



AVRIL - SEPTEMBRE 2022

MARCHE EXPLORATOIRE À BELLEVILLE (LIGNE 11), 24 MAI 2022.

MEMOIRE PROFESSIONNEL

Les marches exploratoires, un outil des transporteurs dans la lutte contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports : le cas de la RATP en région Ile-de-France

ANNA SAINT-JALME

Master 2 Urbanisme et
Aménagement

SOMMAIRE

Introduction	3
Problématique et hypothèses	6
Méthodologie	8
Annonce de plan	9
Chapitre 1 : Le rapport des femmes aux violences sexistes et sexuelles dans les transports : constats, conséquences et outils	10
1) La mobilité à l'épreuve des violences sexistes et sexuelles	11
a) État des lieux et caractérisation des violences sexistes et sexuelles dans l'espace public	11
b) L'espace public et les transports, des continuités de l'espace privé : cumul et accentuations des violences	12
2) Des violences qui ont des conséquences sur la mobilité des femmes	14
3) Les marches exploratoires, un outil de réappropriation de la ville	16
Chapitre 2 : La traduction des enjeux des violences sexistes et sexuelles dans les transports par les transporteurs: le cas de la RATP en Ile-de-France	19
1) Un changement de posture de l'entreprise dans son rapport aux questions de genre	20
a) La RATP : une entreprise qui fait face à des enjeux récents de féminisation de ses métiers, et de lutte contre le harcèlement dans les transports	20
b) L'émergence d'un plan de lutte contre les violences sexistes et sexuelles	22
2) Les marches exploratoires en nom propre RATP	23
a) Historique des marches exploratoires RATP et objectifs de la démarche	23
b) Méthodologie et organisation des marches exploratoires RATP : enjeux méthodologiques et premiers résultats.	25
c) <i>Étude de cas : focus sur la marche exploratoire menée sur la ligne 5 entre Jaurès et Jacques Bonsergent, le 23 juin 2022.</i>	27
Chapitre 3 : Les marches exploratoires de la RATP en Île-de-France, un outil expérimental aux effets encore limités	31
1) Des limites liées aux spécificités du territoire	32
2) Des limites liées aux spécificités de l'écosystème RATP	33
Conclusion	36
Bibliographie	38
Résumé	42

INTRODUCTION

INTRODUCTION

Dans une tribune publiée le 7 mars 2013 dans le journal Libération¹, Chris Blache et Pascale Lapalud, co-fondatrices du laboratoire de recherche Genre et Ville déclaraient : « *Si les politiques de la ville successives ne réussissent pas à résoudre les problématiques du vivre ensemble, c'est notamment parce que la question même du vivre ensemble, d'un point de vue femmes-hommes, n'est pas posée* ». Interpellant en partie le ministère de l'Intérieur de l'époque sur la fiche « Conseils aux femmes » publiée sur son site internet, ces dernières critiquent la position du ministère, qui présente les caractéristiques d'une vulnérabilité naturelle des femmes aux dangers encourus lors de leurs déplacements dans l'espace public². C'est dans ce contexte de lutte contre les stéréotypes de genre au sein de la ville, et de revendications croissantes pour la prise en compte des ressentis des femmes dans la construction urbaine que s'inscrit ce mémoire.

De nombreux travaux ont récemment été menés sur le rapport différencié à l'espace urbain selon le genre des individus qui le traverse. Le constat de violences subies en particulier par les femmes dans ces espaces, lors de leurs déplacements, comme les agressions sexistes et sexuelles ou encore au travers de la notion de harcèlement de rue ont ainsi poussé divers acteur.trices de la recherche à pousser leurs travaux dans le sens des différences de perception ou d'appropriation de l'espace urbain selon le genre. Conscient.es que les violences pouvant même se cumuler lorsque s'imbriquent des caractéristiques de genre, de race, d'orientation sexuelle ou de classe sociale, certain.

es produiront des travaux en intégrant l'approche intersectionnelle des violences (Lépinard et Lieber, 2020). Progressivement cette problématique est aussi portée à l'agenda opérationnel et politique (Lieber, 2021 ; Gayet-Viaud, 2021). Ce mémoire porte sur l'analyse d'un dispositif visant à prévenir et lutter contre ces violences dans un espace urbain particulier : les transports en commun franciliens ; nous précisons que les transports en commun sont ici perçus comme un prolongement de l'espace public précédemment mentionné, dans la mesure où les espaces de gares et de stations quelles qu'elles soient ne sont que des espaces de transition d'un espace public à un autre. De plus les transports en commun représentent un service public pouvant être géré par des transporteurs publics, ou privés. Il s'agit donc de bien saisir la nuance entre ces différents types d'espaces qui se rejoignent. Ces espaces traversés restent aussi des espaces poreux, de même que la mobilité au sens large, est une ressource inégalement répartie qui ne se réduit pas aux seuls mouvements effectifs de personnes ou de biens dans l'espace (Bassand, 1986 ; Cresswell, 2004) (Jarrigeon, 2019). La mobilité s'inscrit dans des systèmes de valeurs, de normes, de pratiques sociales individuelles et collectives, et présente un caractère politique (Cresswell, 2004 ; Gallez & Fol, 2017) qu'il faudra prendre en compte.

Parmi les travaux menés sur les inégalités d'accès à la ville et en particulier à l'espace public selon le genre, ceux de Doreen Massey au Royaume-Uni ou encore de Jacqueline Coutras en France sont structurants. Dans son ouvrage *La mobilité des femmes au quotidien : Un enjeu des rapports sociaux*

1 https://www.liberation.fr/societe/2013/03/07/dans-la-rue-meme-pas-peur_887012/

2 Dans cette fiche, supprimée quelques mois après sa publication plusieurs mises en garde et conseils sont proposés tels que « En raison de leur sexe et de leur morphologie, les femmes sont parfois victimes d'infractions particulières », ou encore « Lorsque vous sortez, évitez les lieux déserts, les voies mal éclairées où un éventuel agresseur peut se dissimuler ».

INTRODUCTION

de sexes ?, Jacqueline Coutras retrace les évolutions de la mobilité féminine depuis la seconde moitié du XX^{ème} siècle (Coutras, 1993). En effet avec l'arrivée progressive des femmes dans le salariat, celles-ci ont augmenté leurs déplacements, intensifiant ainsi leur rythme de vie, les femmes étant les principales actrices du foyer familial. Leur mobilité est ainsi contrainte par « l'organisation matérielle de la double journée de travail ». Coutras fait ainsi le constat d'un paradoxe dans l'émancipation des femmes : la mobilité renforce leur liberté, leur permettant d'accéder à l'emploi, mais renforce aussi les inégalités de genre. La mobilité est ainsi « un enjeu des rapports sociaux de sexes ». Pour Coutras, elle renforce ainsi la charge mentale, notion importante qui sera mobilisée à nouveau dans ce mémoire pour analyser les comportements et les stratégies développées par les femmes pour se déplacer. Les travaux de Marylène Lieber poursuivent les constats de Jacqueline Coutras sur les inégalités de genre et la mobilité. Elle part de l'hypothèse que le sentiment d'insécurité des femmes est banalisé par la plupart des individus, plus qu'il n'est lié à leur genre en soi (Lieber, 2008). Les femmes courraient ainsi des « risques évidents » lors de leurs déplacements, liés à la production sociale des interactions sur l'espace public. En effet, les interactions vécues par les femmes lors de leurs mobilités dans l'espace public sont souvent perçues comme de la drague, de la galanterie ou des compliments (Lieber, 2008). En réalité il s'agit là de faits assimilables à la définition proposée par l'anthropologue Micaela Di Leonardo (1981) du harcèlement de rue qu'elle définit comme tout « *événement dans lequel un ou plusieurs inconnu(s) abordent une ou plusieurs femmes dans un lieu public ; au travers de regards, de mots, ou de gestes, l'homme affirme son droit de faire intrusion*

dans l'espace attentionnel de la femme, de la définir comme un objet sexuel, de la forcer à interagir avec lui ». Cette définition induit un phénomène structurel où le rapport hommes/femmes impose une sexualisation où seule la femme est vouée à subir ces infractions attentionnelles (Gayet-Viaud, 2021). La sociologue Carol Brooks Gardner qualifie ces interactions de « constitutives de l'expérience féminine spécifique des rapports en public », les femmes appartenant de fait à une « catégorie situationnellement désavantagée » (Gardner, 1995). Marylène Lieber quant à elle décrit ces interactions subies comme une « intrusion » dans les « espaces personnels et intimes » des femmes qui renforcent leur sentiment d'insécurité dans l'espace public et leurs inégalités lors de leurs pratiques de mobilité. Poursuivant les travaux menés par des chercheuses nord-américaines dans les années 1990, Yves Raibaud, spécialiste de la géographie du genre, dans son ouvrage *La ville faite par et pour les hommes*, définit le harcèlement de rue comme « phénomène structurant de la place des femmes dans la ville » et rappelle qu'il est un élément clé pour comprendre les inégalités de genre dans les pratiques de l'espace public, et notamment le développement de stratégies sécuritaires et d'évitement développées par les femmes pour se mouvoir en ville (Raibaud, 2015).

Ainsi la peur des femmes dans les espaces publics, induite par des rapports de pouvoir entre les sexes, amène les femmes à modifier leurs comportements, leurs déplacements et leurs mouvements (Lieber, 2011). Plusieurs stratégies d'autocensure, de choix vestimentaires, de reports modaux selon la temporalité, etc. peuvent ainsi être adoptées. Guy Di Méo parle ainsi des « murs invisibles » (Di Méo, 2011) que sont les barrières mentales que se posent

certaines femmes qui se contraignent à agir ou se mouvoir dans l'espace urbain, voire à renoncer à tout déplacement dans l'espace urbain (Di Méo, 2011). Ces non-déplacements ou « mobilités avortées », stratégies d'évitement à part entière, choisies par les femmes sont d'ailleurs difficiles à analyser voire non recensées par les enquêtes quantitatives, ce qui complique encore la mesure du poids de la peur des femmes à user de l'espace public urbain (Jarrigeon, 2019)³. Les stations et les gares, sont aussi des lieux clés des mobilités des femmes où se renforcent les stratégies d'évitement, en lien avec la concentration d'individus qui y circulent et s'y arrêtent (Lieber, 2008). Plusieurs enquêtes montrent d'ailleurs que de nombreux faits d'agressions sexistes et sexuelles ont lieux dans les transports en commun et notamment dans les espaces de circulation et d'attentes – les gares, les stations, les couloirs de circulation et les quais (FNAUT, 2016 ; INED, 2017). Dans certains pays, il a même été décidé de mettre en place un système de wagons réservés aux femmes (Tillous, 2017). À travers ce mémoire, nous cherchons à montrer que les transports en commun, en tant que continuité de l'espace public, sont des lieux d'accentuation de ces violences, notamment par les contraintes corporelles qu'ils imposent.

Problématique et hypothèses

Il semblerait donc que les avancées de la recherche sur le rapport différencié à l'espace public en fonction du genre, et sur certaines pratiques genrées de mobilité, ont permis de confirmer qu'une partie de la population était plus exposée aux violences. Dans ce mémoire nous nous questionnerons tout particulièrement sur les rapports de pouvoir qui s'imbriquent dans l'espace public lors des déplacements des femmes, notamment lorsque ceux-ci s'effectuent dans les transports en commun et les espaces de circulation qui leurs sont directement associés : stations, couloirs et quais. Il s'agira notamment d'analyser la traduction de ces rapports de force en différentes formes de violences, qui donnent lieu à la mise en place de tout un panel de questionnements, de stratégies et d'outils pour lutter contre un problème systémique. Il paraît aussi important de préciser que dans ce mémoire, l'accent est mis sur les femmes, construites socialement comme telles et perçues comme telles dans l'espace (De Beauvoir, 1949), en tant que principales victimes de ces violences. En effet l'exposition constante et le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public émane d'une « *dimension sexuée des violences et de l'insécurité dans l'espace public [appuyant le renforcement des] inégalités entre les femmes et les hommes* » (Lieber, 2002). Dans certains cas les violences sexistes et sexuelles dans l'espace public se cumulent, touchant aussi fortement les personnes issues des minorités de genre, et tout particulièrement les personnes homosexuels, lesbiennes et trans (Lubitow et al., 2020). On parle aussi d'intersectionnalité pour qualifier la situation des personnes qui subissent

3 Dans une série documentaire en trois épisodes produite en 2022, « Visibles », Félix Cardoso et Manon Marguerit proposent une approche plus qualitative de la réalité de ces stratégies en documentant l'expérience de déplacement de huit couples lesbiens.

plusieurs discriminations à la fois. Ce mémoire adoptant une approche plus générale, il s'agira donc de se demander **quelles sont les spécificités des violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun et que nous apprennent-elles ? En quoi les opérateurs de transports, acteurs clés de la maîtrise et de l'exploitation des espaces où se déplacent les femmes, mettent-ils en œuvre des actions et des outils concrets pour prévenir et lutter contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports ?**

Axes et hypothèses de recherche

1. Les femmes sont fortement exposées aux violences sexistes et sexuelles dans l'espace public, et en particulier dans les transports. Lors de leurs déplacements, et notamment lorsqu'elles utilisent les transports en commun, ces dernières sont plus propices à faire face à des violences sexistes et sexuelles, en lien avec l'aménagement d'espaces favorisant l'enfermement ou encore la densité des foules. Dans les faits elles sont aussi les plus grandes victimes d'un système qui les victimise et les contraints à adopter diverses stratégies de mobilité plus généralement présentées comme des stratégies d'évitement.

