



FNAUT

transport
consommation
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

HARCÈLEMENT SEXISTE DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS ET LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX :

L'ANALYSE DE LA FNAUT



Marc DEBRINCAT, Christiane DUPART (vice-présidente de la FNAUT), Caroline MOGGIO.

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
INTRODUCTION.....	3
Présentation de la FNAUT	3
Contexte	4
Objet de l'étude	4
1. ANALYSE DES ENQUÊTES DE VICTIMATION	5
2. ANALYSE DES RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE	11
2.1 Harcèlement sexiste dans les transports collectifs routiers	13
2.2 Harcèlement sexiste dans les lieux d'intermodalité	16
2.3 Connaissance et efficacité des dispositifs de prévention et d'alerte	20
3. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DES PROPOSITIONS DE LA FNAUT	26
3.1 Suivi des préconisations de la FNAUT dans le cadre de l'étude réalisée en 2016	27
3.2 Préconisations supplémentaires de la FNAUT dans le cadre de l'étude 2017	34
CONCLUSION	45

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.

- **Contexte**

A la suite de l'avis du Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes (2015) démontrant que l'ensemble des femmes ont un jour été victimes de harcèlement sexiste ou d'une agression sexuelle dans les transports en commun, un « plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun » a été lancé.

La question du harcèlement sexiste dans les transports se fait progressivement une place dans le débat public. Ce thème figurait notamment dans les programmes de deux candidats au premier tour des élections présidentielles d'avril 2017 : Emmanuel Macron et Jean-Luc Mélenchon.

A la suite de l'étude menée en 2016¹ sur le harcèlement sexiste dans les transports, la FNAUT a souhaité évaluer la prise en compte du harcèlement sexiste dans les transports par les enquêtes de victimation. Elle a aussi voulu élargir le champ de l'examen aux transports collectifs routiers de voyageurs : autocars, autobus, taxis, Voitures de Transport avec Chauffeur (VTC) et covoiturage ainsi qu'aux lieux d'intermodalité.

Cette étude a aussi pour objectif d'évaluer le suivi de la mise en œuvre des propositions de la FNAUT contenues dans l'étude de 2016 et d'émettre de nouvelles préconisations dont un guide pratique de réalisation de marches exploratoires.

- **Objet de l'étude**

Le plan d'étude est le suivant :

Introduction

1. analyse des enquêtes de victimation,
2. analyse des résultats du questionnaire,
3. suivi de la mise en œuvre des propositions de la FNAUT.

Conclusion.

¹ <http://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats/442-harcelement-sexiste-dans-les-transports-publics-christiane-dupart>

1. ANALYSE DES ENQUÊTES DE VICTIMATION

« L'enquête de victimation désigne une technique assez simple dans son principe : interroger des gens, échantillonnés de façon à représenter la population d'un pays, d'une région, d'une ville, sur les infractions dont ils ont été victimes² ».

L'évaluation de la prise en compte du harcèlement sexiste dans les transports par les enquêtes de victimation a porté sur les enquêtes suivantes :

- Victimation et sentiment d'insécurité en Ile-de-France, Tome 1 : Disparités selon les catégories de populations (enquête 2015) – mars 2017 - Institut d'aménagement et d'urbanisme³,
- Insécurité et délinquance en 2016 : premier bilan statistique - janvier 2017 - Ministère de l'Intérieur,
- Rapport d'enquête cadre de vie et sécurité (dite CVS) – décembre 2016 – INSEE, Observatoire national de la délinquance et de la réponse pénale (ONDRP) et Ministère de l'Intérieur⁴,
- Victimation 2015 et Opinions sur la sécurité mesurées lors de l'enquête « cadre de vie et sécurité » 2016 – Rapport annuel de la criminalité en France – novembre 2016 – ONDRP et INHESJ⁵,
- Repère n°32, Les atteintes personnelles dans les transports en commun - juin 2016 - ONDRP⁶,
- Enquête nationale sur les violences subies et les rapports de genre (dite VIRAGE) – INED – sous la recommandation de la Mission d'évaluation de la politique de prévention et de lutte contre les violences faites aux femmes (rattachée à l'Assemblée Nationale) – étude lancée en 2013⁷.

Infraction dont l'incrimination pénale est récente et spécifique, le « harcèlement sexuel » relève de la catégorie des délits. Il est défini par l'article 222-33 du code pénal :

I. - Le harcèlement sexuel est le fait d'imposer à une personne, de façon répétée, des propos ou comportements à connotation sexuelle 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.

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

III. - Les faits mentionnés aux I et II sont punis de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende.

² Centre National de la Recherche Scientifique.

³ https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1362/victimation2015-tome1.pdf

⁴ <http://www.interieur.gouv.fr/Interstats/Actualites/Rapport-d-enquete-cadre-de-vie-et-securite-2016>

⁵ https://www.inhesj.fr/sites/default/files/fichiers_site/ondrp_ra-2016/2016_ra_victimation.pdf

⁶ https://www.inhesj.fr/sites/default/files/fichiers_site/ondrp/reperes/reperes32.pdf

⁷ <https://www.ined.fr/fr/tout-savoir-population/memos-demo/focus/enquete-virage/> ET

https://www.ined.fr/fichier/s_rubrique/294/plaquette_virage.fr.pdf

Ces peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende lorsque les faits sont commis :

1° Par une personne qui abuse de l'autorité que lui confèrent ses fonctions ;

2° Sur un mineur de quinze ans ;

3° Sur une personne dont la particulière vulnérabilité, due à son âge, à une maladie, à une infirmité, à une déficience physique ou psychique ou à un état de grossesse, est apparente ou connue de leur auteur ;

4° Sur une personne dont la particulière vulnérabilité ou dépendance résultant de la précarité de sa situation économique ou sociale est apparente ou connue de leur auteur ;

5° Par plusieurs personnes agissant en qualité d'auteur ou de complice.

Le harcèlement sexiste recouvre les violences sexuelles, les faits susceptibles d'être incriminés pénalement en tant que harcèlement sexuel, ainsi que des comportements qui s'en situent à la marge (regards insistants, commentaires, sifflements) ou qui sont isolés (le délit de harcèlement sexuel n'étant constitué, pour certains faits, qu'en cas de comportement répété).

Il n'existe pas de catégorie statistique indépendante pour le harcèlement sexiste dans les transports dans les enquêtes de victimation.

Que ce soit au niveau national ou communautaire, la situation est la même : le harcèlement sexiste dans les transports ne fait pas l'objet d'une catégorie spéciale et se trouve fondu dans la catégorie plus large des atteintes d'ordre sexuel. Dans les enquêtes de victimation du ministère de la justice, ainsi que dans l'eurobaromètre produit par la Commission européenne à propos des questions de genre⁸, cette infraction, quand elle est considérée, ne l'est qu'au travers des « agressions sexuelles ». Le harcèlement sexuel n'est souvent pris en compte que lorsqu'il existe un contact physique entre la victime et son agresseur (laissant pour compte les autres cas de figure où le harcèlement est simplement verbal ou caractérisé par des comportements inappropriés : proximité, regards insistants etc.).

De plus, les comportements de harcèlement sexiste ne font pas non plus l'objet d'un traitement spécifique sur l'analyse du lieu de commission des infractions : les transports publics sont inclus dans des catégories plus larges telle que l'espace public.

☛ Face à l'importance du phénomène du harcèlement sexiste dans les transports, les enquêtes de victimation et les statistiques pénales devraient mieux isoler ces comportements. Elles devraient constituer une catégorie statistique spécifique parmi l'ensemble des atteintes d'ordre sexuel, afin de faciliter l'observation statistique du phénomène et de mieux adapter la réponse publique.

⁸ <http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/general/index/general/doChangeLocale/locale/FR/>

La faiblesse du signalement par les victimes et les forces de l'ordre rend difficile la mesure du phénomène de harcèlement : ce « chiffre noir » tend à minorer la réalité statistique des infractions sexuelles et donc du harcèlement sexiste dans les transports.

Les infractions sexuelles, en général, et plus particulièrement le harcèlement sexiste au sein des transports, souffrent d'un important déficit en matière de signalement. Il en ressort que les chiffres sont vraisemblablement sous-estimés.

Ce « chiffre noir » fait partie du calcul de la « criminalité réelle » dans un Etat. On peut ainsi recenser : l'ensemble des crimes commis, les crimes connus et/ou enregistrés, la non criminalité enregistrée (ensemble des faits enregistrés hors cas de crimes), la criminalité connue qui n'est pas enregistrée et, enfin, le « chiffre noir », qui regroupe les crimes qui ne sont pas connus du tout⁹. Cette inconnue dans l'équation de la « criminalité réelle » contribue à renforcer le déficit de prise en compte du « harcèlement sexiste dans les transports ».

Compte tenu des hésitations des enquêtées à témoigner de ces violences (malgré la préservation de l'anonymat), on estime que moins **d'une victime sur dix se fait connaître des forces de sécurité**¹⁰. Parmi les victimes d'agression sexuelles, seulement 14% d'entre elles ont porté plainte et, de 2011 à 2015, c'est seulement 11% des victimes de viols qui les ont signalés et 2% pour les victimes d'autres atteintes sexuelles (dont le harcèlement).

Pourtant, ce signalement est fondamental pour cerner les pourtours de l'infraction de harcèlement sexiste et permettre son traitement par les autorités compétentes. Il est la principale source de données pour la construction des études statistiques de victimation.

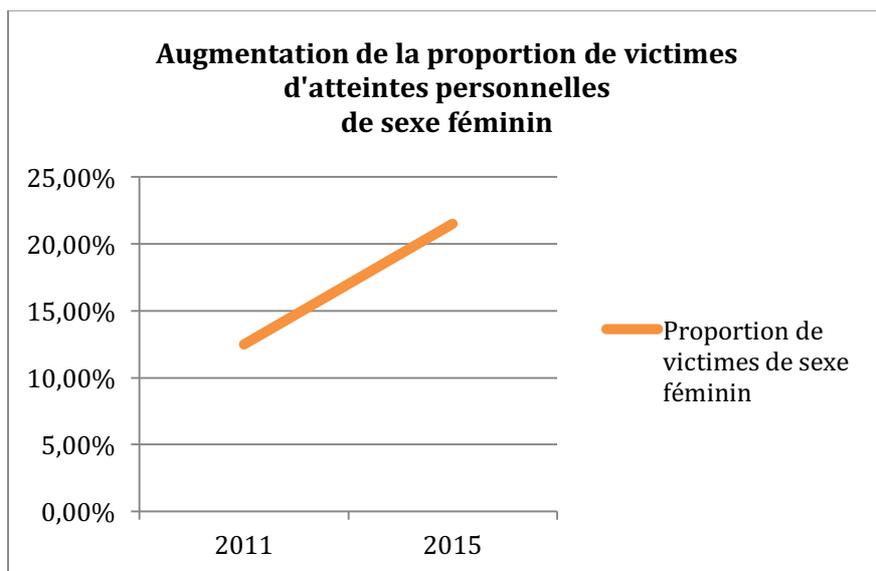
Pour lutter contre « banalisation » des violences sexuelles et comportements sexistes en général, le gouvernement a pris des mesures destinées à mieux suivre le phénomène et à sensibiliser le public sur ces questions. Depuis le 30 novembre 2012, les forces de l'ordre sont obligées de procéder systématiquement à l'enregistrement de tous les faits de nature sexuelle qui leur sont rapportés. Il en ressort que les données administratives de 2015-2016 ont fait état d'une légère augmentation des violences sexuelles.

Les femmes, un public surexposé aux atteintes d'ordre sexuel.

Sur un plan national, pour les **atteintes personnelles prises dans leur ensemble** et tous lieux confondus (vols et agressions – hors-ménage et intra-ménage), sur les années 2012, 2013 et 2014, 21,5% des femmes enquêtées déclaraient avoir été victimes de telles atteintes contre 16,9% chez les hommes. Entre 2011 et 2015 les chiffres affichent **une augmentation du nombre de victimes d'atteintes personnelles de sexe féminin**, passant de 12,4% à 21,5% de l'ensemble des femmes ayant été interrogées.

⁹ Dictionnaire de la criminologie – criminalité réelle : équations et réflexions <http://www.criminologie.com/categorie/articles-mots-clés/chiffre-noir>

¹⁰ Rapport d'enquête cadre de vie et sécurité (dite CVS) – décembre 2016 – INSEE, Observatoire national de la délinquance et de la réponse pénale (ONDRP) et Ministère de l'Intérieur, pages 151 – 159.



