

Les violences faites aux femmes dans les transports collectifs terrestres

Synthèse de l'étude exploratoire



Contexte

Avant 2000, peu d'études ont été réalisées sur les violences faites aux femmes¹ par manque de statistiques et d'indicateurs fiables pour mesurer les atteintes commises à l'encontre des femmes. Il faut attendre l'enquête nationale sur les violences envers les femmes en France (enquête Enveff)² pour obtenir les premières données sur le phénomène; des informations qui vont par la suite contribuer à raviver le débat. Plusieurs opérations de sensibilisation seront engagées ainsi que quatre plans de lutte contre les violences faites aux femmes, le dernier datant de fin 2013.

Depuis l'enquête Enveff, les études se sont surtout focalisées sur la sphère privée, notamment les violences conjugales, mais elles s'étendent progressivement au domaine public.

C'est dans ce contexte que le ministre chargé des transports a souhaité que soit engagée une étude exploratoire à l'échelle nationale sur la mobilité des femmes et les violences qu'elles subissent ou redoutent dans les transports collectifs français. Le ministère chargé des transports a mandaté le Centre international pour la prévention de la criminalité (CIPC)³ pour conduire une étude. Ce dernier a fait appel à une consultante en psychologie sociale, M. Guilloux, pour l'assister dans ce projet.

¹ Les termes « violence envers les femmes » désignent selon la déclaration des Nations Unies (1993) « tous les actes de violence dirigés contre le sexe féminin, et causant ou pouvant causer aux femmes un préjudice ou des souffrances physiques, sexuelles ou psychologiques, y compris la menace de tels actes, la contrainte ou la privation arbitraire de liberté, que ce soit dans la vie publique ou dans la vie privée » (article 1).

² L'enquête Enveff a été commanditée par le Service des Droits des femmes et le Secrétariat d'Etat aux Droits des femmes. Elle a été réalisée par téléphone de mars à juillet 2000 auprès d'un échantillon représentatif de 6 970 femmes âgées de 20 à 59 ans.

³ Le CIPC est un forum d'échanges qui promeut des politiques de sécurité fondées sur la prévention.

Objectifs et méthodologie de l'étude

Les principaux objectifs de l'étude sont les suivants :

- 】 mesurer l'ampleur du phénomène et identifier les caractéristiques de ces violences selon le sexe, le type de faits, le mode de transport...;
- 】 évaluer l'impact des violences vécues ou perçues sur le comportement de mobilité des femmes;
- 】 dresser un état des lieux des différents types de mesures de prévention déployés en France et à l'étranger;
- 】 préconiser des pistes d'amélioration pour lutter contre ce type de violences.

Pour répondre à ces objectifs, deux types d'approches ont été privilégiés :

Une approche quantitative à partir des données relatives aux faits de délinquance commis dans les transports mises à la disposition du ministère : celles des deux grands opérateurs de transport, la SNCF et la RATP, et celles de la gendarmerie nationale. A ces informations s'ajoutent les informations issues de l'enquête nationale de victimation menée chaque année en France, dite enquête CVS (Cadre de vie et sécurité)⁴.

Cinq types d'atteintes commis à l'encontre des voyageurs ont été analysés : les coups et blessures volontaires, les atteintes sexuelles, les menaces/insultes/injures, les vols simples⁵ et les vols commis avec violence ou sous la menace. Cinq espaces de transport ont été retenus (gares, trains, métro/RER, bus/bus scolaires, tramways) sur une période allant de 2006 à 2010 afin d'obtenir un corpus statistique solide.

Une approche qualitative par l'intermédiaire d'une enquête menée auprès d'un échantillon de 60 femmes utilisatrices des transports collectifs en Ile-de-France, représentatives en termes d'âge⁶, de catégories socioprofessionnelles⁷, de lieux d'habitation⁸ mais aussi en fonction des moyens de transport empruntés : bus, tramway, métro/RER, train de banlieue.

La question posée aux femmes par téléphone concernait leur mobilité dans les transports et non le sujet des violences faites aux femmes de façon à ne pas orienter leurs discours dès le début de l'enquête. Les principaux thèmes abordés au cours de ces entretiens semi-directifs en face-à-face d'une durée d'une heure, ont porté sur l'utilisation et l'ambiance dans les transports, les contraintes sur leur mobilité, leur sentiment de vulnérabilité et le récit d'un trajet type dans le but de faire émerger des pratiques ou des comportements inconscients.

