

HCE|fh

**HAUT CONSEIL
à l'
EGALITE
ENTRE LES
FEMMES ET
LES HOMMES**

Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun

**Se mobiliser pour dire stop sur toute la ligne
au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles
dans les transports**

Avis n°2015-04-16-VIO-16 publié le 16 avril 2015

*En réponse à la saisine de **Marisol TOURAINE**,
Ministre des Affaires sociales, de la Santé et des Droits des femmes,
et de **Pascale BOISTARD**, Secrétaire d'État chargée des Droits des femmes*

Danielle BOUSQUET, Présidente du HCEfh
Elisabeth MOIRON-BRAUD et **Ernestine RONAI**,
Co-présidentes de la Commission « Violences de genre »
Caroline RESSOT, rapporteure



Lettre de saisine



MINISTÈRE DES AFFAIRES SOCIALES, DE LA SANTÉ ET DES DROITS DES FEMMES
SECRETARIAT D'ÉTAT CHARGÉE DES DROITS DES FEMMES

Les Ministres

Paris, le 28 JAN. 2015

N/Réf : CAB-CONS/CS/AR

Madame la Présidente,

Comme vous le savez, le président de la République et le gouvernement ont fait de l'égalité réelle entre les femmes et les hommes un objectif fondamental de la politique menée au service des Françaises et des Français.

Beaucoup d'avancées ont d'ores et déjà été mises en œuvre, témoins de notre détermination sans faille sur ce sujet.

Nous sommes attentives au fait que la lutte contre le sexisme se décline tant dans la sphère privée, que professionnelle ou encore publique.

Au regard des interventions et études dont nous prenons connaissance, nous souhaitons lancer de nouveaux travaux. Le harcèlement sexiste auquel les femmes doivent faire face dans l'espace public, et qui empoisonne leur quotidien, est un fait inacceptable. Nous souhaitons réaffirmer notre action sur ce champ.

Une étude sur les violences faites aux femmes dans les transports conduite par le ministre des transports en 2012 a mis en évidence les comportements sexistes intimidants dont elles sont victimes au quotidien.

Du fait de ces comportements sexistes, et parfois de la passivité de témoins, les femmes peuvent ressentir un sentiment d'insécurité dans l'espace public.

Or, l'espace public appartient à toutes et tous. Les femmes doivent pouvoir circuler et occuper librement les lieux publics sans être mises en danger ou menacées de l'être.

.../...

Madame Danielle BOUSQUET
Présidente du HCEfh
Haut Conseil à l'Égalité entre les Femmes et les Hommes
35, Rue Saint Dominique
75007 PARIS

14, AVENUE DUQUESNE – 75007 PARIS
TELEPHONE : 01 40 56 60 00

Nous souhaitons donc que vous puissiez examiner le harcèlement sexiste dont sont victimes les femmes dans l'espace public, et en particulier dans les transports en commun.

Nous souhaitons que vous nous proposiez des recommandations sur les réponses qui peuvent être apportées, les actions qui peuvent être menées, qu'elles soient en direction des agresseurs, des femmes victimes de harcèlement, des témoins ou des professionnels concernés.

Sachez que parallèlement, lors du Comité National de Sécurité dans les Transports en Commun du 16 décembre 2014, a été lancé un groupe de travail sur les violences faites aux femmes dans les transports en commun, en partenariat avec la SNCF, la RATP, l'UTP (Union des Transporteurs Publics et Ferroviaires) et le GART (Groupement des autorités responsables de transport).

Ce groupe est chargé d'élaborer des propositions concrètes pour mieux prévenir ces violences sexistes, protéger les victimes et punir les agresseurs. Il mettra notamment l'accent sur une large sensibilisation du public, afin que chacun sache réagir face à ces situations inacceptables. Ce groupe de travail, qui associera la société civile, rendra ses conclusions à la fin du premier semestre 2015, lors du prochain comité.

Nous souhaitons donc pouvoir disposer de votre avis sur ce sujet au mois de mars 2015, afin d'alimenter les réflexions de ce groupe de travail.

Nous vous prions de croire, Madame la Présidente, à l'expression de notre considération distinguée.

Bonne nuit,
Marisol

Marisol TOURAINE
Ministre des Affaires sociales, de la Santé
et des Droits des femmes

Pascale

Pascale BOISTARD
Secrétaire d'Etat chargée des Droits des femmes

Synthèse

L'Avis du Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes (HCEfh) relatif au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles dans les transports en commun, dit « harcèlement de rue » :

- **définit le phénomène de harcèlement sexiste et des violences sexuelles dans l'espace public**, comme étant des manifestations du sexisme qui affectent le droit à la sécurité et limitent l'occupation de l'espace public par les femmes et leurs déplacements en son sein.

Le harcèlement sexiste dans l'espace public se caractérise par le fait d'imposer tout propos ou comportement, à raison du sexe, de l'orientation ou de l'identité sexuelle supposée ou réelle d'une personne, qui a pour objet ou pour effet de créer une situation intimidante, humiliante, dégradante ou offensante portant ainsi atteinte à la dignité de la personne. Le harcèlement sexiste peut prendre des formes diverses comme des sifflements ou des commentaires sur le physique, non punis par la loi, ou des injures, punies par la loi.

Les violences sexuelles sont définies par la loi dans toutes leurs manifestations. Elles recouvrent l'exhibition et le harcèlement sexuel ainsi que les agressions sexuelles (mains aux fesses, « frottements », etc.) dont le viol.

La frontière entre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles est ténue. Une même agression peut commencer par du harcèlement sexiste et se poursuivre par des violences sexuelles.

- **diagnostique le phénomène du harcèlement sexiste et des violences sexuelles dans les transports comme massif, violent et aux impacts négatifs importants**, en particulier pour les victimes et les témoins. Il constitue une violation des droits humains (liberté de circuler et droit à la sécurité), un frein à l'égal accès aux services publics des transports, et une violence de genre. Ce phénomène touche plus particulièrement les filles et les jeunes femmes. Les transports en commun constituant un vecteur majeur de liberté pour les femmes - qui en sont davantage utilisatrices que les hommes – l'impact négatif de ce **continuum de violences sur leur vie quotidienne** est important (sentiment d'insécurité dans l'espace public, freins à la mobilité, injonctions vestimentaires et de comportements, peur d'être jugée sur son apparence, sa sexualité ou sa capacité à plaire aux hommes, etc.), comme sur le **vivre ensemble** (frein à la sociabilité, renforcement des stéréotypes de sexe, etc.), **et le maintien des inégalités** et des discriminations entre les femmes et les hommes.



2/3 des voyageurs des transports publics en commun sont des femmes.

Source : Chantal Duchène, « Transport et parité des sexes », Document de référence 2011 – 11, Forum International des Transports/OCDE



100% des utilisatrices des transports en commun ont été victimes au moins une fois dans leur vie de harcèlement sexiste ou agressions sexuelles, conscientes ou non que cela relève de ce phénomène. **Les jeunes femmes sont particulièrement concernées.** Dans plus de 50% des cas, la 1^{re} agression intervient avant 18 ans.

Source : Résultats des consultations menées par le HCEfh, mars 2015



Dans les transports en commun, 2/3 des victimes d'injures et insultes sont des femmes, tout comme l'écrasante majorité des victimes de violences sexuelles. Les victimes de coups et blessures sont principalement des hommes.

Source : Les violences faites aux femmes dans les transports collectifs terrestres - Synthèse de l'étude exploratoire, de l'ONDT et du CIPC, mars 2015



Ces violences sexistes et sexuelles faites aux femmes ont lieu **principalement dans les bus et bus scolaires sur l'ensemble du territoire**, les violences dont les hommes sont victimes ont plutôt lieu dans le train.

Source : « Les violences faites aux femmes dans les transports collectifs terrestres - Synthèse de l'étude exploratoire », de l'ONDT et le CIPC, mars 2015



Ces violences sont plutôt commises **dans la journée, entre 8h et 20h**, c'est-à-dire au moment où les femmes fréquentent le plus les transports en commun. Les hommes constituent la majorité des victimes à partir de 21h.

Source : « Les violences faites aux femmes dans les transports collectifs terrestres - Synthèse de l'étude exploratoire », de l'ONDT et le CIPC, mars 2015

INSÉCURITÉ

6 femmes sur 10 craignent une agression ou un vol dans les transports franciliens contre 3 hommes sur 10.

Source : Enquête de victimation par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France, 2011

- **rappelle la responsabilité des sociétés de transports en commun** tenues à « l'obligation d'offrir des conditions maximales de sécurité aux personnes qu'elles transportent »¹, **ainsi que celle des conseils généraux et des communes** concernant la sécurité des élèves sur les aires de stationnement des cars scolaires et en leur sein.
- **entend la société civile, en premier lieu les associations féministes et les femmes, aujourd'hui décidées à ne plus taire, minimiser ni tolérer ce phénomène**, mais au contraire à parler, nommer et dénoncer pour mieux collectivement faire changer les comportements et reculer ces violences.
- **observe que le Gouvernement, les collectivités territoriales et les entreprises de transport expriment de plus en plus leur volonté de passer à l'action** en s'inspirant des politiques déjà menées dans certains pays étrangers, souvent à l'échelle de villes (Angleterre, Canada, États-Unis, Brésil, etc.).
- **affirme qu'il faut rompre le silence, faire connaître et reconnaître le phénomène et donner à toutes et tous les moyens d'agir.**
- **souligne enfin les principes d'action et les points de vigilance suivants :**

PRINCIPES D'ACTION ET POINTS DE VIGILANCE SOULEVÉS PAR LE HCFH



Adopter une approche globale qui analyse les violences de genre comme un continuum, de la sphère privée à l'espace public, du « sexisme ordinaire » aux violences sexuelles.



Reconnaître le caractère universel du phénomène de harcèlement sexiste et de violences sexuelles dans l'espace public, non réductible à un profil type d'hommes, de lieux ou de territoires.



Impliquer les usager.ère.s comme les associations spécialisées dans une démarche de co-construction pour des diagnostics et des propositions efficaces au plus près des réalités et des besoins.



Intégrer l'égalité femmes-hommes lors de l'élaboration ou l'amélioration des politiques des transports en commun au-delà de la seule question de la sécurité et des violences : conception de transports adaptés aux besoins des femmes et des hommes (accessibilité, horaires, etc.), égalité professionnelle dans ce secteur d'activité, parité dans les instances de décision.



Impliquer l'ensemble des collectivités territoriales en raison de leurs compétences en matière de transports publics tant sur l'organisation que le financement. - les communes : transports urbains et une partie du transport scolaire - les départements : transports non urbains et interurbains et scolaires - les régions : transports régionaux.



Solutions non mixtes qui renforceraient la ségrégation sexuée et sexiste de l'espace public et s'inscriraient dans une vision défensive des rapports sociaux (ex : wagons ou bus réservés aux femmes).



Recours à des messages inappropriés qui renforcent le sentiment d'insécurité, en particulier des femmes (ex : « évitez les lieux déserts, les voies mal éclairées, les endroits sombres où un éventuel agresseur peut se dissimuler ») et la culpabilisation des victimes et des témoins (ex : « évitez de prendre les transports dans une tenue « sexy » »).



