

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



Marc DEBRINCAT, Christiane DUPART (Vice-Présidente de la FNAUT), Cécile PRELLA
Louise SHAN et Anne-Sophie TRCERA.

SOMMAIRE.....	2
INTRODUCTION.....	3
Présentation de la FNAUT.....	3
Contexte.....	4
Objet de l'étude.....	5
1. ÉVALUATION DES DISPOSITIFS D'ORGANISATION DES TRANSPORTS.....	6
1.1 Le dispositif Alerte 3117.....	6
1.2 L'arrêt à la demande.....	15
1.3 Les informations sur la géolocalisation des faits.....	23
1.4 Le rôle des agents de l'exploitant.....	26
2. ÉVALUATION DES DISPOSITIONS JURIDIQUES.....	28
2.1 L'incrimination pénale de l'outrage sexiste.....	28
2.2 Le portail de signalement des violences sexistes.....	33
2.3 Les campagnes d'informations et la publication du bilan des actions entreprises.....	35
2.4 La force probante des images réalisées par les victimes.....	41
3. ÉVALUATION DES DISPOSITIFS PARTICIPATIFS.....	44
3.1 Les marches participatives.....	44
3.2 Les dispositifs permettant la participation des usager.ère.s.....	46
4. PRISE EN CHARGE DES VIOLENCES SEXISTES.....	52
4.1 Les qualifications pénales des violences sexistes.....	52
4.2 Des conseils.....	59
CONCLUSION.....	62

INTRODUCTION

Présentation de la FNAUT

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), créée en 1978, rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises et plusieurs associations ou fédérations nationales, soit au total environ 45 000 adhérents.

La FNAUT s'intéresse à tous les modes de transport, qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret, et à tous leurs enjeux, économiques, sociaux et écologiques.

Elle agit :

- pour l'amélioration et le développement des transports collectifs urbains, régionaux, ruraux et interurbains,
- pour de meilleures conditions de déplacement des piétons, cyclistes et personnes handicapées,
- pour le développement de l'autopartage,
- pour l'amélioration de la sécurité routière,
- pour une politique intermodale des transports, respectueuse du cadre de vie quotidien, de la santé publique et de l'environnement global.

Association de consommateurs agréée par l'État, la FNAUT conseille et défend, individuellement et collectivement, les usagers de tous les modes de transport public. Elle les représente également auprès des Pouvoirs publics, des autorités organisatrices, des entreprises de transport, des gestionnaires de gares et d'infrastructures.

Soucieuse de la protection de l'environnement et groupe de pression d'intérêt général, elle s'efforce d'infléchir la politique des transports en faveur d'une politique réellement durable, permettant une réduction de la consommation de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre.

Cette politique vise une réduction du trafic automobile notamment en ville, du trafic de poids lourds sur longue distance et du trafic aérien sur courte distance. Elle implique de faire payer aux modes les plus agressifs pour l'environnement ce qu'ils coûtent à la collectivité, afin d'enrayer leur extension et de financer les modes alternatifs. Elle a pour objectif de favoriser un aménagement équilibré du territoire afin d'enrayer l'étalement urbain et de maîtriser la demande de transport.

- **Contexte**

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

Une enquête de l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales estime le nombre de victimes d'atteintes sexuelles dans les transports à 267 000 pour les années 2014 et 2015. Ces victimes sont des femmes dans 85 cas sur 100 (cf. Libération du 20 décembre 2017¹).

L'analyse qui en est faite par le ministère de l'intérieur dans le rapport d'enquête « cadre de vie et sécurité » 2018² met en lumière deux tendances : l'augmentation du nombre de faits et une meilleure propension des victimes à déclarer les faits qu'elles ont subis : « *En d'autres termes, le nombre plus élevé de victimes de violences sexuelles recensées dans les enquêtes de 2017 puis de 2018 procède sans doute à la fois d'une plus grande révélation des faits et d'un abaissement du seuil de tolérance à ce type de violences dans un contexte où les services de police et de gendarmerie ont cherché à améliorer l'accueil des victimes et développé les modes alternatifs de déclaration (portail de signalement des violences sexuelles et sexistes fin 2018)* ».

A la mise en place de l'ouverture du métro parisien toute la nuit, certaines nuits de samedi à dimanche, pendant une période de test de 6 mois, la question des violences sexistes est régulièrement citée par les usagères interrogées : « *5 h 30. Arrivées à Étoile, Sakina et Gwenaëlle, 25 ans, tirent le bilan de la soirée. « On a passé la soirée à Belleville et on a économisé 30 euros de taxi pour rentrer ! Je craignais l'ambiance dans le métro à 4 heures du matin. Mais au contraire c'était très sympa, les gens étaient souriants »*, estime Gwenaëlle³ », (cf. le Parisien du 15 septembre 2019).

A l'occasion de l'ouverture du métro la nuit de samedi 14 à dimanche 15 septembre, l'association Osez le féminisme a lancé une campagne collaborative contre les violences sexistes dans les transports en commun **#WagonSansCouillon** qui se déroule en 2 temps :

- une enquête pour mesurer la prévalence des violences sexistes dans l'espace public⁴,
- un appel à témoigner avec le hashtag #WagonSansCouillon.

¹ https://www.liberation.fr/france/2017/12/20/frotteurs-tripoteurs-en-deux-ans-au-moins-267-000-victimes-d-atteintes-sexuelles-dans-les-transport_1617949

² <https://www.interieur.gouv.fr/Interstats/L-enquete-Cadre-de-vie-et-securite-CVS/Rapport-d-enquete-cadre-de-vie-et-securite-2018>

³ <http://www.leparisien.fr/info-paris-Ile-de-France -oise/transports/metro-ouvert-toute-la-nuit-c-est-cool-ca-fait-un-peu-new-york-se-ravit-une-noctambule-15-09-2019-8152248.php>

⁴ <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSc6FCpdqpPFcSmMK9OFOrythP3UPQy3pNY2SmyBYkPIK7-D3w/viewform>

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

- harcèlement sexiste dans les transports publics⁵,
- harcèlement sexiste dans les transports collectifs routiers et les pôles d'échange multimodaux⁶.