⁴ L'enquête CVS est pilotée par l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales (ONDRP) et mise en œuvre par l'INSEE. Elle interroge un échantillon représentatif de la population française sur les atteintes qu'il déclare avoir subies au cours des deux années passées que ces atteintes aient fait ou non l'objet d'une plainte.

⁵ Vols commis de façon furtive sans violence ni menace tels les agissements des pickpockets.

⁶ Trois catégories d'âge : moins de 30 ans, 30 à 49 ans, plus de 49 ans.

⁷ Trois catégories de CSP : inactifs, CSP-, CSP+.

⁸ Deux catégories : Paris et la petite couronne, la grande couronne.

Résultats de l'étude et éléments d'explication

Les principaux enseignements de l'approche quantitative :

Une victimation moindre dans les transports que sur la voie publique.

Pour la période 2006-2010, près de 92% des atteintes recensées par la gendarmerie (soit près de 250 000 actes) ont été commises ailleurs que dans les espaces de transport, 8% d'entre elles se sont déroulées dans les transports collectifs. Cette faible proportion d'atteintes commises dans les espaces de transport est corroborée par les résultats de l'enquête CVS : entre 5% et 6% des atteintes déclarées par les personnes âgées de 14 ans et plus ont lieu dans les transports en commun, ce chiffre étant stable d'une année sur l'autre.

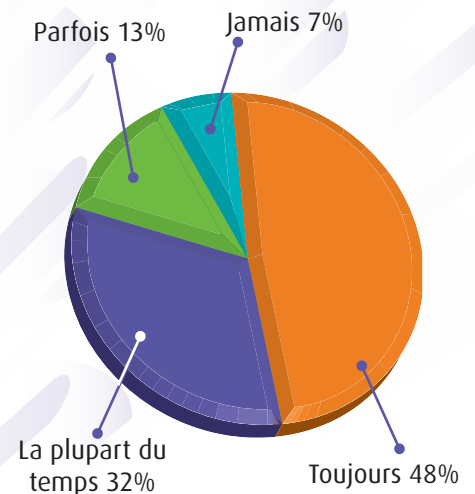
Une spécificité du type d'atteintes selon le sexe. Bien que les femmes soient les principales utilisatrices des transports collectifs en France⁹, les femmes et les hommes présentent un taux d'atteintes personnelles très proche selon l'enquête CVS et les chiffres de la gendarmerie nationale. En revanche, celui-ci diffère selon les types d'atteintes : si les femmes et les hommes sont touchés à peu près dans les mêmes proportions par les vols simples, les hommes sont majoritairement victimes de coups et blessures volontaires non motivés par le vol et de vols commis avec violence ou sous la menace. Les femmes sont, quant à elles, davantage victimes d'insultes et d'injures (près de deux tiers des femmes sont victimes selon l'enquête CVS). Enfin, les femmes sont majoritairement victimes d'atteintes sexuelles (viols, tentatives de viols, attouchements sexuels).

Une spécificité du type de transport selon le sexe. Les femmes sont davantage victimes dans les bus et bus scolaires et les hommes dans les trains. Pour les autres modes (tramway, métro/RER) la part est assez semblable. Toutefois, s'agissant de données brutes, celles-ci n'ayant pas été mises en perspective avec des données de contexte (profil des voyageurs, pratiques de mobilité...), il est difficile d'en tirer des conclusions.

Un sentiment d'insécurité plus fort chez les femmes. Selon l'enquête CVS de 2011, 48% des femmes interrogées déclarent toujours se sentir en sécurité dans les transports contre 62% pour les hommes. Elles sont 20% à se déclarer parfois ou jamais en sécurité dans les transports. En Ile-de-France, la différence selon le genre est encore plus marquée. L'enquête de victimation réalisée en 2011 par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France (IAU-idF) révèle que si 3 hommes sur 10 déclarent craindre une agression ou un vol dans les transports franciliens, elles sont 6 femmes sur 10 à le redouter.

