



**FNAUT**

transport  
consommation  
environnement

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

## **HARCELEMENT SEXISTE DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS ET**

### **LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX : L'ANALYSE DE LA FNAUT**

#### ***RESUME***

A la suite de l'étude menée en 2016, sur le harcèlement sexiste dans les transports, la FNAUT a souhaité élargir le champ de l'examen aux transports collectifs routiers de voyageurs : autocars, autobus, taxis, Voitures de Transport avec Chauffeur (VTC) et covoiturage ainsi qu'aux lieux d'intermodalité. Cet élargissement est d'autant plus souhaitable que la question du harcèlement sexiste se fait progressivement une place dans le débat public.

Elle a été élaborée par Marc DEBRINCAT, Christiane DUPART (vice-présidente de la FNAUT) et Caroline MOGGIO.

#### **1. ANALYSE DES ENQUÊTES DE VICTIMATION**

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

L'enquête de victimation consiste à interroger des personnes sur les infractions dont elles ont été victimes à des fins statistiques. Face à l'importance du phénomène du harcèlement sexiste dans les transports, les enquêtes de victimation et les statistiques pénales devraient mieux isoler ces comportements. Elles devraient constituer une catégorie statistique spécifique, parmi l'ensemble des atteintes d'ordre sexuel, afin de faciliter l'observation statistique du phénomène et de mieux adapter la réponse publique.

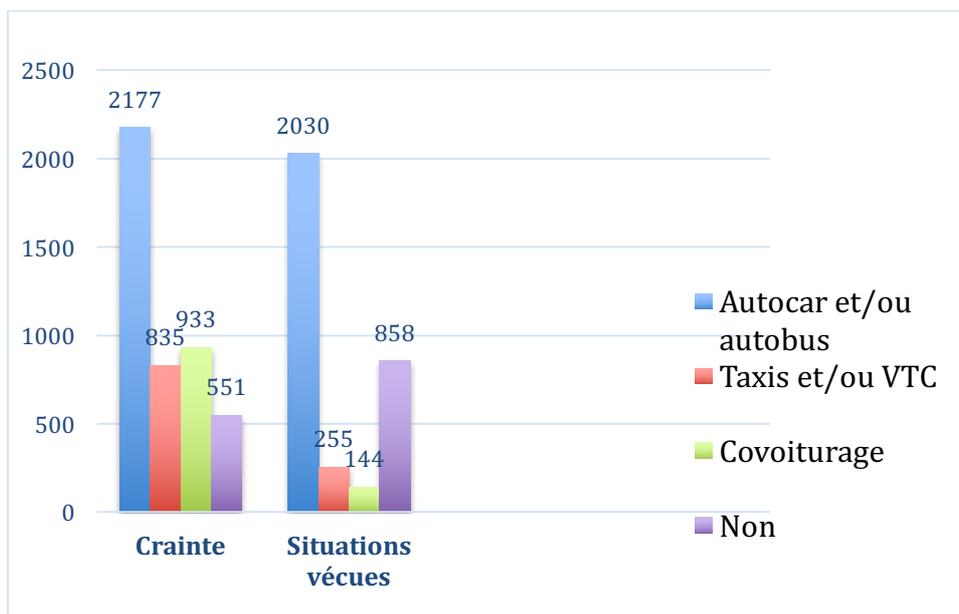
En ce qui concerne l'Ile-de-France, les transports en commun (y compris les gares) sont le premier lieu de commission des agressions sexuelles faites aux femmes parmi les lieux publics **puisque 39 % y sont commises**.

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

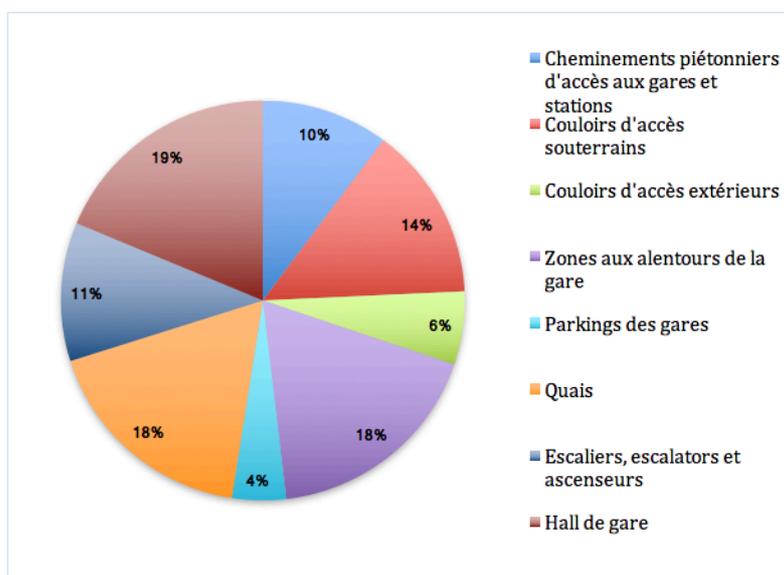
## 2. ANALYSE DES RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE

