

**ÉVALUATION DES SOLUTIONS MISES EN PLACE CONTRE LES VIOLENCES
SEXISTES DANS LES TRANSPORTS : L'ANALYSE DE LA FNAUT**

RÉSUMÉ

L'augmentation des faits de violences sexuelles et sexistes dans les statistiques de l'année 2018 est nette, avec une augmentation de 20,4 % des faits enregistrés auprès des forces de sécurité par rapport à l'année 2017.

La FNAUT a déjà réalisé deux études sur la question du harcèlement sexiste dans les transports :

- harcèlement sexiste dans les transports publics¹,
- harcèlement sexiste dans les transports collectifs routiers et les pôles d'échange multimodaux².

L'objet de cette étude est d'évaluer la mise en place récente de dispositions d'organisation des transports et de dispositifs juridiques relatifs à la lutte contre les violences sexistes dans les transports. Les différentes dispositions d'organisation et les dispositifs juridiques qui font l'objet d'analyse dans cette étude ont été évalués au cours du second et du troisième trimestre 2019.

Cette étude a été élaborée par Christiane DUPART (Vice-Présidente de la FNAUT), Marc DEBRINCAT, Cécile PRELLA, Louise SHAN et Anne-Sophie TRCERA du service juridique de la FNAUT.

1. ÉVALUATION DES DISPOSITIFS D'ORGANISATION DES TRANSPORTS

La FNAUT a diffusé en septembre 2019 un questionnaire réservé aux femmes, afin de recueillir l'avis des utilisatrices des transports en commun sur les campagnes de sensibilisation contre le harcèlement ainsi que sur la connaissance et l'utilisation des dispositifs d'alerte et les arrêts à la demande. Nous avons recueilli 230 réponses de femmes à ce questionnaire.

Après l'analyse des réponses à ce questionnaire et l'évaluation par la FNAUT du dispositif Alerte 3117, la FNAUT considère que les opérateurs de transport, les autorités organisatrices et les gestionnaires de gares devraient :

- mieux informer sur l'existence du dispositif Alerte 3117 et son utilité dans le cadre de la lutte contre le harcèlement sexiste,
- déployer le dispositif Alerte 3117 dans les transports urbains de province,
- mutualiser les données et les moyens matériels et humains affectés au dispositif Alerte 3117.

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

² <https://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats/580-harcelement-sexiste-dans-les-transport-collectifs-routiers-et-les-poles-d-echange-multimodaux>

En ce qui concerne le dispositif d'arrêt à la demande, la FNAUT considère qu'il devrait être :

- disponible pour toutes et tous, sans conditions particulières pour être utilisé (par exemple, il n'y a pas nécessité d'être seul ou accompagné d'enfants mineurs pour en bénéficier),
- généralisé au moins sur toutes les lignes principales des réseaux, à partir de 20 heures y compris les week-ends et les jours fériés,
- d'application simple : une demande au préalable auprès du chauffeur de s'arrêter entre deux arrêts, demande soumise à l'appréciation du conducteur en fonction de la circulation routière et du lieu de l'arrêt,
- clair, grâce à une bonne information sur la possibilité de l'arrêt à la demande sur les sites et applications des transporteurs, avec recensement de toutes les lignes concernées, cette information devrait aussi être présente dans les véhicules et aux arrêts.

La mise en place de systèmes d'alertes géolocalisés doit permettre une amélioration des dispositifs de prévention et des moyens de sûreté dans les zones concernées.

Pour la FNAUT, la formation des agents à la lutte contre les violences sexistes, devrait :

- concerner l'ensemble des agents de l'opérateur amenés à être en contact avec le public et pas seulement les agents des services de sécurité,
- concerner l'ensemble des opérateurs de transports urbains, régionaux et longue distance, y compris les opérateurs des nouveaux entrants ferroviaires et les gestionnaires de gares,
- porter notamment sur la sensibilisation à la question des violences sexistes, les dispositifs d'organisation des transports, les dispositions juridiques et les dispositifs de plaintes.

2. ÉVALUATION DES DISPOSITIONS JURIDIQUES

La loi n° 2018-703 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes a créé l'infraction d'outrage sexiste (article 621-1 du code pénal) et étendu le délit de harcèlement sexuel (article 222-33 du code pénal).

La FNAUT estime que les opérateurs, les autorités organisatrices et les gestionnaires de gares devraient informer, dans le cadre des campagnes d'information sur les violences sexistes dans les transports, sur les comportements réprimés et les pénalités prévues par cette loi.