Non reconnaissance du caractère sexiste d'un phénomène qui exprime la domination masculine par le contrôle du corps des femmes.



Présentation globalisante projetant tous les hommes en agresseurs potentiels, en parlant « des hommes » plutôt que « des hommes auteurs ».

- **recommande en conséquence d'établir un plan national d'action « Stop au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles sur toute la ligne »** articulé aux plans nationaux existants concernant la lutte contre les violences faites aux femmes d'une part, et la sécurisation des transports d'autre part. Ce plan repose sur 3 orientations visant à mettre la société en mouvement pour permettre aux femmes, comme aux hommes, d'exercer sans entraves et en toute sécurité leur liberté de circuler :

¹ Extrait du plan national de sécurisation des transports adopté le 14 avril 2010. Ce plan repose sur quatre orientations majeures : l'anticipation plutôt que la réaction ; la coordination des acteurs ; la démultiplication des moyens ; la concentration des efforts sur des objectifs ciblés : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNST.pdf>

Pour un PLAN NATIONAL D'ACTION « STOP AU HARCÈLEMENT SEXISTE ET AUX VIOLENCES SEXUELLES SUR TOUTE LA LIGNE » reposant sur 3 orientations et 15 recommandations

ORIENTATION N°1 : Définir et mesurer le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans l'espace public, en particulier dans les transports en commun

- **Recommandation 1** : Adopter une définition partagée pour dénoncer l'ensemble de ces violences, rappeler l'interdit des violences sexuelles, inciter à l'application de la loi et dénoncer les violences sexistes à partir de la définition proposée par le HCEfh.
- **Recommandation 2** : Faire réaliser dès 2015 une étude et une enquête de victimation par l'ONDT en association avec la MIPROF et le HCEfh².
- **Recommandation 3** : Organiser des consultations citoyennes, des « transports exploratoires » et/ou des comités d'usager.ère.s pour une co-construction des diagnostics et des réponses à apporter à l'échelon national et local.
- **Recommandation 4** : Saisir le HCEfh pour évaluer le plan national d'action afin de mesurer l'impact des campagnes et dispositifs mis en place par l'État, les collectivités territoriales et les entreprises de transport.

ORIENTATION N°2 : Agir au niveau des opérateurs de transports, en actionnant 4 leviers

Levier 1 : adapter et faire connaître les systèmes d'alerte (d'urgence et *a posteriori*)

- **Recommandation 5** : Mettre en place une communication pérenne « Stop au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles sur toute la ligne » (affichettes, stickers, messages audios, etc.).
- **Recommandation 6** : Adapter et faire connaître les systèmes d'alerte existant (numéro d'alerte, bornes d'urgence sur les quais ou en gare) :
 - en mentionnant explicitement les « violences » comme motif de recours (« En cas de danger, de violences ou de malaise, appelez ce numéro ») ;
 - en généralisant le 3117 (numéro d'alerte de la SNCF) sur l'ensemble des réseaux de transports, en le complétant de la possibilité d'envoyer un sms et de télécharger une application ;
 - en inscrivant le 3117 sur les titres de transports (tickets, pass, billets électroniques, etc.).
- **Recommandation 7** : Permettre le signalement *a posteriori*, en créant une rubrique dédiée sur les sites internet et réseaux sociaux des entreprises de transports pour encourager la remontée des signalements et le partage de témoignages entre usager.ère.s.

Levier 2 : outiller les professionnel.le.s pour réagir aux situations de harcèlement et orienter les victimes

- **Recommandation 8** : Construire avec les entreprises du secteur un module de formation à destination des agent.e.s des transports afin de permettre une meilleure appréhension et prévention du phénomène, et à améliorer la protection et l'orientation des victimes. Ce module de formation devra être développé avec l'appui technique de la MIPROF.

Levier 3 : innover dans l'organisation des transports (arrêts à la demande, amplitude horaire, adaptation à la fréquentation des transports, etc.)

- **Recommandation 9** : Expérimenter le programme « Entre deux arrêts » dans les réseaux de bus des collectivités territoriales volontaires, à l'image des expériences canadiennes (Québec, Toronto, Montréal). Visant à rassurer une personne seule qui ne se sent pas en sécurité la nuit, ce programme offre la possibilité de demander à descendre entre deux arrêts pour se rapprocher de sa destination.

Levier 4 : réduire l'exposition de toutes et tous à des publicités sexistes (slogans et images)

- **Recommandation 10** : S'engager au respect d'une charte luttant contre le sexisme et les stéréotypes de sexe dans les publicités diffusées dans les transports. La Charte sera élaborée conjointement avec les pouvoirs publics.

² ONDT : Observatoire national de la délinquance dans les transports ; MIPROF : Mission interministérielle pour la protection des femmes victimes de violences et la lutte contre la traite des êtres humains

ORIENTATION N°3 : Agir au niveau des pouvoirs publics afin de faire mieux connaître, reconnaître et reculer le phénomène

Organiser une grande campagne nationale, construite en concertation avec la société civile

- **Recommandation 11** : Lancer une campagne de sensibilisation auprès du grand public dans tous les transports en commun afin de faire (re)connaître l'ensemble des violences que recouvre le phénomène, les sortir de la banalisation, qui soit à destination des victimes (via une information sur leurs droits et les moyens d'actions), des auteurs (via un rappel de la loi pour les violences sexuelles), des témoins (via des messages simples d'action pour venir en aide aux victimes) et de tou.te.s (via une information qui décrit et dénonce les comportements sexistes dans les transports communs). Cette campagne devra être déclinée sur une variété de supports (affiches, vidéos, stickers avec messages courts, etc.) et diffusée dans toutes les gares, stations et moyens de transports (ex : stickers dans les bus scolaires, affiches dans les abris-bus, particulièrement en milieu rural, etc.).
- **Recommandation 12** : Organiser dès 2015 un concours national « Stop au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles sur toute la ligne » visant à sélectionner et à diffuser les meilleurs clips vidéos, messages courts et affiches, rendus publics autour du 25 novembre 2015 - journée internationale de lutte contre les violences faites aux femmes, consacrée pour l'occasion à la thématique des violences sexuelles, notamment dans les transports.
- **Recommandation 13** : Créer un espace internet institutionnel, national et facilement identifiable, d'information et d'accès aux droits concernant ce phénomène.

Intégrer la lutte contre le harcèlement dans la politique publique d'éducation à l'égalité et à la sexualité

- **Recommandation 14** : Sensibiliser les filles et les garçons au phénomène pour prévenir et changer les comportements dès le plus jeune âge en intégrant un focus sur la question du harcèlement sexiste et des violences sexuelles dans l'espace public dans le guide de l'Éducation nationale « comportements sexistes et violences sexuelles : prévenir, repérer et agir », et plus largement dans la formation des enseignant.e.s et dans les programmes d'éducation à l'égalité filles-garçons et à la sexualité.

S'assurer d'une meilleure application de la loi

- **Recommandation 15** : Mettre à l'ordre du jour cette question lors d'une prochaine séance du Comité interministériel de prévention de la délinquance (CIPD), ainsi que dans les territoires, des Comités départementaux de sécurité (CDS) et des Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD).

Identifier les moyens financiers et humains nécessaires à la mise en œuvre du plan dont un poste de chargé.e de projet pour assurer sa mise en route

SOMMAIRE

Introduction	11
<hr/>	
1. Le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans l'espace public : un phénomène grave, massif et sous-appréhendé qui limite la liberté de circuler des femmes	13
<hr/>	
A. Définition du phénomène de harcèlement sexiste et des violences sexuelles	13
B. Un spectre large de manifestations du phénomène, dont la plupart est punie par la loi	14
Les manifestations du harcèlement sexiste et violences sexuelles dans les transports en commun : des manifestations multiples, pour beaucoup couvertes par le droit français	14
Des témoignages illustrant la diversité des formes et la gravité du phénomène	15
Des témoignages et études illustrant les impacts importants sur la vie quotidienne des femmes : une « préparation psychologique et matérielle (...) pour ne pas être en situation d'être une cible »	16
Des chiffres peu nombreux sur des violences encore largement « invisibles »	17
La co-construction du diagnostic avec les usager.ère.s	18
<i>Des consultations citoyennes</i>	18
<i>Des « transports exploratoires »</i>	19
<i>Des comités d'usager.ère.s ou ambassadeur.ice.s de ligne</i>	19
Une évaluation incontournable des effets des campagnes et des stratégies mises en place	19
C. Une appréhension partielle du phénomène qui n'a pas permis jusqu'alors des réponses suffisantes et efficaces	19
Méconnaissance et sous-mobilisation du droit	20
Invisibilité et inadaptation des outils d'alerte et de sécurité	20
Absence d'un ciblage « transports » dans les politiques publiques de lutte contre les violences faites aux femmes ou d'un ciblage « violences faites aux femmes » dans le plan national de sécurisation des transports	21

2. Le besoin d'une prise de conscience collective et d'une action publique déterminée : mettre un terme à la banalisation de ces violences et à l'impunité. 23

A. Agir au niveau des opérateurs de transports, en actionnant 4 leviers :..... 24

Levier 1 : adapter et faire connaître les systèmes d'alerte (d'urgence et *a posteriori*) 24

Mettre en place une communication pérenne

«*Stop au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles sur toute la ligne*»..... 24

Expliciter les « violences » comme motif de recours 25

Généraliser, décliner et faire connaître le n° 31 17..... 25

A posteriori, encourager les signalements, le partage de témoignage et le dialogue avec et entre les usager.ère.s 26

Levier 2 : outiller les professionnel.le.s pour réagir aux situations de harcèlement et orienter les victimes..... 27

Levier 3 : innover dans l'organisation des transports (arrêts à la demande, amplitude horaire, adaptation à la fréquentation des transports, etc.)..... 27

Levier 4 : réduire l'exposition de toutes et tous à des slogans et images sexistes 28

B. Agir plus largement afin de mieux connaître le phénomène pour mieux le reconnaître et le combattre 29

Organiser une grande campagne nationale, construite en concertation avec la société civile..... 29

Organiser en 2015 un concours national «Stop au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles sur toute la ligne» visant à récompenser les meilleurs clips vidéos, messages courts et affiches..... 29

Organiser une campagne de sensibilisation pour dénoncer le phénomène, faire agir et réagir 29

Créer un espace internet institutionnel, national et facilement identifiable, d'information et d'accès aux droits concernant ce phénomène 31

Intégrer la lutte contre le harcèlement dans la politique publique d'éducation à l'égalité et à la sexualité 31

Remerciements 33

Introduction

Dès 2012 et la sortie du documentaire “Femmes de la rue” de la belge Sofie Peteers, la question du «harcèlement de rue» a surgi en France. Depuis, plusieurs faits dits divers ont interpellé l’opinion publique. En avril 2014 se crée un collectif associatif spécialisé contre ce phénomène : «Stop harcèlement de rue». Le même mois, l’agression sexuelle devant témoins d’une jeune femme dans le métro de Lille fait largement réagir. Plusieurs associations souhaitent alors interpeller l’opinion et les pouvoirs publics sur les violences commises contre les femmes dans les transports en commun, à l’instar de la pétition³ «Stop aux violences sexuelles dans les transports en commun» ou de la campagne d’Osez le Féminisme «#TakeBackTheMetro»⁴.