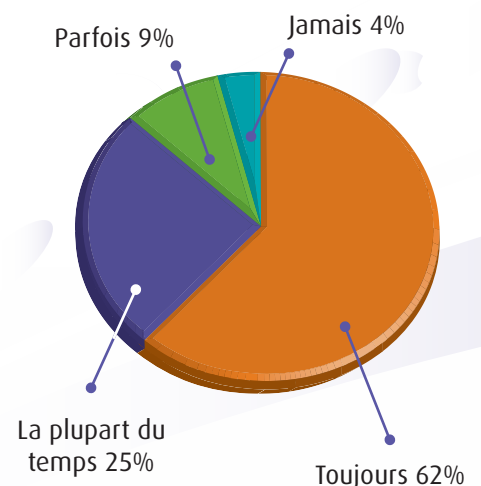
Sentiment de sécurité des femmes dans les transports en commun

(source : CVS, 2011)



Sentiment de sécurité des hommes dans les transports en commun

(source : CVS, 2011)



⁹ Les deux tiers des utilisateurs des transports en commun sont des femmes (DUCHENE 2011).

Pourquoi le sentiment d'insécurité est-il plus important chez les femmes alors qu'elles sont moins victimes d'atteintes à l'intégrité physique que les hommes ?

Sur ce point, trois pistes d'explication peuvent être avancées :

- » Premièrement, certains chercheurs¹⁰ évoquent le fait que les violences envers les femmes sont insuffisamment prises en compte dans les statistiques officielles. Ils soutiennent l'idée que certains faits que l'on peut qualifier de comportements sexistes intimidants (drague insistante, sifflements, commentaires sur l'apparence...) échappent aux recensements statistiques en raison du manque de définition du cadre légal. Or, ces violences « masquées » contribueraient à renforcer le sentiment d'insécurité des femmes et provoqueraient chez elles des comportements d'évitements pour se protéger.
- » Deuxièmement, ces mêmes violences sonnent comme des « rappels à l'ordre » d'un risque d'atteintes sexuelles. Or, justement d'autres auteurs¹¹ ont indiqué que la peur du viol pourrait majorer chez les femmes toutes les autres formes de peur.
- » Troisièmement, d'autres¹² considèrent que les femmes sont moins victimes que les hommes car, éprouvant des inquiétudes, elles évitent certains lieux (lignes, stations...), certaines situations et certains moments de la journée qu'elles estiment potentiellement dangereux. Elles s'exposent donc le moins possible au risque.

Les principaux enseignements de l'approche qualitative :

L'analyse qualitative a permis tout d'abord de mettre en évidence que **le discours initial**, c'est-à-dire le discours spontané, **ne porte pas sur des préoccupations d'ordre sécuritaire**. En effet, le premier message qui se dégage de l'ensemble des entretiens concerne les conditions quotidiennes de voyage qui suscitent le plus d'attentes et le plus d'exigences d'amélioration en termes de régularité, de fréquence et de fiabilité du système de transport.

¹⁰ Notamment la théorie des violences masquées ou invisibles de STANKO (1990).

¹¹ Les théories sur la vulnérabilité de KILLIAS (1990), FERRARO (1995) et WARR (1983).

¹² La théorie du risque ajusté de BALKIN (1979), STAFFORD et GALLE (1984).

Une fois évacuées ces questions liées aux conditions de voyage, les participantes étaient invitées à donner leur avis sur une mobilité qui serait éventuellement spécifiques aux femmes, soit en termes d'avantages, d'inconvénients et de contraintes. Spontanément, **la majorité des femmes déclare avoir les mêmes comportements de mobilité que les hommes** même si, selon elles, l'utilisation des poussettes et des landaus apparaît comme une entrave à leur mobilité et une source de grandes tensions. Elles ont également cité le fait d'être accompagnées d'enfants, d'avoir une vie de famille, d'être enceintes ou d'avoir des activités domestiques (les courses, la préparation des repas) qui règlent en amont la question des sorties.

S'il ressort que les femmes s'expriment peu sur **leur sentiment d'insécurité** dans la journée, en revanche, celui-ci **s'avère bien présent lors de leurs déplacements en soirée ou la nuit**. Deux profils de femmes se dessinent : celles qui déclarent explicitement se sentir en insécurité dans les transports et celles qui, à l'inverse, n'éprouvent aucune peur. Pourtant, quel que soit le profil de ces femmes, elles adoptent toutes, sans exception, des pratiques spécifiques de mobilité allant de la vigilance à l'évitement. Elles contournent, par exemple, les lignes réputées dangereuses, préfèrent rester sur place ou dormir chez une amie, prendre un taxi ou se faire raccompagner par des hommes de leur entourage. Cette véritable anticipation féminine, qualifiée par les femmes comme étant juste du bon sens, révèle en réalité un véritable savoir-faire d'autoprotection visant à écarter le danger et à diminuer leurs inquiétudes.