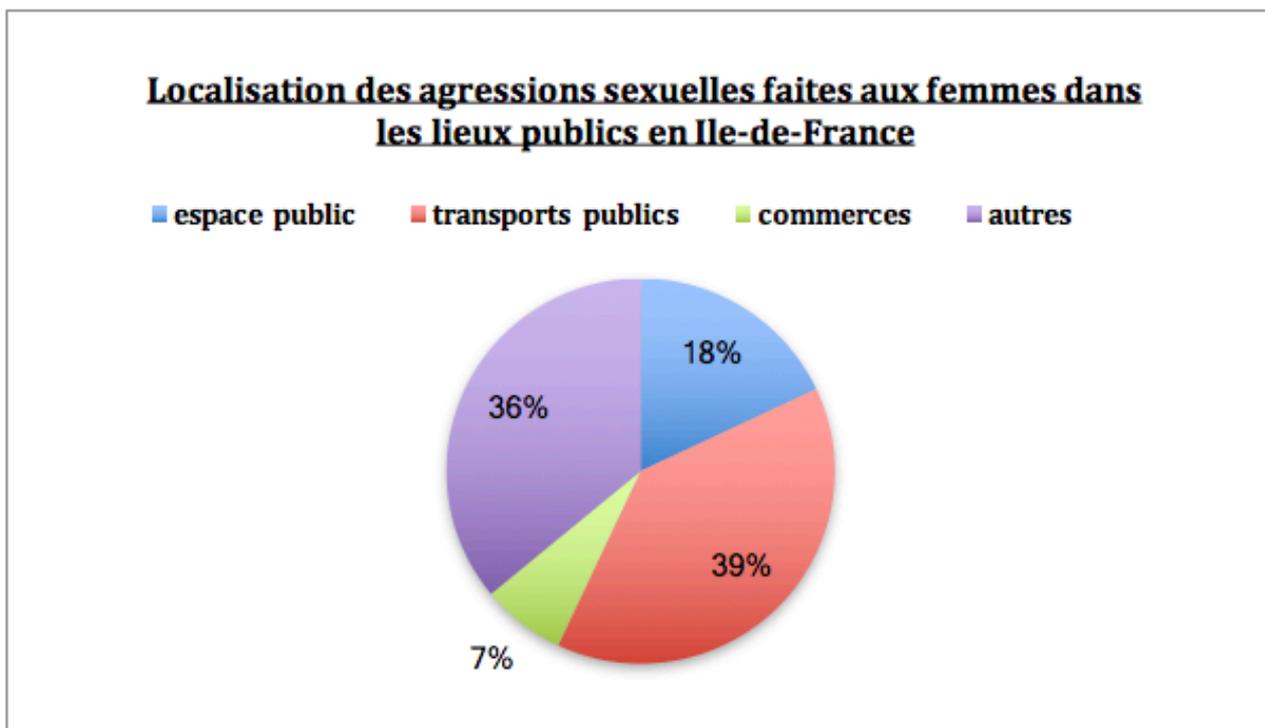
Entre 2014 et 2015, sur l'ensemble des violences personnelles dans et hors ménage, le nombre **de violences hors ménage à l'égard des femmes**, incluant les violences sexuelles, est passé de 275 000 à 380 000 (écart de 105 000), de même pour les insultes qui sont passées de 2,7 millions à 2,9 millions.

	<i>Violences hors ménage à l'égard des femmes</i>	<i>Les insultes et menaces hors ménage à l'égard des femmes</i>
2014	275 000	2 700 000
2015	380 000	2 900 000

Enfin, il faut relever **que les femmes constituent un public surexposé aux atteintes d'ordre sexuel** quel que soit le lieu de commission de l'infraction. Entre novembre 2015 et novembre 2016, l'enquête VIRAGE dénombre 62 000 femmes victimes de viol ou de tentative de viol contre 2 700 pour les hommes.

La localisation des infractions sexuelles.

En ce qui concerne l'Ile-de-France¹¹, les transports en commun (y compris les gares) sont le premier lieu de commission des agressions sexuelles (qui ne recouvre qu'une partie des faits relevant du harcèlement sexiste) faites aux femmes dans les lieux publics puisque 39 % y sont commises, 36 % étant commises dans des lieux indéterminés, 18 % dans l'espace public et 7 % dans les commerces.



☛ Ces données de répartition des agressions sexuelles parmi les différentes catégories de lieux publics, isolant notamment les transports publics parmi les lieux de commissions des infractions, devraient être disponibles à l'échelle nationale.

¹¹ Victimation et sentiment d'insécurité en Ile-de-France, Tome 1 : Disparités selon les catégories de populations (enquête 2015) – mars 2017 - Institut d'aménagement de d'urbanisme, pages 23 et 24.

Le sentiment d'insécurité.

En 2015, 42,3 % des Franciliens (femmes et hommes) déclaraient ressentir une crainte relative à la sûreté dans les transports. Ce ressenti est en baisse par rapport au taux de 45,5 % relevé en 2011, mais reste important¹².

Il faut souligner que les femmes ressentent plus que les hommes un sentiment de crainte dans les transports, puisque 56,3 % des femmes craignent de subir des atteintes personnelles au sein des transports en commun (contre 26,7 % des hommes). Lorsque l'on considère l'âge des enquêtées, 46,9% des 15-24 ans ont fait état d'un sentiment de peur dans les transports publics, contre 40,1% pour les 25-29 ans¹³.

Conclusion.

Les femmes représentent la majorité des usagers des transports publics et s'avèrent être particulièrement exposées aux agressions de tous types. Cette surexposition aux agressions dégrade les conditions de déplacements des usagères, constitue un frein à leur mobilité, et institue une rupture d'égalité entre les femmes et les hommes.

¹² Victimation et sentiment d'insécurité en Ile-de-France, Tome 1 : Disparités selon les catégories de populations (enquête 2015) – Mars 2017 - Institut d'aménagement de d'urbanisme, page 16.

¹³ Victimation et sentiment d'insécurité en Ile-de-France, Tome 1 : Disparités selon les catégories de populations (enquête 2015) – Mars 2017 - Institut d'aménagement de d'urbanisme, page 41

2. ANALYSE DES RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE

Dans le cadre de sa nouvelle enquête portant sur le harcèlement sexiste dans les transports collectifs routiers de personnes (taxis, VTC, autobus, autocar, covoiturage), les espaces d'intermodalité ainsi que sur l'efficacité des dispositifs de prévention et d'alerte, la FNAUT a diffusé un questionnaire à participation libre, à l'intention des femmes.

Objectifs de l'enquête 2017.

Pour lutter contre le harcèlement sexiste et faciliter la mobilité des usagères, les **objectifs** de l'enquête réalisée cette année sont :

- compléter l'étude de 2016 sur le harcèlement sexiste dans les transports publics ;
- élargir le champ de l'étude à l'ensemble des transports collectifs routiers et aux lieux de correspondance ;
- mesurer l'efficacité des dispositifs de prévention et d'alerte déjà en place ;
- évaluer la connaissance et la mise en œuvre des solutions proposées dans l'enquête de 2016 pour améliorer la sûreté dans les transports.

Contenu du questionnaire¹⁴ :

- harcèlement sexiste au sein des transports routiers de personnes (**2.1**) ;
- harcèlement sexiste au sein des lieux d'intermodalité (cheminements d'accès aux différents modes de transports et cheminements de correspondance, **2.2**) ;
- connaissance et efficacité des dispositifs de prévention et d'alerte (alarme, présence humaine, signalement dans les applications associées aux services considérés, **2.3**).

Méthodologie de l'enquête.

L'enquête a été diffusée du 12 mai 2017 au 7 juin 2017 et a totalisé 2 975 réponses.

Il ne s'agit pas d'un sondage. En effet, nous avons diffusé le questionnaire, 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 comporte donc un certain nombre de limites.

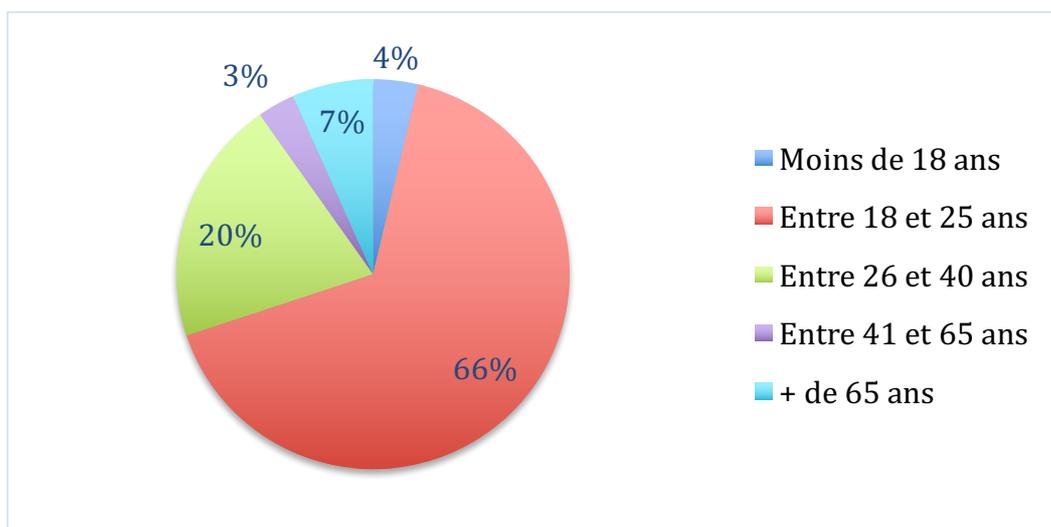
Elles sont tout d'abord d'**ordre technique** : le questionnaire a pu être rempli par une personne plusieurs fois, il a pu être complété par un homme, etc.

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

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

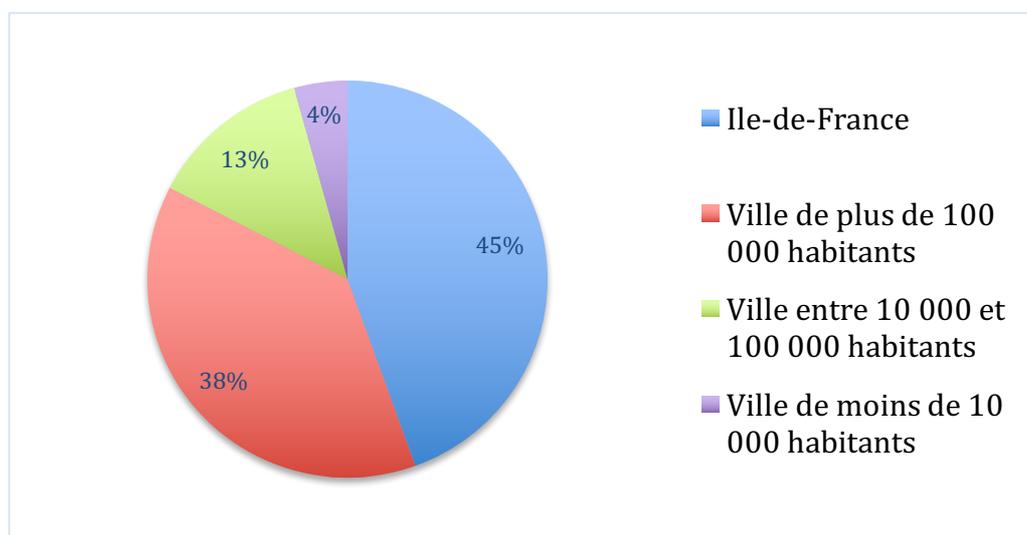
¹⁴<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfs1Brb2LljMK2JK0qXKkC7p2kCKUih0FV0A43KxNpfmqugLA/viewform>

Âge des enquêtées :



La majorité des femmes qui ont participé à ce questionnaire ont **entre 18 et 25 ans (66%)**, viennent ensuite les femmes âgées **de 26 à 40 ans (20%)**. Les femmes des autres tranches d'âge : moins de 18 ans, entre 41 et 65 ans et enfin, + de 65 ans ont été moins nombreuses à participer (moins de 10% pour chaque tranche).

Lieu de résidence des enquêtées :

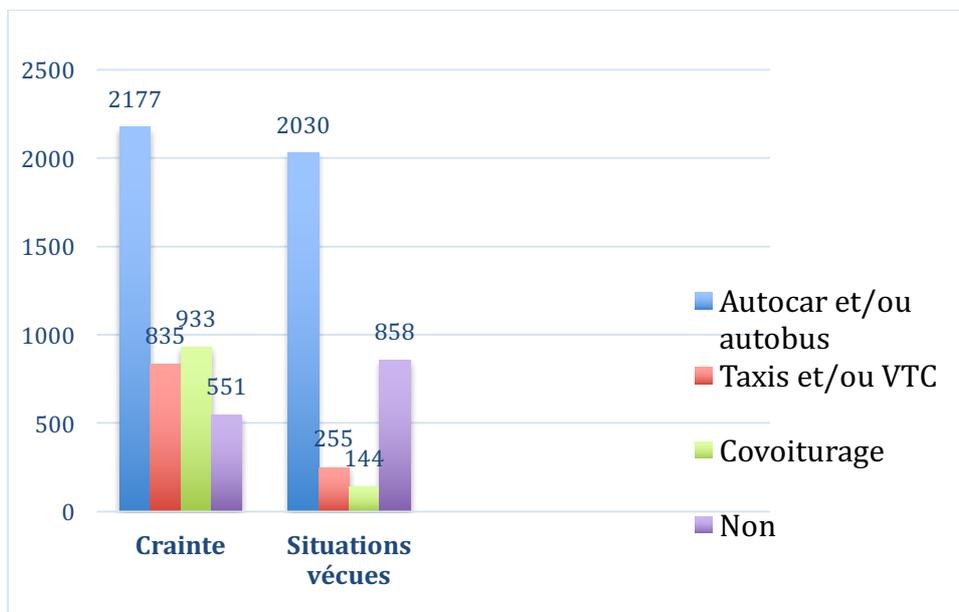


Il ressort qu'en majorité les répondantes résident dans la région Ile-de-France (45%) ou dans les villes de plus de 100 000 habitants (38%). Nous constatons, que ce sont les femmes des villes les plus peuplées qui se sont mobilisées pour répondre au questionnaire, les transports en commun y étant plus développés et plus utilisés.

2.1 Harcèlement sexiste dans les transports collectifs routiers

Pour tenter de mesurer l'étendue du phénomène de harcèlement sexiste dans les transports routiers de personnes, nous avons demandé aux participantes de nous indiquer (questions à choix multiples) :

- si elles éprouvent une crainte face aux éventuelles situations de harcèlement qu'elles pourraient rencontrer dans ce type de transport ; et, dans ce cas, de nous préciser à l'égard de quels modes de transports elles ressentent cette crainte ;
- si elles ont déjà subi des situations de harcèlement sexiste au sein de ces mêmes modes de transports ; et, si oui, dans lesquels.