C’est dans ce contexte, et dans le cadre du travail du Comité National de la Sécurité dans les Transports en Commun (CNSTC) qui réunit depuis 2010 les pouvoirs publics et les opérateurs de transports⁵, que Marisol TOURAINE, Ministre des Affaires sociales, de la Santé et des Droits des femmes, et Pascale BOISTARD, Secrétaire d’État en charge des Droits des femmes, ont saisi le Haut Conseil à l’Égalité entre les femmes et les hommes (HCEfh) le 28 janvier 2015 sur le harcèlement sexiste dans l’espace public.

Plus largement, la question d’un meilleur partage de l’espace public entre les femmes et les hommes, espace qui demeure davantage conçu et occupé par les hommes, a été posée lors du Comité interministériel du 6 mars 2015 «Égalité et citoyenneté : la République en actes»⁶.

Le phénomène de harcèlement sexiste et des violences sexuelles dans les transports en commun s’inscrit en effet dans un phénomène plus général d’occupation inégalitaire de l’espace public par les femmes et les hommes. Le HCEfh relevait dans son rapport EGALITER⁷ que dans l’espace public (rue, places, squares, etc.), la répartition traditionnelle et prescriptive des rôles sociaux se matérialise par des usages différenciés entre les femmes et les hommes. Par exemple, les femmes occupent l’espace public plus par besoin que par plaisir (en lien généralement avec les enfants, les tâches domestiques, etc.), et les hommes y stationnent quand les femmes ne font que le traverser.

En l’espèce, l’Avis se concentre sur les transports en commun par voie terrestre, c’est-à-dire les moyens de transports collectifs conduit par un.e professionnel.le : le train, le métro, le tramway, le bus, le bus scolaire ou le car. Pour les besoins de l’Avis, les espaces publics liés à ces transports que sont les gares, stations et abribus sont également visés.

Pour réaliser cet Avis, le HCEfh a mobilisé l’expertise des membres de sa Commission «Violences de genre» et de son Secrétariat général, ainsi que les recherches et études existantes, françaises et étrangères. Le Haut Conseil s’est aussi appuyé de manière significative sur :

- ▶ trois tables-rondes réunissant des représentant.e.s d’entreprises de transport, tels que la RATP et la SNCF, des chercheur.e.s spécialistes de «genre et espace public» ou «genre et transports», des représentant.e.s d’associations particulièrement investies dans la lutte contre ce phénomène (cf. *liste des personnes auditionnées* p. 33);
- ▶ deux consultations citoyennes menées dans le cadre d’événements qui se sont tenus début mars – les rencontres «Les femmes sont dans la place!» du Conseil général de l’Essonne et «Agir contre le harcèlement sexiste et sexuel dans les transports» de l’Observatoire des violences envers les femmes du Conseil général de la Seine-Saint-Denis, pendant lesquels il a été demandé aux 600 personnes participantes de témoigner du harcèlement dont elles ont pu être victimes, des stratégies d’évitement qu’elles ont mises en place, des solutions à apporter et des écueils à éviter.

3 Dans le cadre d’une pétition «Stop aux violences sexuelles dans les transports en commun» lancé par plusieurs associations, telles que l’association Mémoire Traumatique et Victimologie présidée par la Docteure Muriel Salmona, Femmes pour le Dire, Femmes pour Agir, Osez le Féminisme !, Zéro Macho, Femmes solidaires ou SOS Sexisme : <http://bit.ly/1LgKSoJ>.

4 Retrouver la campagne d’Osez le féminisme : <http://takebackthemetrom.com/>

5 Pour davantage d’informations, consultez le lien suivant : www.interieur.gouv.fr/Actualites/Dossiers/Securite-dans-les-transports-en-commun

6 Retrouver l’intégralité des mesures issues du Comité interministériel du 6 mars 2015 «Égalité et citoyenneté : la République en actes» : <http://bit.ly/1b1CLPR>

7 Rapport du HCEfh relatif aux inégalités territoriales en matière d’égalité femmes-hommes, p.96 et suivantes : <http://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/stereotypes-et-roles-sociaux/travaux-du-hcefh-4/article/rapport-egaliter-combattre>

1. Le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans l'espace public : un phénomène grave, massif et sous-appréhendé qui limite la liberté de circuler des femmes

Comme le pointait avec justesse Simone de Beauvoir en 1979 : « *Nommer c'est dévoiler. Et dévoiler, c'est déjà agir* ».

Il apparaît ainsi fondamental au HCEfh que le phénomène visé soit défini et puisse, dès son intitulé, faire apparaître le continuum des violences faites aux femmes : d'un climat de pressions sexistes les plus diffuses aux violences sexuelles les plus graves.

Si les violences sexuelles sont clairement définies en droit - et il est capital de le rappeler dès la définition -, il n'existe pas en revanche de définition du harcèlement sexiste. Pour le définir, les membres du HCEfh se sont appuyé.e.s sur la définition du « harcèlement de rue »⁸ des harcèlements sexiste⁹ et sexuel¹⁰ ainsi que sur la définition du sexisme¹¹.

« Harcèlement de rue », un terme neuf en France pour un problème ancien

Des historien.ne.s ont mis en lumière que ce phénomène était déjà relaté dans la presse dès le 19^e siècle. Durant les mouvements de libération des femmes en 1970, l'ensemble des violences faites aux femmes ont été dénoncées, y compris celles commises dans l'espace public. Micaela di Leonardo fut la première à utiliser le terme de « harcèlement de rue » dans un article publié en 1981 « *Political Economy of Street Harassment* ». Si la terminologie n'est apparue en Europe que dans les années 2000, le phénomène, lui, est bien présent en Europe comme en France depuis longtemps.

A. Définition du phénomène de harcèlement sexiste et des violences sexuelles

Le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans l'espace public sont des manifestations du sexisme qui affectent le droit à la sécurité et limitent l'occupation de l'espace public par les femmes et leurs déplacements en son sein.

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

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

8 Apparu en 1990 aux États-Unis et dans les années 2000 en Europe, le terme de « harcèlement de rue » recouvre communément les comportements adressés aux personnes dans les espaces publics et semi-publics, visant à les interpellé verbalement ou non, leur envoyant des messages intimidants, insistants, irrespectueux, humiliants, menaçants, insultants en raison de leur sexe ou de leur orientation sexuelle réels ou supposés.

9 Défini à l'article 2 de la Directive 2006/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 relative à la mise en œuvre du principe de l'égalité des chances et de l'égalité de traitement entre hommes et femmes en matière d'emploi et de travail (refonte).

10 Défini à l'article 222-33 du Code pénal.

11 Le sexisme est ici défini à partir des éléments figurant dans le rapport « sur le sexisme dans le monde du travail – entre déni et réalité » du CSEP : <http://bit.ly/1FFfIDU>

Les violences sexuelles sont définies par la loi dans toutes leurs manifestations. Elles recouvrent l'exhibition et le harcèlement sexuel ainsi que les agressions sexuelles (mains aux fesses, «frottements», etc.) dont le viol. La frontière entre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles est ténue. Une même agression peut commencer par du harcèlement sexiste et se poursuivre par des violences sexuelles.

Ce continuum de violences, inacceptables socialement, survenant dès le plus jeune âge et de façon quasi quotidienne, concourent à créer un sentiment d'insécurité chez les femmes et à maintenir les inégalités et les discriminations entre les femmes et les hommes.

B. Un spectre large de manifestations du phénomène, dont la plupart est punie par la loi

Concrètement, sans prétendre à l'exhaustivité, ce phénomène se traduit par un spectre large de violences, verbales ou physiques. Certains propos ou comportements sont déjà couverts par le droit français, d'autres non.

Les manifestations du harcèlement sexiste et violences sexuelles dans les transports en commun : des manifestations multiples, pour beaucoup couvertes par le droit français

Harcèlement sexiste	Rappel de la loi
Sifflement	
Commentaire sur le physique, le comportement, la tenue vestimentaire	
Présence envahissante et opprimante (jambes écartées, obstruction du passage, etc.)	
Regard insistant (« déshabiller » du regard)	
Question intrusive sur la vie sexuelle de la victime ou "confiance" de l'auteur sur sa propre vie sexuelle	
Invitation insistante	
Injure publique	Article 33 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse « Sera punie de six mois d'emprisonnement et de 22 500 euros d'amende l'injure commise envers une personne ou un groupe de personnes à raison de leur sexe, de leur orientation ou identité sexuelle ou de leur handicap »
Menace	Article 222-17 du Code pénal La menace de commettre un crime ou un délit contre les personnes dont la tentative est punissable est punie de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende lorsqu'elle est, soit réitérée, soit matérialisée par un écrit, une image ou tout autre objet. La peine est portée à trois ans d'emprisonnement et à 45 000 euros d'amende s'il s'agit d'une menace de mort.
Violences sexuelles	Rappel de la loi
Exhibition (dont masturbation en public)	Article 222-32 du Code pénal « L'exhibition sexuelle imposée à la vue d'autrui dans un lieu accessible aux regards du public est punie d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende ».
Harcèlement sexuel (dont des avances sexuelles, des gestuelles à connotation sexuelle, comme des jeux de langue obscène, ou encore l'exposition à des images ou objets pornographiques)	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. Ces peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende lorsque les faits sont commis : (...) - Sur un mineur de quinze ans ; Sur une personne dont la particulière vulnérabilité est apparente ou connue de leur auteur ; Par plusieurs personnes agissant en qualité d'auteur ou de complice ».
Agressions sexuelles sans pénétration (baisers forcés, mains aux fesses, sur les cuisses, frottements, etc.)	Article 222-22 du code pénal Constitue une agression sexuelle toute atteinte sexuelle commise avec violence, contrainte, menace ou surprise. Le viol et les autres agressions sexuelles sont constitués lorsqu'ils ont été imposés à la victime dans les circonstances prévues par la présente section, quelle que soit la nature des relations existant entre l'agresseur et sa victime, y compris s'ils sont unis par les liens du mariage. Article 222-27 du code pénal Les agressions sexuelles autres que le viol sont punies de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende.
Viol	Article 222-23 du code pénal Tout acte de pénétration sexuelle, de quelque nature qu'il soit, commis sur la personne d'autrui par violence, contrainte, menace ou surprise est un viol. Le viol est puni de quinze ans de réclusion criminelle.

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

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

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

Des témoignages illustrant la diversité des formes et la gravité du phénomène

Les très nombreux témoignages recueillis à l'occasion des deux consultations citoyennes réalisées en mars 2015 (cf. p11) par le HCEfh recourent ceux reçus par les associations dans le cadre de leurs campagnes : ils donnent à voir le caractère polymorphe des violences sexistes et sexuelles visées.

du harcèlement sexiste → aux violences sexuelles

Sifflements

Que ce soit dans le métro ou le RER, je me fais régulièrement siffler (souvent l'homme est sur le quai d'en face).