2. Les marches exploratoires constituent une démarche de prévention des violences sexistes et sexuelles. Elles sont un outil d'appropriation des espaces et de leurs aménagements pour les femmes, et permettent de mieux comprendre leurs pratiques de mobilité. Si de nombreuses expérimentations ont été menées sur l'espace public, les marches exploratoires dans les transports sont moindres.

3. En lien avec un certain contexte social et politique, et notamment l'émergence des réseaux sociaux, nouveaux évaluateurs des transports, la RATP, transporteur francilien, opère depuis quelques années un changement de posture pour prévenir et lutter contre les violences faites aux femmes dans les transports, et notamment dans ses espaces. En 2020, à l'initiative de la présidente de la RATP et porté par plusieurs personnes en interne, un plan de lutte contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun a été mis en place. Il comprend plusieurs outils allant dans le sens d'un engagement croissant de l'entreprise dans la lutte contre ces violences. Parmi ces outils, les marches exploratoires en nom propre RATP sont une démarche novatrice et expérimentale qui traduisent les enjeux de la lutte contre les agressions sexuelles et sexistes dans les transports, à travers la mise en place d'une démarche participative pour ses usager.es. Cette démarche récente est encore expérimentale et vouée à évoluer.

4. Les marches exploratoires RATP sont mises à l'épreuve de nombreux blocages (administratifs, financiers, jeu d'acteur complexe, etc.) propres au fonctionnement d'une grande entreprise, qui peuvent limiter leurs effets et la mise en place d'aménagements concrets recommandés par les marcheur.ses. De plus, il peut être difficile pour un tel outil de se faire une place dans un environnement où les résistances aux questions de genre sont encore bien présentes, et dans une entreprise où la lutte contre les violences sexistes et sexuelles reste relativement récente.

5. La mise en réseau des différents services, la création de liens entre les personnels de terrain et les usager.es, avec des personnes aux intérêts propres et parfois contradictoires, pourrait permettre d’approfondir la démarche des marches exploratoires en nom propre RATP.

Méthodologie

Ce mémoire professionnel s’inscrit dans la cadre d’un stage de fin d’études réalisé d’avril à octobre 2022 au sein du pôle Expérience Client et Marketing (ECMS) de la Régie Autonome des Transport Parisiens (RATP). L’étude proposée est réalisée dans le cadre de la mise en place par l’entreprise d’un plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes dans les transports, en mars 2020. Dispositif poursuivant des objectifs déployés en interne, il est composé de plusieurs volets d’actions visant à prévenir et lutter contre ces violences sur le réseau, et pour les usager.es. Au cœur du dispositif, les marches exploratoires en nom propre RATP constituent un outil fondamental. L’outil étant encore récent et expérimental, la mission du stage a donc consisté en la réalisation d’un bilan et d’un approfondissement de la démarche. Les travaux menés pendant la période de stage ont été le fruit d’un travail réalisé au sein d’une petite équipe et notamment en binôme avec Manon Marguerit, doctorante CIFRE à la RATP, dont la thèse interroge les interactions entre pratiques de mobilité et rapports sociaux de genre. Une partie de ses travaux visent notamment à évaluer le plan de lutte de la RATP, et proposer des pistes d’approfondissements.

Dans les pages qui suivent, nous procéderont à la caractérisation des différentes formes de violences sexistes et sexuelles subies par les femmes dans l’espace public et notamment dans les transports, à partir des travaux de la recherche sur le sujet, des publications de l’Institut Paris Région, de la FNAUT, de l’INED ou encore de travaux d’associations féministes qui produisent des données concrètes sur le sujet (Hollaback, programme Stand Up,

etc.). Les comportements adoptés et les méthodes générées pour lutter contre ce phénomène seront également étudiées. Ensuite une analyse qualitative fine de l'action de la RATP en matière de lutte contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports en communs franciliens sera produite. Ses ambitions, les outils et dispositifs déployés, ainsi qu'une analyse du jeu d'acteur et de ses complexités seront examinées.

Ce mémoire repose sur plusieurs matériaux et travaux concrets menés pendant le stage tels que l'élaboration de deux marches exploratoires parmi sept au total sur le réseau ferré RATP, l'analyse fine et le suivi complet de deux marches, la participation et l'observation de plusieurs réunions auprès de différents services, ainsi que la préparation pour le mois de septembre d'un bilan à un an des marches RATP. Les discussions avec les acteur.trices du plan de lutte contre les violences dans les transports, avec les pôles associés au fonctionnement des marches exploratoires, ainsi que les propos recueillis auprès des usager.es rencontré.es pendant les marches constituent également des éléments mobilisables pour la réalisation de ce travail. La participation à quatre formations (Stand Up et HandsAway) aux violences sexistes et sexuelles dans les transports et au harcèlement de rue pour les agent.es RATP permettra aussi de saisir la mise en pratique des ambitions de l'entreprise auprès de ses salarié.es.

Enfin, pour faciliter la lecture, nous précisons que ce mémoire est rédigé selon les principes de l'écriture inclusive.

Annnonce de plan

La première partie du mémoire s'interrogera d'abord sur la définition et les enjeux posés par les violences sexistes et sexuelles dans l'espace public, et notamment dans les transports en commun, espaces propices à ces violences de par leurs aménagements et les comportements qui s'y jouent. Ces violences ayant des conséquences majeures sur la mobilité des femmes, une deuxième partie nous amènera à analyser les actions proposées par un opérateur de transport particulier : la RATP, en Île-de-France ; qui traduit des objectifs en faveur de la lutte contre les violences faites aux femmes dans ses espaces au travers de plusieurs outils concrets. La troisième partie tentera aussi de démontrer que la mise en place d'un tel projet peut être limitée, en lien avec le caractère expérimental de la démarche.

CHAPITRE 1

Le rapport des femmes aux violences sexistes et sexuelles dans les transports : constats, conséquences et outils

Les femmes sont plus dépendantes des transports publics que les hommes, notamment en Île-de-France où 39 % n'ont pas d'autre choix que de se déplacer en transports en commun (Institut Paris région, 2020, enquête Sentiment d'insécurité dans les transports publics franciliens en 2019). Cependant ce sont aussi elles qui y sont le plus exposées aux violences, ce qui génère chez bon nombre d'entre elles un sentiment de peur et d'insécurité, et une charge mentale associée à la mobilité. En 2016, 87 % des usagères des transports en commun déclarent avoir déjà été victime de harcèlement sexiste, de harcèlement sexuel et d'agressions sexuelles dans les transports en commun (FNAUT, 2016). Pour répondre à ces constats, plusieurs comportements et outils concrets et plus informels se développent.

1) La mobilité à l'épreuve des violences sexistes et sexuelles

a) État des lieux et caractérisation des violences sexistes et sexuelles dans l'espace public

Saisir ce qui constitue une violence sexiste et sexuelle peut être difficile. Le degré de gravité de la violence est alors souvent mis en avant pour la qualifier comme telle. Cependant proposer une hiérarchisation des violences, selon qu'il s'agisse d'un viol ou d'une exhibition, exclu non seulement la prise en compte des ressentis et vécu des victimes, une violence étant vécue comme telle si quelqu'un la ressent comme une violence, mais aussi la prise en charge optimale des diverses situations qui risqueraient d'être minimisées.

Comme l'explique justement Marylène Lieber, « *bon nombre d'interactions considérées la plupart du temps comme banales et anodines, voire typiques de la galanterie française, sont présentées par les femmes interrogées comme autant de sources probables de dérapage et d'agressions* » (Lieber, 2011, p.2). Cependant il reste intéressant de proposer une typologie de ces violences qualifiées de sexistes et sexuelles, notamment d'un point de vue pénal.

Parmi les violences subies par les femmes en particulier, on compte plusieurs formes de discriminations liées à l'âge, l'origine sociale, l'appartenance raciale, ou encore l'orientation sexuelle, etc. Quand plusieurs de ces violences se cumulent, on parle d'intersectionnalité. En effet « *appréhender les violences sexistes et sexuelles dans l'espace public implique ainsi de considérer les rapports de pouvoir de façon intersectionnelle* » (Debonneville et Lieber, 2021 p.97). Plus largement, quand les violences sont spécifiques au genre des individus, on parle alors de violences sexistes et sexuelles (VSS). Les travaux de plusieurs associations permettent notamment de dresser une typologie de ces violences. L'association féministe HandsAway⁴ a ainsi créé une pyramide des VSS (Figure 1) qui présente une hiérarchie des peines encourues. Les violences suivent un ordre croissant : outrage sexiste, injure à caractère sexiste, exhibition sexuelle, harcèlement sexuel, agression sexuelle et viol. Les plus lourdes charges pénales sont attribuées aux violences situées le plus haut sur la pyramide (le viol et l'agression sexuelle). Les violences suivent ensuite un ordre dégressif, le bas de la pyramide représentant l'infraction aux retombées pénales les moins lourdes mais qui reste

4 <https://www.handsaway.fr>

un délit (l'outrage sexiste). Si cette hiérarchie est juste et utile nous pouvons néanmoins critiquer son manque de prise en compte des ressentis des victimes qui n'évalue pas la gravité d'une agression selon la peine encourue par l'agresseur.euse.

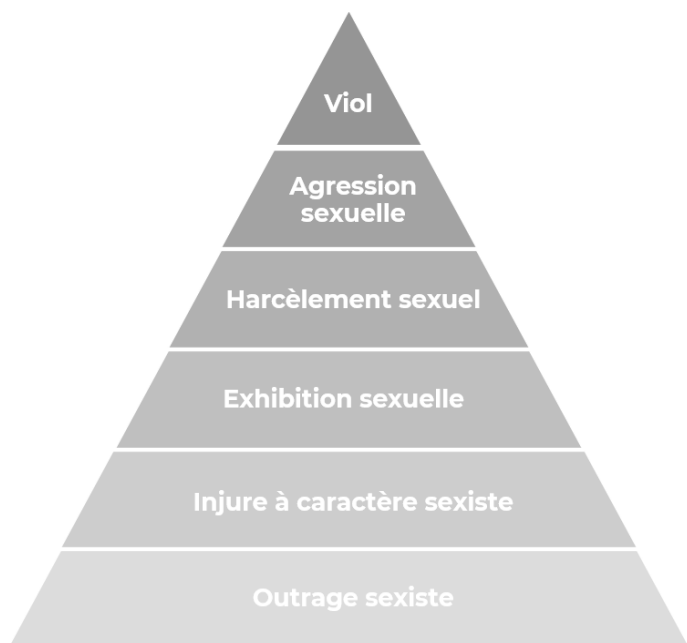


Figure 1 : Pyramide des Violences sexistes et sexuelles.

Source : Association Hands Away, Mars 2022.

En complément de la pyramide des violences qui propose une approche des violences par la gravité morale et pénale, certains auteurs adoptent une typologie plus intersectionnelle. Dans leur article « Rappels à l'ordre sexué dans l'espace public : perspective intersectionnelle sur les violences dans l'espace public » publié en 2021, Julien Debonneville et Marylène Lieber partent du principe que toutes les violences sexistes et sexuelles constituent des « rappels à l'ordre sexué », une forme de normalisation des violences comme composantes intrinsèques de l'espace public. Ils proposent un classement des violences selon l'ordre suivant : violences discursives et symboliques, violences physiques et sexuelles, violences lesbophobes et violences racistes et islamophobes (Debonneville et Lieber, 2021, p.95-

97). Dans cette définition les rapports de pouvoir structurent les usages de l'espace par les individus et expliquent la vulnérabilité des femmes à divers types de violences en fonction de leurs ressources, de leur position sociale ou encore des contours masculins des espaces publics (Debonneville et Lieber, 2021, p.97). Nous reviendrons plus tard sur les conséquences de ces divers types de violences sur la mobilité des femmes, les effets et les stratégies que ces dernières développent pour se réappropriier la ville.

b) L'espace public et les transports, des continuités de l'espace privé : cumul et accentuations des violences

Plusieurs enquêtes publiées ces dernières années par des instituts de recherches, associations d'usager.es des transports et autres enquêtes de satisfaction des opérateurs de transports indiquent que les transports en commun sont un lieu où prévalent harcèlement sexuel et sentiment d'insécurité des femmes lié à la peur de l'agression sexuelle. Néanmoins les violences sexistes et sexuelles dans les transports ne font pas l'objet d'une catégorie spécifique dans les enquêtes de victimation. Par exemple, les enquêtes client.es de la RATP renseignent des statistiques sur ces questions, sans toutefois proposer un approfondissement du point de vue situé des usager.es, en lien avec la manière dont sont conçus les espaces.