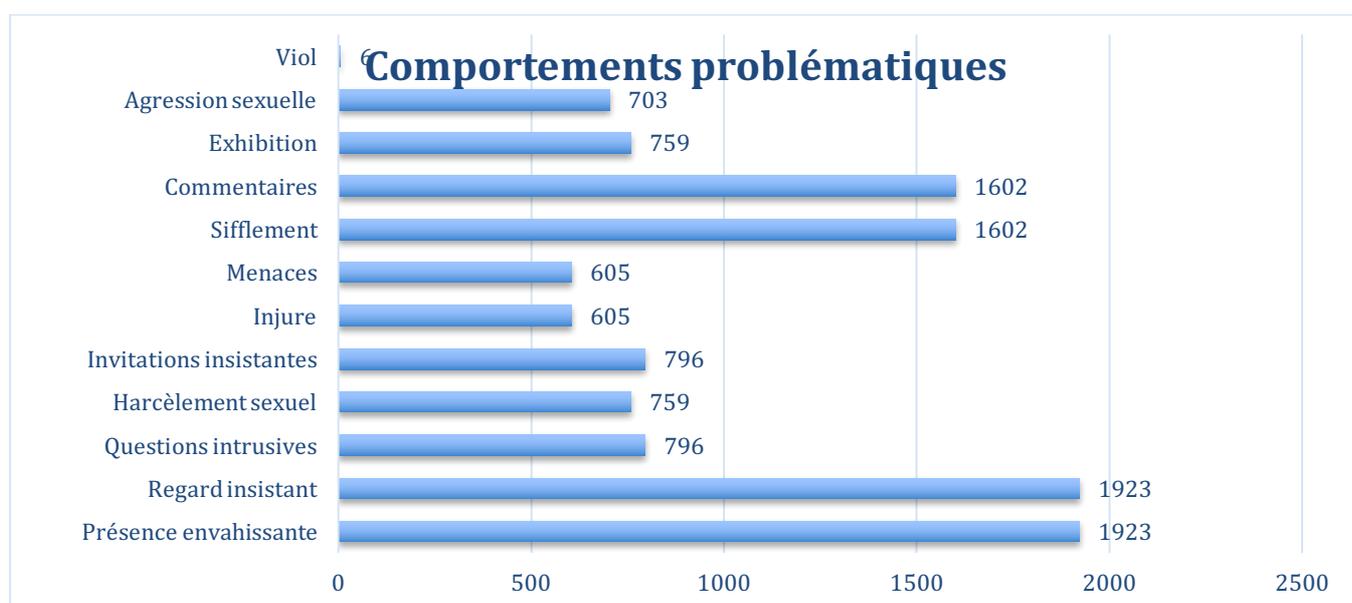
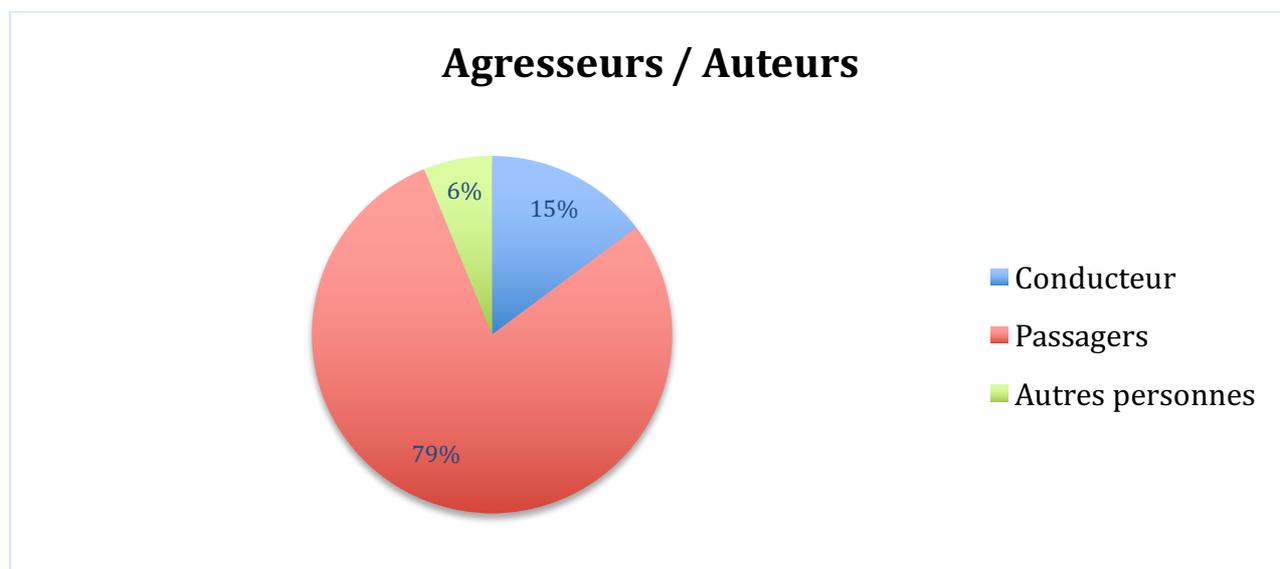


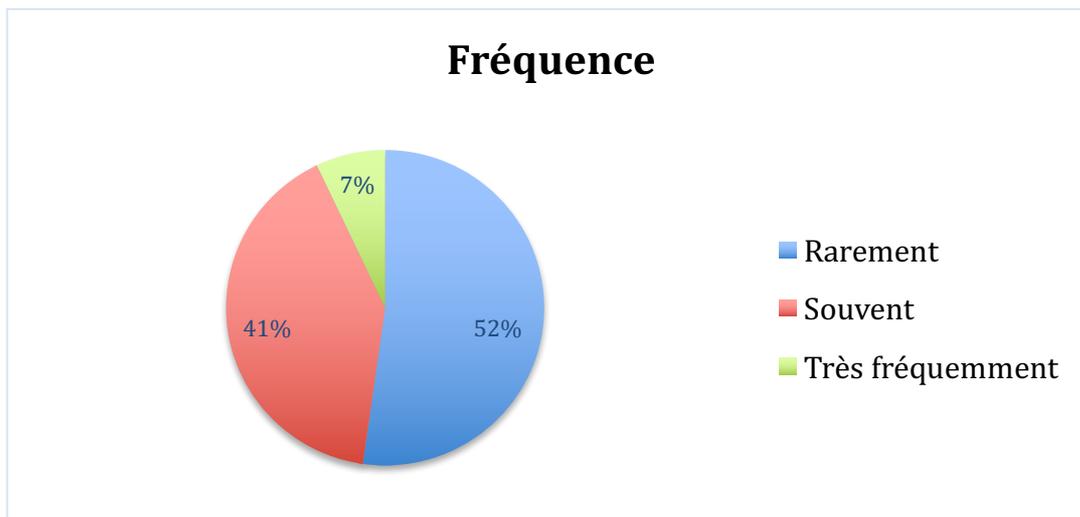
Pour les autobus et autocars, l'écart entre la crainte et les situations vécues est peu important. En effet, pour 2 177 femmes faisant état d'une crainte de harcèlement sexiste à bord des autocars/autobus, 2 030 d'entre elles attestent avoir déjà vécu une pareille situation dans ce mode de transport (différentiel de 147 réponses seulement).

En revanche, pour les taxis et VTC et le covoiturage, il y a un net différentiel entre la crainte du harcèlement et sa réalité. On peut penser que les systèmes de notation des chauffeurs et de validation des courses par les passagers, afin que les offreurs de trajets en perçoivent le montant, mettent en place un contrôle social qui limite les comportements inacceptables.

Ces résultats se trouvent appuyés, de surcroît, par le fait que l'ensemble des chiffres se reportant aux autres modes de transports n'excèdent pas les 1 000 réponses, contrairement aux autobus et autocars qui dépassent par deux fois le nombre de 2 000 réponses. **Nous pouvons donc conclure que les autobus et autocars sont des modes de transports où les femmes ont plus de risque d'être en situation de harcèlement que dans les taxis, les VTC ou le covoiturage.**

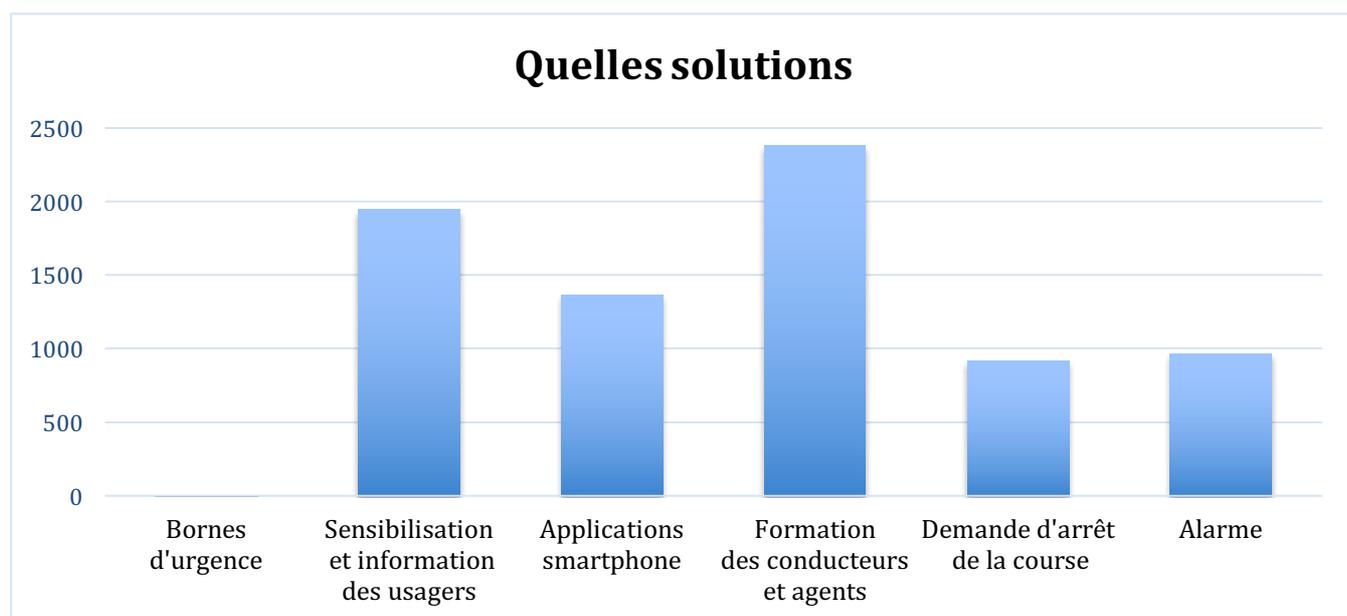
Pour mieux cerner les conditions dans lesquelles ces cas de harcèlement adviennent, et pour appréhender ses différentes formes, nous avons demandé aux enquêtées de nous apporter des précisions sur les agresseurs (auteurs), sur la nature des atteintes qu'elles ont subies et sur la fréquence de ces situations.





Ces trois graphiques nous montrent que la plupart des actes de harcèlement recensés par ce questionnaire sont commis **par les passagers (79%)**, que ces comportements déviants s'expriment d'abord au travers d'une **présence gênante et de regards insistants** (1 923 réponses), puis **de sifflements** et de toutes sortes **de commentaires** sur la tenue, le physique etc. (1 602 réponses). **93 % des répondantes ont déjà été vécues des situations de harcèlement dans les transports collectifs routiers : 41% d'entre elles y ont été souvent confrontées alors que 52 % l'ont été ponctuellement.**

A propos de la lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports routiers de personnes, nous avons demandé aux femmes quelles solutions seraient efficaces, selon elles, pour lutter contre ces agissements.