L'enquête portant sur le harcèlement sexiste dans les transports routiers de personnes (taxis, VTC, autobus, autocar, covoiturage), les espaces d'intermodalité ainsi que sur l'efficacité des dispositifs de prévention et d'alerte a recueilli près de **3 000 réponses**. Les réponses sont malheureusement très claires : **90 % des répondantes ont déjà vécu des situations de harcèlement dans les transports collectifs routiers et les lieux d'intermodalité**.

L'analyse de l'écart entre la crainte du harcèlement dans les autocars et autobus et les situations vécues est peu important. En revanche, pour les taxis, les VTC et le covoiturage, il y a un net différentiel entre la crainte du harcèlement et sa réalité. On peut penser que les systèmes de notation des chauffeurs et de validation des courses mettent en place un contrôle social qui limite les comportements inacceptables.



En ce qui concerne les lieux d'intermodalité, les halls de gare, les quais et les zones aux alentours des gares, arrivent en tête des lieux où les femmes ont déjà vécu des situations de harcèlement.

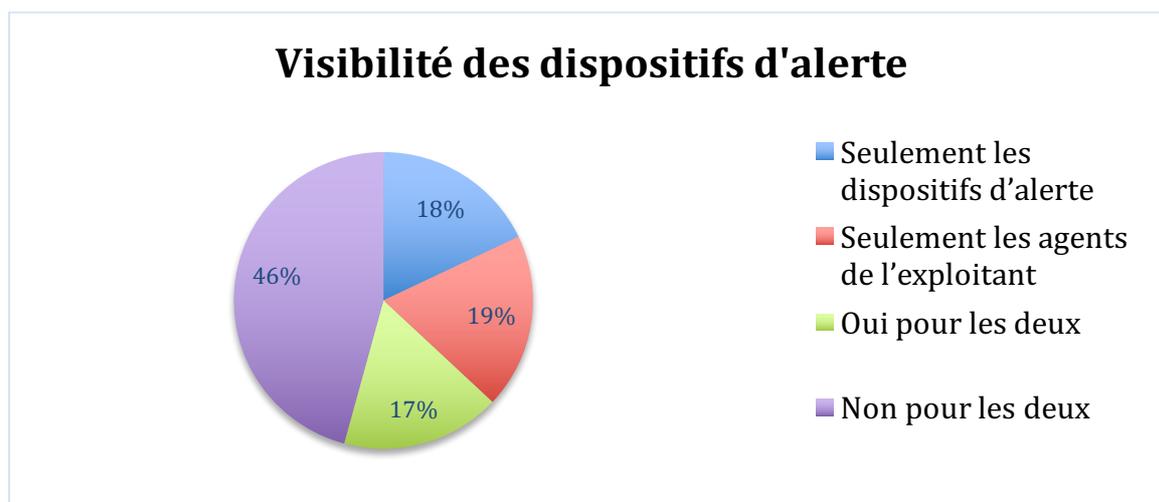


Parmi les solutions envisageables pour lutter contre le harcèlement dans les lieux d'intermodalité, la présence et la formation des agents ainsi que la sensibilisation des usagers sont privilégiées.



Les marches exploratoires sont peu connues mais sont perçues comme utiles pour repérer les difficultés et proposer des améliorations en matière de sûreté dans les lieux d'intermodalité.

En ce qui concerne la connaissance et l'efficacité des dispositifs de prévention et d'alerte (tous modes et tous lieux confondus), **46% des répondantes n'ont remarqué ni la présence des dispositifs d'alerte, ni celle des agents de l'exploitant.**



Pour les personnes ayant eu recours à des dispositifs d'alerte, la **demande d'aide auprès des agents (57%)** est toujours privilégiée par rapport aux dispositifs physiques ou numériques. La présence humaine est donc indispensable dans le cadre de la lutte contre les agissements sexistes.

Enfin, l'arrêt à la demande, très peu usité, est un peu plus connu que les marches exploratoires et apparaît comme utile pour une majorité des répondantes.