Par exemple l'enquête Violences et rapports de genre (Virage) de l'INED publiée en 2017, qui analyse les violences sexuelles subies dans tous les cadres de vie (études, travail, vie conjugale, relation post-conjugale, famille et proches, espace public), rapporte que les femmes les plus jeunes, à partir

de treize ans, et fréquentant davantage les espaces publics en lien avec les lieux études, sont plus exposées aux violences sexuelles et notamment aux attouchements de seins et de fesses. En effet si le cadre privé représente l'espace où les femmes déclarent le plus d'agressions sexuelles, de viols et de tentatives de viols, elles déclarent y être moins victimes d'attouchement des seins, des fesses et de baisers forcés que dans la rue et les transports où se mêlent promiscuité, sentiment d'enfermement, densité des foules et un faible degré d'interconnaissance. Selon la même étude 55 % des femmes interrogées ayant vécu une agression dans l'espace public ont mentionné une réitération. Aussi dans son étude « Victimisation et sentiment d'insécurité en Île-de-France » publiée en 2019, l'Institut Paris Région analyse, tout types d'agressions confondues, la peur et la victimation dans divers types d'espaces franciliens. L'étude

rapporte ainsi que 34,1 % des agressions recensées (hors agressions commises par des proches) ont été commises dans l'espace public (rue, parcs et jardins publics) et 28 % dans les espaces de transports en commun (gares, stations et matériel roulant). Plus d'une victime sur trois affirme aussi que l'agression s'est déroulée au cours d'un trajet domicile-travail ou domicile-études, et parmi ces agressions 27,9 % sont de nature sexuelle et sexiste pour celles subies par les femmes, et 2,2 % pour celles subies par les hommes. Au sujet de la peur d'être agressé.e, 54,5 % des femmes interrogées contre 25,9 % des hommes, déclarent avoir peur dans les transports, notamment dans le RER et le métro. On peut supposer que la prédominance des femmes effrayées justifie le caractère genré des agressions sexistes et sexuelles. Néanmoins si cette étude justifie la place des transports comme lieu propice aux agressions, elle rapporte surtout des

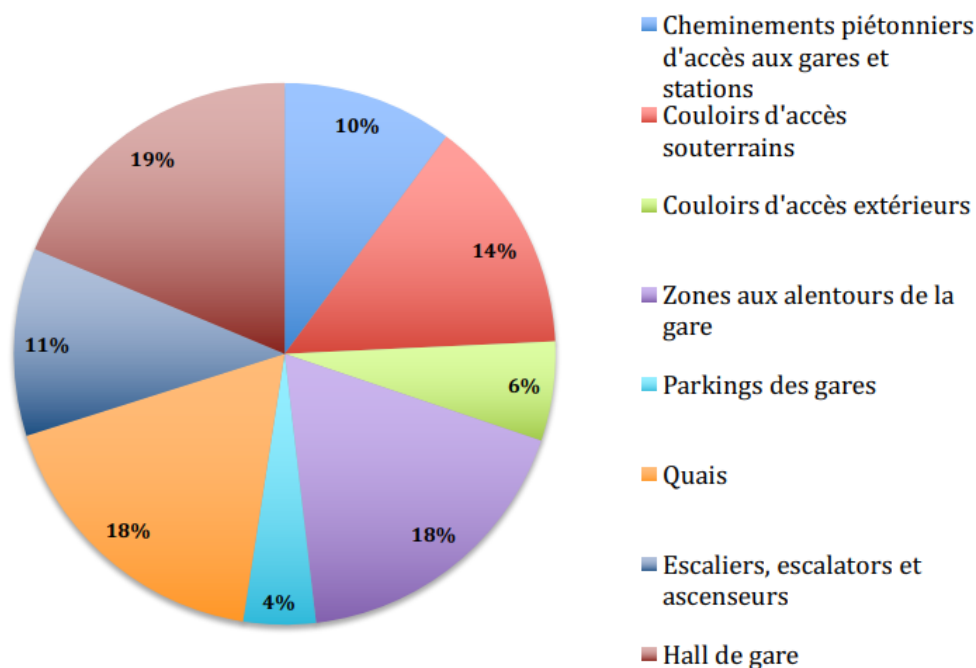


Figure 2 : Les violences sexistes et sexuelles vécues dans les lieux d'intermodalités.

Source : FNAUT, Harcèlement sexiste dans les transports collectifs routiers et les PEM, 2017.

chiffres sur le sentiment de peur et non des faits d'agressions lors des déplacements. Pour pallier ce manque de faits concrets et de chiffres précis, des associations d'usager.es des transports comme la FNAUT diffusent des questionnaires auprès de leur membres pour parvenir à récolter des données concrètes quant aux violences faites aux femmes dans les transports. Par exemple dans une enquête destinée aux usagères et diffusée dans toute la France du 12 mai 2017 au 7 juin 2017 et ayant totalisé 2 975 réponses, les lieux d'intermodalités qui représentent les lieux de cheminement, de passage et de correspondance dans les transports sont mis en avant par les femmes comme des lieux dangereux. Les halls de gare, les quais et les couloirs d'accès souterrains sont particulièrement mis en avant (Figure 2). Parmi la nature des atteintes observées dans les transports, 2273 femmes interrogées recensent des outrages sexistes (commentaires et sifflements), 944 mentionnent des injures et des menaces, 731 des faits d'exhibition et de harcèlement sexuel, et 731 des agressions sexuelles. Aucune femme enquêtée n'indique avoir subi de viol dans ces espaces.

Ainsi malgré le manque de données précises et diffusées au public sur les faits concrets d'agressions sexistes et sexuelles dans les transports, ces derniers apparaissent tout de même comme des lieux de vulnérabilité aux violences de genre pour les femmes. En complément de ces données statistiques quantitatives, nous reviendrons plus tard sur d'autres méthodes d'analyse du ressenti des femmes dans les transports, plus sensibles et participatives comme les marches exploratoires.

2) Des violences qui ont des conséquences sur la mobilité des femmes

Ainsi, de nombreuses formes de violences peuvent être vécues par les femmes dans l'espace public. Cependant, certaines données démontrent leur vulnérabilité lorsqu'elles se déplacent sur ce même espace. Les transports en commun, espaces conçus pour permettre les déplacements des usager.es des espaces urbains apparaissent alors comme des lieux clés où se déploient ces violences. Plusieurs chiffres étayaient cette hypothèse. En 2015 par exemple, selon le Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes, 100 % des utilisatrices de transports en commun ont été victimes de harcèlement sexuel ou d'agression sexuelle au moins une fois dans leur vie⁵. Selon le secrétariat d'État chargé de l'égalité entre les femmes et les hommes, 75 % des victimes de violences sexistes et sexuelles dans les transports sont des femmes⁶. Ces chiffres confirment la forte exposition des femmes aux violences lorsqu'elles se déplacent en transports en commun.

De fait la peur de l'agression génère chez les femmes un sentiment de peur et d'insécurité, à l'origine d'un changement de comportement et de stratégies d'évitement. Ce sentiment d'insécurité peut être lié à une intériorisation des normes de genre. *« Les chercheurs et les politiques, tout comme le sens commun, considèrent le plus souvent ce décalage comme évident. Parce que cette question serait le reflet d'une « vulnérabilité » plus grande des femmes, une faiblesse soi-disant naturelle, il ne serait pas nécessaire de s'y arrêter. Les femmes seraient plus « fragiles »*

⁵ HCEfh, communiqué de presse du 16 avril 2015, Avis relatif au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles dans les transports en commun : le Haut Conseil à l'Égalité appelle à un plan national d'action.

⁶ Secrétariat d'État chargé de l'égalité entre les femmes et les hommes, Chiffres-clés édition 2017, Vers l'égalité réelle entre les femmes et les hommes.

que les hommes ; la ville et les espaces publics représenteraient nécessairement un danger pour elles.» (Lieber, 2011, p.1). Et si toutes les femmes ne déclarent pas avoir peur dans l'espace public, la plupart développent des stratégies d'évitement sans même y penser. Pour Debonneville et Lieber, ces stratégies d'évitement sont développées par certaines femmes pour gérer une « peur sexuée » de l'espace public (Debonneville et Lieber, 2021, p.97) qui va considérablement changer leur rapport au mouvement et d'une certaine manière, les restreindre dans leur droit à la ville (Bogaert, 2018). Les femmes tendent aussi à s'invisibiliser dans les espaces pour le traverser sans encombre. Certaines femmes indiquent aussi que le risque d'agression est plus important lorsqu'elles sont statiques, comme dans les parcs ou les transports et vont donc essayer de rester le plus en mouvement possible ou le plus occupées (Debonneville et Lieber, p.92).

Parmi ces stratégies on peut citer la planification des sorties, l'anticipation du danger, le positionnement dans l'espace public, le changement de tenue, le choix de ne pas rentrer seul.e ou de prendre le chemin le plus court et le plus éclairé, etc. Elles ont un coût social, lorsqu'elles limitent les sorties tardives par exemple mais aussi économique. En effet certaines femmes font le choix de prendre un taxi au lieu du dernier métro, et préfèrent dépenser plus d'argent au prix de leur sécurité. Rebecca Cardelli classe les stratégies d'évitement selon trois types : les stratégies d'anticipation et de planification, les stratégies de positionnement dans l'espace, et les stratégies d'invisibilité des corps (Cardelli, 2021, p. 102-121). La première stratégie démontre la place considérable de l'anticipation du danger du dehors dans la charge mentale des femmes. Certaines femmes millimètrèrent ainsi leurs mouvements, leurs

déplacements ou encore leurs choix vestimentaires par peur consciente ou inconsciente du danger. La deuxième stratégie consiste en le fait de se rendre indisponible aux autres dans ses déplacements, afin de ne pas être importunée. La dernière stratégie témoigne d'une tendance à se « déféminiser » et au contraire à parfois se conformer à « une vision très hétéronormée de la femme », et est adoptée par de nombreuses femmes lesbiennes (Cardelli, 2021). Marylène Lieber parle aussi de « préconisations » prises par les femmes dans les espaces publics. *« En définitive, ces femmes ont peur car elles ne savent pas où une interaction avec un inconnu peut mener. Elles anticipent systématiquement le risque de dérapage »* (Lieber, 2011, p.3).

Pour Rebecca Cardelli ces stratégies d'évitement relèvent davantage de réflexes de protection et d'une forme de résilience, et sont donc à différencier des « stratégies de résistance » qui *« soulignent la capacité des femmes à se défendre, grâce à un travail de confiance en soi, à dépasser leur peur, à oser communiquer avec leur « prédateur », à prendre leur place sans condition dans l'espace public ou encore à se rassembler pour occuper tous les espaces qu'elles souhaitent »* (Cardelli, 2021, p.109). Pour perfectionner ces stratégies de résistance, les formations Stand Up sont utiles. Déployées par plusieurs associations féministes sous l'égide de la Fondation des femmes, elles visent à former les témoins de violences sexistes et sexuelles à intervenir en cas d'agression. Elles font partie des outils mobilisés par la RATP dans sa stratégie de lutte contre les violences faites aux femmes dans ses espaces, et leur fonctionnement sera détaillé plus tard dans ce mémoire.

3) Les marches exploratoires, un outil de réappropriation de la ville

Avec le constat de ressentis propres aux femmes, générant des changements de comportements dans l'espace public, la responsabilité de la ville et de ses aménagements est établie. Pour lutter contre ce sentiment d'insécurité et favoriser une appropriation de la ville par les femmes, les premières marches exploratoires de femmes sont organisées. Elles apparaissent au début des années 1990 au Canada dans les communes de Montréal et Toronto. En partenariat avec plusieurs associations de femmes, les services municipaux cherchent alors à comprendre l'expérience de la ville par les femmes pour répondre à leurs besoins par des aménagements concrets. En France la démarche est plus récente. Des premières marches exploratoires de femmes se développent dès les années 2000 en région parisienne et notamment en 2009 avec un appel à projets lancé par le Secrétariat général du Comité interministériel des villes et auquel plusieurs villes répondront (Dreux, Drancy, L'île-Saint-Denis et Montreuil) (Centre Hubertine Auclert, 2014, p.6). Plus récemment on peut aussi citer les marches exploratoires de femmes déployées par la ville de Paris en parallèle de ses opérations « Embellir votre quartier ». La ville se saisit ainsi d'un projet d'aménagement pour y intégrer une réflexion sur le genre et le partage de l'espace public, mais aussi au profit d'un certain marketing territorial. Outre les villes, les opérateurs de transports en commun comme SYTRAL Mobilités à Lyon, ou la RATP en Île-de-France, développent des marches exploratoires sur leur réseau. En effet les transports en commun pouvant constituer des espaces de vulnérabilité

pour les femmes, ces acteurs se décident eux aussi à tester la démarche pour penser l'aménagement de leurs infrastructures en conséquence.