Ces études avaient pour objectif de quantifier le phénomène du harcèlement sexiste dans les transports et de préconiser les pistes de solutions. Ces études sont régulièrement reprises et citées par les médias et dans les débats relatifs à la lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports.

- **Objet de l'étude**

L'objet de cette étude est d'évaluer la mise en place récente de dispositions d'organisation des transports et de dispositifs juridiques relatifs à la lutte contre les violences sexistes dans les transports.

Du point de vue méthodologique, les différentes dispositions d'organisation et les dispositifs juridiques qui font l'objet d'analyse dans cette étude ont été évalués au cours du second et du troisième trimestre 2019.

Nos recommandations de modifications des textes juridiques et des pratiques des autorités organisatrices, exploitants de transport et gestionnaires de gares sont signalées ainsi : ➤.

Le plan de l'étude est le suivant :

Introduction

1. Évaluation des dispositifs d'organisation des transports
2. Évaluation des dispositions juridiques
3. Évaluation des dispositifs participatifs
4. Prise en charge des violences sexistes

Conclusion.

⁵ <https://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats/442-harcelement-sexiste-dans-les-transport-publics-christiane-dupart>

⁶ <https://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats/580-harcelement-sexiste-dans-les-transport-collectifs-routiers-et-les-poles-d-echange-multimodaux>

1. ÉVALUATION DES DISPOSITIFS D'ORGANISATION DES TRANSPORTS

1.1 Le dispositif Alerte 3117

Le dispositif Alerte 3117 s'est mis progressivement en place sous la forme d'un numéro d'appel téléphonique : 3117, d'un numéro destiné à recevoir des SMS : 31177 et d'une application afin que les utilisateurs des réseaux SNCF et RATP puissent déclarer des incidents relevant des catégories suivantes :

- alertes sécurité (atteintes aux personnes et aux biens et sécurité ferroviaire),
- santé et assistance,
- incivilités,
- violences sexistes.

• Régime juridique

Le numéro téléphonique d'alerte a été présenté aux rapporteurs du rapport d'information sur la mise en application de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs (dite loi Savary)⁷, comme une des solutions aux violences sexistes dans les transports en commun.

Le rapport d'application de la loi Savary du 22 mars 2016 fait mention d'un plan national de lutte contre les violences sexistes présenté en juillet 2016. Celui-ci comprend un ensemble de mesures visant à lutter contre les violences sexistes dans l'espace public et notamment dans les transports en commun. Parmi ces mesures, on retrouve le déploiement de caméras à l'intérieur des rames de trains, le maintien d'une présence visible d'agents dans les gares, l'expérimentation des arrêts à la demande, mais également un numéro d'alerte par téléphone et SMS désormais commun à la SNCF et à la RATP (page 44)⁸.

Ce numéro d'alerte, le 3117 par téléphone et le 31177 par SMS, est décliné sur une application mobile qui décrit succinctement son régime juridique : « *Le numéro de l'appelant est mémorisé pour garder le contact. La conversation est enregistrée conformément à la pratique des appels de secours. L'abus de ce numéro vous expose à des poursuites judiciaires [...]. Toutes les informations recueillies dans l'application Alerte 3117, le sont conformément aux recommandations de la CNIL* ».

⁷ <http://www.assemblee-nationale.fr/15/rap-info/i0638.asp>

⁸ <http://www.assemblee-nationale.fr/15/rap-info/i0638.asp>

Le service Alerte 3117 recueille alors les informations personnelles des utilisateurs. Conformément à la loi « informatique et libertés », ces derniers disposent d'un droit d'accès et de rectification concernant leurs informations personnelles, mais également un droit d'opposition⁹.

Le droit d'accès permet à un utilisateur de savoir si les données qui le concernent sont traitées puis d'en obtenir la communication de manière compréhensible¹⁰.

Le droit de rectification permet à l'utilisateur de demander la correction de données inexacts le concernant ou de compléter des données en rapport avec la finalité du traitement¹¹.

Enfin, le droit d'opposition permet à l'utilisateur de s'opposer, à tout moment, à figurer dans le fichier d'un organisme. Ce droit d'opposition doit être exercé pour des motifs légitimes¹².

Il faut cependant noter que l'utilisateur ne peut, pour des raisons liées au fonctionnement des services d'urgence s'opposer à l'identification par ses correspondants, de son numéro d'abonné (article L. 34-6 du code des postes et des communications électroniques : « *"A sa demande, tout abonné d'un réseau ouvert au public peut, sauf pour une raison liée au fonctionnement des services d'urgence ou à la tranquillité de l'appelé, s'opposer à l'identification par ses correspondants de son numéro d'abonné.)* »). Tout appel à un service d'urgence vaut consentement jusqu'à l'aboutissement de l'opération de secours qu'il déclenche et seulement pour en permettre la réalisation (article L. 34-1 du code des postes et communications électroniques : « *Tout appel destiné à un service d'urgence vaut consentement de l'utilisateur jusqu'à l'aboutissement de l'opération de secours qu'il déclenche et seulement pour en permettre la réalisation* »).

Le recours à ces services revient à donner un consentement implicite de localisation.

Selon Ile-de-France Mobilités, le service du numéro d'alerte 3117 a été sollicité 38 000 fois en 2017 et 28 000 fois en 2016. Les signalements pour « *atteintes à caractère sexuel* » ont, quant à eux, augmenté de 50% entre 2016 et 2017 (cf. ChEEK Magazine du 11 janvier 2019¹³).