Regards insistants

Il était 15h30, je rentrais du lycée. Un homme me regardait avec insistance dans le train, puis m'a suivie à la sortie, jusque dans la rue.

Mains aux fesses

Un homme dans le métro m'a mis la main aux fesses lorsque je me suis levée de mon siège. J'ai d'abord voulu croire que c'était involontaire même si je savais bien au fond qu'il l'avait fait exprès

Frottements

Dans le métro, un peu bondé, j'ai senti le sexe en érection d'un homme contre mes fesses. Il y avait beaucoup de monde, j'avais peur de ne pas être secourue et de me tromper. J'ai marché sur le pied de l'homme derrière moi, et j'ai frappé sa poitrine avec mon coude, en faisant en sorte que ça passe pour accidentel. Ça l'a fait battre en retraite.

Poursuites

Un homme m'a suivie pendant environ une demi-heure, durant laquelle j'ai changé de tram et deux fois de bus avant de réussir à le semer. Que se serait-il passé si j'avais échoué ?

Commentaires sur le physique et propos obscènes

Dans la bouche de métro, deux hommes ont commenté mes fesses et ont tenu des propos à caractère sexuel et très obscènes.

Harcèlements sexuels

Un homme m'a demandé de façon pressante et à de nombreuses reprises de toucher son sexe en érection (dans son pantalon moulant) alors qu'il y avait très peu de monde dans la rame de métro.

Exhibitions/Masturbations

Un homme se masturbe en face de moi, dans le métro, en me regardant avec insistance.

Avances sexuelles/ invitations insistantes/ insultes

Je vous regarde, vous êtes mon type, vous êtes trop mignonne, on peut prendre un pot ensemble, allez, je vous donne mon tél, on peut parler ensemble, ne partez pas, allez soyez pas coincée, attendez ... pétasse !

Gestes à connotation sexuelle

Un homme me regarde avec insistance et sort sa langue lubriquement.

Propos sexistes

On rigolait dans le métro avec 3 copines (18-19 ans), et un vieux gars nous a crié « vos gueules les pisseuses ». Personne n'a rien dit et nous avons obéi.

Agressions sexuelles ou Viols

Un jour d'août, jeune fille naïve, je sens tout à coup une main qui s'insinue dans ma culotte. Quand j'ai compris ce qui m'arrivait je ne sais comment j'ai eu le courage de prendre le bras de mon agresseur, de le soulever. Aucune réaction des autres passagers ...

Les témoignages et les études mettent en évidence que **dans l'écrasante majorité des cas de harcèlement sexiste et de violences sexuelles dans les transports sur des femmes – et plus rarement sur des hommes – les auteurs sont des hommes (seuls ou en groupe)**. Les auteurs peuvent être d'origine sociale variée et d'âge très différent. Quant aux victimes, l'ensemble des femmes serait concerné et les jeunes femmes le seraient encore davantage. Aussi, et comme pour l'ensemble des violences de genre, **d'autres facteurs de discriminations peuvent croiser le motif du sexe** (handicap, identité ou orientation sexuelle, origine, croyance religieuse, etc.), et augmenter l'exposition aux violences. Ainsi il serait important, par exemple, d'étudier à l'avenir si une femme noire ou d'origine arabe serait plus exposée qu'une femme blanche, et une personne gay ou lesbienne davantage qu'une personne hétérosexuelle, comme il ressort notamment du rapport 2014 du collectif américain «Stop Street Harassment»¹².

Enfin, certains témoignages illustrent combien **les espaces sont poreux**. Les violences sexistes peuvent par exemple commencer dans le métro et se poursuivre dans la rue :

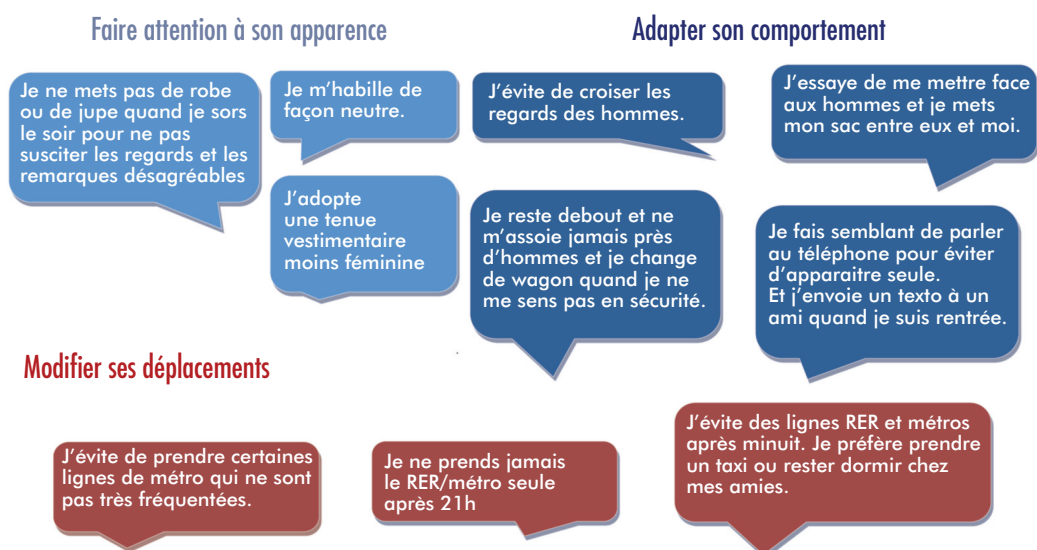
«Il était 15h30, je rentrais du lycée. Un homme me regardait avec insistance dans le train, puis m'a suivie à la sortie, jusque dans la rue. Il se collait à moi et je sentais son souffle dans mon cou. Il m'a touché les fesses et j'ai fini par me retourner pour me défendre : il n'a rien répondu puis après un mouvement vers moi, il est parti en courant car un homme arrivait dans la rue, promenant son chien.»

Des témoignages et études illustrant les impacts importants sur la vie quotidienne des femmes : une « préparation psychologique et matérielle (...) pour ne pas être en situation d'être une cible »

Le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans l'espace public ont un impact émotionnel négatif et peuvent aller jusqu'à une détérioration de la santé. Ce phénomène provoque largement et régulièrement des états de peur, de stress, de colère ou d'impuissance, qui constituent une réelle pression psychologique voire physique. Cela entretient un sentiment d'insécurité et peut avoir des conséquences en termes de comportements ou de santé .

Qu'elles utilisent les transports en commun par choix ou faute de pouvoir disposer d'un véhicule personnel, les utilisatrices s'organisent consciemment ou non pour mettre en place des stratégies de contournement ou d'évitement du harcèlement sexiste et violences sexuelles. Devant rester mobiles pour leur vie professionnelle et sociale et souhaitant le rester, elles modifient leur comportement et leur usage des transports pour diminuer les risques d'exposition à ces violences.

Lors des consultations organisées par le HCEfh début mars 2015, les participantes ont ainsi partagé quelques-unes de leurs pratiques :



¹² <http://bit.ly/1tEGGEz>

¹³ Le rapport 2014 du collectif «Stop Street Harassment» fait ainsi état d'études ayant établi un lien entre la «chosification» des corps via ce phénomène de «harcèlement de rue» et l'augmentation des taux de dépression, anxiété et troubles alimentaires.

L'espace public est un espace sexué et le système de genre légitime et perpétue ces violences¹⁴. Concrètement, ces violences entravent la libre circulation des femmes puisque leurs sorties s'accompagnent de nombreuses précautions. Les femmes interrogées indiquent par exemple choisir le plus souvent de porter un pantalon et un sac en bandoulière lorsqu'elles utilisent les transports en soirée ou la nuit en prévention d'éventuels « rappels à l'ordre » et sollicitations de la part des hommes. Elles réfléchissent également aux moyens de transport à privilégier (tel bus plutôt que tel train, etc.), aux horaires, à la possibilité de se faire accompagner ou non, etc., montrant qu'elles sont contraintes à une « préparation psychologique et matérielle (...) pour ne pas être en situation d'être une cible »¹⁵.

Cela marque clairement une intériorisation du système de genre par les femmes, contraintes à s'adapter aux règles machistes d'un tel système si elles souhaitent circuler librement et en limitant les risques pour leur sécurité. Cela doit nous interroger sur la place des hommes machistes dans le système de genre actuel, et sur la manière de les faire changer.

Des chiffres peu nombreux sur des violences encore largement « invisibles »

Dans l'attente des données statistiques sexuées plus récentes¹⁶, notamment, celles issues de l'enquête VIRAGE¹⁷, les chiffres disponibles restent trop peu nombreux pour pouvoir mener une analyse précise de l'ampleur du phénomène et de l'ensemble de ses répercussions.

Le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans l'espace public, et en particulier dans les transports, n'ont en effet guère été documentés jusqu'ici. Aux causes qui empêchent traditionnellement les femmes de dénoncer les violences qui leur sont faites, s'ajoutent d'autres raisons :

- le phénomène est encore méconnu et mal appréhendé, en premier lieu par les victimes elles-mêmes¹⁸ pour qui il peut être difficile de révéler des faits trop souvent banalisés comme « normaux », allant de soi ;

Je ne dirai pas harcèlement, mais je trouve que beaucoup d'hommes durant les heures d'affluence en profitent un peu.

Ma fille est abordée par un homme tous les jours. Ma fille a 16 ans. Lui la quarantaine. Harcèlement ou pas ?

- les données recensées par la police, la gendarmerie ou la justice ne reposent que sur les crimes et délits reconnus comme tels et ne précisent pas le lieu de l'infraction s'il n'est pas une circonstance aggravante ;
- les données recensées par les autorités de transports sont largement incomplètes. Par exemple, celles enregistrées par la SNCF sont uniquement relatives aux incivilités de client.e.s à l'égard de la SNCF et non pas de client.e.s à client.e.s (qui lorsqu'elles sont dénoncées, le sont le plus souvent auprès des forces de police ou gendarmerie) ;
- les études traitant des violences faites aux femmes, depuis l'Enquête ENVEFF (2000), se concentrent davantage sur la sphère privée où les violences sont bien plus fréquentes¹⁹;

14 Pour aller plus loin, consulter quelques ouvrages scientifiques, notamment : Stéphanie Condon et al., « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue française de sociologie*, 2005/2 Vol.46, p.265-294 ; Marion Guilloux, « Perception sociale du risque, sentiment d'insécurité et comportements de vigilance dans les espaces ferroviaires » (2013) in *Précarité et marginalité au quotidien*, aux éditions L'Harmattan, p.15-45. ; Marylène Lieber, *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Les Presses de Sciences Po, 2008 ; Marylène Lieber, « La double invisibilité des violences faites aux femmes dans les contrats locaux de sécurité français », *Cahier du Genre*, 2003/2 – n°35, p.71 à 94.

15 Stéphanie Condon et al., « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue française de sociologie*, 2005/2 vol.46, p.281.