Les objectifs

Il n'existe pas de guide universel des marches exploratoires et de leurs objectifs. Néanmoins la plupart des travaux et rapports sur le sujet s'accordent sur les apports participatifs de la démarche. Tout d'abord les marches exploratoires servent à saisir l'expérience féminine de l'espace public en impliquant les femmes dans un processus de réflexion autour d'un espace pratiqué au quotidien. D'abord déployées dans les quartiers de la politique de la ville, où la présence d'inégalités et de diverses difficultés peuvent conduire à une désertion des espaces publics par les femmes, elles constituent un outil important de la démocratie participative à l'échelle locale⁷. La démarche vise aussi à permettre une réappropriation de la mobilité des femmes, et lutter contre la peur des risques liés aux déplacements dans la ville. Enfin elles ont pour objectif d'engager les citoyen.nes et les institutionnel.les dans un dialogue constructif, de sensibiliser et de mobiliser les acteur.trices locaux.ales aux questions de genre dans l'espace public.

Aussi, il reste important d'élargir la réflexion et de sortir du discours sécuritaire de la démarche. Les ressentis des femmes dans l'espace public ne se résument pas à leur sécurité. L'appropriation et plus simplement l'aisance des femmes dans l'espace sont des enjeux à prendre en compte lorsqu'on analyse les objectifs des marches exploratoires. Dans sa

⁷ En France métropolitaine en 2012, 32% des femmes vivant en ZUS déclarent ainsi se sentir en insécurité dans leur quartier contre 18% hors ZUS. Enquête Cadre de Vie et Victimation Insee-ONDRP 2008- 2012.

thèse, Marion Tillous propose un travail de réflexion sur la notion d'aisance voyageur.euse au sein des espace de mobilité. Elle définit l'aisance comme *« comprise comme un confort à la fois physique et mental, en relation avec l'environnement au sens large (espace et autres personnes), et ce dans l'attente comme dans l'action »* (Tillous et al., 2008, p.100). En effet comme le montrent les diverses enquêtes sur les ressentis des personnes et notamment des femmes dans les transports, ces dernières ne semblent pas s'y sentir bien. Marion Tillous propose ainsi dans ses travaux une approche sensible des ressentis des usager.es des transports en affirmant que le moment du déplacement est *« celui d'une construction identitaire qui naît du rapport conjoint à l'espace et à autrui »*. Elle évoque alors deux groupes d'appartenance des voyageur.euses : celles et ceux du « mode lieu » qui perçoivent l'autre comme un semblable – usager.es des transports en commun, et celles et ceux du « mode flux » qui le perçoivent comme la particule d'un flux, et sont plus enclin.es à éprouver un sentiment de crainte et de promiscuité (Tillous, 2008, p.457). Or, les transports en commun seraient aménagés de façon à ce que la fonctionnalité prime sur l'aisance (Tillous, 2009). Le manque de personnel en station reporte aussi la confiance des usager.es sur leurs semblables. Cependant lorsque ce groupe comprend de potentiels agresseurs, c'est la confiance en tout le réseau qui diminue⁸. C'est donc une logique de flux qui s'impose sur la logique de lieu et les interactions n'ont pas leur place dans les déplacements. Marion Tillous affirme alors que *« favoriser l'interaction territoriale apparaît comme une piste intéressante pour améliorer l'aisance du voyageur au sein des espaces de mobilité »*,

nous invitant à poursuivre les réflexions sur le rôle des marches exploratoires, outil participatif de concertation donnant la parole aux usager.es des transports, sur l'amélioration de leur aisance et la construction de sociabilités.

Le fonctionnement

De la même manière, il n'existe pas de méthode type pour organiser une marche. Néanmoins elles suivent souvent les étapes suivantes : réunion(s) avant la marche pour présenter les objectifs et définir un itinéraire, marche(s) exploratoire(s) sur l'itinéraire choisi avec prise de notes et/ou réponse à un questionnaire, débriefing post marche et bilan. Les réunions qui précèdent la marche servent à poser le décor. Les objectifs initiaux et finaux de la marche sont présentés, et un travail de préparation cartographique de l'itinéraire est parfois mis en place. Il peut aussi être demandé aux participant.es de dresser une carte mentale de la zone à traverser pour saisir la diversité des représentations de l'espace. Ensuite pendant la marche, les participant.es pointent les éléments forts et problématiques. Par exemple, les espaces inspirant une crainte sont localisés, et les facteurs aggravant de la crainte comme le manque de luminosité, le manque de présence humaine ou encore la propreté sont précisés. A la fin de la marche les participant.es se réunissent pour procéder à la synthèse. Un rapport est bien souvent produit par les organisateur.rices et peut être diffusé au public.

8 FéminiciTalk, #2 Genre et mobilités 1/2 [podcast en ligne]. Association FéminiCités, 1 avril 2021, 51 min 25. Disponible sur : <https://podcast.ausha.co/feminicitalk/2-genre-et-mobilite-s-1-2>

CHAPITRE 1

Ainsi les femmes sont exposées à une multitude de violences dans l'espace public, et en particulier dans les transports. Elles nous apprennent aussi qu'elles sont en général préparées aux éventuelles violences, mettant ainsi en place des stratégies d'évitement. Les marches exploratoires représentent alors une solution ponctuelle pour aider les femmes à se réapproprier leur mobilité, et mettre en lumière la question du rapport de genre qui s'opère dans l'espace public.

CHAPITRE 2

La traduction des enjeux des violences sexistes et sexuelles dans les transports par les transporteurs : le cas de la RATP en Ile-de-France

Depuis quelques années, plusieurs actions sont menées par la RATP, dont la poursuite d'une démarche déjà expérimentée dans le cadre de contrats locaux de sécurité de communes. Au sein de l'entreprise un changement de posture s'opère dans son rapport aux questions de genre. Des engagements en faveur de la prise en compte des violences sexistes et sexuelles dans les transports émergent. En 2020, avec le plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes dans les transports, et avec le recrutement d'une cheffe de projet dédiée, le changement de posture s'institutionnalise.

1) Un changement de posture de l'entreprise dans son rapport aux questions de genre

a) La RATP : une entreprise qui fait face à des enjeux récents de féminisation de ses métiers, et de lutte contre le harcèlement dans les transports

Fondée en 1948, la Régie Autonome des transports Parisiens (RATP) est aujourd'hui l'un des plus grands opérateurs de transports du monde. Implantée dans quatorze pays, elle développe, exploite et modernise des réseaux de transports parmi lesquels huit modes (bus urbains et inter-urbains, métro, tramway, trains régionaux, sightseeing, navette maritime, transport à la demande et câble), et compte près de 12 millions de voyageur.euses quotidien.nes – en Île-de-France – 69 000 salarié.es et environ 5 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel⁹. La RATP travaille aussi étroitement avec Île-de-France Mobilités, son

autorité organisatrice chargée du financement et de l'organisation des transports publics pour la région. Le contrat couvrant la période 2016- 2020 prévoit ainsi 8,5 milliards d'euros d'investissements pour moderniser et développer le réseau, dont 4,2 milliards d'euros sur fonds propres¹⁰. En tant qu'entreprise de transport, ses activités sont en partie associées aux hommes, autant dans l'imaginaire collectif que par les salarié.es. (Rivoal, 2021). En somme, les questions de genre y restent assez peu posées.

L'imaginaire collectif présente les métiers des transports comme particulièrement masculins. Les métiers de la RATP ne font pas exception. Par exemple avant les années 1960 le métier de conducteur.ice de bus était exclusivement réservé aux hommes, les difficultés techniques du métier étant associées à la virilité et à des « aptitudes spécifiques aux hommes » comme le courage, ou la force physique (Scheller, 1996 ; 2013). En 1967 à la RATP seule 1 % des machinistes receveur.euses sont des femmes, en 2011 elles sont 6,4 % (Félonneau et al., 2011). Cependant, les postures évoluent, et on assiste à une féminisation progressive des métiers des transports, notamment à la RATP. En 2015, la féminisation des métiers est inscrite comme priorité stratégique par l'ex-présidente du groupe Elisabeth Borne. À cette occasion plusieurs opérations de communication sont menées par une communauté d'ambassadrices déployées dans des centres de formation pour présenter les métiers. Aujourd'hui il y a 35,6 % de femmes parmi les cadres de l'entreprise, 24,2 % chez les agent.es de maîtrise, 15 % chez les conducteur.ices de train et 9 % chez les machinistes (conducteur.rices de bus). Le comité exécutif est

9 Rapport financier et RSE 2020

10 Présentation du groupe RATP : <https://www.ratp.fr/groupe-ratp/presentation-du-groupe/lessentiel-sur-notre-groupe>

CHAPITRE 2

également paritaire. Néanmoins si la féminisation progresse, 80 % des salarié.es de l'entreprise sont aujourd'hui des hommes¹¹. Dans sa thèse effectuée au sein du groupe Transfilog, grand nom du secteur de la logistique et de la grande distribution, Haude Rivoal justifie cette ambivalence des évolutions des métiers du transport par ce qu'elle nomme « la masculinité hégémonique », forme de domination ancrée de la masculinité qui s'opère notamment dans le secteur des transports et de la logistique (Rivoal, 2021). Selon elle il est vrai que les choses changent, et que de nouvelles masculinités au travail se construisent, moins viriles, en lien avec la féminisation des métiers, les nouvelles politiques des ressources humaines et l'apport des réflexions des luttes féministes (Rivoal, 2021, p.223).

Plusieurs évènements récents ont aussi accompagné les changements de posture de l'entreprise. Au

printemps 2019 par exemple, l'entreprise fait face à un déferlement de plaintes sur les réseaux sociaux. De nombreuses femmes dénoncent alors les faits de harcèlement subis régulièrement dans les transports parisiens et interpellent la RATP pour qu'elle agisse et mette en place des dispositifs de lutte contre le harcèlement. L'entreprise est alors pointée du doigt pour sa non-action en matière des comportements machistes et misogynes dans ses espaces. Un hashtag #BalanceTonMetro est même créé pour relayer de nombreuses accusations. S'en suit également une campagne d'affiches dénonçant le manque de prise en charge des personnels de terrain (Figure 3).

Enfin, la nomination d'une présidente, Catherine Guillouard, à la tête du groupe en 2017 a joué un rôle majeur dans le changement de posture de la RATP dans son rapport aux questions de



Figure 3 : Affiches réalisées par plusieurs collectifs féministes pour dénoncer le harcèlement dans les transports parisiens. Source : Collectif Les Effrontées, avril 2019.

11 Sébastien Compagnon, « La RATP et la SNCF veulent féminiser leurs équipes », Le Parisien, 6 mars 2019.

genre. En effet si deux femmes ont déjà occupé ce poste – Elisabeth Borne de 2015 à 2017 et Anne-Marie Idrac de 2002 à 2006, les prises de paroles féministes de la présidente Guillouard et sa volonté de lancer des actions concrètes en faveur de la réduction des violences faites aux femmes dans les transports ont apporté beaucoup à l'image de l'entreprise. Elle affirme dès sa prise de poste qu'il s'agit d'une priorité de l'entreprise, et les avancées des plans d'actions en ce sens sont présentées au comité exécutif deux à trois fois par an. En 2020, un tournant s'opère après plusieurs années de réflexions menées en interne. Notamment poussé par Hiba Fares, directrice de l'expérience client, du marketing et des services au sein du comité exécutif, un plan de lutte contre les violences dans les transports est lancé.

b) L'émergence d'un plan de prévention et de lutte contre les violences sexistes et sexuelles

Dès la fin 2019, suite au contexte international et français de dénonciation des violences sexuelles et sexistes – mouvement #MeToo – et la campagne #BalanceTonMétro sur les réseaux sociaux, la RATP s'engage à créer un poste de référent.e et de porte-parole de l'entreprise pour la lutte contre le harcèlement sexuel dans les transports. Sandrine Charnoz se porte alors candidate au poste de « cheffe de projet lutte contre le harcèlement sexuel dans les transports » au sein du pôle Expérience Client et Marketing (ECMS).

En mars 2020, après plusieurs mois de travail le projet de plan de lutte contre les violences sexistes et sexuelles est lancé. Il vise à démontrer l'implication de la RATP dans la lutte contre ces violences en adoptant une posture engagée. S'inspirant de démarches déjà mobilisées dans d'autres métropoles françaises comme Lyon, il met en lumière les outils déployés dans ce sens, et vise à en développer de nouveaux. Il se compose de plusieurs volets :

• Volet formation, prise en charge des victimes et gestion des alertes

À travers son plan l'entreprise prend le parti d'agir à la racine des problématiques. En effet un large panel d'actions allant dans le sens de la formation des salarié.es est mis en place. On compte notamment une série de trois « Kapsuls », formations vidéo disponibles à la discrétion de tous les agent.es en contact du public¹². Ensuite, un partenariat avec des associations féministes a été créé pour former tous les salarié.es volontaires à la formation Stand Up et à la méthode des 5D¹³. Plus de 1000 agent.es ont ainsi été formé.es depuis décembre 2020. Une autre formation similaire, la formation HandsAway, est également diffusée aux formateurs des salarié.es du réseau de bus.