Toutefois, cet article évoque un certain nombre d'interrogations relatives à la qualité du réseau téléphonique dans le métro et à l'accompagnement des victimes.

Même si des progrès ont été faits dans la couverture des lignes souterraines (métro et RER) par les réseaux téléphoniques, il reste que le chargement d'une page web (ou l'utilisation d'une application) n'est pas encore aisée dans le métro, ainsi qu'on peut le constater sur cette carte de l'ARCEP (Autorité de régulation des communications électroniques et des postes) sur la capacité de chargement d'une page web en 3G ou 4G du réseau Orange dans le métro :

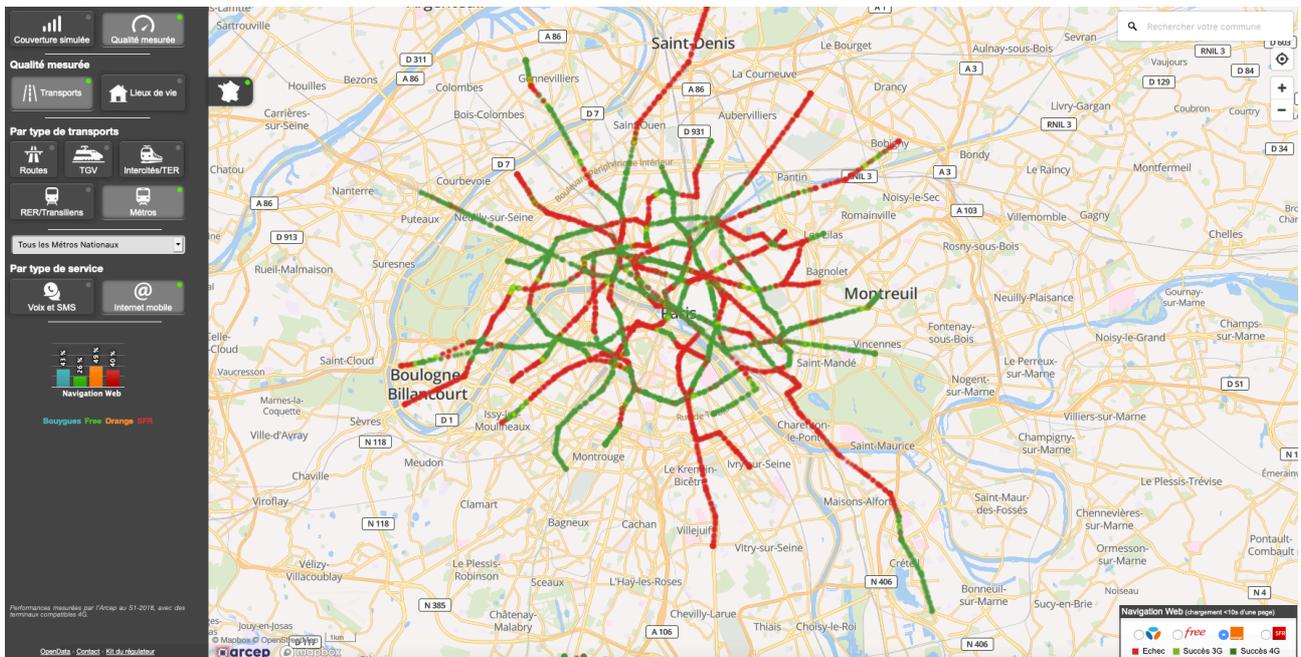
⁹ <http://www.alerte3117.fr/>

¹⁰ <https://www.cnil.fr/fr/le-droit-dacces-connaître-les-donnees-quun-organisme-detient-sur-vous>

¹¹ <https://www.cnil.fr/fr/le-droit-de-rectification-corriger-vos-informations>

¹² <https://www.cnil.fr/fr/definition/droit-dopposition>

¹³ <http://cheekmagazine.fr/societe/agressions-sexuelles-numeros-alerte-transports-en-commun-efficacite/>



L'ARCEP encourage les opérateurs à mutualiser leurs infrastructures, il s'agit d'un des douze chantiers de la revue stratégique de l'ARCEP¹⁴ avec pour objectif de : « promouvoir les partages d'infrastructures mobiles pertinents pour doper la couverture et les débits (zones rurales, métro, etc.)... De manière générale, l'Arcep reste attentive aux enjeux et aux intérêts d'une mutualisation des réseaux, en particulier dans les zones complexes à couvrir, afin de doper les déploiements mobiles. Ces questions se renouvellent dans la perspective du déploiement de la 5G, avec de nouveaux usages qui se développeront et la possibilité d'un plus grand déploiement de « petites cellules » (« small cells »). Cette dimension sera prise en compte par l'Arcep dans l'élaboration des procédures d'attribution de fréquences. La procédure de la bande 3,5 GHz, bande pionnière pour la 5G, est prévue à l'automne 2019 ».

- **Évaluation de la mise en place**

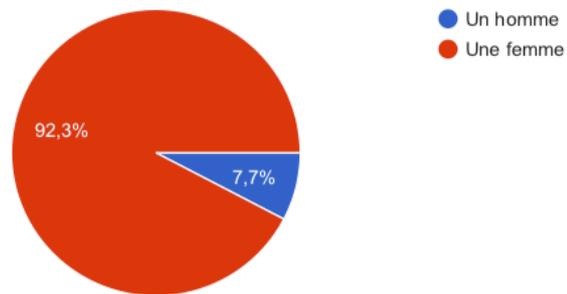
La FNAUT a diffusé en septembre 2019 un questionnaire réservé aux femmes afin de recueillir l'avis des utilisatrices des transports en commun sur les campagnes de sensibilisation contre le harcèlement ainsi que sur la connaissance et l'utilisation des dispositifs d'alerte et les arrêts à la demande.