16 Des enquêtes en cours de réalisation permettront de disposer prochainement de données plus récentes. L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Ile de France a confié à l'institut Ipsos la réalisation d'une grande enquête « victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France » auprès de 10 500 Franciliens.ne.s. Cette 8^e enquête a lieu tous les deux ans, depuis 2001, et couvre l'ensemble du territoire de l'Île-de-France : <http://bit.ly/1zvtCmS>

17 25 ans après l'ENVEFF, l'enquête VIRAGE actualisera et approfondira les connaissances statistiques sur les violences faites aux femmes, notamment dans les espaces publics, y compris les transports, et sur l'ensemble des manifestations, notamment le harcèlement sexiste. Pour plus de détails : <http://bit.ly/syJ12kp>

18 Les violences faites aux femmes, de manière générale, sont sous-estimées car encore peu dénoncées. Par exemple, une femme sur dix seulement, victime de viol ou de tentative de viol, porte plainte (*Lettre de l'Observatoire des violences*, n°4, novembre 2014).

19 Ministère des Affaires Sociales, de la Santé et des Droits des Femmes – (19 février 2015) – Les chiffres de référence sur les violences faites aux femmes : <http://stop-violences-femmes.gouv.fr/Les-chiffres-de-reference-sur-les.html>

- les études ou enquêtes de victimation s'appuient sur des normes et des critères légaux qui se concentrent sur les agressions physiques et sexuelles, et excluent ainsi la plupart des manifestations du harcèlement sexiste. De la même manière, la plupart des manifestations du harcèlement sexiste ne constituant pas des crimes ou délits – et donc « invisibles » au regard du droit – elles ne peuvent être recensées dans les statistiques de la police.

Un changement de regard s'impose pour mettre en lumière cet angle mort des violences faites aux femmes. Il conviendrait également de mesurer l'impact de ces violences sur la santé des femmes victimes comme sur leur vie professionnelle.

La réalisation auprès des usager.ère.s des transports en commun d'enquêtes de victimation (qui dénombrent des victimes et donc des personnes plutôt que des infractions seules), à la fois quantitative et qualitative, semble indispensable pour :

- Définir les manifestations du phénomène et mieux connaître les profils des victimes comme des auteurs ;
- Mesurer l'impact du harcèlement sexiste sur la mobilité des femmes, leur santé et leur vie professionnelle (qualifier notamment la « discrétion sociale » des femmes dans les transports et les stratégies d'évitement pratiquées pour « mettre à distance le regard des hommes ») ;
- Interroger les non-client.e.s afin de saisir les raisons pour lesquelles ils/elles évitent ces moyens de transports.

Ces études devraient être attentives :

- à ce que l'ensemble des personnes victimes soient bien représentées pour limiter l'invisibilité des violences commises à leur encontre, telles que les personnes en situation de vulnérabilité du fait de leur âge, de leur handicap ou encore de leur identité ou orientation sexuelle ;
- à ce que les termes employés pour nommer les violences soient explicites pour libérer la parole, plutôt que des euphémismes (ex : « préférer « mains aux fesses » ou « frottements » - qui sont des agressions sexuelles – à « gestes déplacés »).

À partir des données issues de l'enquête VIRAGE, et dans la continuité de celle-ci, la MIPROF, dans le cadre de sa mission d'Observatoire national des violences faites aux femmes, l'Observatoire de la Délinquance dans les Transports (ONDT), et le HCEfh pourraient être les instances de recueil et de suivi des données et études sur cette question.

La co-construction du diagnostic avec les usager.ère.s

Au-delà de la mesure quantitative des études et qualitative de quelques enquêtes, le HCEfh plaide pour une mesure de ce phénomène dans un cadre plus général de co-construction du diagnostic : tant des violences que des besoins des usager.ère.s des transports en commun, tant aux niveaux national que local.

Pour se placer du point de vue des usager.ère.s, et apporter des réponses les plus précises et adaptées possibles aux espaces concernés, cette démarche participative paraît incontournable. Elle peut prendre plusieurs formes complémentaires :

Des consultations citoyennes

Afin de pouvoir mesurer l'ampleur du phénomène sur un territoire donné ou dans certains transports spécifiques ou auprès d'un public cible, les membres du HCEfh préconisent que soient régulièrement menées des consultations citoyennes sur cette question, à partir, par exemple, d'enquêtes en ligne donnant lieu à une restitution aux répondant.e.s.

Par exemple, dans les établissements volontaires, des consultations citoyennes pourraient être réalisées auprès des collégien.ne.s et lycéen.ne.s puisque les adolescent.e.s sont parmi les publics les plus concernés par ces violences, aux impacts d'ailleurs d'autant plus importants que leur personnalité est en construction. Ces consultations devraient être menées en lien étroit avec les équipes enseignantes de la zone géographique concernée, tant dans leur conception que dans l'analyse des résultats, puis une réflexion devrait être conduite sur l'accompagnement pédagogique *a posteriori*.

Des « transports exploratoires »

Sur le modèle des marches exploratoires²⁰, il conviendrait de mener des « transports exploratoires ». Cela reviendrait à circuler en groupe dans les transports (temps mixtes et temps non-mixtes) avec un.e guide afin de mieux entendre la parole des femmes, leurs besoins et leurs propositions à partir d'un diagnostic de terrain (quels endroits apparaissent comme dangereux, mal accessibles, quelle disposition des sièges offre le meilleur sentiment de sécurité, etc.). Cette démarche globale d'« empowerment » (autonomisation et prise de confiance en soi) vise à promouvoir la mobilité de tou.te.s dans l'espace public et dépasse la stricte question de la sécurité.

La démarche innovante des marches exploratoires²¹ est en plein développement suite à l'expérimentation conduite par les ministères de la Ville et des Droits des femmes dans 12 villes françaises. Des « transports exploratoires » sont déjà expérimentés localement, comme dans l'agglomération lyonnaise dans le cadre de sa Stratégie Territoriale de Sécurité et de Prévention de la Délinquance 2014-2017.

Des comités d'usager.ère.s ou ambassadeur.rice.s de ligne

Il existe aussi et de manière plus pérenne des Comités d'usagères qui participent à la réflexion sur l'offre de transport, comme en Essonne avec l'expérience « la 402 au féminin » du réseau de bus TICE lancée en mars 2012. Ainsi, 59 femmes « ambassadrices de ligne » constituent un comité d'utilisatrices qui a vocation à recueillir les suggestions, identifier les priorités et proposer les adaptations nécessaires.

De manière générale, il importe que la ville et ses infrastructures soient pensées pour et par l'ensemble de ses habitants et habitantes.

Une évaluation incontournable des effets des campagnes et des stratégies mises en place

Afin de mesurer l'efficacité et l'effectivité des stratégies mises en place par les entreprises de transports et des collectivités territoriales, il importe que soient réalisées régulièrement des évaluations. Le HCEfh estime qu'il est indispensable dans le cadre du plan national d'action « Stop au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles sur toute la ligne » qu'une évaluation soit envisagée dès son élaboration afin de s'assurer que les dispositifs mis en place répondent bien aux problèmes identifiés. Le HCEfh pourrait être saisi pour conduire cette évaluation.

Aussi, le recueil et les analyses des évaluations des programmes étrangers les plus significatifs semblent nécessaires pour recueillir des données et bonnes pratiques permettant la mise en place d'actions adaptées en France. L'ONDT comme le HCEfh ont d'ores et déjà pu identifier des réussites étrangères.

C. Une appréhension partielle du phénomène qui n'a pas permis jusqu'alors des réponses suffisantes et efficaces

Dans de nombreux pays étrangers le harcèlement dit « de rue » a donné lieu à une action publique structurée suite à la mobilisation de mouvements féministes. A l'étranger, il existe notamment un réseau de militant.e.s, Hollaback !, réparti.e.s dans 79 villes et 26 pays qui propose des méthodes de désarmage du harcèlement dans l'espace public²².

En France, et comme cela a été rappelé en introduction de cet Avis, plusieurs initiatives féministes ont été prises, depuis 2014, sous diverses formes (pétition, campagne, projet artistique, « tumblr », etc.).

20 Les marches exploratoires des femmes ont été initiées à Toronto et à Montréal au Canada, dès les années 1990.

21 Guide méthodologique des marches exploratoires – Des femmes s'engagent pour la sécurité de leur quartier – Secrétariat général du Comité interministériel des villes – 2012 – URL : <http://www.ville.gouv.fr/IMG/pdf/sgciv-guidemarcheexploratoire.pdf>.

22 Voir leurs modèles d'actions : <http://appalachianohio.ihollaback.org/2014/10/17/investigating-street-harassment-internationall/>

Aucune action publique significative n'est en revanche menée pour briser à grande échelle le cercle vicieux qui concerne ce phénomène : banalisé et mal appréhendé, il est peu dénoncé et très partiellement mesuré, et *in fine*, peu ou mal combattu.

C'est ainsi que lorsque des solutions existent, elles sont peu mobilisées, ne sont pas perçues comme pouvant être des réponses à ce phénomène, voire reproduisent une ségrégation sexuée de l'espace public.

Méconnaissance et sous-mobilisation du droit

C'est le cas concernant les crimes et délits qui existent en droit français et qui constituent autant de réponses judiciaires à un grand nombre de manifestations du harcèlement sexiste et des violences sexuelles dans les transports. Il semble y avoir un décalage important entre les interdits posés par la loi et le ressenti dans l'opinion de la gravité des actes commis. Les expressions « mains baladeuses » ou « frotti-frotta » sont ainsi revenues régulièrement dans les témoignages recueillis, alors qu'elles désignent des agressions sexuelles exposant l'auteur à une peine pouvant aller jusqu'à cinq ans d'emprisonnement et 75000 euros d'amende. Outre la caractérisation erronée de propos ou comportements relevant d'un crime ou d'un délit, les auteurs n'ont que rarement conscience de la gravité de leurs actes. Pour leur part, les femmes qui en sont victimes portent rarement plainte et ne font pas valoir leurs droits. Il y a donc un réel enjeu à rappeler l'interdit, informer sur la teneur de la loi et améliorer l'accès au droit.

Invisibilité et inadaptation des outils d'alerte et de sécurité

Plusieurs mesures de sécurité et d'alerte sont déjà mises en place par les autorités de transport (bornes d'arrêt d'urgence, sonnettes d'alarme, affiches relatives aux règles de sécurité et d'alerte). Or, soit ces dispositifs sont peu connus soit les usager.ère.s s'interrogent sur la possibilité d'y avoir recours, alors que les indications données sont d'ordre trop général et ne mentionnent pas le motif des « violences ».

Numéro national utile mais peu connu

Il existe déjà un numéro national dans les trains : le 3117.

Pensé pour les cas de danger ou malaise, il ne mentionne pas explicitement le cas des violences. Est-il connu suffisamment ? Est-il assez visible ? Peut-il être composé en cas de violences sexistes ?