Les témoignages recueillis ont également fait ressortir **la problématique de la tenue vestimentaire**. Les femmes interrogées évitent le soir les talons, les jupes courtes, les décolletés, les bijoux ou encore le maquillage trop prononcé. Ainsi, tout ce qui a trait à la féminité est si possible effacé. Le port du pantalon en soirée et du sac en bandoulière sont des classiques de la « bonne tenue ». Les diverses restrictions apportées à la tenue vestimentaire afin de ne pas susciter le désir masculin montrent aussi clairement **la persistance de certains stéréotypes sexuels**. En effet, même si de nombreuses femmes portent le pantalon et des chaussures plates par simple confort, le choix de la tenue remplit essentiellement deux fonctions : d'une part, celle-ci doit être adaptée à la fuite et d'autre part, elle doit masquer les éléments féminins de leur apparence. Cette volonté d'afficher une « attitude de fermeture » et de discrétion montre que la tenue renvoie dans leur esprit à une idée reçue : la disponibilité sexuelle de la femme.

Enfin, la vision des hommes par les femmes interrogées n'échappent pas à certains stéréotypes : ils sont perçus, en fonction des circonstances, soit comme des protecteurs, soit au contraire, comme des « prédateurs ». En effet, si les hommes de l'entourage des femmes rassurent, à l'inverse, les hommes inconnus sont considérés comme des agresseurs potentiels.



Compartiment « dame seule » dans les trains de nuit de la SNCF :
© Claire Curt/SNCF

Mesures mises en place dans les transports en France et à l'étranger

Les mesures déployées pour lutter contre les violences faites aux femmes dans les transports sont nombreuses et disparates. D'une manière générale, elles peuvent être classées en deux catégories d'actions :

- » les actions sexospécifiques, autrement dit qui se fondent sur le genre ;
- » les actions centrées sur l'aménagement de l'environnement urbain.

Parmi les actions sexospécifiques, on distingue :

Les programmes de transport réservés aux femmes

En France, une seule mesure de prévention a été prise dans les trains de nuit de la SNCF après la médiatisation de « l'affaire Rezala¹³ ». Dès 2000, des compartiments dits de « dame seule » ont été mis en place par l'entreprise. Ils sont équipés de verrous entrebâilleurs et situés à côté de celui du chef de bord.

De nombreuses villes à travers le monde ont fait le choix de développer des transports strictement féminins pour lutter contre le harcèlement sexuel et les comportements sexistes. Des rames de métro pelliculées de rose, circulant principalement aux heures de pointe, sont ainsi réservées aux femmes au Japon (Tokyo), en Egypte (Le Caire) et au Brésil (Brasilia, Rio de Janeiro). Il en est de même pour certains bus en Thaïlande ou au Mexique. Depuis 2006, les Pink Ladies Cabs proposent à Londres un service de taxis où les femmes chauffeurs prennent uniquement des clientes tout comme à Dubaï (Emirats arabes unis), Moscou (Russie), Beyrouth (Liban), New Delhi (Inde), Mexico et Puebla (Mexique) et récemment à New-York (Etats-Unis).

¹³ En 1999, deux femmes ont été tuées à bord de trains de nuit.

Les programmes qui s'adaptent aux besoins des femmes

L'objectif de ces programmes est de promouvoir la mobilité des femmes et d'accroître ainsi leur autonomie. Des initiatives ont été prises par différentes villes à l'instar du programme « arrêt à la demande » qui 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. Ce programme a été lancé à Toronto en 1991 puis à Montréal en 1996 sous le nom « entre deux arrêts ». Il a été retenu parmi les meilleures pratiques d'ONU Habitat sous la catégorie « Intégrer une perspective de genre au transport en commun ».



Entre 2 arrêts

Service pour les femmes qui voyagent seules.

Programme « entre 2 arrêts » dans les bus montréalais (Canada) - Archives de la société de transport de Montréal

Les campagnes de sensibilisation

Certaines villes comme Boston, Tokyo, Mexico, Rosario (Argentine) et plus récemment Washington DC, New-York et Bogotá ont lancé des campagnes de sensibilisation au harcèlement sexuel et aux comportements sexistes dans les transports. Ces actions sont notamment destinées à faire comprendre que le harcèlement sexuel est une infraction et à inciter les victimes à porter plainte.