¹⁴ https://www.arcep.fr/uploads/tx_gspublication/point-etape-douze-chantiers-feuille-route-strategique-juillet2019.pdf

Nous avons recueilli 230 réponses de femmes à ce questionnaire.

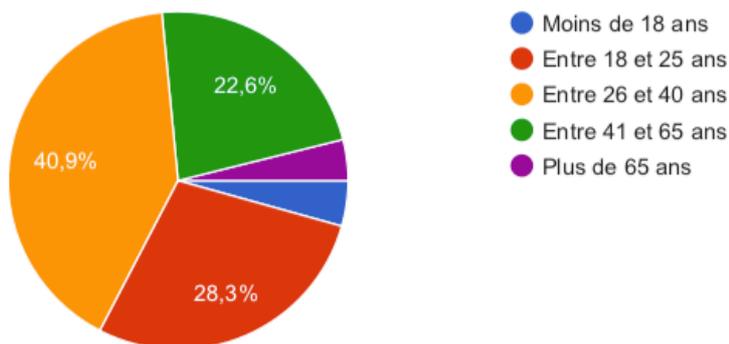
Etes-vous ?

248 réponses



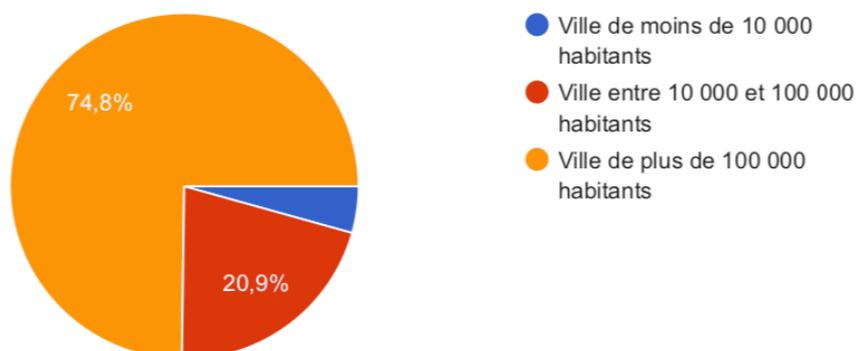
Quel âge avez-vous ?

230 réponses



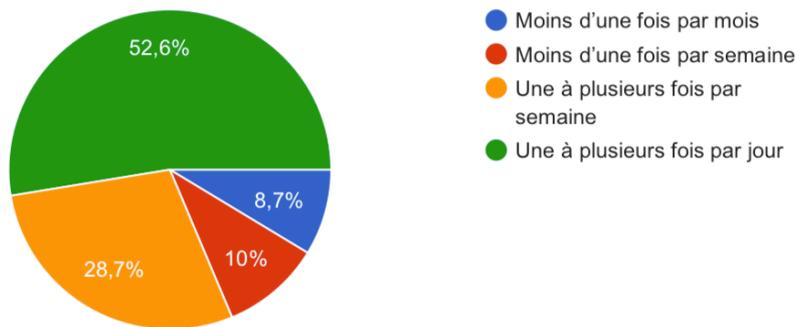
Dans quel type de ville habitez-vous ?

230 réponses



A quelle fréquence prenez-vous les transports en commun (train compris) ?

230 réponses

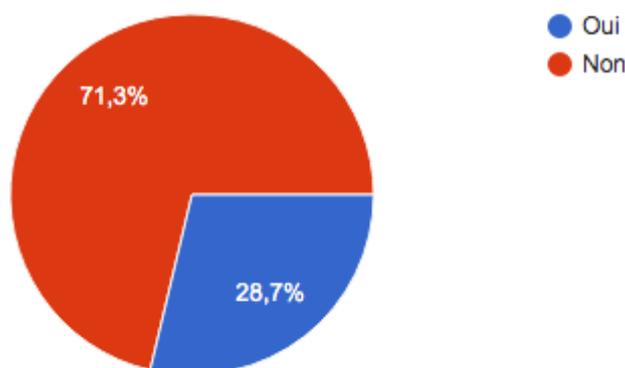


81,3 % des répondantes prennent les transports au commun de manière régulière (une à plusieurs fois par semaine) ou très régulière (une à plusieurs fois par semaine).

En ce qui concerne le dispositif Alerte 3117 :

Connaissez-vous le dispositif Alerte 3117 (3117 par téléphone et 31177 par SMS ou via l'application mobile Alerte 3117) ?

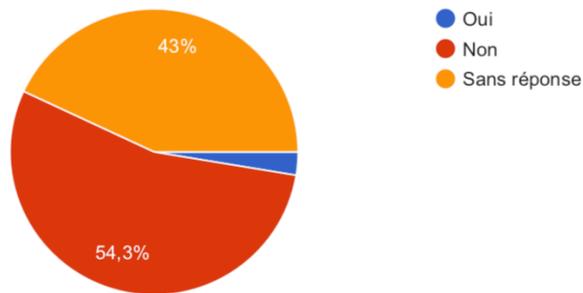
230 réponses



Une grande majorité de répondantes (71,3 %) ne connaît pas le dispositif Alerte 3117.

Si oui, vous en êtes-vous déjà servi (que ce soit par téléphone ou SMS ou via l'application mobile) ?