Indiquant généralement comme seuls motifs d'urgence les « accidents et malaises », ou laissant à la libre interprétation des usager.ère.s la notion « d'urgence » tout en mettant en garde contre tout abus entraînant sanction, ces dispositifs ne semblent pas aujourd'hui utilisés pour les cas de harcèlement sexiste et agressions sexuelles.

Borne d'urgence/Interphone peu identifiés

Déjà existantes dans les structures de transports, notamment à la RATP, les bornes d'urgence pourraient être aménagées pour informer les usager.ère.s de la possibilité de s'en servir en cas de harcèlement et d'agressions. La même remarque pourrait valoir pour les interphones déployés dans les moyens de transport eux-mêmes, comme dans certaines rames récentes du métro parisien. Ils permettent de s'adresser directement à un.e agent.e de la RATP (conducteur ou conductrice ou chef.fe de station).



Absence d'un ciblage « transports » dans les politiques publiques de lutte contre les violences faites aux femmes ou d'un ciblage « violences faites aux femmes » dans le plan national de sécurisation des transports

Pour l'heure, il n'existe pas encore de politique nationale ou locale de lutte contre les violences faites aux femmes dans les transports en commun. Aucune mention aux transports n'est faite dans le plan national de lutte contre les violences faites aux femmes 2014-2016, ni aux violences faites aux femmes dans le plan de sécurisation des transports adopté en 2010.

Le paradoxe du phénomène de harcèlement sexiste et des violences sexuelles dans les transports en commun est que ce phénomène est si fréquent qu'il est banalisé laissant perplexe sur la possibilité de combattre ce problème. Des usager.ère.s aux pouvoirs publics en passant par les autorités de transport, l'idée selon laquelle ce phénomène est « normal » et fait partie de la vie quotidienne en ville est largement répandue. C'est cette idée qu'il faut battre en brèche pour exprimer clairement et fortement que ce phénomène n'est plus acceptable et doit être combattu.

C'est la démarche engagée par le Gouvernement qui a dit vouloir se saisir de cette question. C'est l'objet même du présent Avis. Certaines collectivités commencent également à travailler sur cette question à l'instar du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis. L'Observatoire départemental des violences envers les femmes du 93 a ainsi organisé une rencontre sur le harcèlement sexiste et sexuel dans les transports en commun le 9 mars 2015, préalable à la mise sur pied d'un diagnostic local voire à la préparation de mesures au niveau du département.

Cette volonté politique d'agir est bienvenue. Elle doit désormais se traduire par une action publique déterminée et organisée dans la durée.



2. Le besoin d'une prise de conscience collective et d'une action publique déterminée : mettre un terme à la banalisation de ces violences et à l'impunité

Grâce aux tables rondes, aux consultations et à l'examen d'expériences locales ou étrangères, le HCEfh formule des recommandations pour sortir ce phénomène de la banalisation. Pour cela, le HCEfh recommande l'élaboration d'un plan national d'action « Stop au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles sur toute la ligne ».

Dans le cadre du plan national d'action « Stop au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles sur toute la ligne » proposé, plusieurs étapes apparaissent essentielles pour faire connaître et reconnaître le phénomène dans toutes ces dimensions et auprès de tou.te.s :

- ▶ Étape 1 – Agir au niveau des opérateurs de transports, en actionnant 4 leviers visant notamment à créer un environnement sécurisant et non sexiste et à améliorer le recours aux systèmes d'alerte ;
- ▶ Étape 2 – Préparer le lancement d'une campagne contre le sexisme dans les transports « Stop au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles sur toute la ligne » en organisant un concours national récompensant les meilleurs clips vidéos, messages courts et affiches (fin du premier semestre 2015) ;
- ▶ Étape 3 – Lancer la campagne contre le sexisme dans les transports « Stop au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles sur toute la ligne » à l'occasion du 25 novembre 2015, journée internationale annuelle de lutte contre les violences faites aux femmes. Cette campagne valorisera les meilleurs clips vidéos, affiches et messages courts créés dans le cadre du concours national ;
- ▶ Étape 4 – Tout au long de l'année 2016 poursuivre la diffusion de ces meilleures créations dans les transports en commun et sur des supports grand public (TV, journaux et notamment les quotidiens gratuits largement diffusés dans les transports en commun, etc.) ;
- ▶ Étape 5 – A partir de 2016, poursuivre de façon pérenne et régulière cette démarche de sensibilisation, en particulier auprès des jeunes.

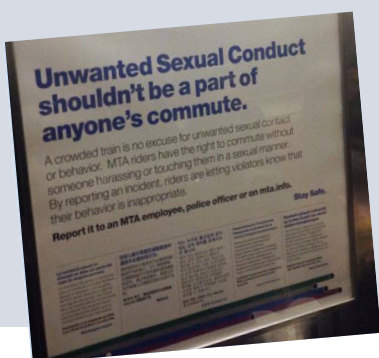
A. Agir au niveau des opérateurs de transports, en actionnant 4 leviers

Levier 1 : adapter et faire connaître les systèmes d'alerte (d'urgence et a posteriori)

Mettre en place une communication pérenne « Stop au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles sur toute la ligne »

La mobilisation des systèmes d'alerte suppose déjà de prendre conscience du caractère inacceptable et grave de l'acte subi ou dont on est témoin. De la même manière qu'une communication pérenne générale est mise en place pour lutter contre les incivilités, une communication pérenne doit être installée dans les véhicules de transport pour affirmer dans la durée le caractère inacceptable du harcèlement sexiste et des violences sexuelles. Cela pourrait prendre plusieurs formes :

- **messages courts** tels que par exemple « Mon corps n'est pas un objet, respecte le » ou « Quand je dis non, c'est non »
- **affichettes** (voir exemples en image ci-dessous)
- **pictogrammes** (voir exemples en image ci-dessous)
- **messages audio** rappelant que le sexisme n'a pas droit de cité dans les transports. Sur leur contenu, les membres du HCEfh souhaitent attirer l'attention sur l'importance de ne pas leur donner un caractère éventuellement anxiogène et culpabilisant : ce qui serait le cas si l'on invite les personnes susceptibles d'en être victimes à faire attention et ne pas s'exposer aux violences (comme les messages alertant de la possible présence de pickpockets). Dans le cadre de la lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports, les effets d'une telle communication conduiraient à reproduire des convictions sexistes qui font porter sur les femmes la responsabilité d'assurer leur propre protection²³. Il conviendrait plutôt de privilégier les messages d'appel à la vigilance pour encourager la solidarité et le sens civique.



Exemple de message affiché dans le métro de New-York (société de transports en commun MTA)

« Aucun trajet ne devrait comporter de comportement sexuel non désiré »²⁴.

Un train bondé ne saurait être une excuse pour un contact ou comportement sexuels non désirés. Les voyageurs de MTA ont le droit de se déplacer sans harcèlement ni contact de nature sexuelle. En dénonçant ces comportements, les autres voyageurs montrent au harceleur que son comportement est inapproprié.²⁵

²³ Voir notamment, le rapport « Impact des violences sexuelles de l'enfance à l'âge adulte – déni de protection, de reconnaissance et de prise en charge : enquête nationale auprès des victimes » de l'Association Mémoire Traumatique et Victimologie, Mars 2015 : <http://bit.ly/1wEAcaP>

²⁴ <http://www.mta.info/news-sexual-contact-sexual-harassment-nyc-transit-nyct-subway/2014/11/17/mta-builds-effort-address>

²⁵ Traduction extraite de la page Facebook : <https://www.facebook.com/StopStreetHarassment?fref=photo>



Exemples d'affiches installées dans les transports à Boston

- « Gardez vos mains loin de moi »²⁶
- « Gardez vos parties intimes pour vous »

En France, dans sa campagne #TakeBackTheMetro, Osez le Féminisme ! a détourné, sur le ton de l'humour, les messages des « règles d'usage et de sécurité » de la RATP



Expliciter les « violences » comme motif de recours

Il convient de rendre explicite la possibilité d'utiliser les systèmes d'alerte dans les cas les plus graves de harcèlement sexiste et ceux d'agressions sexuelles en y mentionnant le terme de « violences » : « En cas de danger, de violences ou de malaise ».

Généraliser, décliner et faire connaître le n° 31 17

Le numéro national gratuit à quatre chiffres 31 17 mis en place sur le réseau SNCF est utile et mérite d'être mieux connu. Se plaçant du point de vue des usager.ère.s en quête de solutions rapides et efficaces, le HCEfh préconise que le 31 17 devienne à terme un numéro unique national étendu à l'ensemble des réseaux de transport. Pour permettre un accès optimal et des signalements d'urgence, ce numéro unique devrait si possible être rendu accessible par SMS. Cela peut faciliter l'initiative de la victime ou du témoin en permettant une plus grande discrétion. Une application téléchargeable sur son mobile pourrait également être imaginée de manière articulée au 31 17 afin de permettre de remplir et envoyer en quelques clics un formulaire de signalement, ou encore, d'accéder de manière simple et rapide aux conseils pour les victimes et/ou les témoins. Il conviendrait également de travailler à la géolocalisation des appels pour accélérer l'intervention des forces de sécurité si nécessaire.

26 <http://www.stopstreetharassment.org/2013/04/3rdbostonsubwayad/>

Exemples de dispositifs d'alerte existant au Royaume-Uni



En Angleterre, la British Transport Police a créé différents dispositifs selon le degré d'urgence, en incluant la possibilité d'envoyer un SMS :

- ▶ numéro à composer en cas de crimes ou incidents qui ne constituent pas une urgence : 0 800 40 50 40 ou par SMS 61016 ;
- ▶ le numéro d'urgence : 999.

Numéros d'appel d'urgence généraux en France :

Police secours : 17

Si vous êtes victime ou témoin d'une infraction ou d'un accident qui nécessite l'intervention immédiate de la police.

Numéro d'appel d'urgence européen : 112

Numéro d'urgence pour les personnes sourdes et malentendantes : 114

Si vous êtes victime ou témoin d'une situation d'urgence qui nécessite l'intervention des services de secours. Numéro accessible par FAX et SMS



Ces numéros d'urgence doivent être visibles dans les rames de métro, dans les bus, dans les trains, dans les gares mais également sur les titres de transports. Ils pourraient être présents sur les tickets, les pass et les billets²⁷ afin de disposer de ce numéro sur soi lors de tout déplacement.

A posteriori, encourager les signalements, le partage de témoignage et le dialogue avec et entre les usager.ère.s

Sur le modèle des villes de New-York²⁸, Londres ou Washington, il serait intéressant de mettre à disposition, sur le site internet des opérateurs de transports, une rubrique qui permettrait de déposer des signalements, plaintes, vidéos et photos des harcèlements et agressions que les victimes ont subis.

Exemples de dispositifs d'alerte existant aux États-Unis

Site du Métro de Washington ²⁹



Signalement de harcèlement en ligne

Pour signaler un crime en cours ou une urgence, appeler la police des transports au (202) 962-2121 ou le 911 immédiatement.

Utiliser le formulaire suivant pour signaler un comportement sexuel non désiré que vous avez vécu ou dont vous avez été témoin. L'information transmise sera envoyée directement à la police des transports pour les suites à donner.