Le second type d'actions concerne des mesures centrées sur l'aménagement de l'environnement urbain afin de le rendre plus sûr en proposant les améliorations à apporter au niveau de l'éclairage, de la signalisation, des voies de secours, de la propreté... Il s'agit du concept **des marches exploratoires** sur la sécurité des femmes initié à Toronto en 1989 puis à Montréal et qui s'est étendu à travers le monde (Afrique, Inde, Europe, Amérique latine). Il repose sur l'action participative de groupes de femmes munies d'un guide qui parcourent un secteur (ville, transport...) afin d'identifier les espaces générateurs d'insécurité. Un rapport d'enquête rassemblant les recommandations faites par ces femmes est ensuite présenté aux pouvoirs publics. Ce type d'actions a connu des résultats si encourageants que le ministère de la ville a décidé d'éditer en 2013 un guide méthodologique sur les marches exploratoires des femmes¹⁴. Il reprend les grands principes du guide d'aménagement pour un environnement sécuritaire réalisé par la ville de Montréal ainsi que des expériences menées dans des communes françaises.

Enfin, il est intéressant de noter une initiative française proche des marches exploratoires, celle **des ambassadrices de lignes**. Cette action, engagée par un opérateur de transport, la TICE¹⁵, vise dans un premier temps à recueillir le témoignage des femmes utilisatrices d'une ligne de bus et dans un second temps à créer un comité de femmes afin de recueillir leurs suggestions et d'engager les adaptations nécessaires. Un recueil de portraits a été publié pour le lancement de cette expérimentation.

¹⁴ Disponible sur le site internet du ministère de la ville : www.ville.gouv.fr


¹⁵ La Tice (Transports intercommunaux Centre Essonne) a recueilli le témoignage de 59 femmes de la ligne de bus 402.


1



Rub against me and I'll expose you.

If someone rubs, touches or speaks to you inappropriately, speak up! Contact a Station Manager for assistance, and report it to the Metro Transit Police Department by calling 202-962-2121, emailing harassment@wmata.com, or by going online at wmata.com/harassment.



Reproduced with permission from  Massachusetts Bay Transportation Authority



2

LA VIOLENCIA CONTRA LA MUJER SE EJERCE DE DIFERENTES FORMAS

en el colectivo, en la ciudad, en la vida...

Asistencia en situaciones de violencia de género
Área Mujer
 Programa de atención de violencia de género
 Tel: (0264)-155119942
 Línea:102
 Línea Rosa: 0800-6666351
 Guardia Civil:911

3

Esa mano



es un delito

¡Actúa y denuncia!



Secretaría Distrital de la Mujer



Exemples de campagnes de sensibilisation dans les transports en commun :

- ❶ à Boston (Etats-Unis) en 2012 « Si tu te frottes à moi, je te dénonce » - Massachusetts Bay Transportation Authority
- ❷ à Rosario (Argentine) en 2008 « Nous ne voulons pas de ce genre d'appui. La violence envers les femmes s'exerce de différentes façons » - CISCSA - Red Mujer y Hábitat LAC. 2008
- ❸ à Bogotá (Colombie) en 2014 « Cette main est un délit » - Alcaldía mayor de Bogotá D.C./Transmilenio

L'étude propose les recommandations suivantes

Intégrer systématiquement la question de genre dans le recensement des atteintes. Même si le recueil des faits à travers les différents compteurs statistiques n'offre qu'une vision partielle des réalités par les voyageurs au regard de leur tranquillité, il n'en reste pas moins l'une des sources fondamentales de la connaissance. Ces données devront être, dans la mesure du possible, confrontées à celles issues des enquêtes de victimation afin de caractériser plus précisément le phénomène.

Améliorer la connaissance des facteurs environnementaux qui contribuent à renforcer l'inquiétude des femmes **en développant les marches exploratoires** sur la sécurité des femmes dans les transports.

Veiller à ce que les mesures d'aménagement de l'environnement mises en place par les opérateurs de transport **contribuent à diminuer le sentiment d'insécurité** (intervention sur la visibilité des lieux, la signalisation, la propreté, l'éclairage...) **et les soumettre systématiquement à l'évaluation des voyageurs.**

Préserver le « vivre ensemble » car les transports doivent garantir une égalité d'accès sans distinction de sexe, d'âge, de classe sociale... en évitant voire excluant les mesures sexospécifiques qui sont seulement des réponses aux symptômes. Dans les pays où ces mesures ont été mises en place, elles sont toujours considérées comme des mesures temporaires.