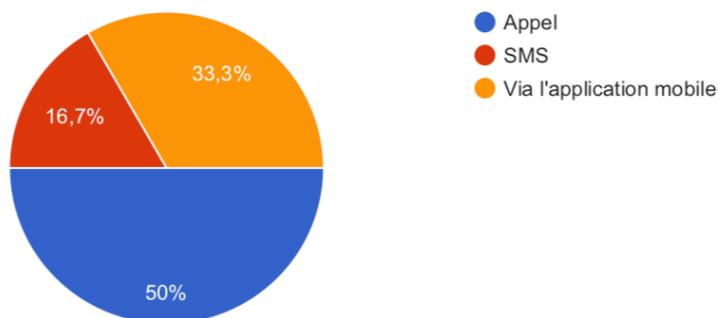
230 réponses



Seules 2,6 % des répondantes se sont déjà servi du dispositif Alerte 3117.

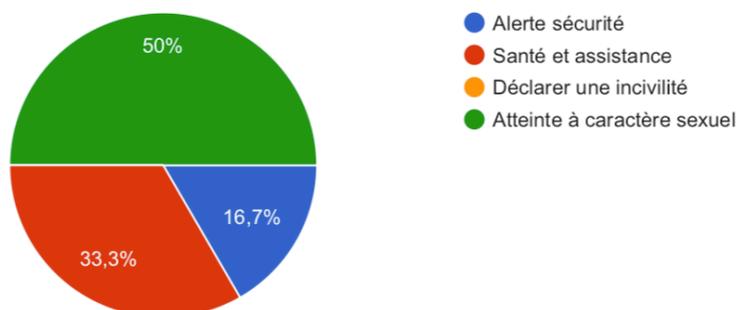
Par quel moyen avez-vous signalé l'incident ?

6 réponses



Pour quel type d'incident avez-vous utilisé le dispositif Alerte 3117 ?

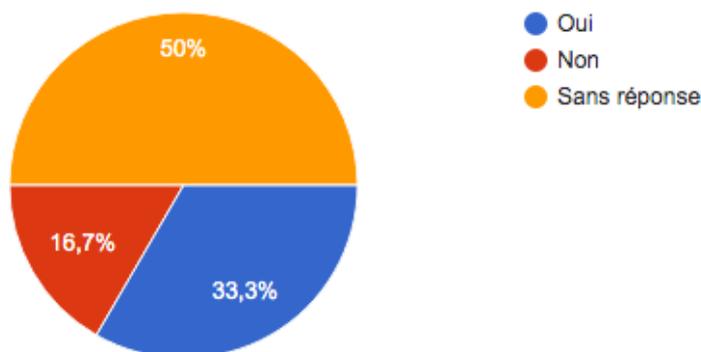
6 réponses



Parmi les répondantes qui ont déclaré avoir utilisé le dispositif Alerte 3117, la moitié l'ont fait pour déclarer des atteintes à caractère sexuel.

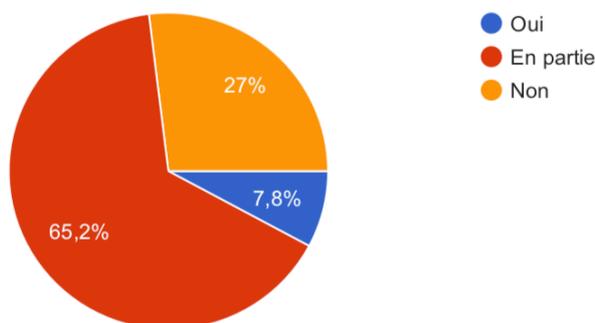
L'utilisation du dispositif Alerte 3117 vous a-t-elle été utile ?

6 réponses



Pensez-vous que le dispositif Alerte 3117 soit une solution efficace dans les situations de harcèlement sexiste ?

230 réponses



Le dispositif Alerte 3117 est trop peu connu mais est bien perçu puisqu'une majorité (73 %) des répondantes estime qu'il s'agit d'une solution efficace ou en partie efficace.

A la question ouverte : « comment pensez-vous que le dispositif Alerte 3117 puisse être amélioré ? », trois idées principales ressortent des commentaires des répondantes :

1. l'importance de l'amélioration de la communication sur le fonctionnement du dispositif Alerte 3117

- *Améliorer la communication ! ... plus de visibilité...*

1. sur le numéro : car numéro très peu connue je pense. Personnellement il me semble l'avoir vu à bord du train mais plus par rapport à un incident sur personne (large pas seulement vis à vis du sexisme, peut être qu'il s'agit d'un autre?). Sinon très peu de communication dans le tram (jamais vu même).

2. sur le procédé : comment ça fonctionne? fait le lien avec les forces de l'ordre? (intervention d'une personne rapidement?). Personnellement je n'en sais rien.

3. sur les risques encourus : peine? la vidéo surveillance présente qui peut intimider les harceleurs, protection de la victime (car souvent on utilise les TC pour nos trajets quotidiens).

- Il faudrait plus en parler, mettre des affiches ou autre afin que gens prennent conscience qu'il est présent
- Plus d'informations sur le dispositif
- Communication plus efficace
- Il faut lui adjoindre un papillon indiquant qu'il peut être utilisé en cas de harcèlement sexiste. Actuellement les femmes n'osent pas l'utiliser.
- En ajoutant des visuels dans le métro afin de sensibiliser tous les passagers sur le dispositif (utilisation des emplacements de pub). En formant les usagers à la manière d'intervenir en cas de harcèlement (ou autre incidents comportementaux) dans les transports.
- En étant plus connue de tous.