Il est notamment demandé de renseigner les données suivantes :

- ▶ la date et l'heure, le lieu (bus, arrêt, station, bouche de métro, etc.)
- ▶ la description de l'auteur des faits (femme/homme, taille, vêtements, etc.)
- ▶ une description des faits
- ▶ des coordonnées si la personne souhaite être contactée.

²⁷ Pour les trains, seuls les billets électroniques pourraient comporter cette mention, faute de pouvoir modifier le format et les inscriptions des billets retirés en gare, conformément aux normes européennes.

²⁸ Outre les messages dans les rames de métro, les victimes comme les témoins peuvent faire parvenir des informations et preuves, comme des photos ou vidéos via une page de leur application dédiée : http://mta-nyc.custhelp.com/app/ask_sh

²⁹ http://www.wmata.com/about_metro/transit_police/harassment.cfm

Investir les réseaux sociaux, tel que Facebook pour les transports londoniens, est un outil supplémentaire pour les témoignages et le partage d'information mais c'est aussi une façon de rappeler les règles d'usage et de sécurité sur leur réseau, montrer l'action menée contre ces violences sexistes et sexuelles, ainsi que ses effets positifs. Par exemple, par l'intermédiaire de la page Facebook de la British Transport Police³⁰, des appels sont lancés pour retrouver des agresseurs, donner des informations pratiques et rendre visible le traitement des faits dénoncés, etc. Comme il est observé dans les villes où ces dispositifs sont mis en place, cette prise de parole publique est aussi un moyen de montrer le caractère répétitif du harcèlement sexiste et des violences sexuelles que les femmes subissent dans les transports en commun. À Bordeaux, une communauté d'initiative citoyenne a été créée sur Facebook pour susciter une mobilisation et centraliser les dénonciations de harcèlement dans les transports de la ville :

« Que ce soit des agressions ou "juste" des regards/paroles qui vous ont mis mal à l'aise, c'est le moment d'en parler. Le sexisme dans les transports en commun est sans cesse minimisé, dédramatisé, on l'accepte comme une part "normale" de la vie quotidienne. Réunissons nos témoignages afin de montrer la fréquence aberrante avec laquelle ce phénomène se produit. Arrêtons de faire comme si tout cela était normal et inévitable ! »³¹

Le développement de la sensibilisation au phénomène, tout comme l'amélioration des systèmes d'alerte, devraient avoir pour conséquence une hausse des signalements de la part des victimes comme des témoins. Il est indispensable de s'assurer de la qualité de l'accueil, de l'écoute et de l'orientation des victimes par les personnels des transports. La question de leur formation est importante.

Levier 2 : outiller les professionnel.le.s pour réagir aux situations de harcèlement et orienter les victimes

Il est nécessaire que les agent.e.s des services de transports en commun (conducteurs, conductrices, agent.e.s de terrain et des salles de distribution), soient tous et toutes formé.e.s à la question du harcèlement sexiste et des violences sexuelles. L'objectif est que ces professionnel.le.s puissent prendre toute la mesure de ce phénomène et des violences qui le constituent, accompagner les victimes en évitant la culpabilisation, contribuer à leur protection en cas d'urgence, et les orienter vers la meilleure prise en charge possible.

Ces mesures concernent en priorité les personnels des entreprises de transport tels que la SNCF, la RATP (Paris), le réseau TCL (Lyon), le RTH (Marseille), les TBC (Bordeaux), le STAR (Rennes), la CTSC (Strasbourg), etc..., mais aussi des entreprises privées de sécurité conduites à assurer des missions de service public dans les transports en commun, et ce, sur l'ensemble du territoire français. Il serait par exemple important d'ajouter un module en ce sens dans leur formation professionnelle.

Concernant les policier.ère.s et gendarmes, déjà formé.e.s sur les violences sexuelles, il conviendra de les sensibiliser à la question du harcèlement sexiste et des violences sexuelles dans l'espace public, particulièrement dans les transports.

Levier 3 : innover dans l'organisation des transports (arrêts à la demande, amplitude horaire, adaptation à la fréquentation des transports, etc.)

La solution d'«arrêt à la demande», encore appelée «entre deux arrêts», mise en œuvre sur les réseaux des bus dans plusieurs villes du monde et recommandée par ONU Femmes³², pourrait être expérimentée dans des villes volontaires. Elle permet aux passagères se sentant en insécurité lorsqu'elles circulent seules la nuit, de demander aux conducteurs d'arrêter leur véhicule et de les déposer entre les arrêts. Cela permet de les rassurer en réduisant la durée des trajets qu'elles doivent effectuer à pied pour arriver à leur destination.

Cette solution est par exemple proposée depuis les années 1990 dans les villes de Toronto, Montréal et Québec au Canada.

30 <https://www.facebook.com/britishtransportpolice>

31 <https://www.facebook.com/sexismetbc?fref=nf>

32 <http://bit.ly/1A8wM28>

A Québec, extrait du site du Réseau de transport de la capitale (RTC)³³

Descente entre deux arrêts en soirée : pour votre sécurité

Pour rassurer une personne seule qui ne se sent pas en sécurité, le RTC lui offre la possibilité de descendre entre deux arrêts après 20 h pour se rapprocher de sa destination. Ce service est disponible sur tout le réseau du RTC à l'exception des Métrobus. Il est en vigueur toute l'année.

Quelques règles à suivre

- ▶ La demande doit être faite de vive voix auprès de la/du conducteur.rice, une zone d'arrêt à l'avance.
- ▶ La descente doit se faire par la porte avant seulement.
- ▶ La décision du lieu précis de descente revient à la/au conducteur.rice qui doit prendre en compte les impératifs de sécurité routière pour la descente

D'autres solutions telles que la révision de l'amplitude horaire – pour éviter de longs trajets à pied de nuit, tard le soir ou tôt le matin, en particulier pour les salarié.e.s aux horaires atypiques - ou l'augmentation de la fréquence - pour éviter les véhicules bondés qui augmentent le sentiment d'insécurité et facilitent l'action des agresseurs - ont souvent été évoquées lors des consultations menées début mars par le HCEfh.

En revanche, les membres du HCEfh rejettent la solution de moyens de transports réservés aux femmes pour deux raisons :

- ▶ de tels moyens rompent avec la mixité et entretiennent la construction d'une société de peur et de division ;
- ▶ ces wagons, bus ou taxis, au lieu de sécuriser les femmes, placent celles qui ne pourraient ou ne voudraient pas les utiliser dans une situation de danger accru, les exposant à des violences sexistes puisqu'elles pourraient être davantage encore perçues comme « aguilleuses ».

Ces scénarios ne peuvent être des solutions pérennes pour un partage égal de l'espace public.

Aussi, il convient de veiller à ré-humaniser des espaces publics où les machines tendent de plus en plus à remplacer le contact humain permis par les agent.e.s. Cette question a été largement soulevée dans les consultations menées et a donné lieu à cette remarque de membres du HCEfh : « *il devient rare de trouver quelqu'un pour nous aider et c'est plutôt à nous d'aider quelqu'un à utiliser les bornes ou diverses machines* ».

Enfin, il convient pour les pouvoirs publics et les entreprises de transports d'intégrer la question de l'égalité femmes-hommes de manière plus large dans la politique des transports : égalité professionnelle, parité au sein des postes décisionnaires, parité dans les cadres de concertation pour une meilleure prise en compte des besoins de l'ensemble des citoyens et citoyennes.

Levier 4 : réduire l'exposition de toutes et tous à des slogans et images sexistes

La démarche poursuivie par le HCEfh dans le cadre de sa proposition d'adoption d'un plan national d'action « Stop au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles sur toute la ligne » est bien de sensibiliser tout le monde – citoyens, citoyennes, pouvoirs publics, entreprises de transport, jeunes et professionnel.le.s, etc., sur les différentes manifestations du sexisme, dans l'ensemble des transports en commun, moyens de transport comme gares. Cela implique une mise en cohérence de l'ensemble des messages. En effet, comment mener une campagne de sensibilisation pour dénoncer les propos et comportements sexistes et les violences sexuelles si, dans le même temps, sur les bus, dans les stations et les gares, les publicités qui sont affichées en grand format portent des slogans sexistes et/ou des images dégradantes des femmes ?

Les membres du HCEfh estiment incontournable de lutter, dans cette logique, contre cette hypersexualisation de l'espace public et des transports en particulier. C'est pourquoi, ils proposent qu'une charte soit élaborée conjointement par le HCEfh, le CSA, les ministères concernés (droits des femmes, culture, transports), les opérateurs de transport et de l'affichage publicitaire pour donner un cadre à la sélection des publicités afin d'enrayer l'exposition à des slogans sexistes et images dégradantes.

Au-delà de la sensibilisation indispensable pour faire connaître et reconnaître le phénomène, il convient également de rendre visibles et d'améliorer les outils disponibles pour dénoncer de tels actes et protéger les victimes.

³³ <http://rtcquebec.ca/Default.aspx?tabid=105>

B. Agir plus largement afin de mieux connaître le phénomène pour mieux le reconnaître et le combattre

Organiser une grande campagne nationale, construite en concertation avec la société civile

Organiser en 2015 un concours national «Stop au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles sur toute la ligne» visant à récompenser les meilleurs clips vidéos, messages courts et affiches

Dans la continuité du concours national ÉgalitéE³⁴ qui avait récompensé de nombreux projets talentueux dénonçant les stéréotypes et les violences sexistes, il pourrait être organisé un concours spécifique à la question du harcèlement sexiste et des violences sexuelles dans les transports : «Stop au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles sur toute la ligne». Ce concours s'inscrirait dans une démarche de co-construction et de mobilisation du grand public.

Les lauréat.e.s verraient leur création diffusée tout au long de l'année 2016 sur différents supports :

- ▶ Des clips vidéos courts : à heure de grande écoute sur les grandes chaînes de télévision nationales, ainsi que sur les sites des autorités de transport et les écrans vidéos présents dans les gares, stations, abribus.
- ▶ Des messages flashes – accompagnés ou non d'un visuel - : pour diffusion dans la presse, notamment les journaux gratuits particulièrement lus dans les transports.
- ▶ Des affiches : pour diffusion dans les trains, bus, tramways et dans les gares, stations, abribus, etc.

Le jury, composé de personnalités «ambassadeurs et ambassadrices contre le sexisme», dévoilerait le palmarès à la veille du 25 novembre 2015, journée internationale de lutte contre les violences faites aux femmes³⁵.

Mobiliser la créativité de la société civile notamment les associations féministes pour faire reculer le sexisme permettra sans nul doute de faire évoluer les perceptions de manière intéressante et efficace, comme l'ont permis les lauréates du Concours national ÉgalitéE 2014³⁶ ou le clip «les relous» élaboré dans le cadre de la campagne «Vie de meuf»³⁷. Dans cette vidéo, des femmes renversent la situation : attablées à la terrasse d'un café, elles sifflent et interpellent les hommes qui passent dans la rue, commentent leur physique et finissent par les insulter.