En interne, le plan permet l'amélioration en temps réel des protocoles d'alerte et de prise en charge des victimes sur le réseau. Par exemple, grâce au traçage des victimes permis par le protocole de prise des informations par les agent.es après une agression – il n'existait pas de protocole précis

¹² Les trois kapsuls : 1) J'identifie les violences sexistes et sexuelles ; 2) J'accueille la victime et je recueille les faits ; 3) Je porte assistance et je trace les faits.

¹³ La méthode des 5D (Distraire, Déléguer, Documenter, Dialoguer et Diriger) est une méthode à destination des témoins des victimes de harcèlement de rue, inventée par le collectif féministe canadien Hollaback! pour permettre aux témoins d'agir sans se mettre en danger.

avant le plan de lutte, le suivi des victimes a pu être plus personnalisé avec une proposition de taxi par l'entreprise pour la dépose de plainte, la mise en relation avec la Délégation aux victimes et enfin, le rappel des victimes par le service client pour prendre des nouvelles et rappeler les numéros d'associations d'accompagnement des victimes.

- **Volet prévention et faire savoir**

La visibilité du plan de lutte est essentielle pour l'image de l'entreprise. C'est pour cela que plusieurs partenariats sont mis en place avec des groupes scolaires notamment, ou encore des associations et groupes d'experts comme le Think Tank Marie Claire pour l'égalité, ou la Fondation des Femmes, pour mettre en lumière les outils à disposition des usager.es (numéro de téléphone 3117, bornes d'appel en stations, etc.). La participation régulière à des colloques ainsi que des conférences nationales et internationales sur la sécurité des usager.es dans les transports font également partie du plan. Une application mobile de copiétonnage est aussi en développement, pour permettre aux utilisatrices du réseaux de se mettre en relation avec d'autres membres de l'application, voire de signaler une agression grâce au lien direct entre l'application, le 3117 et les services de police RATP (GPSR).

Enfin, le développement de marches exploratoires en nom propre compte parmi les actions phares du plan de lutte. Véritable outil pour un aménagement participatif des stations, elles jouent un rôle dans la volonté de la RATP d'améliorer l'aisance (Tillous, 2009) de ses usagères. Le recrutement en 2021 d'une chercheuse en contrat CIFRE dont la mission initiale consiste à évaluer le déploiement de ce plan poursuit ces ambitions.

2) Les marches exploratoires en nom propre RATP

a) Historique des marches exploratoires RATP et objectifs de la démarche

Les objectifs des marches exploratoires en nom propre RATP suivent ceux des marches initiées au Canada dans les années 1990 puis en France dans les années 2000. En effet par l'approche par le terrain et la participation active des marcheurs, elles permettent à l'entreprise de réaliser un diagnostic fin des ressentis des usager.es du réseau. En somme avec ce dispositif, il semble que la RATP cherche à comprendre le rôle de l'aménagement des gares et stations sur le ressenti des femmes, pour améliorer leur aisance et leur sentiment de sécurité, et leur redonner confiance dans leurs trajets du quotidien.

Au milieu des années 2010, sollicitée par des communes dans le cadre de contrats locaux de sécurité comme à Colombes ou à Gennevilliers en 2018, la RATP participe à des marches exploratoires autour de plusieurs stations de son réseau. Le département Sureté encadre la démarche, qui vise à faire prendre en compte par les exploitants la perception des espaces par leurs usager.es. Mais c'est en mars 2020, dans le cadre du plan d'actions du plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes dans les transports, que les marches exploratoires en nom propre RATP sont lancées. La démarche est expérimentale, portée par une approche sensible en matière d'écoute des besoins des usager.es. Un regard particulier est en effet porté sur les portions du réseaux signalées comme « dangereuses » ou « mettant mal à l'aise »¹⁴, afin d'en comprendre

14 Témoignages de deux marcheuses lors de la marche du 23 juin 2022 sur la ligne 5.

les raisons et de proposer des solutions localisées (Figure 4). Elles permettent notamment de définir leurs besoins en matière d'aménagements concrets d'éclairage, de nettoyage ou encore d'équipements (assises, signalétique, miroirs d'angle, information voyageur, etc.), mais aussi de présenter et faire connaître les outils à disposition des usager.es en cas de problème tels que les caméras de vidéo-surveillance, les interphones d'appel voyageur (IAV) et le numéro d'appel d'urgence partagé avec la SNCF (3117). Les marches sont aussi l'occasion de rappeler la procédure de prise en charge des victimes mise en place par la RATP (prise de contact par agent.es et mise en lien avec le commissariat le plus proche si dépôt de plainte, mise à disposition de taxi pour porter plainte si la victime est d'accord). Il est à noter qu'en France, la plainte est obligatoire pour récupérer les vidéos de surveillance auprès de

la Préfecture – dans ce cas, la plupart des affaires sont résolues, sinon les vidéos sont effacées au bout de 72h.

L'une des particularités de la démarche est aussi la volonté de l'entreprise de profiter de ces rencontres avec les usager.es du réseau pour présenter les métiers et le rôle des différentes équipes d'agent.es de terrain (agent.es de station, agent.es GPSR, équipes du recueil social) dans l'accompagnement des victimes et dans la prévention des violences faites aux femmes au sein des espaces RATP.

À ce jour, sept marches exploratoires ont été réalisées sur le métro depuis juin 2021 et le lancement de la première marche sur la ligne 4 Sud (Figure 5). Deux nouvelles marches sont prévues pour l'automne et la fin d'année 2022.

Figure 4 : Exemple d'espace suscitant des craintes chez plusieurs marcheuses interrogées : un long couloir de correspondance (176 mètres) dans la station Jaurès (ligne 5). Source : Photographie personnelle



DATE	LIGNE	ITINÉRAIRE
29 JUIN 2021	4 Sud	Denfert-Rochereau → Porte d'Orléans → Mairie de Montrouge
19 OCTOBRE 2021	4 Nord	Barbès-Rochecrouart → Marcadet-Poissonniers → Porte de Clignancourt
23 NOVEMBRE 2021	8 Est	Porte de Charenton → Charenton-Écoles → Maison-Alfort-Les Juillottes
1er FÉVRIER 2022	6 Ouest	Trocadéro → Pasteur
15 FÉVRIER 2022	8 Centre	Faidherbe-Chaligny → Daumesnil
24 MAI 2022	11 Centre	Belleville → Hôtel de Ville
23 JUIN 2022	5 Centre	Jaurès → Jacques Bonsergent

Figure 5 : État des lieux des marches exploratoires en nom propre RATP.

Source : Réalisation personnelle, Août 2022.

b) Méthodologie et organisation des marches exploratoires RATP : enjeux méthodologiques et premiers résultats.

Depuis le lancement des marches exploratoires en nom propre RATP en juin 2021, la méthodologie à quelques peu évolué. Elle consiste en un cheminement assez précis d'étapes et de rencontres avec les acteurs dont l'implication est un des principaux facteurs de réussite de la marche.

Tout d'abord, une équipe dédiée au pilotage et au suivi des marches a été créée. Elle s'articule autour des pôles ECMS (Expérience Client et Marketing)-qui coordonne la démarche globale, SEM (Services et Espaces Multimodaux) et SUR (Sureté). Au préalable le pôle ECMS a réalisé en interne un benchmark des bonnes pratiques en matière de marches

exploratoires dans l'espace public mais aussi des marches organisées par d'autres opérateurs de transports comme à Lyon avec le SYTRAL.

À ce jour les marches exploratoires RATP s'organisent autour d'une méthodologie très encadrée. Il faut en général entre trente jours et un mois et demi entre les premiers contacts établis et le jour de la marche. Dans un premier temps ce sont les lignes qui candidatent sur un secteur et entrent en contact avec l'équipe de pilotage. Un premier rendez-vous est organisé pour présenter les objectifs de la démarche à la ligne et fixer un itinéraire. La ligne confirme son intention de s'investir dans la démarche en signant une lettre d'engagement assurant de sa responsabilité à suivre la démarche et à proposer des solutions d'aménagement après la marche. Quand l'itinéraire est validé, l'équipe de communication lance la préparation de flyers

qui serviront pour le recrutement des marcheur.ses et prend contact avec l'Agence des territoires (ADT) concernée pour qu'elle prévienne les élu.es et associations locales souhaitant être présent.es, pour identifier les pôles générateurs situés à proximité (entreprises, collèges, lycées etc.). Dans un deuxième temps, environ deux à trois semaines avant la marche, les questionnaires agent.es et marcheur.ses ainsi que l'itinéraire cartographié sont préparés par le pôle ECMS. Dans un troisième temps, le pôle ECMS procède à la sensibilisation des agent.es qui participeront à la marche. En effet en parallèle de l'organisation de la marche par l'équipe de pilotage, les responsables de la ligne chargés de la marche exploratoire sélectionnent, sur la base du volontariat, un nombre d'agent.es qui devront accompagner les marcheur.ses pendant la marche. Après cette réunion de sensibilisation des agent.es, ces derniers procèdent au recrutement des marcheur.ses sur une session d'une heure dans les stations composant l'itinéraire. Le recrutement a lieu sur deux jours pour assurer la présence d'environ

dix marcheur.ses le jour de la marche. Il faut alors récolter les contacts de 100 à 150 intéressé.es. Ces derniers sont transmis au pôle ECMS qui se charge de contacter les marcheur.ses. Dans un dernier temps, la marche dure une heure en moyenne. Elle est conduite en binômes agent.es et client.e.s. Un retour d'expérience (REX) est réalisé à l'issue de la marche. Il comprend un diagnostic fin des éléments récoltés suivant l'analyse des questionnaires, ainsi que des préconisations d'aménagement localisées. Après réception du REX, la ligne propose une liste et un phasage des aménagements possibles. Enfin, un REX plus général de la démarche est validé puis restitué en interne aux comités de pilotage et au comité exécutif de l'entreprise. Environ deux mois après la marche, les marcheur.ses sont aussi invité.es à assister à une réunion de restitution à la maison de la RATP.

Le tableau qui suit présente une synthèse de la méthodologie actuelle (Figure 6) :

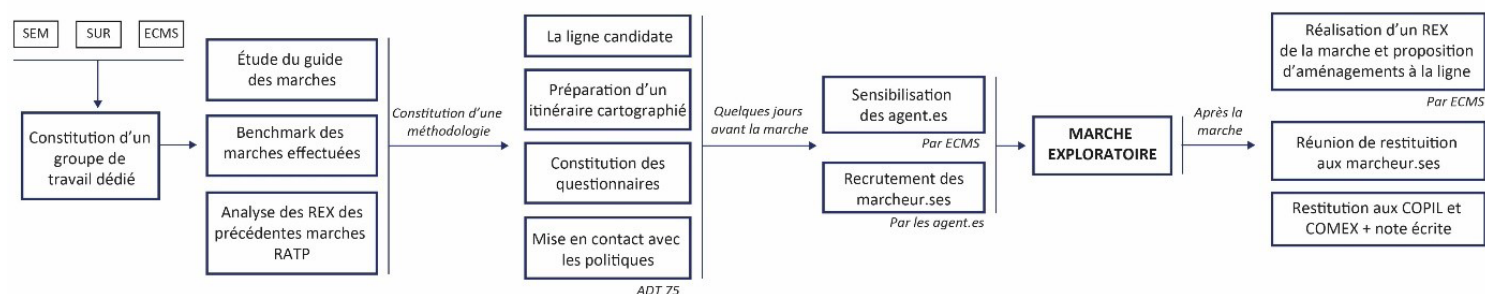


Figure 6 : Méthodologie actuelle des marches exploratoires RATP.

Source : réalisation personnelle, septembre 2022. Copyright : RATP, d'après un schéma réalisé par M. Marguerit

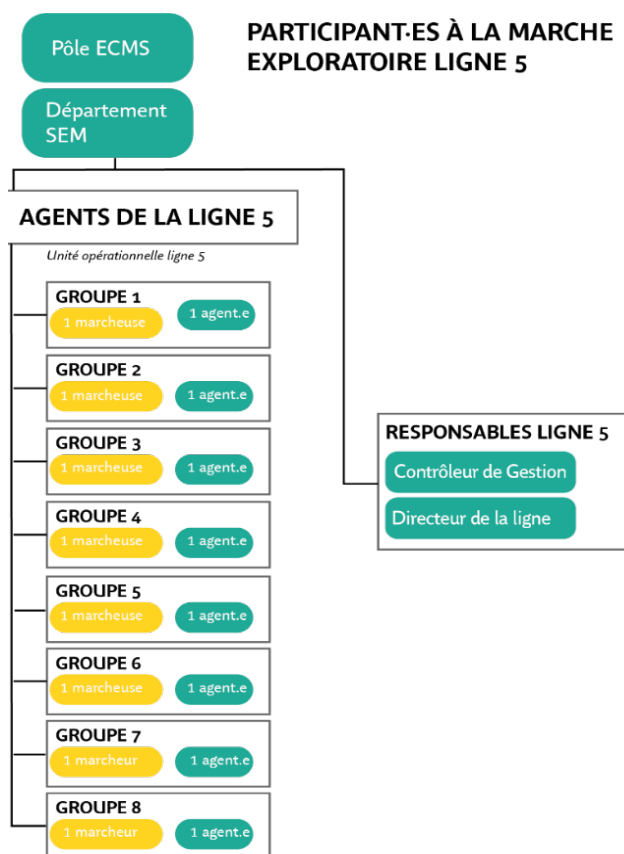
c) Étude de cas : focus sur la marche exploratoire menée sur la ligne 5 entre Jaurès et Jacques Bonsergent, le 23 juin 2022¹⁵.