2. la nécessité de le coupler avec une présence physique des agents

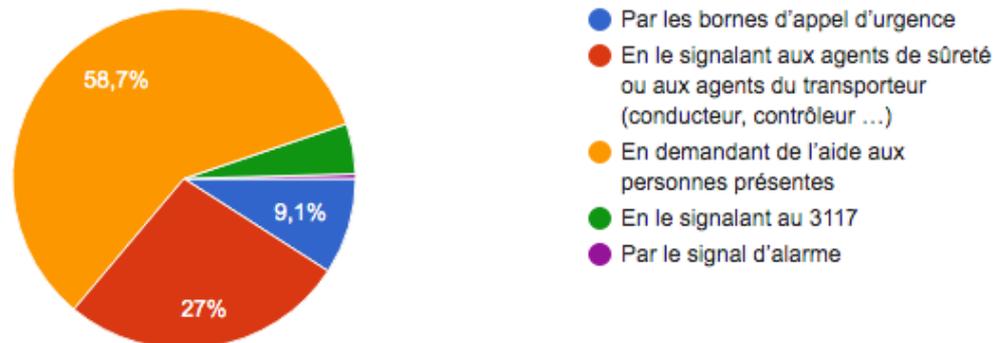
- Etre complété par une présence d'agents formés plus importante pour un effet dissuasif
- Ne sert à rien ! Il faut des agents dans les transports !
- une réponse immédiate doit être donnée en cas de harcèlement, le personnel de conduite du transport devrait recevoir directement l'alerte donnée par la voyageuse victime de harcèlement, sinon un dispositif digital n'est pas adapté à une situation concrète
- Avec une présence physique d'agents sur les gares sensibilisés aux problèmes de harcèlement

3. le généraliser aux réseaux de transport en commun de province

- Ce numéro ne fonctionne que pour la SNCF il n'est pas généralisé dans tous les transports en commun.
- En réalité, je ne connais pas ce dispositif (il est uniquement disponible en Ile-de-France, non ?)

Si vous êtes témoin d'un cas de harcèlement, quel est selon vous, le meilleur moyen de donner l'alerte ?

230 réponses



D'un point de vue plus général, les répondantes ont classé les moyens de donner l'alerte en cas de harcèlement en privilégiant à :

- 58,7 % la demande d'aide aux personnes présentes,
- 27 % le signalement aux agents de sûreté ou aux agents du transporteur (conducteur, contrôleur...),
- 9,1 % les bornes d'appel d'urgence,
- 4,8 % le signalement au 3117,
- 0,4 % le signal d'alarme.

La FNAUT a évalué l'application Alerte 3117 :



- **points forts :**

- facile d'emploi et intuitive,
- ergonomie épurée qui va à l'essentiel,
- explications sur le fonctionnement claires,
- sur la base de quelques signalements : première réponse très rapide.

- **points faibles :**

- bouton d'alerte rouge pas très discret,
- suppose du réseau,
- peu connue, peu de communication des opérateurs,
- à généraliser aux réseaux de transport en commun urbains de province.

- **Propositions de la FNAUT**

☛ **Les opérateurs de transport, les autorités organisatrices et les gestionnaires de gares devraient :**

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

1.2 L'arrêt à la demande

Les arrêts à la demande sont une demande de longue date de la FNAUT, ainsi qu'elle l'a exprimée dans ses études relatives à la lutte contre les violences sexistes.

De nombreux progrès ont été faits en matière d'arrêt à la demande, pour améliorer la sécurité des passagers et passagères lors de leurs trajets nocturnes. En effet, les opérateurs de transports de plusieurs grandes villes de France l'ont définitivement instauré sur leurs lignes. Ainsi, l'arrêt à la demande est possible sur certaines lignes de bus à Bordeaux, Pau, Strasbourg, Lyon, Nantes, mais aussi des lignes de Seine-et-Marne et Seine-Saint-Denis, en Ile-de-France.

Ce dispositif est généralement disponible à partir de 22 heures, sauf à Pau où il est disponible à partir de 21 heures sur les lignes concernées.

Cet article extrait des Dernières Nouvelles d'Alsace du 14 juin 2019 précise les conditions de la mise en place de l'arrêt à la demande à Strasbourg¹⁵ :

Un bus strasbourgeois (ligne 24) teste la descente à la demande pour les femmes.

Dès ce lundi à Strasbourg, les femmes utilisant la ligne de bus 24 pourront faire la demande d'un arrêt « sur mesure » après 22 heures.

En 2016, un questionnaire proposé à 6 000 femmes par la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) a donné 87 % de réponses positives à la question : « Avez-vous été harcelée au moins une fois dans un transport en commun ? »

Voilà qui documente bien la réalité de l'insécurité, toutes les paroles et gestes déplacés, mais aussi des agressions plus graves, dont sont victimes les femmes sur cet espace public précis. Dans la même enquête, une partie des femmes interrogées disaient avoir renoncé à prendre le bus, métro ou tramway de nuit, en raison de ces harcèlements.

¹⁵ <https://www.dna.fr/edition-de-strasbourg/2019/06/13/la-ligne-24-teste-la-descente-a-la-demande-pour-les-femmes>

« Compenser une réalité sociale qui freine la mobilité des femmes »

« Notre test sur la ligne 24 propose un arrêt possible entre deux stations pour les femmes, après 22 heures, sur simple demande au conducteur du bus », annonce le président de la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) Alain Fontanel. Assez content de préfigurer « une mesure qui pourrait bien être inscrite dans la loi sur les mobilités, puisqu'un amendement en ce sens vient d'être proposé au Sénat en première lecture ».

Alain Fontanel précise : « On ne proposera ce service qu'aux femmes, seules ou accompagnées d'enfants en bas âge. Le principe est de compenser une réalité sociale qui freine la mobilité des femmes et les discrimine au quotidien. » Tout simplement en les déposant au plus proche de leur destination.

Le dispositif a demandé en amont à la CTS « une étude approfondie des endroits où il est possible de laisser descendre des gens », explique le directeur général Jean-Philippe Lally. Cette « radiographie complète de la ligne » permet d'assurer la continuité de la sécurité routière.