Une campagne d'affichage courant 2015 pourrait à la fois opérer une 1^{re} sensibilisation autour du phénomène et inviter le grand public à se mobiliser au titre du concours national. Elle serait le prélude à la campagne de plus grande ampleur à mener en 2016.

Organiser une campagne de sensibilisation pour dénoncer le phénomène, faire agir et réagir

Cette campagne s'appuierait essentiellement sur les supports sélectionnés lors du concours national.

Les messages pourraient indiquer :

- ▶ les propos et comportements relevant de ce phénomène ;
- ▶ les démarches à entreprendre quand on est victime ou témoin - numéro disponible, bornes, site internet, application, etc. ;
- ▶ les personnes et services auprès desquels les dénoncer et obtenir un soutien adapté.

Les membres du HCEfh préconisent ainsi l'organisation d'une grande campagne de communication, devant répondre à quelques critères pour être efficace et effective :

34 Pour retrouver la présentation du Concours ÉgalitéE 2014 et les créations des lauréates : <http://femmes.gouv.fr/toutes-les-laureates-du-concours-egalitee-2014/>

35 Consulter notamment le site www.stop-violences-femmes.gouv.fr

36 2^e Prix vidéo attribué à Zoé, Myrtille, Jade et Julie, 18 ans de Marseille, pour leur film «Je suis femme, donc je suis un homme» qui aborde dès le départ la question du harcèlement sexiste en renversant le regard pour appeler à la réflexion (les femmes agresseuses, les hommes les cibles). 3^e Prix vidéo attribué à Clélia, 24 ans d'Angoulême, pour son film d'animation consacré au «harcèlement de rue» et se concluant par le message «Une femme ne devrait pas avoir à se répéter, quand elle dit non c'est non.»

37 Vidéo imaginée par Osez le Féminisme : www.youtube.com/watch?v=6Qha8Kz5pKY

Les objectifs

Les objectifs poursuivis sont multiples :

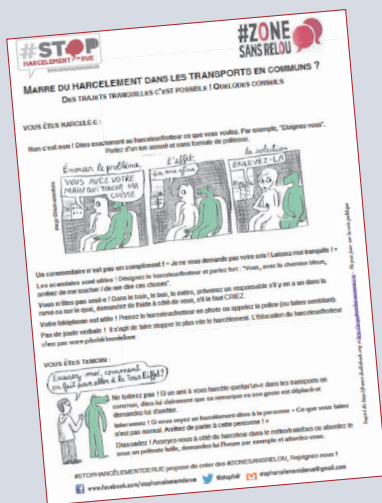
- ▶ Faire (re)connaître l'ensemble des violences que recouvre le phénomène, les sortir de la banalisation ;
- ▶ Déculpabiliser et soutenir les femmes victimes, en leur donnant la capacité de réagir à ces situations par une prise de confiance et leur permettre de se reconstruire, grâce à l'aide des associations féministes à même de les accompagner ;
- ▶ Impliquer les témoins qui ne savent pas toujours comment agir et réagir face à ces violences et parfois craignent, soit de se mettre en danger, soit de sortir du cadre de la loi en réagissant d'une façon disproportionnée ;
- ▶ Responsabiliser les auteurs de ces violences en leur rappelant que leurs propos et comportements sont a minima sexistes, et dans les cas les plus graves, sanctionnés par le Code pénal.

La cible

La campagne devra s'adresser à la fois, de manière concomitante ou non :

- ▶ **aux victimes**, grâce à un rappel de la loi sur les infractions existantes afin de leur permettre de prendre conscience de la gravité des actes subis ;
- ▶ **aux auteurs**, grâce à un rappel de la loi sur les infractions établies afin de leur faire réaliser la gravité des actes qu'ils commettent ;
- ▶ **aux témoins** afin qu'ils/elles sachent quel comportement adopter pour venir en aide aux victimes³⁸. Il est important de donner quelques clés, quelques exemples de réactions possibles pour exercer son devoir d'assistance et de solidarité.

Exemples de supports donnant des clés pour (ré)agir :



Le Collectif «Stop Harcèlement de rue» a conçu un tract qui a été diffusé dans le métro parisien pour alerter sur ce phénomène et donner quelques clés pour (ré)agir :



L'artiste Thomas Mathieu a consacré un ouvrage à la question : «Projet Crocodiles - Histoires de harcèlement et de sexisme ordinaire mises en bandes dessinées»³⁹. Il propose, en dessins, des solutions pour les victimes comme pour les témoins.

Le calendrier

La campagne devra s'inscrire dans la durée, par des messages permanents et des campagnes répétées régulièrement ;

38 Une étude Reuters parue la semaine du 3 novembre 2014 indiquait que 8 Parisiennes sur 10 pensaient que personne ne les aiderait si elles étaient victimes d'un viol dans le métro. <http://www.osezlefeminisme.fr/article/takebackthemetrometro>

39 <http://projetcrocodiles.tumblr.com/>

Les canaux de diffusion

La campagne devra **être visible partout dans les transports en commun** :

- ▶ Sur une variété de supports : affiches, stickers, spots vidéos, messages audios ;
- ▶ Dans l'ensemble des gares et stations, abribus et dans l'ensemble des moyens de transports (train, métro, tramway, bus, bus scolaires, etc.).

Le ton

La campagne devra être explicite et innovante.

Créer un espace internet institutionnel, national et facilement identifiable, d'information et d'accès aux droits concernant ce phénomène

Cet espace internet (rubrique d'un site existant ou site dédié) aurait un triple objectif :

- ▶ constituer le support du concours national comme de la campagne ;
- ▶ constituer de manière durable un site-ressource d'information, d'outils et d'accès au droit concernant le phénomène ;
- ▶ permettre de rendre visible le suivi de la mise en œuvre du plan et ses évaluations.

Intégrer la lutte contre le harcèlement dans la politique publique d'éducation à l'égalité et à la sexualité

L'éducation à l'égalité et la lutte contre toutes les violences, dont le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports, doit nécessairement s'adresser aux filles et garçons, aux jeunes femmes et jeunes hommes, notamment dans le cadre de l'école. Pour cela, différents leviers existent : intégration de la problématique aux objectifs de la politique publique d'éducation à l'égalité et à la sexualité, aux programmes scolaires, à la formation initiale et continue des enseignant.e.s, et enfin, aux outils et ressources mobilisés dans les établissements scolaires.

En particulier, la question spécifique des violences dans les transports devra être intégrée au « Plan d'action pour l'éducation à l'égalité filles-garçons à l'école » lancé en juillet 2014, à la mise en œuvre de la Convention interministérielle pour l'égalité entre les filles et les garçons, les femmes et les hommes, dans le système éducatif 2013 – 2018 ou encore à la politique publique d'éducation à la sexualité, encadrée notamment par la Circulaire de février 2003 « L'éducation à la sexualité dans les écoles, les collèges et les lycées ». Au cours des séances organisées dans les classes, un temps dédié à la problématique du harcèlement sexiste et des violences sexuelles dans les transports devrait être aménagé pour aider à repérer et dénoncer ces violences, comme pour faire connaître les clés pour agir et réagir en tant que victimes ou témoins, et ce dès l'adolescence.

Il conviendrait d'adapter les outils mobilisés lors de ces séances. Dans le cadre de l'actualisation du Guide « Comportements sexistes et violences sexuelles : prévenir, repérer, agir », du Ministère de l'Éducation nationale, prévue par le 4^{ème} plan interministériel de lutte contre les violences faites aux femmes (2014-2016), il conviendrait de mettre en évidence ce phénomène.

Remerciements

Le présent Avis a été réalisé par la Commission «Violences de genre» du HCEfh avec le concours de personnalités extérieures, et avec l'appui du Secrétariat général du HCEfh. Que ces personnes en soient remerciées.

Pour la Commission « Violences de genre »

Elisabeth MOIRON-BRAUD, Co-présidente de la commission «Violences de genre», Secrétaire générale de la Mission interministérielle pour la protection des femmes contre les violences et la lutte contre la traite des êtres humains (MIPROF)

Ernestine RONAI, Co-présidente de la commission «Violences de genre», Coordinatrice nationale «violences faites aux femmes» de la Mission interministérielle pour la protection des femmes contre les violences et la lutte contre la traite des êtres humains (MIPROF)

Françoise BRIÉ, Vice-Présidente de la Fédération nationale solidarité femmes (FNSF)

Marie-France CASALIS, Porte-parole de l'association « Collectif féministe contre le viol » (CFCV)

Robert GELLI, Directeur des affaires criminelles et des grâces du Ministère de la Justice, Président de la conférence nationale des Procureurs de la République

Annie GUILBERTEAU, Directrice générale du Centre National d'Information sur les droits des femmes et des familles (CNDIFF), représentée par **Anita TOSTIVINT**

Gilles LAZIMI, Médecin généraliste et directeur du Centre Municipal de santé de Romainville

Autres membres du Haut Conseil

Danielle BOUSQUET, Présidente du Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes

Sabine FOURCADE, Directrice générale de la cohésion sociale, déléguée interministérielle aux droits des femmes et à l'égalité entre les femmes et les hommes, représentée par **Ralf ZURMELY**, Chargé de mission pour l'accès aux droits à la DGCS/SDFE

Personnalités auditionnées par la commission Violence de genre

Rima ACHTOUK, coordinatrice de la campagne #TakeBackTheMetro, accompagnée de **Marie KRUMPE**, membres du Conseil d'administration d'**Osez le Féminisme !**

Chris BLACHE, consultante en socio-ethnologie, co-fondatrice de « Genre et Ville », accompagnée de **Sydney BALOUE** et **Pascale LAPALUD**

Héloïse DUCHE, Porte-parole du collectif Harcèlement de rue

Fabrice FUSSY, Chef de l'Observatoire national de la délinquance dans les transports (ONDT) et chargé de l'analyse et de la recherche

Marion GUILLOUX, Docteure en psychologie sociale

Jean-Charles POTTIER, Directeur adjoint du Service Sécurité de la RATP

Cécile RIFFARD, Responsable de l'unité « Marque » de la RATP

Muriel SALMONA, Psychiatre-Psychothérapeute, Présidente de l'association Mémoire Traumatique et Victimologie

Stéphane VOLANT, Secrétaire général de la SNCF, accompagné de **Nathalie VALLE**, Direction de la sûreté de la SNCF et membre de « SNCF au féminin »

Pour le Secrétariat général

Référent.e.s: **Caroline RESSOT**, Responsable du suivi des travaux de la Commission «Violences de genre» et **Romain SABATHIER**, Secrétaire général

Claire GUIRAUD, Responsable des études et de la communication

Louise DELAVIER et **Amélie DURIN**, Stagiaires

HCEI**fh**

35, rue Saint-Dominique - 75007 PARIS

Pour plus d'informations :

Suivez-nous sur **twitter** : **@HCEfh**

Découvrez les ressources et les travaux du HCEfh sur **notre site internet** : **www.haut-conseil-egalite.gouv.fr**

Abonnez-vous à la lettre d'information sur le site :

<http://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/autres-rubriques/article/lettre-d-information> et consultez les anciens numéros en ligne

Contactez-nous : haut-conseil-egalite@pm.gouv.fr