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

#### 3.1 suivi des préconisations de la FNAUT

Dans le cadre de l'étude sur le harcèlement sexiste réalisée en 2016, la FNAUT avait dressé une liste de préconisations :

- dispositifs d'alerte (numéros d'urgence, interphones, bornes d'appel, alarmes etc.) ;
- applications smartphone ;
- vidéoprotection ;
- campagnes de sensibilisation ;
- marches exploratoires ;
- comités d'usagères ;
- enquêtes de satisfaction ;
- formation des agents ;
- espaces de témoignages ;
- habilitation et assermentation des agents pour les signalements et plaintes ;
- lignes et arrêts à la demande.

Pour l'ensemble de ces mesures, la situation en 2016 avait été évaluée comme étant peu satisfaisante. L'évaluation du suivi de la mise en place de ces préconisations révèle globalement un déploiement très limité.

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

La **généralisation des dispositifs d'alerte** doit se combiner avec une organisation unique des différentes forces de sûreté des transports d'une zone géographique.

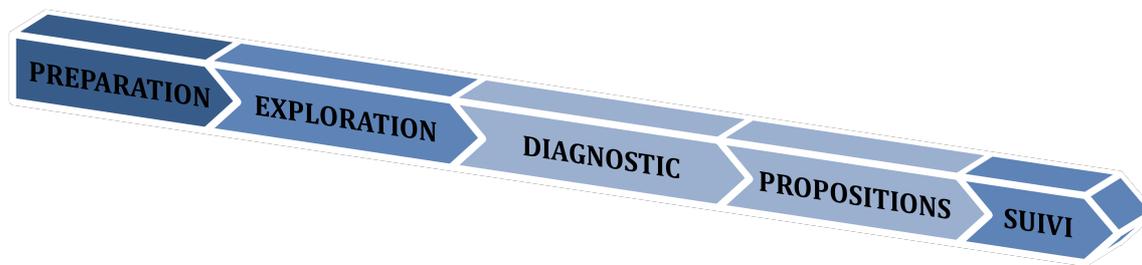
**L'offre de transport**, telle que nous la connaissons actuellement, **et l'aménagement du réseau** ne sont pas adaptés aux femmes et aux particularités de leur mobilité puisqu'ils sont encore pensés pour un déplacement direct domicile-travail avec des horaires classiques. Il est primordial **d'adapter l'offre aux besoins** et de renforcer les dessertes en soirée ou le week-end afin d'éviter des attentes interminables dans des gares désertes ou des stations mal éclairées, qui sont propices au harcèlement sexiste. Une amélioration de l'offre en période de pointe afin d'éviter la surcharge qui facilite les gestes déplacés et autres frottements, doit également être obtenue. Les associations d'usagers doivent veiller à ce que les besoins spécifiques des usagères soient pris en compte dans l'organisation des plans de transport.

**L'arrêt à la demande** actuellement en cours d'expérimentation sur certains réseaux est un dispositif qui devrait faciliter la mobilité des femmes en soirée et la nuit en leur offrant la possibilité de descendre entre deux arrêts et de leur éviter des trajets trop longs pour rejoindre leur domicile. **Les associations locales devront être associées à la mise en place des arrêts à la demande.**

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

Une meilleure attention portée aux **aménagements intermodaux et urbains** pourrait largement faciliter la vie des voyageuses et accroître leur nombre. Elle permettrait d'élargir la zone d'accès aux pôles d'échanges que sont les gares. Elle encouragerait l'usagère à ne pas redouter le passage d'un mode à l'autre et à privilégier les transports collectifs. Dans ce contexte, les acteurs économiques et institutionnels ainsi que les associations doivent être mobilisés. **Une vraie concertation en amont, entre les usagers et les autorités compétentes**, doit être organisée pour discuter des projets et des améliorations possibles.

Les **marches exploratoires** sont un des éléments qui permettent une réappropriation de l'espace public par les femmes. **Les associations membres de la FNAUT sont encouragées à organiser des marches exploratoires, sur la base du guide de marche exploratoire inclus dans l'étude.** Les objectifs d'une marche exploratoire sont les suivants :



## CONCLUSION

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

Face à la prégnance du harcèlement sexiste dans les transports, il conviendra à l'avenir de porter toute l'attention sur les lieux de l'intermodalité, afin de s'assurer qu'ils peuvent être fréquentés en toute tranquillité par les femmes.

**Mais, pour lutter efficacement contre le harcèlement sexiste, il faut intégrer la perspective de genre dans l'offre de transport et les aménagements intermodaux.** Les femmes doivent devenir des prescriptrices, elles représentent plus de la moitié des usagers et pourtant elles sont trop souvent absentes des organes de décision et des associations d'usagers.

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