Phase expérimentale

À certains endroits, ou dans certaines situations de circulation, le conducteur ne pourra pas s'arrêter directement à l'emplacement demandé : ce sera donc un peu avant ou après.

Cette phase expérimentale sur la ligne reliant les stations Ancienne Douane à Neuhof-Stéphanie durera 6 à 9 mois. Elle fera l'objet d'une évaluation avant l'élargissement souhaité à d'autres lignes.

La descente à la demande pour les femmes est expérimentée à compter de ce lundi 17 juin sur la ligne 24, tous les soirs à partir de 22 heures. La demande doit être faite au conducteur, si possible au moment de la montée dans le bus et au plus tard un arrêt avant le point de descente souhaité.

- **Régime juridique**

L'arrêt à la demande a été présenté aux rapporteurs du rapport d'information sur la mise en application de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs (dite loi Savary)¹⁶, comme une des solutions aux violences sexistes dans les transports en commun (page 45) : *« L'autre démarche concrète évoquée par plusieurs acteurs devant vos rapporteurs est le dispositif d'arrêt à la demande sur les lignes de bus en soirée, qui permet à des passagères de descendre du bus entre deux arrêts pour réduire la distance qu'elles doivent ensuite parcourir à pied jusqu'à leur domicile. Ce dispositif, également créé au Canada, a été expérimenté dans plusieurs villes et agglomérations françaises (notamment à Nantes depuis novembre 2015, ainsi qu'à Rennes, à Lyon, depuis novembre 2017 à Bordeaux, et depuis le 1er décembre 2017 à Brest). Il convient de noter que la FNAUT s'est interrogée, devant vos rapporteurs, sur la nécessité d'opérer une modification législative dans le code des transports pour sécuriser juridiquement les opérateurs de transport qui voudraient avoir recours à ce dispositif ».*

¹⁶ <http://www.assemblee-nationale.fr/15/rap-info/i0638.asp>

L'article 101 de la Loi d'Orientation des Mobilités, institue la possibilité de mise en place de la descente à la demande, dans les conventions entre les autorités organisatrices et les exploitants :

La section 1 du chapitre V du titre Ier du livre Ier de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3115-3-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 3115-3-1.* – En période nocturne, les arrêts peuvent être effectués par les autobus en tout point de la ligne régulière à la demande des usagers qui souhaitent descendre de ces autobus, dans le respect des règles de circulation.

Lorsque le service est assuré autrement qu'en régie, la convention mentionnée à l'article L. 1221-3 précise les modalités de mise en œuvre de la possibilité ouverte par le premier alinéa du présent article».

Les arrêts à la demande peuvent être mis en place même s'ils ne sont pas (encore) prévus par les conventions entre les autorités organisatrices et les exploitants.

- **Évaluation de la mise en place** des arrêts à la demande par les réseaux urbains (10 premières aires urbaines classées par l'INSEE selon leur population) :

RESEAU URBAIN	ÉVALUATION DE LA MISE EN PLACE DES DISPOSITIFS D'ARRÊTS À LA DEMANDE ET D'ALERTE Exemples : <ul style="list-style-type: none">- arrêt à la demande,- moyens humains,- dispositifs d'alerte physiques,- dispositifs d'alerte numériques (applications),- dispositifs de signalement.
RATP	Seine-et-Marne (77) et Seine-Saint-Denis testent pendant 6 mois les arrêts à la demande sur 11 lignes à partir de 22h Bornes d'alerte dans les stations Application 3117 

RESEAU URBAIN	<p>ÉVALUATION DE LA MISE EN PLACE DES DISPOSITIFS D'ARRETS À LA DEMANDE ET D'ALERTE</p> <p>Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> - arrêt à la demande, - moyens humains, - dispositifs d'alerte physiques, - dispositifs d'alerte numériques (applications), - dispositifs de signalement.
Transports en Commun Lyonnais TCL (Lyon)	<p>Arrêt à la demande proposé sur l'ensemble des lignes de bus, à partir de 22 heures¹⁷</p> <p>Recherches d'ambassadrices pour répertorier les problèmes sur les lignes de transport¹⁸</p> <p>Développement d'une application de cotrajet avec Mon Chaperon¹⁹</p> <p>Mise en place prochainement d'une application d'alerte</p> <p>Dispositifs de signalement via la page internet dédiée sur le site du transporteur²⁰</p> <p></p>
Régie des Transports Métropolitains RTM (Marseille)	<p>Aucune information</p> <p></p>
Tisseo (Toulouse)	<p>Aucune information</p> <p></p>
Transports Bordeaux Métropole TBM	<p>Arrêt à la demande définitivement instauré sur le réseau de bus TBM durant l'année 2019, à partir de 22 heures</p> <p></p>

¹⁷ <http://www.tcl.fr/Me-deplacer/Toutes-les-lignes/C14>

¹⁸ <http://www.tcl.fr/Pages-annexes/Devenez-ambassadrice-de-votre-ligne>

¹⁹ http://www.sytral.fr/TPL_CODE/TPL_ACTUALITE/PAR_TPL_IDENTIFIANT/5059/87-reseau-tcl.htm

²⁰ <http://www.tcl.fr/Signalement>

RESEAU URBAIN	ÉVALUATION DE LA MISE EN PLACE DES DISPOSITIFS D'ARRETS À LA DEMANDE ET D'ALERTE Exemples : - arrêt à la demande, - moyens humains, - dispositifs d'alerte physiques, - dispositifs d'alerte numériques (applications), - dispositifs de signalement.
Ilévia (Lille)	Arrêt à la demande à partir de 22 heures sur la ligne 10 
Lignes d'Azur (Nice)	Partenariat avec les VTC d'Uber pour prendre le relais des lignes de bus de 20 heures à 2 heures du matin 
TAN (Nantes)	Arrêt à la demande proposé sur toutes les lignes à partir de 22 heures 30 ²¹ 
Compagnie des Transports Strasbourgeois CTS (Strasbourg)	Arrêt à la demande proposé par CTS sur deux lignes de bus à partir de 22 heures Mise en place d'agents "city veille" qui sont des médiateurs. Ils peuvent appeler une équipe d'intervention et verbaliser 
STAR (Rennes)	Aucune information 