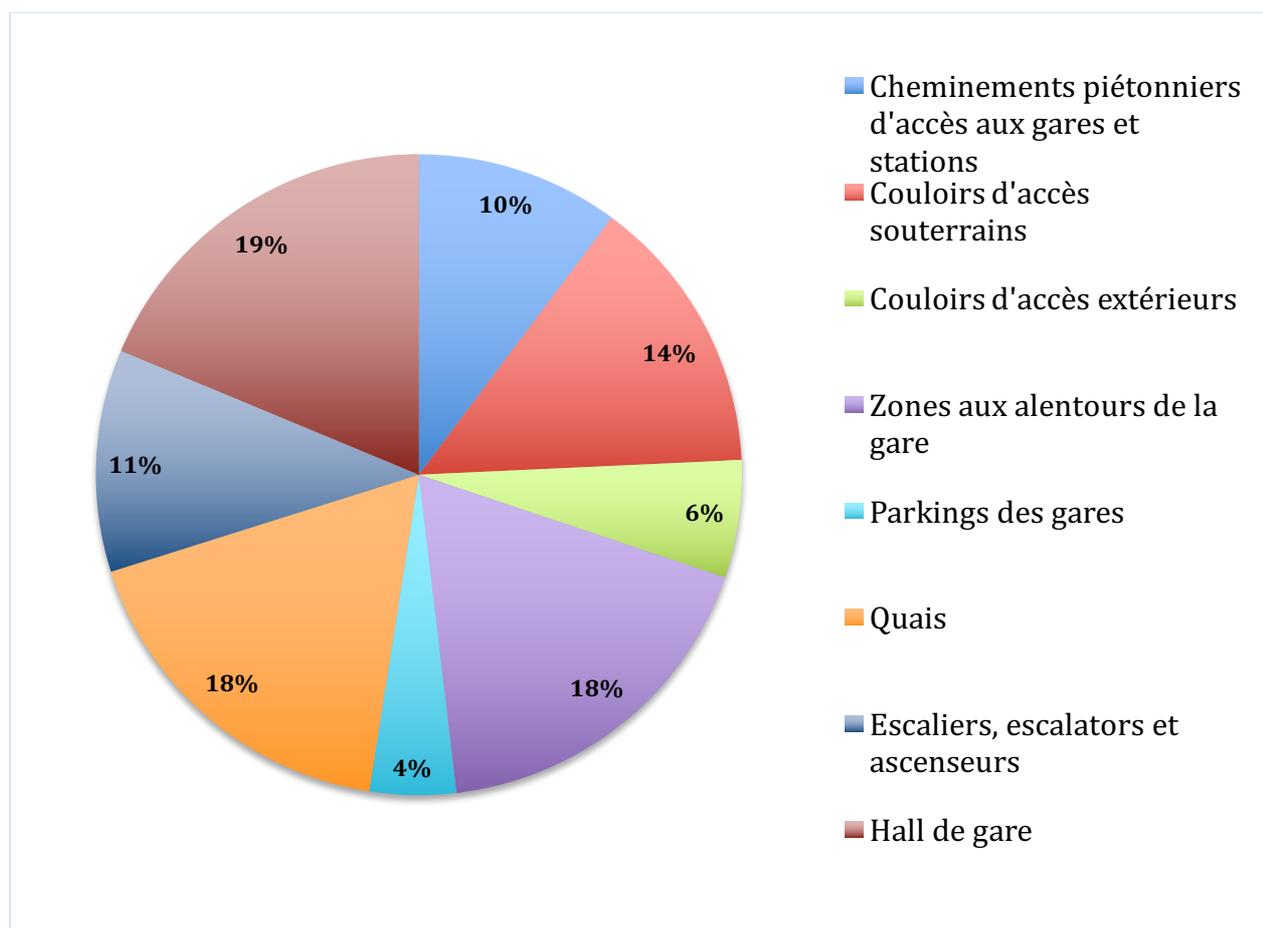


Nous pouvons constater que la **sensibilisation et l'information** du grand public arrivent en bonne position des solutions choisies par les femmes. Cependant, il faut remarquer que cette réponse n'a pas pour autant la préférence des répondantes. En effet, elles ont d'abord évoqué, comme solution privilégiée, **le renforcement de la formation des conducteurs et des agents face à ces situations très particulières**.

D'ailleurs, concernant ces résultats il convient de mettre en avant le fait que la plupart des répondantes à notre questionnaire insistent sur la nécessité de prévenir les cas de harcèlement plutôt que d'essayer de les empêcher. C'est sans doute pour cette raison que la formation des agents et la sensibilisation des usagers arrivent à ce niveau de résultat dans les solutions.

2.2 Harcèlement sexiste dans les lieux d'intermodalité

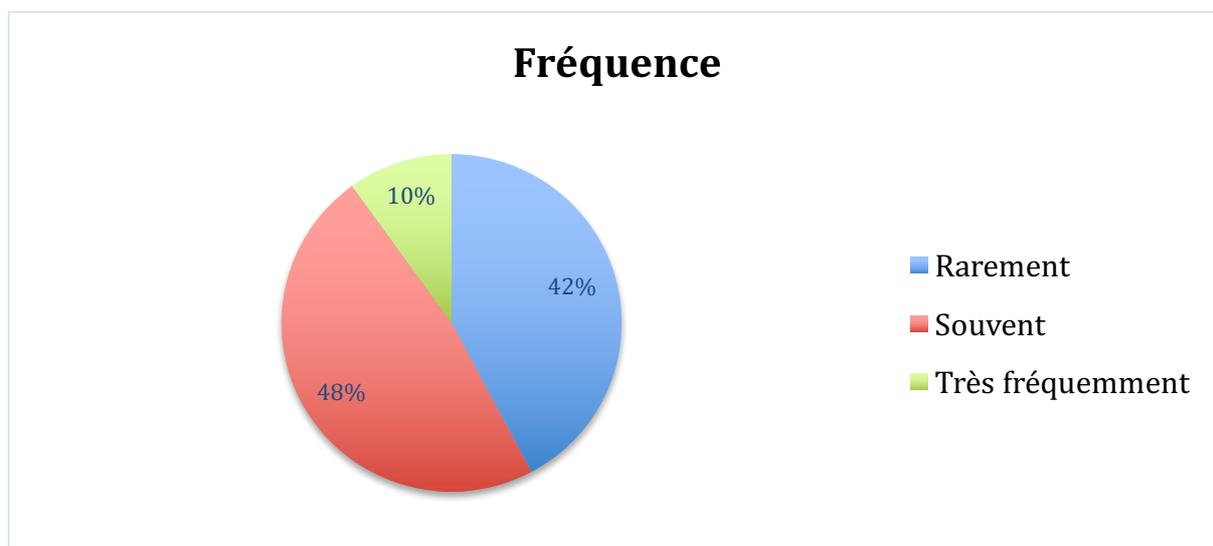
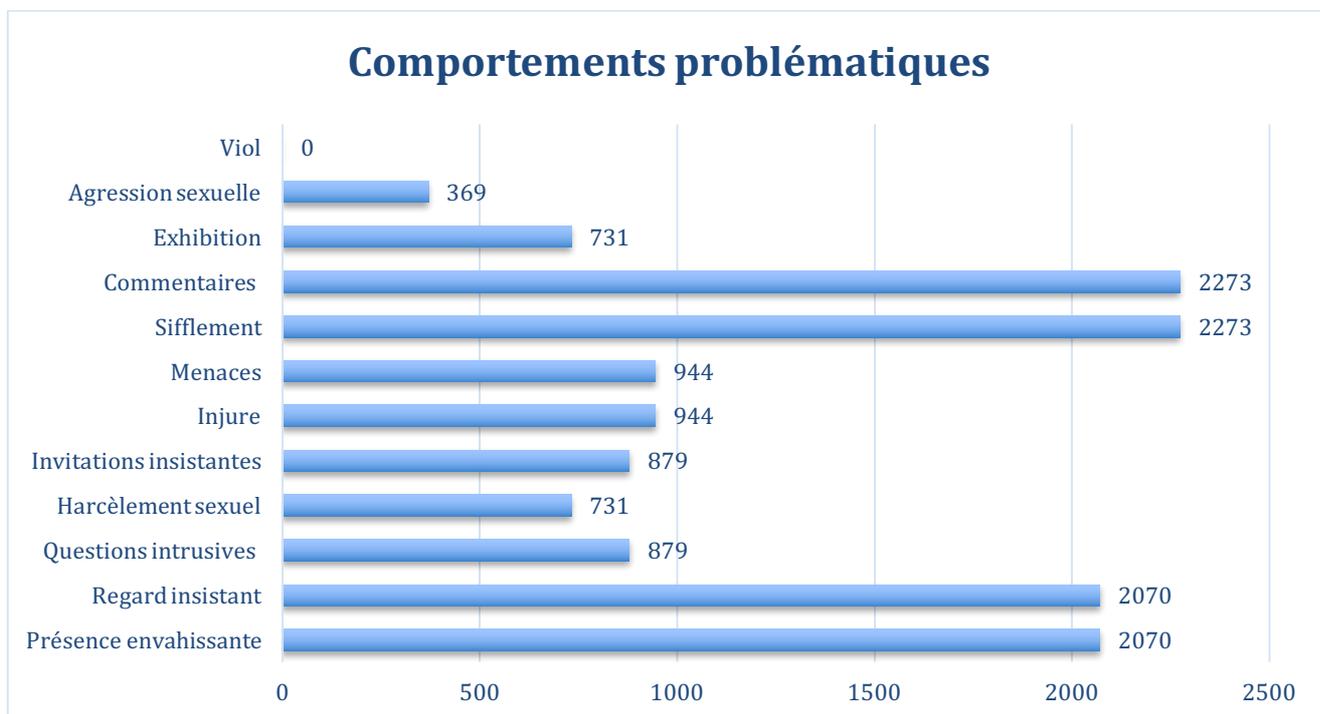
Les lieux d'intermodalité sont des « lieux et cheminements qui permettent l'accès et/ou la correspondance de différents transports publics : les couloirs des gares, les parkings, les tunnels souterrains etc. ». Nous avons demandé aux femmes dans quels lieux elles avaient déjà vécu des situations de harcèlement.



Le harcèlement sexiste n'épargne aucune des zones envisagées. Avec des résultats autour de 20%, les halls de gare, les quais et les zones aux alentours des gares arrivent en tête des lieux où les femmes ont déjà vécu des situations de harcèlement. Les cheminements présentent des résultats autour de 12%. Enfin, avec des résultats à hauteur de 4 et 6 % les parkings et couloirs d'accès extérieurs aux gares sont des lieux considérés par nos enquêtées comme étant moins risqués.

On peut relever que les zones les moins exposées sont des zones situées à l'extérieur des gares. Doit-on en conclure que les gares et autres lieux d'intermodalité fermés sont plus criminogènes que les autres lieux publics ? On peut émettre l'hypothèse que les femmes mettent en œuvre des stratégies d'évitement des zones extérieures, ce qui diminuerait leur occurrence statistique.

Nous avons ensuite demandé aux enquêtées d'apporter des précisions sur la nature des atteintes qu'elles ont subies et sur la fréquence de ces situations.



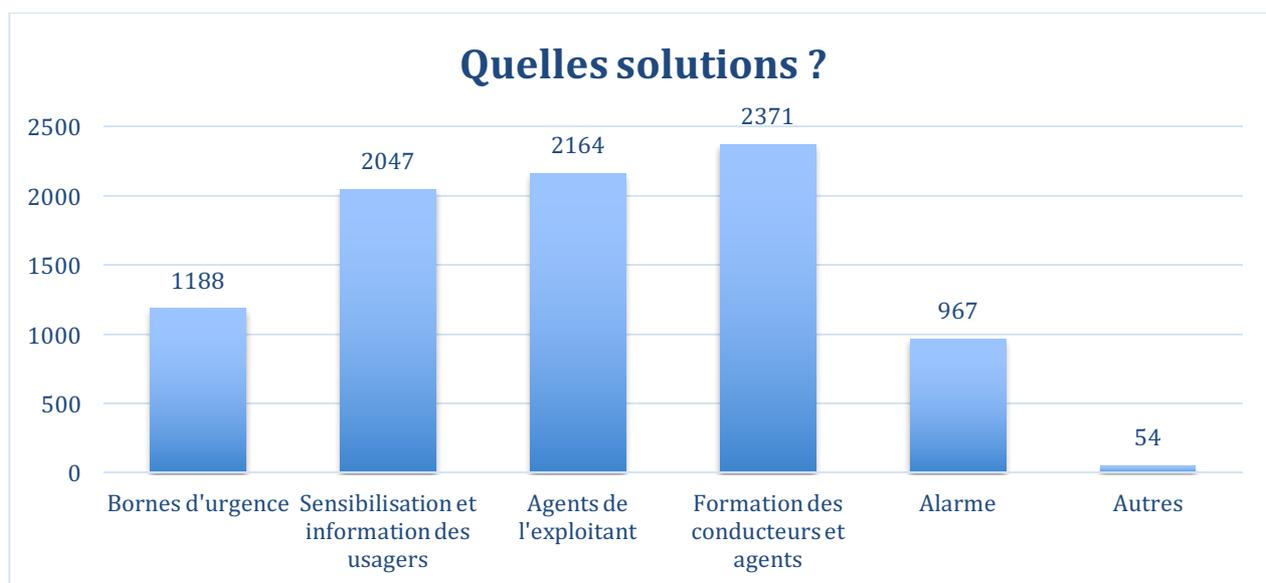
De ces deux graphiques ressortent des résultats assez similaires à ceux relevés dans les transports routiers de personnes.

Dans les lieux d'intermodalité, le rapprochement physique est plus rare que dans les autocars, autobus et autres moyens de transport routiers. Les femmes sont victimes **de sifflements ou de commentaires (2 273 réponses)** autant que de **présence envahissante ou de regards insistants (2 270 réponses)**.

90 % des répondantes ont déjà vécu des situations de harcèlement dans les lieux d'intermodalité : 48 % des répondantes y ont été souvent confrontées alors que 42 % l'ont été ponctuellement. Ces résultats sont comparables à ceux obtenus pour le harcèlement dans les transports collectifs routiers de personnes.

Le phénomène de harcèlement sexiste est très présent au sein des lieux d'intermodalité bien que ces lieux soient d'abord des lieux de passage avant d'être des lieux d'attente.

Quelles solutions envisager pour lutter contre ces phénomènes graves ?



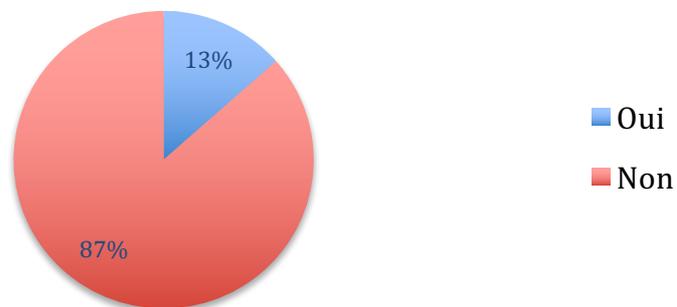
Ce graphique met en avant **les agents et leur formation (2 164 et 2 371 réponses)** comme élément de solution au harcèlement. Certaines répondantes ont pu nous parler de « gêne », « d'ignorance » ou encore « d'incompétence » des agents face aux situations de harcèlement sexiste. Selon elles, l'accent doit donc être mis sur la formation des agents.

Il faut « *former les agents à réagir physiquement et immédiatement dès qu'un frotteur est repéré* ». Intervention et rapidité sont deux maître mots pour tenter de résoudre le problème du harcèlement dans les transports. Mais il faut également souligner la nécessité de développer l'information et la sensibilisation des usagers (hommes comme femmes) sur les questions de sexisme. En effet les répondantes ont tenu à insister sur ce point (2 047 réponses). Cette remarque avait déjà été abordée dans l'étude de 2016.

