), sans impact sur l'exploitation du réseau.

L'extension de l'initiative nantaise à d'autres villes ainsi que le développement de lignes à la demande sont nécessaires. Il est fréquent que les femmes évitent l'utilisation des transports en commun (notamment) la nuit par crainte du harcèlement. C'est d'ailleurs le cas de 54% des répondantes à notre enquête. Le développement de telles initiatives encouragerait les femmes à utiliser les transports puisqu'elles seraient moins exposées au risque de harcèlement.

CONCLUSION

L'étude menée par la FNAUT confirme la prégnance du harcèlement sexiste et des violences sexuelles subis par les femmes dans les transports publics et, donc, l'importance de la mise en place de mesures efficaces de prévention et de lutte contre le harcèlement. Cela doit constituer une priorité pour les transports publics, puisque leur utilisation ainsi que le droit à la mobilité des femmes sont directement affectés par ce phénomène.

Les solutions préconisées par la FNAUT permettent une véritable prise en charge de ce fléau. Ces actions reposent sur tous les acteurs des transports publics, que ce soit les Pouvoirs publics, les transporteurs mais également les voyageur.se.s.

Elles doivent être mises en œuvre rapidement. En effet, si les Pouvoirs publics ont lancé en novembre 2015 un Plan national de lutte avec 12 engagements contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports, ces engagements sont encore loin d'être atteints.

La FNAUT étant une fédération d'associations, cette étude constituera un outil de travail au sein du réseau associatif. Les préconisations de la FNAUT pourront amener une réflexion au niveau des associations locales, ces dernières pourront participer à la mise en place de ces préconisations à leur niveau de proximité et assurer un suivi. La diffusion de l'étude permettra également une sensibilisation au problème du harcèlement.

La FNAUT portera auprès des Pouvoirs publics, des autorités organisatrices et des exploitants de transports, les différentes mesures d'améliorations qu'elle a proposées dans ce document d'analyse.

Crédit photo : Marc Debrincat