Une marche exploratoire, la septième depuis le lancement des marches en nom propre RATP, a eu lieu sur la ligne 5 du métro le jeudi 23 juin à 17 heures avec un rendez-vous fixé au départ de la sortie principale de la station Jaurès. Pendant près d'une heure, huit usager.es du réseau dont une majorité de femmes (5) ont ainsi déambulé sur un itinéraire reliant la station Jaurès à la station Jacques Bonsergent, et répondu à des questionnaires à l'aide d'un.e agent.e. Deux stations ont été explorées en détail : Jaurès et Jacques Bonsergent. Six agent.es de station, le contrôleur de gestion, le directeur

de la ligne, le pôle ECMS et trois membres de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) étaient présent.es (Figure 7).

Plusieurs éléments sont mis en avant par les participant.es dans le retour d'expérience (REX)¹⁶. Si la station Jaurès présente une bonne signalétique, plusieurs éléments à améliorer émergent des questionnaires. D'abord, plusieurs portions de la station sont qualifiées de « sales » voir « insalubres » par la grande majorité des marcheur.ses (odeurs d'urine, plafonds avec câbles électriques qui pendent, concrétions sur les escaliers et les murs). Or, pour six marcheur.ses sur huit, la propreté joue un rôle sur le sentiment d'insécurité dans les stations (Gilow et Lannoy, 2017). De plus, plusieurs portions souffrent d'un manque de luminosité, et

Figure 7 : Participant.es de la marche exploratoire du 23 juin 2022 sur la ligne 5. Source : réalisation personnelle, juillet 2022. Copyright : RATP



¹⁵ Pour cette partie les sources mobilisées sont les figures, synthèses et REX produit en interne par le pôle ECMS, ainsi que les échanges avec la ligne à l'issue de la marche.

¹⁶ Les données proviennent de documents internes non diffusables. Néanmoins quelques données synthétiques peuvent être utilisées à titre d'exemples.

CHAPITRE 2

un couloir (couloir 232) de correspondance long de 176 mètres est signalé comme particulièrement « oppressant » et « anxieux ». Plusieurs virages et murs aveugles font ainsi naître une crainte liée à la temporalité de la traversée. Sept participants sur huit assurent aussi que l'affluence voyageuse est rassurante et la moitié indique prévoir ses déplacements à l'avance ou les reporter lorsqu'ils ont lieu tard le soir ou dans certains quartiers. Certaines jeunes participantes déclarent même réfléchir à leurs tenues à l'avance quand elles savent qu'elles vont prendre le RER ou le métro à certains horaires. On a donc un exemple concret de stratégies d'évitement déployées par les voyageuses. Enfin, la station est décrite comme peu accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR et poussettes). Un manque d'accessibilité est d'ailleurs signalé à chaque marche exploratoire,

mais s'explique par l'ampleur et l'ancienneté du réseau. Pour prendre en compte les remarques des usager.es pendant la marche, le pôle ECMS préconise plusieurs travaux et aménagements à l'aide d'une carte basée sur l'itinéraire (Figure 9). Les expérimentations possibles y sont mises en valeur et localisées pour que la ligne puisse étudier les faisabilités. Pour améliorer les ressentis dans le couloir, les questionnaires ont permis de mettre en avant une volonté de jouer sur le décor du couloir pour améliorer l'aisance. Plusieurs solutions ont été proposées comme la pose de stickers au sol pour indiquer la distance restante à parcourir, de la végétalisation, ou la pose d'un « ciel éclairé » dans le couloir 232 pour apporter une ambiance à la traversée et un sentiment d'ouverture sur l'extérieur (Figure 10).

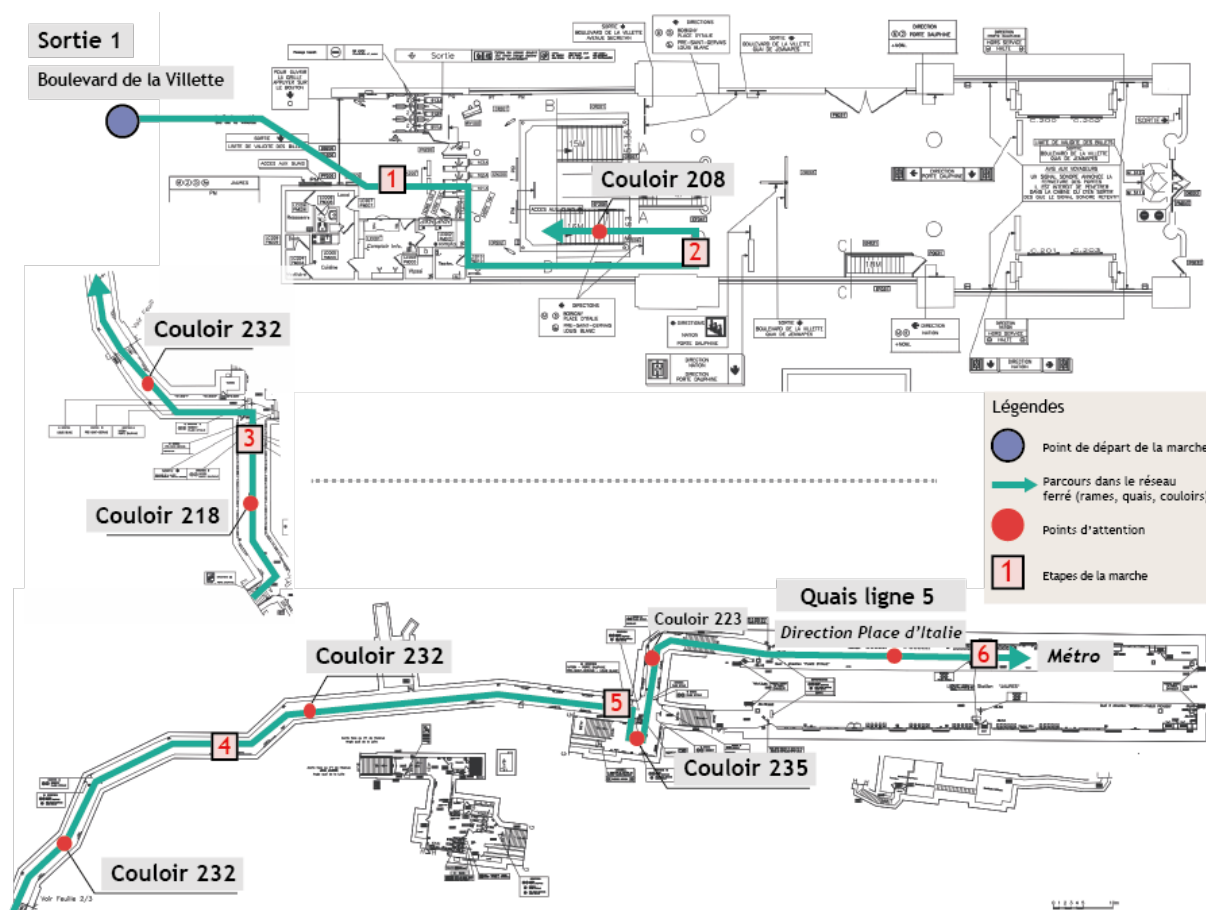


Figure 8 : Itinéraire de la station Jaurès, marche exploratoire du 23 juin 2022 sur la ligne 5.

Source : réalisation personnelle, juin 2022. Copyright : RATP

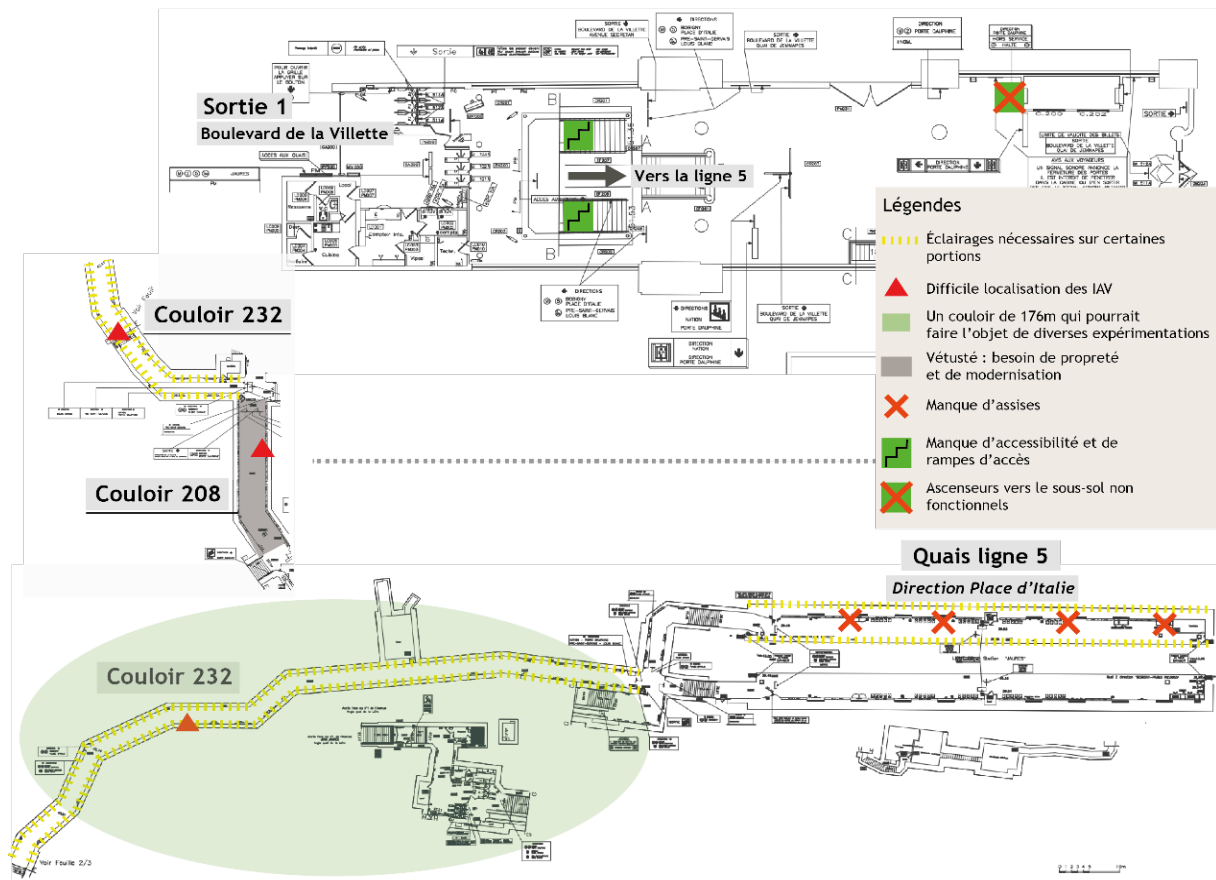


Figure 9 : Préconisations d'aménagements pour la station Jaurès, marche exploratoire du 23 juin 2022

Source : Manon Marguerit, juin 2022. Copyright : RATP



Figure 10 : Les « Belles échappées », dispositif RATP expérimenté ci-dessus dans la salle d'échange principale de la station Strasbourg Saint-Denis. Source : photographie personnelle, juin 2022.

La station Jacques Bonsergent suscite moins de remarques que la précédente. Les marcheur.ses la décrivent globalement comme une « petite station agréable » avec des aménagements légers, adaptés à sa taille et aux flux des usager.es qui la parcourent quotidiennement. L'accent est plutôt mis sur un renforcement du nettoyage quotidien, les quais et plusieurs couloirs étant caractérisés comme particulièrement « sales » et « vétustes ».

À l'issue de la marche, agent.es de terrain et marcheur.ses vantent le fait d'avoir travaillé ensemble le temps d'une marche. Plusieurs agent.es on aussi insisté sur les qualités de la démarche et sur leur volonté d'aider les usager.es à se sentir mieux lors de leurs déplacements dans les stations après la marche. Ainsi, on peut faire l'hypothèse que la création de liens entre les personnels de terrain et les usager.es renforce l'aisance dans les transports¹⁷. À ce titre les marches exploratoires participent aussi à faire passer les marcheur.ses du « mode flux » au « mode lieu », et favorisent la création d'une appartenance territoriale, véritable facteur d'aisance pour les usager.es des transports (Tillous, 2008).