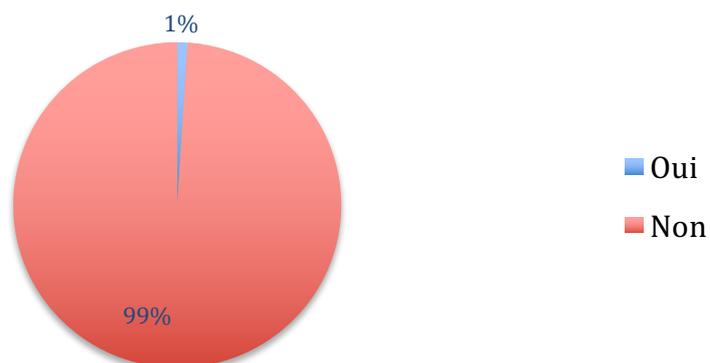
Une des solutions qui était proposée pour tenter de résoudre les questions de sûreté dans les transports portait sur la mise en place de « marches exploratoires ». Ces marches sont réalisées par des groupes de femmes se déplaçant dans les lieux intermodaux, pour y repérer les difficultés et proposer des améliorations en matière de sûreté.

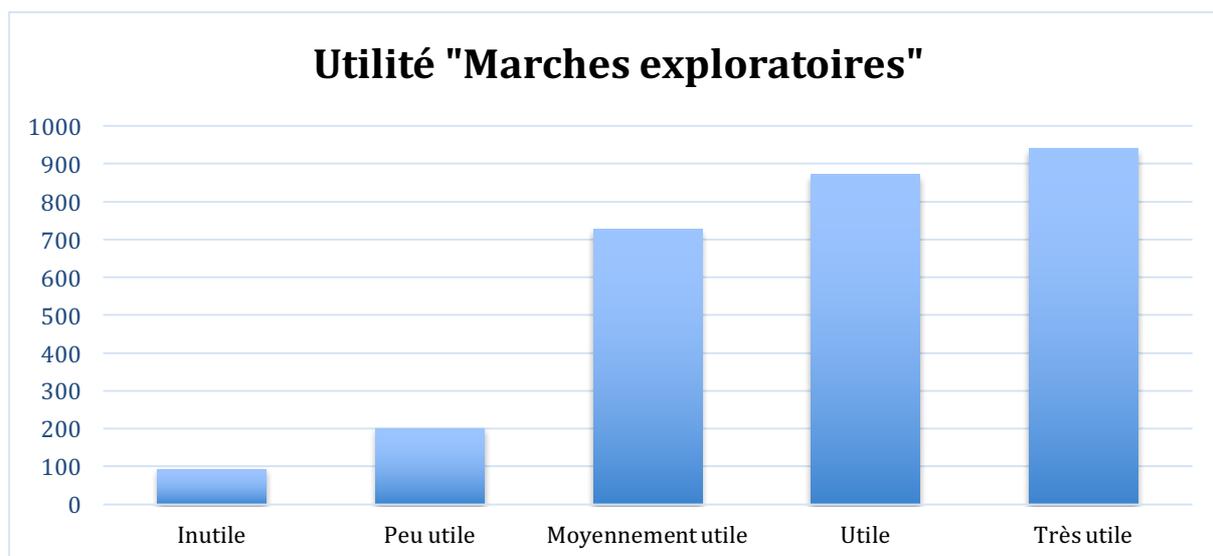
Nous leur avons demandé si elles connaissaient le dispositif, si elles y avaient déjà participé et si elles le trouvaient utile.

Connaissance "marches exploratoires"



Participation "marches exploratoires"





Il ressort de ces graphiques que les marches exploratoires, **bien que jugées très utiles par les enquêtées, sont encore mal connues et surtout ne sont pas encore très répandues en pratique (taux de connaissance de 13% et taux de participation à 1%).**

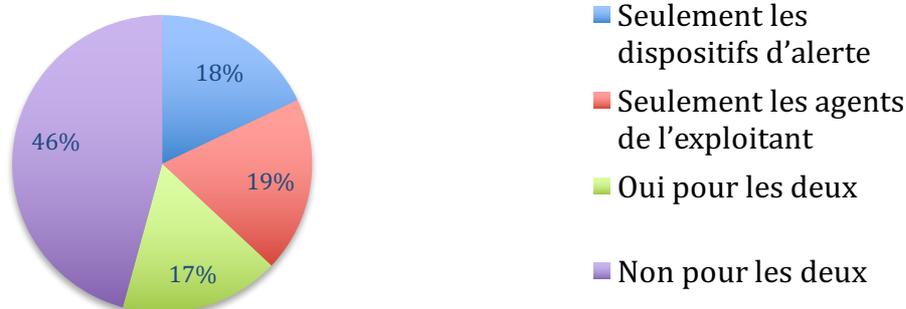
L'amélioration de la communication sur l'existence et la portée des marches exploratoires pourrait montrer leur utilité et développer leur pratique.

2.3 Connaissance et efficacité des dispositifs de prévention et d'alerte

Le questionnaire avait également pour objectif d'évaluer la connaissance et l'évaluation de l'efficacité des dispositifs de prévention et de sûreté par les usagères **sans distinction des modes de transport public et des lieux.**

Nous avons tenté de mesurer la visibilité et la fonctionnalité de ces dispositifs avant de nous pencher sur leur utilité par les usagères.

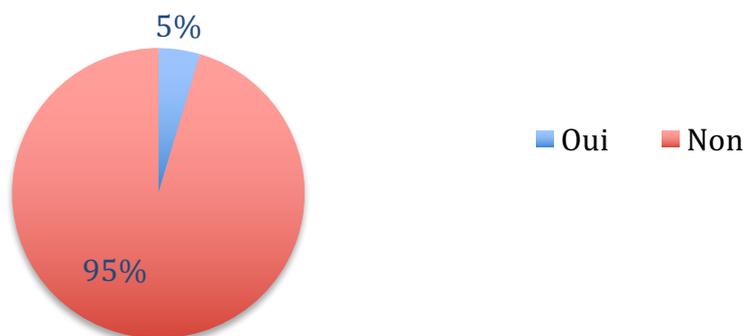
Visibilité des dispositifs d'alerte



Parmi les femmes qui nous ont répondu, **46% d'entre elles n'ont remarqué ni la présence des dispositifs d'alerte, ni celle des agents de l'exploitant**. Nous pouvons en déduire que ces dispositifs sont peu connus et perfectibles.

Dans un second temps, nous nous sommes intéressés plus spécialement à l'usage qui est fait de ces dispositifs et donc aux éventuelles expériences de nos participantes.

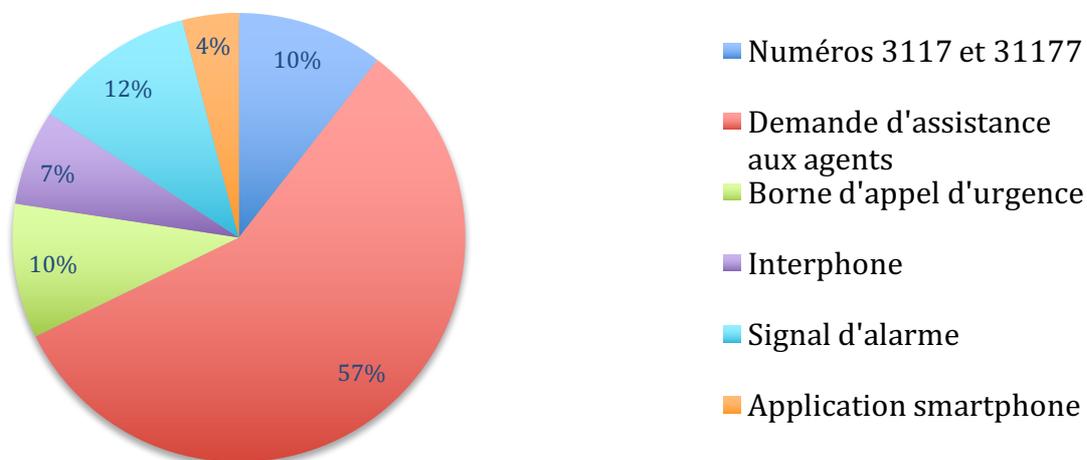
Avez-vous déjà eu recours à ces dispositifs ?



L'utilisation des dispositifs d'alerte et de sûreté **n'est pas un réflexe** pour les usagères. Alors que la plupart d'entre elles font état de situations critiques dans lesquelles elles ont pu se trouver, elles **n'ont pas recours systématiquement aux dispositifs d'alerte**.

Pour approfondir ce résultat, nous avons demandé à celles qui avaient déjà utilisé ces dispositifs de nous préciser quel(s) moyen(s) elles avaient utilisé(s).

A quels dispositifs avez-vous eu recours ?

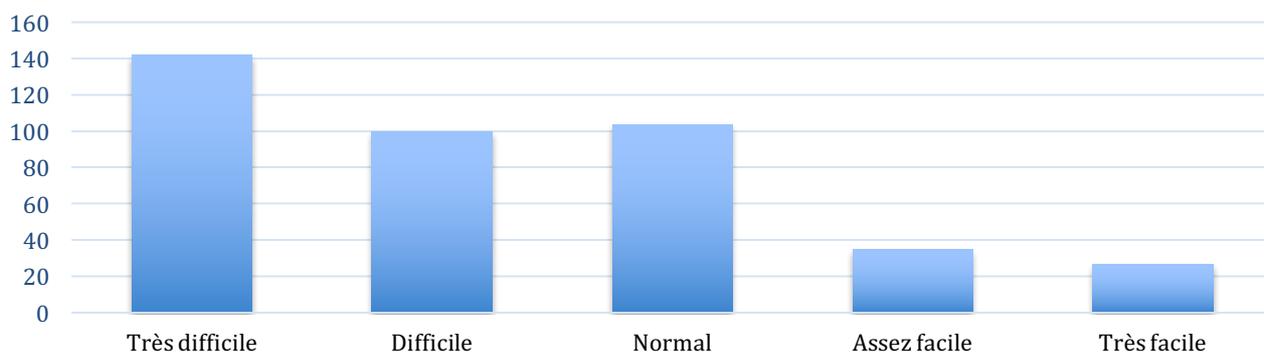


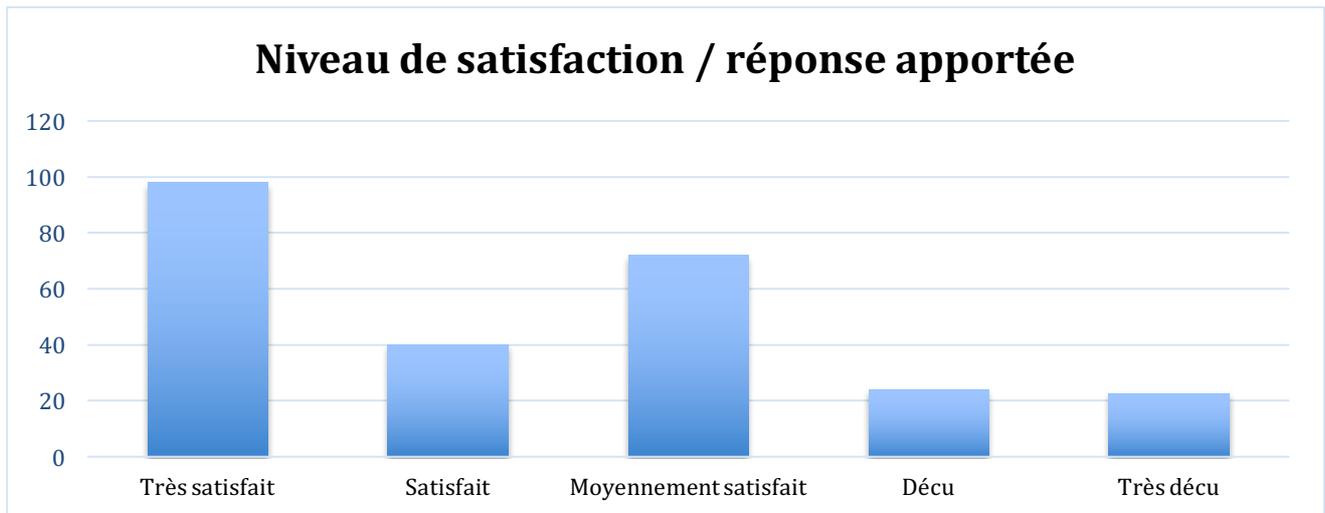
Nous nous apercevons avec ce schéma que **la demande d'aide auprès des agents (57%)** est toujours privilégiée par rapport aux dispositifs physiques ou numériques. Aux yeux des enquêtées, la présence humaine est donc indispensable dans le cadre de la lutte contre les agissements sexistes.

Cet état des lieux nous permet de mettre en avant la présence des agents, mais aussi de mettre l'accent sur les améliorations nécessaires des autres dispositifs.

Ensuite, pour pousser notre recherche, nous nous sommes intéressés, au travers de deux questions, à l'utilisation de ces dispositifs (incluant les demandes d'aide aux agents) et à la satisfaction des usagères quant à la solution proposée. Nous avons posé une question ouverte afin que les participantes puissent nous transmettre leurs impressions et les difficultés qu'elles auraient pu rencontrer.

Usage des dispositifs (facile/difficile)





Ces deux graphiques mettent en avant les difficultés que peuvent rencontrer les femmes pour utiliser les dispositifs physiques et numériques.