Le portail de signalement des violences sexistes est un dispositif qui permet un dialogue entre une utilisatrice et un agent des forces de l'ordre. La FNAUT estime que les opérateurs, les autorités organisatrices et les gestionnaires de gares devraient :

- informer sur l'existence de ce dispositif sur leurs sites internet et leurs applications,
- informer sur la procédure de dépôt de plainte pour violences sexistes,
- mettre en place des campagnes d'information pour mieux faire connaître le dispositif et son utilité dans le cadre de la lutte contre les violences sexistes.

La loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs (loi Savary) a introduit une disposition dans l'article L. 1632-1 du code des transports sur l'obligation de formation des agents des services de sécurité de la SNCF et de la RATP.

Cette loi a également prévu qu'un bilan des actions entreprises pour prévenir et recenser les atteintes à caractère sexiste soit diffusé à un certain nombre d'organismes. L'article 117 de la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit que la responsabilité de l'élaboration de ce bilan repose sur les exploitants des services de transport. Ces rapports seront rendus publics par le ministre chargé des transports.

La FNAUT a évalué la mise en place des campagnes de sensibilisation contre le harcèlement et des actions de formation du personnel par les réseaux de transports urbains (10 premières aires urbaines classées par l'INSEE selon leur population), par ses propres analyses des dispositifs mais également les réponses à son questionnaire diffusé en septembre 2019. Près de la moitié des réseaux des agglomérations étudiées ont mis en place des campagnes de sensibilisation.

La FNAUT rappelle l'utilité de ces campagnes de sensibilisation. Elle estime que l'obligation d'élaborer un bilan annuel des actions entreprises pour prévenir et recenser les atteintes à caractère sexiste devrait être étendue aux services ferroviaires dont l'autorité organisatrice est l'État (Trains d'Équilibre du Territoire) et aux services ferroviaires librement organisés. Elle devrait être également étendue aux services d'autocars (autocars régionaux et services librement organisés) ainsi qu'aux taxis et VTC.

Lorsqu'elles sont victimes de violences sexistes dans les transports, certaines usagères filment leur auteur. Parfois, ce sont aussi des tiers qui captent ces images. En relation avec les préconisations sur la diffusion d'informations relatives à la géolocalisation des faits, la FNAUT estime que les réseaux sociaux et les opérateurs de transport pourraient contribuer à la lutte contre les violences sexistes en facilitant le signalement des faits.

3. ÉVALUATION DES DISPOSITIFS PARTICIPATIFS

Le rapport d'application de la loi Savary relève que les marches participatives sont une des solutions à développer dans la lutte contre le harcèlement. Le secrétariat général du Comité interministériel des villes a publié un guide méthodologique des marches exploratoires en 2012³.

La FNAUT a mis au point une trame de marche participative de pôle d'échange multimodal, gare, station ou point d'arrêt définissant pour chaque caractéristique à évaluer les objectifs à atteindre et les points d'évaluation à l'extérieur ou à l'intérieur de la gare.

Les dispositifs permettant la participation des usagères sont un des moyens de faire remonter les constats dégagés par les marches participatives.

³ <http://www.ville.gouv.fr/IMG/pdf/sgciv-guidemarcheexploratoire.pdf>

La FNAUT estime que les commissions consultatives des services publics locaux devraient mettre en place les actions suivantes :

- enquêtes sur les attentes des usagères aussi bien concernant l'offre que les aménagements en lien avec les associations présentes,
- bilan des actions de formation des personnels sur les violences sexistes,
- suivi de la mise en place de dispositifs d'arrêt à la demande et des préconisations issues des marches participatives,
- audition d'usagères et/ou d'associations féministes,
- organisation de tables rondes sur la situation des femmes dans les transports, les entraves à leur mobilité et les solutions à mettre en œuvre localement.

La FNAUT estime que les conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance devraient mettre en place les actions suivantes :

- présence d'associations représentatives des usagères,
- mise en place dans les collèges et lycées d'ateliers sur les violences sexistes, avec participation d'usagères ou d'associations,
- campagnes de sensibilisation dans les différents modes de transport et lieux (autocars, autobus, gares, stations, abribus) et rappel de la loi.