Environ un mois après réception du REX, la ligne a proposé plusieurs aménagements possibles selon un certain phasage¹⁸. Par exemple pour répondre aux problèmes de propreté et d'odeurs dans les couloirs de la station Jaurès, une opération d'augmentation de la fréquence de nettoyage haute pression à une fois par semaine a été lancée, comme pour les quais et les couloirs de Jacques Bonsergent. Pour répondre aux besoins d'accessibilité dans la station Jaurès, une étude de faisabilité de réouverture des accès

ascenseur – fermé depuis des années – au niveau -1 a été proposée pour le premier trimestre 2023. Enfin pour répondre aux divers enjeux d'insécurité, d'éclairage ou encore d'animation du long couloir de correspondance 232 de la station Jaurès, plusieurs études et demandes ont été lancées en matière de renforcement de la présence humaine des agent.es, du nettoyage et d'une amélioration de l'éclairage, et de l'expérimentation de visuels – ciel éclairé – et de stickers au sol.

La réunion de restitution aux participant.es de la marche est prévue pour l'automne 2022.

La RATP, acteur clé de la maîtrise et de l'exploitation d'une large partie des transports en communs parisiens, met ainsi en œuvre au travers de son plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes dans les transports, des actions et des outils concrets pour réduire les violences dans ses espaces. Avec ses engagements croissants en faveur de l'intégration des questions de genre dans les grands enjeux mobilitaires, illustrés par la démarche des marches exploratoires en nom propre, elle démontre une volonté d'intégrer les ressentis des femmes dans l'aménagement des gares et stations. Néanmoins, elle rencontre quelques écueils contextuels, pouvant freiner la mise en pratique de ses ambitions.

¹⁷ Cette hypothèse est au cœur du travail de thèse mené par Manon Marguerit, elle mènera plusieurs expérimentations pour en vérifier la crédibilité

¹⁸ Les données proviennent de documents internes non diffusables. Néanmoins quelques données synthétiques peuvent être utilisées à titre d'exemples.

CHAPITRE 3

Les marches exploratoires de la RATP en Île-de-France, un outil expérimental aux effets encore limités

Les marches exploratoires sont un outil récent du plan de lutte contre les violences sexistes et sexuelles de la RATP. La méthode employée pour leur organisation reste ainsi sujette à plusieurs expérimentations, dans une logique de perfectionnement constant du processus. Plusieurs limites liées au terrain d'application, au financement des marches, ou encore au jeu d'acteur de l'entreprise constituent des blocages importants qui limitent les effets escomptés.

1) Des limites liées aux spécificités du territoire

Le plan de lutte contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports a permis la mise en place de marches exploratoires sur le réseau métro. Néanmoins outre le métro, l'entreprise réfléchit à l'expérimentation de la méthode sur tous les modes de transports qu'elle exploite : RER, bus, tramway, etc. Mais il peut être difficile de concrétiser ces ambitions, tant le réseau exploité est étendu et complexe.

La RATP est l'exploitant historique d'une large part des transports franciliens. L'entreprise exploite ainsi un réseau de transports en commun grand des seize lignes du métro de Paris, neuf lignes du tramway d'Île-de-France (T1, T2, T3a, T3b, T5, T6, T7 et T8), une partie des lignes A et B du RER et près de trois cent cinquante lignes de bus urbains et Noctiliens de Paris et de sa première couronne¹⁹. Cependant, la complexité de la maîtrise d'ouvrage des transports en Île-de-France limite ses actions. Tout d'abord la RATP n'est pas le seul exploitant. En effet, elle

partage cette responsabilité avec la SNCF qui opère le reste réseau ferré pour les services de transport régionaux sur le réseau RER, les lignes de transilien, ainsi que le T4. De plus, dans un contexte de plus en plus rapproché d'ouverture à la concurrence, notamment pour le réseau de bus dès 2023, puis les tramways en 2030 et le reste du réseau d'ici 2040, il paraît difficile de projeter sur le long terme les actions du plan de lutte, comme les marches exploratoires, car rien ne garantit la pérennité de la démarche. De fait si l'expérimentation des marches exploratoires sur le réseau de bus est prévue, l'ouverture à la concurrence peut jouer un rôle de frein pour les acteur.trices impliqué.es dans la démarche.

Aussi, le but des marches exploratoires, en plus d'un travail sur une portion du réseau (une portion de ligne, une station en particulier, etc.), est aussi d'évaluer les ressentis des usager.es sur la totalité du réseau RATP. En effet, le retour d'expérience d'après marche permet d'apporter une réponse locale, mais aussi de penser l'amélioration des aménagements du réseau en général. Or, si les témoignages des marcheur.ses rencontrés pointent des expériences ou des ressentis vécus sur des portions non exploitées par la RATP, il est complexe de trouver une réponse adaptée qui n'engage pas la RATP. En somme, si les violences dans les transports sont un problème systémique qui ne rencontre pas de frontière d'exploitant, lorsqu'un.e marcheur.se évoque un sentiment de peur sur les quais du transilien pendant une marche RATP, cette dernière ne peut se positionner puisqu'il s'agit d'un mode de transport exploité par la SNCF.

19 https://www.ratp.fr/fr/ratp/c_5044/bus

Enfin, la RATP travaille aussi actuellement sur le projet de création d'une communauté de marcheuses qu'il pourrait être intéressant de suivre sur plusieurs marches, et notamment sur plusieurs modes, pour évaluer les progrès de la méthode. Cependant, l'échelle du territoire est très large et rend difficile la mise en place d'un tel projet²⁰. En effet certain.es marcheur.ses recruté.es sont des habitué.es de la portion de ligne explorée. Cependant on peut supposer que le réseau de transports francilien est si vaste que les marcheur.ses recruté.es ne vivent pas nécessairement proche du cœur d'agglomération. Il paraît alors difficile de trouver des personnes prêtes à s'investir de façon régulière dans les marches sans que cela ne bouscule trop leurs habitudes de vie. En somme, le territoire d'expérimentation s'inscrit bien sur un réseau vaste et complexe, qui met en lien de nombreux.se acteur.trices aux responsabilités et aux ambitions distinctes.

2) Des limites liées aux spécificités de l'écosystème RATP

Le territoire francilien et ses spécificités apparaissent comme des freins potentiels pour le bon déploiement des marches exploratoires. Cependant, une autre limite majeure joue un rôle dans les difficultés de la démarche à se dérouler au mieux : l'écosystème RATP lui-même et la diversité de ses composantes. Pour mener à bien la démarche et la faire progresser, il s'agit de mieux comprendre les responsabilités de chacun.e, et de créer un dialogue constructif avec les différent.es acteur.trices de l'entreprise.

Tout d'abord, la stratégie du plan de lutte et des marches exploratoires est déployée au sein du pôle Expérience Client et Marketing (ECMS). Cependant, de nombreux.se acteur.trices entrent en jeu après la marche. En effet, nous avons explicité plus tôt que le pôle ECMS propose dans un REX à l'issue de chaque marche, et dans ses travaux de synthèse plus généraux sur les marches exploratoires, des préconisations d'aménagements à mettre en place dans les stations en fonction des demandes des marcheur.ses. Mais il peut être difficile de savoir ce qu'il est possible de préconiser. Par exemple²¹, il n'est pas si simple d'agir sur les caméras, dont la présence et la visibilité dans les espaces explorés influencent les ressentis d'aisance et de sécurité. En effet, leur localisation et leur nombre est très réglementé, et la maîtrise d'œuvre relève de la responsabilité du département Maintenance des équipements et systèmes des espaces (M2E). De plus, la demande de caméras doit être déposée en préfecture avant validation. Les délais peuvent donc

²⁰ Cette expérimentation fait également partie des travaux de thèse à venir de Manon Marguerit.

²¹ Les données proviennent de documents internes non diffusables. Néanmoins quelques données synthétiques peuvent être utilisées à titre d'exemples.

être très longs, et le coût très élevé (environ 10 000 €). Ainsi, aux prémices de la démarche, le manque d'expertise d'ECMS en matière d'aménagements des espace RATP a fait émerger des points de blocage. Le dialogue avec les autres pôles apparaît alors essentiel, notamment pour estimer le coût, mais surtout la faisabilité des aménagements.

Les échanges avec les différentes équipes permettent de répondre à des interrogations qui se posent après les marches exploratoires. En effet, plusieurs sessions de travail menées avec l'assistance à maîtrise d'ouvrage (MOA) du pôle Services et espaces multimodaux (SEM), mais aussi avec des programmistes du pôle Maîtrise d'ouvrage des projets (MOP) ont permis de lever quelques obstacles²². Par exemple, grâce aux précisions de MOA SEM sur la faisabilité de certains aménagements de grande ampleur, il est clair que certaines requêtes des marcheur.ses sont impossible à traiter. Lors des marches, plusieurs remarques ont été faites sur le manque d'accessibilité des stations. Plus d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs ont alors été demandés. Cependant, leur mise en place est trop coûteuse (plusieurs millions d'euros) et n'est aujourd'hui prévue que dans le cadre des aménagements des nouvelles stations du Grand Paris Express. Il en va de même pour les interphones d'appel voyageur (IAV), dont la mise en valeur, le déplacement ou l'ajout ont parfois été demandé, mais dont la faisabilité technique et financière reste très limitée. De nombreuses revendications des marcheur.ses ont aussi pointé le rôle de l'éclairage sur leur aisance. Le changement ou le rajout des luminaires représentant des coûts non négligeables sur le long terme, les échanges avec MOA SEM

au cours des mois ont notamment permis de comprendre que le nettoyage des luminaires existant permettait d'augmenter la luminosité de 30 à 40 %, et donc d'économiser des coûts sur le nouveau matériel. Enfin, la mise en réseau des différents services a permis de mettre en avant des opportunités ou des financements supplémentaires auxquels le pôle ECMS n'avait pas pensé jusqu'à lors. Par exemple, il existe un budget embellissement et une campagne street art prenant en compte les aménagements artistiques à moindre coût, qui ont un fort impact sur les ressentis d'aisance des usager.es. Aussi, des échanges avec le pôle MOP ont permis d'apprendre qu'il pouvait être intéressant de s'en rapprocher pour savoir si une étude est en cours ou prévue sur la station, pour pouvoir y intégrer les remarques issues de la marche dans le cahier des charges de MOP. Ainsi, les échanges avec les bons acteur.trices, qui n'apparaissent pas toujours comme des interlocuteur.trices évident.es pour ECMS permettent de contourner les limites de l'écosystème RATP. Toutefois, la complexité du jeu d'acteur peut affecter la temporalité des projets de marches. En effet, les réunions et les échanges à mettre en place avec les divers services devraient réduire le nombre de marches à l'année et rallonger le calendrier méthodologique.

Enfin, et de façon plus informelle, il semble que la RATP s'ancre dans des résistances sociétales plus globales à la lutte contre les violences sexistes et sexuelles. On peut en effet se demander quelles sont les résistances spécifiques de la RATP. Ainsi, lors de plusieurs réunions de formation Stand Up aux agent.es, des commentaires et des remarques ont été régulièrement faites quant à l'existence

de ces violences²³. Par exemple, un.e agent.e de secteur sur l'une des lignes du métro a témoigné de sa lassitude à « ne jamais savoir quand on peut savoir si ça n'était pas juste de la drague un peu poussée ». Un.e autre agent.e en demandant quels étaient les objectifs de la formation a aussi affirmé « qu'on lui a imposé de la suivre ». Cette remarque pose aussi la question de l'implication des équipes de terrain, et la difficulté de les impliquer et de les faire se sentir concerné.e par les actions déployées par le pôle ECMS. D'ailleurs, ce problème concerne autant les hommes que les femmes. A propos de la définition de l'exhibition sexuelle, une femme a aussi pris la parole pour affirmer que « oui mais aussi, savoir se tenir avec une jupe c'est la base ». Les résistances concrètes se situent aussi chez les acteurs du haut de la chaîne du plan de lutte. Par exemple, lors d'une réunion de travail, une personne a témoigné de son agacement quant à la prise en compte de nouvelles recommandations pour un processus de prise en charge des victimes qui selon elle n'est pas efficace, et déclaré « J'en ai ras la casquette des trucs sur les gonzzesses [...] on en parle trop ça devient hystérique [...] c'est de la discrimination ».

Finalement, la mise en place par la RATP d'outils visant à lutter contre les violences faites aux femmes dans les transports reste complexe. Avec un réseau de transports en commun varié, des limites liées à l'écosystème, et des résistances concrètes en interne, ses ambitions peuvent être ralenties. Face à ces difficultés, la démarche peine à sortir de l'expérimentation initiale et à s'ancrer durablement pour l'instant. Si le harcèlement dans les transports ne peut pas être aboli, on peut en revanche participer à réduire les ressentis de peur et d'insécurité. Par exemple, en étendant la méthodologie actuelle des marches exploratoires en nom propre RATP au réseau de surface, c'est un nouveau défi que l'entreprise s'apprête à relever pour aider les femmes à se réapproprier leur mobilité.