Les difficultés du recours aux agents et aux dispositifs d’alerte ont fait l’objet d’un certain nombre de commentaires dont certains sont reportés ici eu égard à leur récurrence :

- « *trop long d’utiliser l’appli* »,
- « *pas de réseau dans les transports* »,
- « *bouton inexistant/pas visible et en ce qui concerne la sécurité des bus de nuit, plutôt moyenne quand c’est l’agent qui vous fait des avances* »,
- « *agents de passage et bornes pas assez fréquentes* »,
- « *sensation de gêne, impression que l’agent (homme) ne comprendra pas notre détresse ou ne saura pas agir de la bonne façon* »,
- « *lenteur d’action des agents, fuite de l’individu* ».

Comme nous l’avons évoqué plus haut, « *lenteur* », « *indifférence* » ou simplement « *malaise* » sont des mots (maux) qui reviennent régulièrement. De même, nous retrouvons souvent la question de l’emplacement des dispositifs, voire de leur absence, ou encore la question du réseau de transmission de données, inexistant sur la plupart des réseaux souterrains de transports.

Enfin, le harcèlement sexiste a cette particularité de mettre la victime dans une situation de gêne et parfois de tétanie, de sorte qu’il peut être compliqué d’actionner une alarme ou de se diriger vers une borne d’urgence et même, parfois, d’interpeller un agent à ce propos.

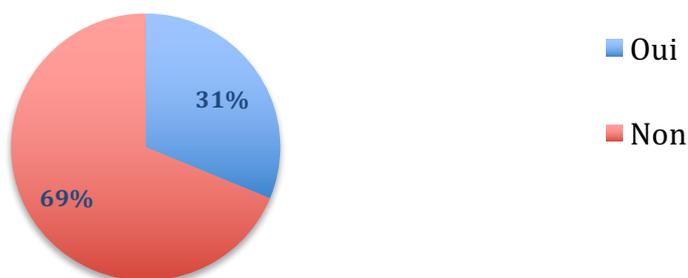
L’accent doit être mis sur la visibilité et les cas dans lesquels ces dispositifs d’alerte peuvent être utilisés, car les remarques sur la méconnaissance de ces dispositifs reviennent de manière récurrente : « *Je ne savais pas que les alarmes pouvaient être utilisées pour signaler de tels agissements* ».

Enfin, pour une étude complète des dispositifs de sûreté nous avons interrogé les femmes sur le nouveau dispositif proposé sur certaines lignes d'autobus : « l'arrêt à la demande ».

Le système d'arrêt à la demande a été mis en place dans certaines villes notamment à l'étranger. En France il n'existe, actuellement, que sur le réseau de Nantes. Il permet aux usagères de demander au chauffeur de s'arrêter entre deux arrêts en soirée ou la nuit.

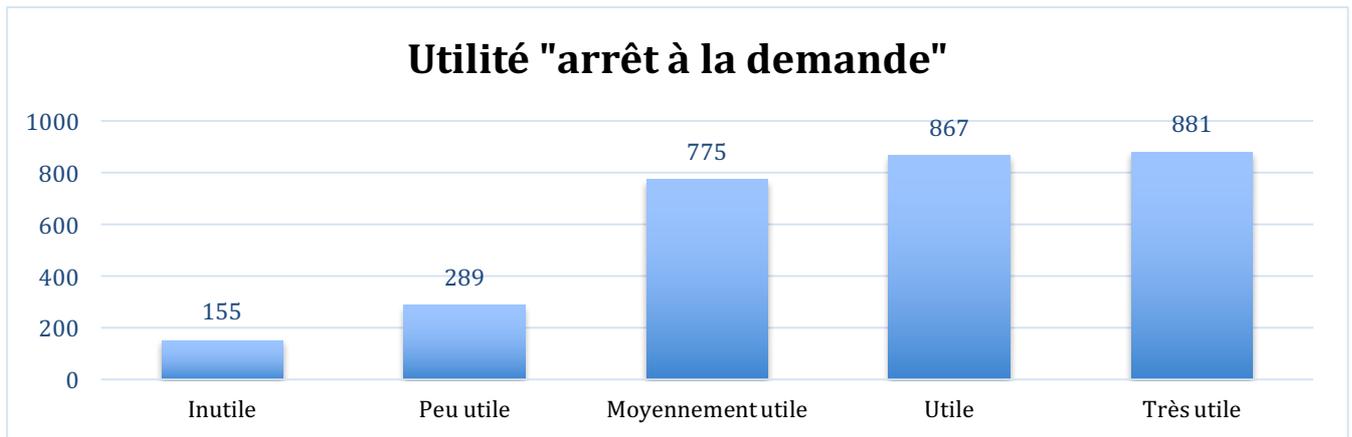
Nous leur avons demandé si elles connaissaient ce dispositif, si elles y avaient déjà eu recours et, enfin si elles le trouvaient utile.

Connaissance de " l'arrêt à la demande "



Recours au dispositif d' "arrêt à la demande"





De ces trois graphiques découlent des constats similaires à ceux évoqués pour les « marches exploratoires ». **Ce dispositif est un peu plus connu que les marches exploratoires (31% de répondantes le connaissent contre 13% pour les marches) et seulement 2% d'entre elles ont eu l'occasion de l'utiliser (contre 1% pour les marches).**

Ce dispositif apparaît comme **utile ou très utile pour 1 748 répondantes** (867 réponses : utile / 881 réponses très utile). Cependant, dans les commentaires généraux certaines remarques ont été émises à son encontre.

En effet, parmi les inconvénients qui ont été remarqués par nos enquêtées on relève que l'agresseur **peut repérer le domicile de la victime** (voire de la suivre) et que ce soit encore aux femmes d'adapter leur comportement pour se protéger des agissements sexistes.

Notons que ce système, comme celui des marches exploratoires, est encore expérimental.

3. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DES PROPOSITIONS DE LA FNAUT

La FNAUT a procédé à l'évaluation en 2017 des mesures dont elle a proposé la mise en place en 2016 (chapitre 3.1) et émet des préconisations supplémentaires dans le cadre de cette étude (chapitre 3.2).

Légende des smileys :



: situation perfectible,

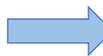


: situation peu satisfaisante.

Légende des flèches :



: situation en amélioration.



: situation stationnaire.

3.1 Suivi des préconisations de la FNAUT dans le cadre de l'étude réalisée en 2016

Dispositif	Etat des lieux 2016	Préconisation FNAUT en 2016	Evaluation de la mise en place de ces dispositifs en 2017 par la FNAUT
Dispositifs d'alerte (numéros d'urgence, interphones, bornes d'appel, alarmes etc.).	Méconnaissance de ces systèmes par les usager.e.s. 	Dispositif à améliorer et à promouvoir.	Extension des numéros d'urgence 3117 et 31177 (SMS) pour tout le réseau SNCF. 
Applications smartphone, systèmes de géolocalisation.	Développement croissant de ces systèmes mais encore des limites dans l'utilisation : réseau internet dégradé (voire absent) dans certains transports. 	Système à développer et à promouvoir.	L'application SNCF a évolué récemment en intégrant parmi ses fonctionnalités la possibilité d'avoir accès au numéro d'urgence 3117. Cela permet un accès plus direct à ce numéro. 

Dispositif	Etat des lieux 2016	Préconisation FNAUT en 2016	Evaluation de la mise en place de ces dispositifs en 2017 par la FNAUT
Vidéoprotection.	<p>La vidéoprotection peut contribuer à rassurer les usagers et permet un meilleur avancement des enquêtes de police par l'exploitation des images capturées au sein des transports et des lieux d'intermodalité.</p> <p>Dispositifs à développer encore plus et notamment dans les gares routières qui ne sont que très peu équipées.</p> 	Solution évoquée mais pas privilégiée par la FNAUT.	<p>Projet d'équipement de 70 gares routières mené par la Préfecture de Police. Refonte du schéma directeur des gares routières (présenté au Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) en mai 2017).</p> <p>D'ici 2021, 100% des trains circulant sur le réseau IDF seront intégralement vidéo-surveillés.</p>  (mais ne concerne que l'Ile-de-France).
Campagnes de sensibilisation.	<p>Mouvement général dans nos sociétés de réification et de sexualisation du corps de la femme.</p> 	<p>Campagnes de sensibilisation lancées dans le cadre de la lutte contre les violences faites aux femmes (depuis 2015).</p> <p>La FNAUT associait l'efficacité de ces campagnes avec un travail parallèle (plus général) de lutte contre les publicités sexistes.</p>	<p>Depuis l'étude RATP de juillet 2015, lancement de la campagne d'information spécifique « Face au harcèlement, ouvrons nos voix ».</p> <p>Le transporteur Tisséo (agglomération toulousaine) a décidé de déployer sa campagne de sensibilisation dans les écoles. Le service socioéducatif de la direction de la sûreté est intéressé pour élaborer des outils d'intervention en direction des scolaires avec Stop harcèlement de rue.</p> 

Dispositif	Etat des lieux 2016	Préconisation FNAUT en 2016	Evaluation de la mise en place de ces dispositifs en 2017 par la FNAUT
Marches exploratoires.	<p>Manque d'appropriation par les femmes de l'espace public. Nécessité d'associer les femmes en amont des décisions ; ici, en matière d'expertise de terrain.</p> <p>Ces actions doivent être encouragées et l'information à leur propos intensifiée.</p> 	<p>Initiatives qui doivent être encouragées.</p> <p>Un partenariat entre les transporteurs et les collectivités doit être mis en place pour permettre de véritables actions.</p>	<p>Depuis 2015 la SNCF et la RATP (pour l'Ile-de-France) se sont lancées dans la réalisation de marches exploratoires.</p> <p>Des marches exploratoires ont déjà eu lieu dans certaines villes. Des difficultés persistent en matière de régularité et de suivi de ces initiatives. Malgré ses progrès, le système est toujours perfectible.</p> 
Comités d'usagers.	<p>Les femmes doivent se réappropriier l'espace public et participer aux prises de décision.</p> <p>Il faudrait augmenter la concertation pour le suivi de l'offre et de la qualité des aménagements.</p> 	<p>Développement de comités déconcentrés, locaux, avec un véritable pouvoir de proposition et un fonctionnement déterminé.</p>	

Dispositif	Etat des lieux 2016	Préconisation FNAUT en 2016	Evaluation de la mise en place de ces dispositifs en 2017 par la FNAUT
Enquêtes de satisfaction.	<p>Les usager.e.s doivent pouvoir donner leur avis sur les conditions de transport et la qualité du service.</p> <p>Des enquêtes de satisfaction sont mises à la disposition des usagers par la RATP. Mais dans les études actuellement accessibles, seule la question des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est traitée ; pas de trace d'une enquête à destination des femmes.</p> 		

Dispositif	Etat des lieux 2016	Préconisation FNAUT en 2016	Evaluation de la mise en place de ces dispositifs en 2017 par la FNAUT
<p>Formation des agents.</p>	<p>La présence des agents est ressentie comme un élément important de prévention et d'assistance. Les usager.e.s considèrent que leur action est efficace.</p> <p>Mais il faut encore lutter contre l'inaction de certains agents face à des situations critiques.</p> 	<p>Renforcement de leur formation afin de leur rappeler leur rôle en matière de lutte contre les agissements sexistes.</p>	<p>Arrêté du 28 septembre 2016 pour « la formation des agents des services internes de sûreté de la SNCF et de la RATP » qui comporte des dispositions particulières sur les infractions sexistes et demande aux agents en charge de la sûreté d'être au fait des mesures applicables en la matière.</p> <p>Exemple de bonne pratique : dans le cadre d'une campagne de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports lancée par le transporteur Tisséo à Toulouse, mise en place d'un module de formation des agents contre les faits de cette nature. Ce module intitulé « harcèlement et violences sexuelles dans les transports » dure une heure et accueille des groupes de 12 personnels. Il va concerner les 1 650 personnels de première ligne et les 70 encadrants.</p> <p>Il se décompose en 4 parties :</p> <ul style="list-style-type: none"> • définition du harcèlement sexiste et des violences sexuelles, • le mode opératoire du harceleur/agresseur, • les conséquences sur les victimes au niveau psychologique, physique et social, • le rôle de l'agent : respect/bienveillance/écoute active/sécurisation.  <p>La formation des agents dans la lutte contre le harcèlement sexiste ne doit pas se limiter aux seuls agents de sûreté mais doit être étendue.</p>

Dispositif	Etat des lieux 2016	Préconisation FNAUT en 2016	Evaluation de la mise en place de ces dispositifs en 2017 par la FNAUT
Espaces de témoignages.	<p>D'après l'étude de la FNAUT en 2016 87% des femmes usager.e.s des transports en commun avaient subi des actes de harcèlement au sein des transports.</p> <p>Outre le sentiment de honte que peuvent ressentir certaines victimes il existe de sérieuses faiblesses dans le système de prise en charge (discrédit des victimes, ridiculisation, oppression etc.).</p> 	<p>Développement d'espaces de témoignages pour partager les expériences et identifier les problèmes. Cela participe à la déculpabilisation des victimes et au transfert de la culpabilité à leurs agresseurs.</p> <p>Les transporteurs pourraient mettre à disposition des usager.e.s ces systèmes ; soit au travers des applications soit par le biais de sites internet (exemple : pages Facebook).</p>	<p>Il existe déjà des pages Facebook : Paye Ta Shnek, Répondons, et dans certains Etats étrangers des sites internet dédiés à cette fin : Hollaback (Berlin et New-York).</p> <p>Des applications ont été mises au point pour permettre aux jeunes femmes de se regrouper pour témoigner des cas d'agression sexiste.</p> <p>Le transporteur Tisséo (agglomération toulousaine) a entamé une réflexion pour créer des espaces de témoignages à la disposition des victimes.</p> 
Habilitation et assermentation des agents pour les signalements et plaintes.	<p>En 2015 et 2016 seulement une femme sur dix portait plainte contre des violences sexuelles. Le dépôt de plainte est souvent perçu comme une démarche complexe pour les victimes des agissements de type sexuel. </p>	<p>Il faudrait faciliter les dépôts de plainte de différentes manières. Si le système de la pré-plainte en ligne est déjà mis en place, la FNAUT souhaitait aller plus loin en proposant d'habiliter certains agents du personnel des transporteurs à recueillir les signalements et plaintes.</p>	