Mener des opérations de sensibilisation auprès des voyageurs, des femmes et des hommes mais aussi auprès des plus jeunes sous forme d'interventions dans les écoles et les établissements scolaires ou de campagnes de communication dans les transports (stickers, affiches...). En effet, bien plus qu'un problème de violences à l'encontre des femmes dans les transports, le problème de fond est celui de la persistance des stéréotypes sexuels, d'une banalisation et parfois même d'une négation des violences sexistes que les femmes déclarent subir au quotidien et qui commencent dès le plus jeune âge à l'école. Ces actions de sensibilisation contribueront à encourager la prise de conscience collective de ces stéréotypes afin de passer de l'évidence de vulnérabilité « naturelle » à une logique de discrimination.



© Sébastien Godefroy/SNCF

Bibliographie indicative

- Balkin, S. (1979). Victimization rates, safety and fear of crime. *Social Problems*.
- Bourdieu, P. (1998). *La domination masculine*. Point n°483. Edition du seuil, Paris.
- CIPC (2008). *La sécurité des femmes, une préoccupation universelle*. Recueil de pratiques et de politiques, 8^e colloque annuel du CIPC sur la prévention de la criminalité.
- Duchène, C. (2011). *Transport et parité des sexes*, Forum international des transports/OCDE.
- Ferraro, K. F. (1995). *Fear of crime : interpreting victimization risk*. Albany, NY: State University of New York Press.
- Gardner, C. (1989). *Analysing gender in public places, rethiating Goffman's vision of every day life*, *the american sociologie*, 20.
- Goffman, E. (1979). *L'arrangement des sexes*. La Dispute, coll. Le genre du monde.
- Heurtel, H. (2013). *Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France*. Rapport final de l'enquête de 2011. IAU îdF, Paris.
- Jaspard, M. (2005). *Les violences contre les femmes*. La Découverte, «Repères».
- Kelly, L. (1987). *The continuum of sexual violence*. In Hanmer J. et Maynard, M. (eds), *Women, violence and social control*. Atlantic Highlands (N.J.), Humanities Press International.
- Killias, M. (1990). *Vulnerability : Towards a better understanding of a key variable in the genesis of fear of crime*. *Violence and victims*.
- Lieber, M. (2008). *Genre, violence et espace public*. *La vulnérabilité des femmes en question*. Presses de Science Po, Paris.
- Stafford, M.C., and Galle, O.R. (1984). *Victimization rates, exposure to risk and fear of crime*. *Criminology*, 22.
- Stanko, E.A. (1990). *Everyday violence : How women and men experience sexual and physical danger*. Pandora Press
- Valentine, G. (1992). *Image of danger : Women's sources of information about the spatial distribution of male violence*.
- Ville de Montréal (coordonnatrice : A. Michaud). (1993). *Guide d'enquête sur la sécurité des femmes en ville*. Montréal : Femmes et ville, Ville de Montréal.
- Warr, M., and Stafford, M. (1983). *Fear of victimization : A look at the proximate causes*. *Social Forces*, 61.
- Zauberman, R. et Robert, P. (1995). *Du côté des victimes*. *Un autre regard sur la délinquance*. L'Harmattan, Paris.



**Ministère de l'écologie,
du Développement durable
et de l'énergie**

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

Direction des services de transport

Département de la sûreté
dans les transports

Observatoire national de la délinquance
dans les transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex
Tél. : +33 1 40 81 21 22



Crédits photos couverture :
Laurent Mignaux/MEDDE-MLETR ;
Daniel Joseph-Reinette ;
Olivier Meyer/TRANS'BUS ;
SNCF Médiathèque/Fred de Gasquet ; Patrick Messina



CENTRE
INTERNATIONAL
POUR LA
PRÉVENTION
DE LA CRIMINALITÉ

INTERNATIONAL
CENTRE
FOR THE
PREVENTION
OF CRIME

CENTRO
INTERNACIONAL
PARA LA
PREVENCIÓN
DE LA CRIMINALIDAD



conception graphique A. SAMY - impression : MEDDE/MLET/SPSSI/ATL2
imprimé sur du papier certifié écolabel européen - mars 2015 - v1