23 Les propos sont anonymes et proviennent de plusieurs réunions non diffusables, tenues en avril 2022.

CONCLUSION

CONCLUSION

Ce mémoire avait pour but de mieux comprendre la portée et les enjeux des violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun. Nous avons notamment cherché à déterminer quelles actions et outils pouvaient être déployés par les opérateurs de transports pour réduire et lutter contre ces violences, et notamment comment la RATP pouvait devenir actrice de la prévention et de la lutte contre les violences sexistes et sexuelles.

Pour répondre à cette question, nous avons d'abord étudié les types de violences liées au genre auxquelles pouvaient être confrontées les femmes dans les transports. De l'outrage sexiste à l'agression sexuelle et au viol, ces violences constituent des délits. Elles sont récurrentes dans les transports du fait de la promiscuité, du faible degré d'interconnaissance entre les usager.es, et de la logique de flux qui régissent les déplacements au sein des espaces de transports, et génèrent des stratégies d'évitement. Nous validons ainsi notre première hypothèse de recherche. Nous avons également précisé que la question des violences de genre dans les transports ne pouvait pas être réduite à l'enjeu sécuritaire. En effet, la question de l'aisance voyageur.euse est aussi fondamentale pour lutter contre le sentiment d'insécurité. Renforcer le sentiment d'appartenance à un groupe, celui des usager.es des transports, grâce à des exercices participatifs et de rencontre comme les marches exploratoire, permet ainsi de renforcer l'aisance à se mouvoir dans les espaces. Nous validons ainsi notre deuxième hypothèse sur les apports de l'outil pour la réappropriation des mobilités féminines.

Pour illustrer notre étude, nous avons choisi d'étudier le cas de la RATP, qui gère et exploite une large partie des transports en commun en Île-de-France, et met en place diverses actions dans le cadre d'un plan de lutte contre les violences

sexuelles et sexistes dans ces espaces. Notre immersion au sein de l'équipe chargée de ce plan nous permet de comprendre concrètement, grâce à un travail de terrain, les moyens mis en œuvre pour traiter de ces questions. Derrière les outils qu'elle mobilise comme les marches exploratoires, il y a des engagements politiques de la part d'une entreprise qui a dans le passé été critiquée pour son manque de soutien aux femmes violentées dans ses espaces. Les marches sur le métro se sont ainsi progressivement installées comme un outil apprécié des usager.es comme des agent.es impliqué.es dans le processus, prouvant les bénéfices de la symétrie des attentions. Nous validons dès lors notre troisième hypothèse de travail sur les engagements de la RATP dans la lutte contre les violences faites aux femmes. Cependant, cette expérience nous amène à nuancer les premiers résultats de cette démarche. D'une part, le harcèlement sexuel dans les transports reste un problème systémique et ne disparaît pas grâce aux seuls outils mis en place par la RATP. D'autre part, si le pôle ECMS dispose de la compétence organisationnelle des marches exploratoires, et des préconisations d'aménagements à en tirer, des difficultés peuvent empêcher les aménagements de voir le jour. Des limites émergent ainsi d'un jeu d'acteur et d'un fonctionnement d'entreprise complexe, où chacun des nombreux pôles dispose de compétences et d'informations propres qui peuvent être difficile à obtenir comme la faisabilité, le phasage ou le financement des aménagements, et où des résistances concrètes persistent, nous permettant ainsi de valider nos quatrièmes et cinquièmes hypothèses. Néanmoins la démarche reste expérimentale et les aménagements à mettre en place relèvent du cas par cas. Il reste alors à la RATP de tirer profit des écueils rencontrés pour étendre sa stratégie, et poursuivre sa lutte contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports.

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

Bassand M. (1986), La mobilité spatiale, un phénomène macroscopique, in Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique, Mélanges publiés en l'honneur du Professeur Maurice Erard, Université de Neuchâtel, EDES.

Bogaert L. (2018), « Harcèlement de rue et stratégies d'évitement des jeunes femmes à Charleroi », in : Sacco, M. et Paternotte, D. (Eds.) Partager la ville. Genre et espaces publics en Belgique francophone, Academia, Bruxelles, pp. 37-52.

Cardelli R. (2021), « Les déplacements des femmes dans l'espace public : ressources et stratégies », Dynamiques régionales, vol. 12, no. 3, pp. 102-121.

Cardoso F., Marguerit M. (2022), « Visibles », série documentaire en trois épisodes de vingt minutes sur l'expérience de déplacement de huit couples lesbiens.

Centre Hubertine Auclert (2014), Les marches exploratoires pour lutter contre le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public, Les rencontres thématiques du réseau « Territoires franciliens pour l'égalité ! ».

Coutras J. (1993), « La mobilité des femmes au quotidien : Un enjeu des rapports sociaux de sexes ? », les Annales de la recherche urbaine, n°59-60, pp. 163-170.

Cresswell T. (2004), Justice sociale et droit à la mobilité, in Allemand Sylvain, Ascher François et Lévy Jacques (dir), Les sens du mouvement, Editions Belin, pp. 145-153.

De Beauvoir S. (1949), Le Deuxième Sexe, I : « Les faits et les mythes », et II : « L'expérience vécue », Paris, Gallimard, « Folio », I et II, 1986.

Di Méo G. (2011), Les Murs Invisibles, Femmes genre et géographie sociale, Armand Colin/Recherches, paris, 344p.

Di Leonardo M. (1981), Political economy of street harassment, AEGIS: Magazine on Ending the Violence Against Women, 51.

Debonneville J., Lieber M. (2021), « Rappels à l'ordre sexué dans l'espace public : perspective intersectionnelle sur les violences dans l'espace public », Dynamiques régionales, vol. 12, no. 3, pp. 83-101.

INED (2017), Enquête Virage, Les violences dans les espaces publics touchent surtout les jeunes femmes dans les grandes villes, Institut National d'Etudes Démographiques, n°550.

Félonneau, M.-I., Becker M. (2011), « Femmes au volant, danger au tournant ». Les conductrices sont-elles victimes d'une menace du stéréotype ? Psychologie du Travail et des Organisations, 14(4), 314-329.

FNAUT (2017), Harcèlement sexiste dans les transports collectifs routiers et les PEM, v4.6.

Fol S., Gallez C. (2017), « Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources. Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité », Riurba 2017/ Numéro 4

BIBLIOGRAPHIE

- Fol S. (2012), « Mobilité et pauvreté », in Brun G., (ed.), *Ville et mobilité*, Economica, Coll. « Méthodes et Approches », pp. 129-142.
- Gardner C.B. (1995), *Passing by. Gender and public harassment*, University of California Press.
- Gayet-Viaud C. (2021), « Le harcèlement de rue et la thèse du continuum des violences », *Déviance et Société*, vol. 45, no. 1, pp. 59-90.
- Gilow M., Lannoy P. (2017), « L'anxiété urbaine et ses espaces. Expériences de femmes bruxelloises » in: *Les Annales de la recherche urbaine*, n°112, Le genre urbain, pp. 36-47.
- Jarrigeon A. (2019), « La mobilité des femmes : une liberté contrariée », *Forum Vies Mobiles*.
- Jarrigeon A. (2019), « Le poids du quotidien : les femmes face à la mobilité », *Forum Vies Mobiles*.
- Lépinard E., Lieber M. (2020), *Les théories en études de genre*, Paris, La Découverte, coll. « Repères Sociologie », 128 p.
- Lieber M. (2022), « Femmes, violences et espace public : une réflexion sur les politiques de sécurité ». *Lien social et Politiques*, (47), 29–42.
- Lieber M. (2008), *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*. Presses de Sciences Po.
- Lieber M. (2021), « La lutte contre le harcèlement de rue et les (nouveaux) indésirables des espaces publics », *Déviance et Société*, 45, 1, 91-114 | doi : 10.3917/dev.211.0091.
- Lieber M. (2011), « Le sentiment d'insécurité au prisme du genre. Repenser la vulnérabilité des femmes dans les espaces publics », *Métropolitiques*.
- Lieber M. (2022), « Le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public : une entrave à la citoyenneté ? », *Nouvelles Questions Féministes*, vol. 21, no. 1, pp. 41-56.
- Lubitow, Abelson M.J, Carpenter E. (2020), «Transforming mobility justice: Gendered harassment and violence on transit », *Journal of Transport Geography*, 82.
- Raibaud Y. (2015), *La ville faites par et pour les hommes*, éditions Belin.
- Rivoal H. (2021), *La Fabrique des masculinités au travail*, La Dispute, Paris, 235 p.
- SCHELLER Livia, (1996,) *Les bus ont-ils un sexe ? Les femmes machinistes : approche psychodynamique de la division sexuelle du travail à la RATP*, Paris, RATP.
- Scheller, L., Cunha, L., Nogueira, S. & Lacomblez, M. (2013). *Le temps des conductrices de bus en France et au Portugal. Travail, genre et sociétés*, 29, 69-86.
- Tillous M. (2008), *Entre l'individu percevant et la forme perçue, quel est le statut de l'Autre ? L'ambiance du réseau de transports collectifs*. 1st International Congress on Ambiances, Grenoble 2008, Sep 2008, Grenoble, France. pp.455-459.
- Tillous, M. (2016). *Le métro comme territoire : à l'articulation entre l'espace public et l'espace familial*. *Flux*, 103-104, 32-43.

BIBLIOGRAPHIE

Tillous M., (2009), Le voyageur au sein des espaces de mobilité : un individu face à une machine ou un être socialisé en interaction avec un territoire ? Les déterminants de l'aisance au cours du déplacement urbain, Thèse sous la direction de Francis Beaucire, Paris : Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Département de Géographie – Aménagement.

Tillous M. (2017), « Les voitures de métro réservées aux femmes comme instrument d'action publique : une réponse à quel problème ? », Géocarrefour.

RÉSUMÉ DU MÉMOIRE

En 2015, selon le Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes, 100 % des utilisatrices des transports en commun ont été victimes de violences sexuelles et sexistes au moins une fois dans leur vie. On peut alors se demander quelles sont les spécificités de ces violences dans les transports en commun, et ce qu'elles nous apprennent. On peut aussi se demander comment les opérateurs de transports, acteurs clés de la maîtrise et de l'exploitation des espaces où se déplacent les femmes, mettent-ils en œuvre des actions et des outils concrets pour prévenir et lutter contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports. Ces violences de diverses natures, fruits des rapports de pouvoirs liés aux inégalités de genre, constituent un problème systémique et ancré dans nos sociétés. Le constat d'un aménagement des espaces de transport où se mêlent promiscuité, densité des flux de voyageur.euses et un faible degré d'interconnaissance entre les usager.es aggraverait la vulnérabilité à ces violences sexistes et sexuelles. Face à cette vulnérabilité, on observe que la mobilité prend une place importante dans la charge mentale des femmes. En effet c'est toute une liste de stratégies d'évitement que ces dernières peuvent mettre en place pour sécuriser ou reporter leurs déplacements, et même s'invisibiliser dans l'espace. Les marches exploratoires apparaissent comme un outil participatif intéressant pour lutter contre la peur et la désertion des espaces publics par les femmes. En engageant les citoyen.nes et les institutionnel.les dans un dialogue constructif, elles visent à la sensibilisation des acteur.trices locaux.ales aux questions de genre dans l'espace public, et à une réappropriation de la mobilité des femmes. La RATP, exploitant une large partie du réseau de transports en commun francilien, a récemment mis en place, en 2020, un plan de lutte contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports. Parmi plusieurs campagnes de formation de ses salarié.es, et de diffusion des enjeux du plan à diverses échelles, elle expérimente aussi ses propres marches exploratoires RATP depuis juin 2021. En plus d'un an, elle a ainsi réalisé sept marches sur son réseau métro, et projette d'étendre la méthode à son réseau de surface. La démarche est aujourd'hui fructueuse puisqu'elle a permis, grâce à l'expertise des usager.es du réseau ayant participé aux marches, de mieux comprendre les ressentis des usager.es sur l'aménagement des espaces, de les rassurer dans leur mobilité en leur présentant les dispositifs et personnes à leur disposition lors de situations à risque, et surtout de constituer tout un répertoire de préconisations d'aménagements pouvant permettre de lutter contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports (en matière d'éclairage, de nettoyage, de vidéosurveillance, de signalétique ou encore d'ambiance dans les espaces de correspondance et sur les quais). Cependant dans une entreprise de grande ampleur où un jeu d'acteur complexe et plusieurs blocages d'ordre administratifs, budgétaires, ou de calendrier peuvent s'interposer, les effets des marches exploratoires restent limités. En effet les marches étant organisées par un pôle (ECMS) ne disposant pas de toutes les ressources en matière d'informations, d'ingénierie et de financement, il peut être difficile de poursuivre la méthode sans plusieurs ajustements réguliers. Enfin, il semble que malgré les progrès dans la prise en compte de la réalité des violences sexistes et sexuelles dans les transports, des résistances concrètes aux questions de genre persistent, dans une entreprise où la lutte contre ce type de violences reste relativement récente.