Dispositif	Etat des lieux 2016	Préconisation FNAUT en 2016	Evaluation de la mise en place de ces dispositifs en 2017 par la FNAUT
Lignes et arrêts à la demande.	<p>L'espace public est parfois inadapté aux femmes. On constate un certain nombre de situations où les femmes se trouvent dans des situations à risques.</p> <p>On constate en particulier que le réseau et ses aménagements ne sont pas bien adaptés aux femmes et à leur mobilité.</p> <p>Le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire est impliqué dans la lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles faites aux femmes dans les transports. Une étude sur la faisabilité du dispositif d'arrêt à la demande est en cours.</p> 	<p>Parmi les solutions proposées pour remédier à ces situations, des travaux et aménagement sont à prévoir.</p> <p>La FNAUT a proposé deux systèmes qui permettraient d'adapter le réseau à leurs contraintes et leur apporter toujours plus de sûreté lors de leurs déplacements :</p> <ul style="list-style-type: none"> - lignes à la demande, - arrêts à la demande. 	<p>Le système de l'arrêt à la demande est en cours d'expérimentation. Le STIF cherche à le mettre en place sur les lignes Noctilien afin de permettre aux femmes qui ont besoin d'utiliser ces modes de transports de se rapprocher au maximum de leur domicile. Les premières expérimentations ont été concluantes et ce projet est en bonne voie (volonté d'extension à tout le réseau Noctilien).</p> <p>En 2016 le ministère a engagé une analyse sur la mobilité des femmes et sur les violences qu'elles subissent ou redoutent dans les transports. La première phase de cette étude a été restituée en mai 2016 et la seconde sera restituée en septembre 2017.</p>  <p>Qu'en est-il des arrêts à la demande dans les 9 autres plus grandes villes de France :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marseille – réseau RTM : néant, - Lyon – réseau TCL : néant, - Toulouse – réseau Tisséo : néant, - Nice – réseau Ligne Azur : néant, - Nantes - réseau TAN : en cours, - Strasbourg – réseau CTS : néant, - Montpellier - réseau TAM : néant, - Bordeaux - réseau TBM : néant.

3.2 Préconisations supplémentaires de la FNAUT dans le cadre de l'étude 2017

- **Généralisation des dispositifs d'alerte**

Par « dispositif d'alerte » la FNAUT vise l'ensemble des équipements et services qui permettent aux usagers d'entrer en contact avec les transporteurs en cas de difficultés relevant de la sûreté au sein des transports : numéro d'urgence SNCF (3117 et 31177), bornes d'appel d'urgence, interphones, applications smartphone etc.

Parmi ces dispositifs, certains ont connu une évolution récente, qui va dans le bon sens.

- **Le numéro d'alerte 3117**

Ce numéro d'urgence mis en place par le STIF en 2010 a connu depuis sa création un certain nombre d'améliorations pour s'adapter au mieux aux évolutions de l'offre et de la demande de transports. Généralisé en juin 2013, en 2015 un canal SMS a été ouvert au numéro 31177. En 2016, près de 44 000 signalements ont été comptabilisés, soit + 150% par rapport à 2015¹⁵.

Pour améliorer l'efficacité de ce service, un projet d'extension du numéro 3117 est en cours de réalisation afin de couvrir l'ensemble des modes du réseau de transports francilien).

A cette fin, le 22 mars 2017, la convention établie entre le STIF, la SNCF et la RATP a été présentée au conseil régional. D'autre part, les groupes Keolis et Transilien l'expérimentent actuellement à l'échelle de la grande couronne.

Un numéro unique pour toute l'Ile-de-France aura le mérite d'uniformiser ce service et, ainsi, de le rendre plus facile d'accès aux usagers qui auront à leur disposition un seul interlocuteur.

- **Un Centre de coordination opérationnel de sûreté (CCOPS)**

Instaurer un numéro d'urgence unique pour tous les transporteurs de l'Ile-de-France suppose d'élaborer une nouvelle organisation des forces de sûreté dans les transports pour qu'elles soient réunies en un même lieu. Aussi, en accord avec les mesures proposées par le volet transports du « bouclier de sécurité », un Centre de coordination opérationnel de sûreté unique est en cours de création. Lorsqu'il sera actif il permettra de gérer le dispositif 3117 suivant une organisation centralisée.

Des réunions ont été tenues sur le sujet durant toute l'année 2016 pour aboutir en 2017 à la décision de créer ce centre. L'objectif de mise en œuvre est fixé à 2019 pour un coût de 6 millions d'euros.

Cette initiative qui permet d'uniformiser le système de sûreté en Ile-de-France pourrait être envisagé au sein des autres agglomérations françaises (Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux etc.) qui connaissent les mêmes problématiques que la région Ile-de-France.

¹⁵ Dossier de presse « sûreté dans les transports d'Ile-de-France » du 13 mars 2017 – STIF - http://www.stif.org/IMG/pdf/dossier_de_presse_securite_dans_les_transports_13032017.pdf

- **Vidéoprotection :**

Plus qu'une préconisation de la FNAUT en tant que telle, il s'agit d'un dispositif dont le déploiement par les collectivités territoriales et les opérateurs se développe.

La vidéosurveillance consiste à surveiller à distance des lieux publics ou privés, à l'aide de caméras qui transmettent les images saisies à un équipement de contrôle qui les enregistre ou les reproduit sur un écran. Elle est appelée vidéoprotection lorsqu'elle porte sur la surveillance du domaine public.

Le régime de la vidéoprotection est prévu par la loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure (LOPPSI) du 14 mars 2011 tandis que la vidéosurveillance dépend de la loi du 6 janvier 1978 modifiée, dite « Informatique et Libertés ».

Ces dernières années ont été marquées par un déploiement de la vidéoprotection au sein des transports et surtout dans les gares routières, pourtant elles restent encore peu équipées.

La vidéoprotection peut contribuer à rassurer les usagers des transports. En 2013, 63,8% des enquêtés se disent favorables à la vidéoprotection contre 70,7 % en 2015. Les femmes se sentent rassurées par la présence de dispositifs de vidéoprotection dans les transports pour 73,8% d'entre elles, contre 71,4 % pour les hommes¹⁶.

Actuellement un projet d'équipement de 70 gares routières est mené par la Préfecture de Police. La région Ile-de-France, le STIF et la Préfecture de Police ont effectué un travail d'audit et de priorisation de l'équipement de ces espaces qui sont les seuls espaces du réseau de transports en commun francilien qui ne sont pas systématiquement équipés de vidéo¹⁷. Par ailleurs, notons que d'ici 2021, 100% des trains circulant sur le réseau francilien seront intégralement vidéoprotégés.

Ceci dit, pour la FNAUT, la vidéoprotection ne saurait remplacer ni la présence des agents, ni les aménagements urbains mieux adaptés aux besoins des femmes.

Que deviennent les images ? Comment les consulter ? Quels recours en cas de difficultés ?¹⁸

- **Durée de conservation**

La loi autorise la conservation des images pendant un mois. Pendant cette période, seule la police (municipale ou nationale) peut y avoir accès, ou les autorités judiciaires dans le cadre d'une enquête. Ces images peuvent alors être saisies et conservées au-delà de ce délai dans le strict cadre de l'affaire.

1 mois de conservation – sauf enquête judiciaire

¹⁶ https://www.ined.fr/fr/tout-savoir-population/memos-demo/focus/enquete-virage/ et https://www.ined.fr/fichier/s_rubrique/294/plaquette_virage.fr.pdf

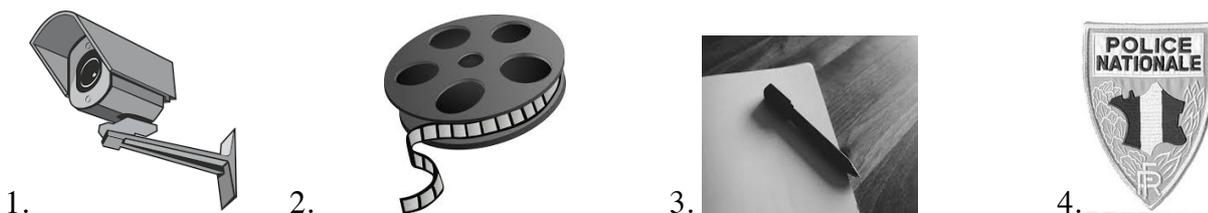
¹⁷ Dossier de presse « sûreté dans les transports d'Ile-de-France » du 13 mars 2017 – STIF - http://www.stif.org/IMG/pdf/dossier_de_presse_securite_dans_les_transports_13032017.pdf

¹⁸ <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2517>

▪ Consultation

Selon le code de la sécurité intérieure, les images prises sur la voie publique ne peuvent être visionnées que par des autorités publiques compétentes. Toutefois, conformément à l'article L. 253-5 du code de la sécurité intérieure, toute personne peut accéder aux enregistrements la concernant et en vérifier la destruction.

La demande d'accès doit être adressée au responsable de la police municipale/nationale ou gendarmerie par écrit. Cet accès est un droit.



Toutefois, il peut être refusé pour des motifs tenant à la sûreté de l'État, à la défense, à la sécurité publique, en cas d'instruction judiciaire ou pour protéger le secret de la vie privée de tierces personnes.

▪ Recours en cas de difficultés d'accès

a. Commission départementale des systèmes de vidéoprotection

Cette instance peut, en dehors de toute saisine de particuliers, décider d'exercer un contrôle des systèmes (sauf en matière de défense nationale). Elle peut également émettre des recommandations, proposer la suspension ou la suppression des dispositifs non autorisés, non conformes à l'autorisation ou s'il en est fait un usage anormal. Elle informe le maire de la commune de cette proposition.

b. Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL)

La CNIL peut, sur demande de la commission départementale des systèmes de vidéoprotection, du responsable du système ou de sa propre initiative, exercer un contrôle visant à s'assurer que le système est utilisé conformément à son autorisation et aux dispositions de la loi. Si elle constate un manquement, après mise en demeure du responsable du système de se mettre en conformité, elle peut demander au préfet d'ordonner la suspension ou la suppression du système. Elle informe le maire de la commune concernée de cette demande.

c. Recours devant le juge

Que la commission ait été saisie ou non, toute personne peut également s'adresser à la juridiction compétente, en cas de difficultés concernant un système de vidéoprotection. Il peut s'agir du juge administratif ou du juge judiciaire, suivant les situations et l'objet du recours (notamment qualité publique ou privée de la personne responsable du système, recours en annulation de l'autorisation préfectorale, poursuites pénales, etc.). L'intéressé peut déposer, s'il l'estime nécessaire, une demande en référé.

- **Adaptation du réseau**

Différentes études montrent qu'il y a bien **une spécificité de la mobilité des femmes. Les femmes ont des programmes d'activité plus complexes que les hommes du fait de la double journée de travail**, qui reste une réalité même s'il y a des évolutions. On sait que les tâches domestiques, les soins aux enfants ou aux parents sont encore majoritairement supportés par les femmes, celles-ci ne vont pas seulement au travail, elles passent de la maison à l'école, font les courses etc.

De plus, beaucoup de femmes occupent des emplois dans les services avec des horaires décalés (commerces, hôpitaux par exemple) ou encore à temps partiel et à horaires flexibles.

Ainsi, on ne s'étonnera pas de retrouver des femmes à toutes les heures de la journée dans les transports, y compris très tôt le matin ou tard en soirée, en semaine ou le week-end. Aux heures où les transports traditionnels ne fonctionnent plus à plein régime, les usagères se trouvent contraintes à de longues attentes en gares ferroviaires ou routières ainsi qu'à des déplacements à l'intérieur de ces gares et aux alentours (lieux propices au harcèlement).

Sur ces créneaux horaires décalés, la fréquentation de ces lieux est moins dense et très différente de celle des heures pleines de journée : les femmes se trouvent alors exposées aux agressions et autres situations inconfortables.

Ce constat nous amène à mettre l'accent sur une question plus générale qui dépasse celle du harcèlement : les demandes spécifiques des femmes en matière de transport ne sont pas assez prises en compte, surtout si l'on considère qu'elles utilisent davantage les transports collectifs que les hommes.

L'offre de transport, telle que nous la connaissons actuellement, et l'aménagement du réseau ne sont pas adaptés aux femmes et aux particularités de leur mobilité puisqu'ils sont encore pensés pour un déplacement direct domicile-travail avec des horaires classiques.

Il est primordial **d'adapter l'offre aux besoins** et de renforcer les dessertes en soirée ou le week-end. Une amélioration de l'offre en période de pointe afin d'éviter la surcharge qui facilite les gestes déplacés et autres frottements, doit également être obtenue.

☛ **Les associations d'usagers doivent veiller à ce que les besoins spécifiques des usagères soient pris en compte dans l'organisation des plans de transport.**

- **Arrêt à la demande**

L'arrêt à la demande fait partie des initiatives que la FNAUT soutient pour apporter plus de sûreté aux femmes dans leurs déplacements. Actuellement en cours d'expérimentation sur certains réseaux, c'est un dispositif qui devrait faciliter la mobilité des femmes en soirée et la nuit en leur offrant la possibilité de descendre entre deux arrêts et de leur éviter des trajets trop longs pour rejoindre leur domicile.