La FNAUT estime que les questions relatives aux violences sexistes devront être mises à l'ordre du jour des comités de suivi des dessertes, mis en place par la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire :

- les besoins spécifiques des usagères doivent être pris en compte au niveau des dessertes (horaires du matin et de soirée, de week-end, correspondances adaptées et intermodalité...),
- les aménagements du matériel roulant sont à repenser en fonction de la sécurité et du confort des usagères (visibilité de la rame, éclairage, emplacement des dispositifs d'alerte).

La FNAUT estime que les comités de concertation pour la gestion des gares ferroviaires de voyageurs devraient mettre en place les actions suivantes :

- participation à la conception et au suivi des infrastructures et des services,
- mise en œuvre et suivi des préconisations émises par les marches participatives (cf. 3.1 de la présente étude),
- information sur les différents dispositifs d'alerte et vérification régulière de l'état de ces dispositifs (boutons d'alerte en particulier),
- bilan et évaluation des plans de lutte contre les violences sexistes,
- des comités de ce type devraient être étendus aux gares routières afin d'effectuer les diagnostics d'intermodalité et procéder aux aménagements physiques permettant la lutte contre les violences sexistes.

Une nouvelle instance est créée par l'article 15 de la Loi d'Orientation des Mobilités, qui institue à l'article L. 1231-5 du code des transports, des comités des partenaires. La FNAUT estime que ces comités devraient inscrire à leur ordre du jour les actions suivantes :

- enquêtes sur les attentes des usagères (en général, les enquêtes ne ciblent pas spécifiquement les usagères),
- diagnostic de la situation sur les différents réseaux sur le sujet des violences sexistes,
- concertation avec les représentants des associations d'usagers afin d'élaborer un guide des bonnes pratiques (le regard des citoyens – plus spécialement des citoyennes – est indispensable pour cerner les problématiques quotidiennes en matière de sûreté,
- organisation de campagnes d'information et de sensibilisation des usagers,
- bilan des actions pour prévenir et recenser les atteintes à caractère sexiste qui doivent être entreprises par les exploitants (cf. 2.3.1 de la présente étude),
- mise en place d'actions de formation des personnels (cf. 1.4 de la présente étude),
- création de groupes de travail afin de préparer les réunions des comités des partenaires et faire des préconisations, exemple : mobilité et emploi des femmes sur un secteur donné,
- suivi des dispositifs d'arrêt à la demande (cf. 1.2 de la présente étude),
- prise en compte dans l'offre de service des besoins des usagères dans le cadre des contrats entre les AO et les exploitants.

4. PRISE EN CHARGE DES VIOLENCES SEXISTES

L'étude dresse un panorama des différentes qualifications pénales que peuvent recouvrir les violences sexistes, ainsi que les peines applicables (peines principales et peines complémentaires) et les délais de prescription applicables.

La FNAUT rappelle les conseils à suivre lorsqu'une personne est victime de violences sexistes :

- alerter les agents de l'exploitant,
- prendre les coordonnées des témoins,
- obtenir des images mais ne pas se mettre en danger en essayant de filmer ou prendre des photos si le harceleur montre des signes d'agressivité,
- alerter son entourage immédiat dans le véhicule ou la station,
- porter plainte (à ne pas confondre avec le dépôt d'une main courante) au commissariat ou à la gendarmerie notamment pour bloquer les images de vidéoprotection,
- obtenir un certificat médical,
- obtenir de l'aide juridique,
- se constituer partie civile.

La FNAUT estime que ces conseils pourraient être diffusés par les exploitants de transport.

CONCLUSION

La prégnance des violences sexistes dans les transports, non seulement n'est plus occultée, mais des dispositifs de lutte contre ces violences sont mis peu à peu en place.

Les conclusions de l'enquête montrent que pour être vraiment efficaces, les actions doivent être élaborées et menées conjointement entre les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs. Les usagères doivent être systématiquement consultées et leur expertise d'usage doit être prise en compte dans la mise en place des différents dispositifs.

Pour la FNAUT, association de défense des usagers des transports, les violences sexistes constituent une entrave réelle à la mobilité. On ne saurait trop souligner que la lutte contre les violences sexistes ainsi que les préconisations pour améliorer les conditions de transport des femmes, sont susceptibles d'améliorer les conditions de transport de tous.

La FNAUT portera ses demandes d'évolution des dispositifs contre les violences sexistes auprès des autorités organisatrices, des exploitants de transport et des Pouvoirs publics, notamment dans le cadre des comités permettant la participation des usager(e)s.