☛ **Les associations locales devront être associées à la mise en place des arrêts à la demande.**

- **Mise à l'ordre du jour des mesures de prévention des violences faites aux femmes dans les transports lors des commissions consultatives des services publics locaux ou des comités d'usagers**

Un diagnostic de la situation sur les différents réseaux doit être fait et des propositions doivent être discutées avec les représentants des associations d'utilisateur(s) afin d'élaborer un guide des bonnes pratiques en ce domaine (formation des personnels, campagne de sensibilisation, création d'un espace de témoignage). Le regard des citoyens – plus spécialement des citoyennes – est indispensable pour cerner les problématiques quotidiennes en matière de sûreté.

- **Aménagements urbains**

Nous avons constaté que sur les cheminements piétonniers, dans les halls de gare, ou dans les gares routières, trop souvent excentrées et peu surveillées, les femmes ne se sentent pas en sûreté. L'amélioration des parcours dans et autour des gares doit permettre d'améliorer la prise en compte des attentes spécifiques des femmes dans la conception et l'exploitation des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) (Mobilité et précarité, deux enjeux très liés pour les femmes¹⁹, le Monde, 14 octobre 2016).

¹⁹ http://mobile.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/10/14/mobilite-et-precarite-deux-enjeux-tres-lies-pour-les-femmes_5014158_4355770.html?xtref=acc_dir&utm_medium=Social&utm_campaign=Echobox&utm_source=Twitter&utm_term=Autofeed

La FNAUT a soulevé cette problématique dans son étude de décembre 2016 : « bonnes pratiques d'intermodalité dans les gares : l'analyse de la FNAUT »²⁰.

Une meilleure attention portée aux aménagements intermodaux pourrait largement faciliter la vie des voyageuses et accroître leur nombre. Elle permettrait d'élargir la zone d'accès aux pôles d'échanges que sont les gares. Elle encouragerait l'usagère à ne pas redouter le passage d'un mode à l'autre et à privilégier les transports collectifs.

Il est tout à fait possible d'améliorer l'existant en facilitant les trajets entre stations, par la mise en place d'une signalétique homogène, visible, lisible, appropriée ainsi que par une meilleure organisation des lieux intermodaux : « *Pour la conception du pôle d'échanges, la problématique est semblable d'une ville à l'autre. Dans tous les cas, d'une part, la rapidité, la lisibilité, l'accès facile des échanges entre les différents modes de transport restent une priorité. D'autre part, la nécessité de créer une relation forte entre le pôle d'échanges avec son quartier et avec la ville est indispensable* ». Gares et dynamiques urbaines, les enjeux de la grande vitesse²¹, Parenthèses, 2011.

Selon Emmanuelle Faure, coauteure de « la ville : quel genre ? » : « *les politiques publiques sont un reflet de notre société, la question de l'égalité de genre est absente dans les cursus, le féminisme est encore un gros mot dans la sphère publique et l'aménagement* » (Le Monde, 26 juin 2017).

Dans ce contexte, les acteurs économiques et institutionnels ainsi que les associations doivent être mobilisés.

Une vraie concertation en amont, entre les usager-e-s et les autorités compétentes, doit être organisée pour discuter des projets et des améliorations possibles.

²⁰ <http://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats/520-bonnes-pratiques-de-l-intermodalite-dans-les-gares-marc-debrincat>

²¹ <http://editionsparentheses.com/test/IMG/pdf/p227.pdf>

- **Guide de marche exploratoire**

Les marches exploratoires sont un des éléments qui permettent une réappropriation de l'espace public par les femmes.

Parmi les mesures et dispositifs proposés dans le cadre du « plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun », des « marches exploratoires » ou « marches participatives » ont été organisées autour des gares en Ile-de-France avant d'être étendues au périmètre national.

Les associations membres de la FNAUT sont encouragées à organiser des marches exploratoires, le document ci-joint détaille les grandes lignes de leur organisation.

Il est primordial d'associer d'autres associations qui peuvent être concernées par cette question sociétale : associations féministes, centres d'information sur les droits des femmes et des familles, associations d'insertion, de cadre de vie, de quartier, de parents d'élèves, d'étudiants, de défense des droits de l'homme, de protection de l'environnement...

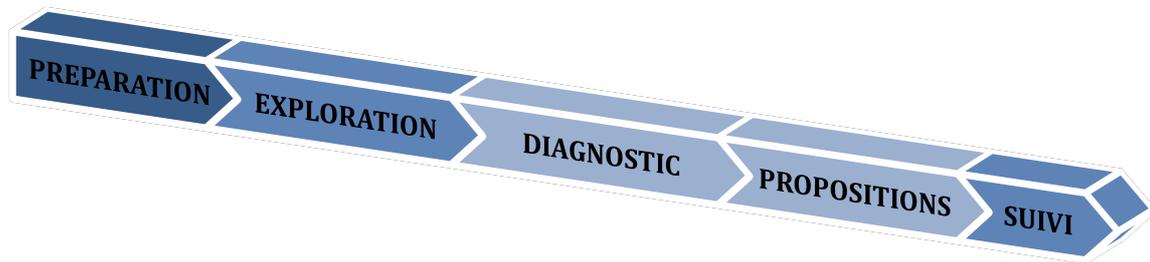
OBJECTIFS DES MARCHES EXPLORATOIRES :

- permettre **aux femmes** de **s'exprimer** grâce à des **diagnostics** de terrain sur **les facteurs** qui pourraient **améliorer leur quotidien et leur sécurité** dans l'espace public,
- **identifier** les éléments qui sont à la source de leur sentiment d'insécurité,
- **développer la participation** directe des femmes,
- permettre une **réappropriation** de l'espace public (empowerment),
- **sensibiliser** les décideurs et la population.

Les marches qui ont déjà été organisées en partenariat entre les municipalités et des exploitants de transports, ont mis en évidence le rôle indispensable que doivent endosser les associations d'usagers de transports, pour une réelle collaboration avec les institutions et le suivi des résultats dégagés par ces marches.

Pour aller plus loin que le simple diagnostic, les associations d'usagers doivent être de plus en plus présentes sur le terrain et valoriser ces constats sur la scène publique.

Méthodologie :



Préparer une marche participative :

- **recueillir l'adhésion** des *usagères* volontaires ou *des associations d'usagers existantes* ;
- **choisir le site** à explorer en tenant compte de *l'avis des usagères intéressées et des particularités locales* (les objectifs doivent être réalistes/réalisables) ;
- **constituer un groupe d'enquête** de *dix quinze personnes au maximum*, les groupes peuvent être mixtes, mais le public féminin est privilégié ;
- **désigner une personne pour diriger et animer** le groupe sur les lieux ;
- prévoir **d'inviter un ou des acteurs de terrain** dans les étapes ultérieures ;
- **fixer un calendrier** précis du déroulé de la marche :

1ère phase : **cibler le trajet/le lieu** : *phase d'échanges pour laisser les participantes s'exprimer sur leur perception de la sécurité dans leur quartier et les manifestations du sentiment d'insécurité* notamment lors de leurs déplacements habituels ; **cartographie sociale** : *demander à chaque participante de localiser les endroits qui lui procurent un sentiment d'insécurité ou qui ont été le théâtre d'incidents ou de violences, constituant des délits ou non* ;

2ème phase : **la marche proprement dite** (cf. infra) qui permet le recueil écrit des constatations et évaluations sur une fiche ;

3ème phase et suivantes : **restitution en groupe des fiches réalisées, analyse et synthèse** ; *présentation des constats* et des propositions d'amélioration de la *sécurité aux institutions* ;

- **programmer de nouvelles marches** sur le même site à **des moments variés** (matin, soir, trajets aller-retour, saison pleine, saison creuse).

Les fondamentaux :

- **privilégier l'approche par genre** dans la constitution des groupes,
- **faire plusieurs marches** sur un même lieu,
- laisser libre cours aux participant.e.s : lieu défini mais **itinéraire libre**,
- pour les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) : à tester de préférence sur des trajets allers-retours : du centre de la gare ou la station vers les sorties et les modes en correspondance et vice-versa.

Rappel :

- **préparer les outils nécessaires à la bonne réalisation du diagnostic** : grille d'évaluation, appareil photo...,
- **accueillir et rappeler clairement aux membres du groupe les objectifs et le déroulement** de la marche,
- **bien noter les observations, indiquer date et heure de réalisation et prendre des photos si nécessaire,**
- **identifier les anomalies constatées.**

L'exploration :

La FNAUT a défini un projet de grille d'évaluation pour faciliter la réalisation des marches et surtout optimiser leur exploitation.

Cette grille a été élaborée en considération des **grands principes de base d'aménagement de la sûreté** :

- **la signalisation** : possibilité de savoir où on se trouve et où on va exactement,
- **la visibilité** : voir et être vu (éclairage, cachettes, portée du champ de vision ...),
- **l'affluence** : entendre et être entendu (fréquentation des lieux explorés),
- **la surveillance formelle et l'accès à l'aide** : possibilité de s'échapper, de bénéficier d'une aide),
- **l'aménagement et l'entretien des lieux** : accessibilité, salubrité ...

Chaque élément à observer devra être apprécié suivant deux catégories d'analyse :

- **qualité du dispositif** : présence, visibilité, pertinence du positionnement...,
- **disponibilité du dispositif** : accessibilité, état de fonctionnement, facilité d'usage...

Chaque caractéristique sera évaluée selon la notation suivante (proposition) :

- équipement ou service absent : laisser la case vide,
- niveau bas : 1,
- niveau moyen : 2,
- niveau bon : 3.

Catégories d'analyse	Eléments contrôlés	Qualité du dispositif	Disponibilité du dispositif
Aménagement et entretien	Accessibilité		
	Salubrité		
Information	Panneaux d'orientation		
	Plans (gare et quartier)		
Affluence	Sonorisation (gare et véhicules)		
	Présence de groupes de personnes stagnants		
	Taux de fréquentation (1 faible/ 2 moyen / 3 élevé)		
Visibilité	Eclairage		
	Cachettes		
	Champ de vision dégagé		
Surveillance formelle et aide	Alarmes / bornes d'alerte		
	Issues de secours		
	Agents de l'exploitant		
TOTAUX	Totaux au détail		
	Total		

Observations pour dégager des axes de progrès/améliorations :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

CONCLUSION

Les résultats de cette nouvelle enquête auprès des femmes sur le harcèlement sexiste dans les transports collectifs routiers et dans les lieux d'accès et de correspondance sont malheureusement très clairs :

- **93 % des répondantes ont déjà vécu des situations de harcèlement dans les transports collectifs routiers : 41 % d'entre elles y ont été souvent confrontées alors que 52 % l'ont été ponctuellement ;**
- **90 % des répondantes ont déjà vécu des situations de harcèlement dans les lieux d'intermodalité : 48 % d'entre elles y ont été souvent confrontées alors que 42 % l'ont été ponctuellement.**

Le deuxième enseignement de cette étude, c'est que nous constatons une certaine évolution dans la prise en compte des difficultés que rencontrent les femmes dans les transports publics.

Le sujet n'est plus occulté, les pouvoirs publics ont engagé, et continuent d'engager, des actions contre les violences faites aux femmes. La sensibilisation des opérateurs et des autorités organisatrices se développe et la formation des personnels est peu à peu mise en place.

Cependant, si les différents dispositifs d'alerte sont mieux connus, de nombreuses usagères soulignent qu'elles ont des difficultés à les utiliser : mauvais emplacement, voire absence des bornes d'appel, manque de réseau pour actionner une alarme, informations insuffisantes sur les conditions d'utilisation, personnels encore peu réactifs...

De même, des initiatives telles que les marches exploratoires qui permettent de faire des diagnostics et d'obtenir des améliorations significatives au niveau des aménagements des gares, des pôles d'échanges et des cheminements urbains, sont jugées utiles mais elles sont encore peu pratiquées et rares sont les femmes qui en ont effectué.

Dans cette perspective il conviendra à l'avenir de porter toute notre attention sur ces différents lieux, en particulier sur les pôles d'échange qui sont appelés à se développer, afin de s'assurer qu'ils peuvent être fréquentés en toute tranquillité par les femmes.

Plus généralement les enquêtées mettent en évidence que le harcèlement subi par les femmes est un produit du sexisme existant dans notre société. Certaines femmes n'ont pas hésité à dire que « la société doit être rééduquée ». D'où l'importance des campagnes d'information et de sensibilisation des usagers et des personnels sur le phénomène.

Pour lutter efficacement contre le harcèlement sexiste, il faut donc intégrer la perspective de genre. Le monde du transport est encore trop souvent masculin, l'urbanisme est actuellement plus une affaire d'hommes que de femmes. Les femmes doivent devenir des prescriptrices, elles représentent plus de la moitié des usagers et pourtant elles sont trop souvent absentes des organes de décision et des associations d'usagers.

Les mesures d'adaptation des aménagements urbains doivent être réalisées en concertation avec les usagères. Les besoins spécifiques des femmes en termes d'offre et de desserte, de sécurisation des lieux doivent être pris en considération en s'appuyant sur **les associations locales**.

D'où notre encouragement à développer les marches exploratoires et à expérimenter l'arrêt à la demande.

A la fin de cette étude, on ne saurait trop souligner que la lutte contre le harcèlement sexiste ainsi que les préconisations pour améliorer les conditions de transport des femmes, sont susceptibles d'améliorer les conditions de transport de tous.

Les femmes sont les porte-parole non seulement d'elles-mêmes mais des enfants, des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées et au bout du compte, de tous, et pour calquer une phrase célèbre, **les femmes sont l'avenir des usagers**.

Crédit photo : Marc DEBRINCAT.