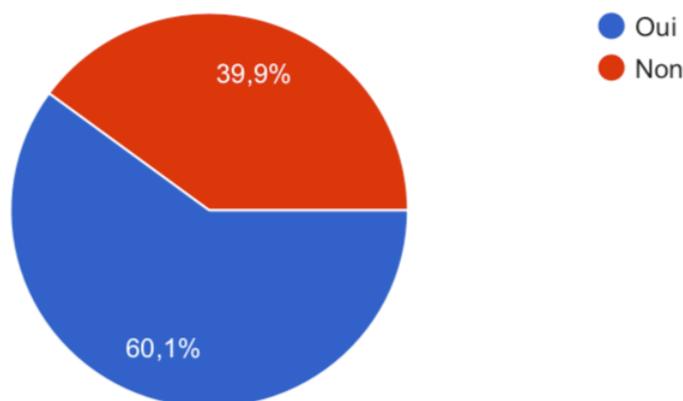
²¹ <https://www.tan.fr/fr/menu/se-deplacer/tan/service-de-nuit/service-de-nuit-37162.kjsp?RH=1423057591673>

La FNAUT a diffusé en septembre 2019 un questionnaire réservé aux femmes afin de recueillir l'avis des utilisatrices des transports en commun sur les campagnes de sensibilisation contre le harcèlement ainsi que la connaissance et l'utilisation des dispositifs d'alerte et les arrêts à la demande. La répartition sociologique des répondantes figure en pages 9 et 10 de la présente étude.

En ce qui concerne les arrêts à la demande :

Connaissez-vous l'arrêt à la demande ?

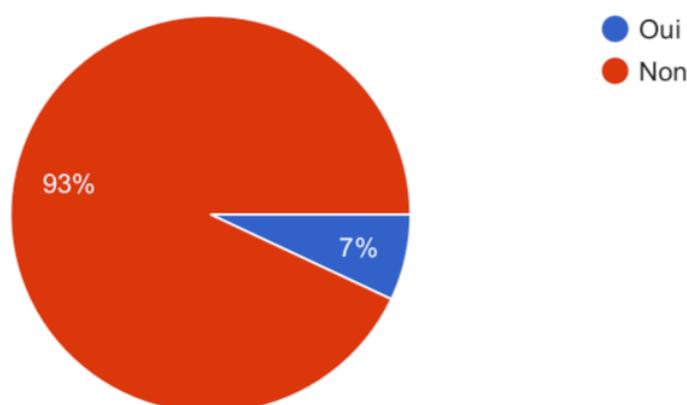
228 réponses



Une majorité des répondantes (60,1 %) a connaissance du dispositif d'arrêt à la demande.

Avez-vous déjà utilisé l'arrêt à la demande ?

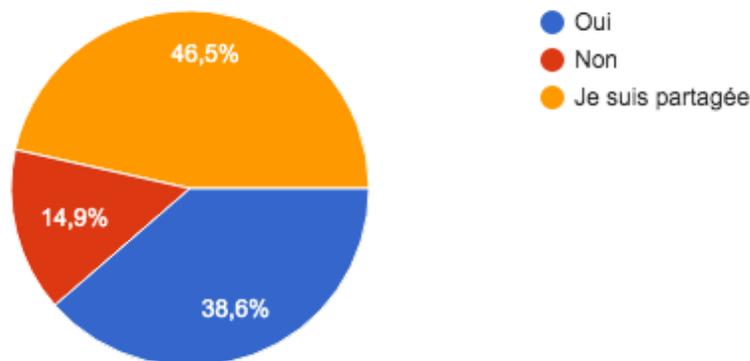
228 réponses



Toutefois, seule une très faible minorité (7 %) a expérimenté l'arrêt à la demande.

Pensez-vous que l'arrêt à la demande soit une solution efficace ?

228 réponses



Une bonne partie des répondantes estime que l'arrêt à la demande est une solution efficace (38,6 %) ou partiellement efficace (46,5 %).

A la question ouverte : « comment pensez-vous que le dispositif de l'arrêt à la demande puisse être amélioré ? », deux idées principales ressortent des réponses des répondantes :

1. L'importance de l'amélioration de la communication sur le fonctionnement de l'arrêt à la demande

Communication directement dans les véhicules de transport

Que cette possibilité d'arrêt à la demande soit notifié sur les panneaux d'informations électroniques ou sur les bornes simples des bus en dessous des feuilles sur les horaires. En soit que cette information soit inscrite pour les utilisateurs de bus sur les panneaux et sur chaque feuille mentionnant les horaires à chaque arrêt et, que les chauffeurs de bus le sachent. Connaissent cela, les « éduquer » à pouvoir « intervenir » pas réellement mais s'ils se rendent compte d'un cas d'harcèlement dans le bus, qu'ils prennent les devants pour aider la personne en difficulté. Je sais que c'est plus facile à faire qu'à dire...

Je ne pense pas que tout le monde soit au courant de ce dispositif. Il faudrait communiquer à ce propos, notamment en mettant des affiches directement dans les bus par exemple.

2. L'inconvénient du report du risque à la sortie du bus et d'une contrainte pour la victime qui doit prendre l'initiative de demander l'arrêt

Je ne comprends pas le principe, et en quoi celui-ci permet de lutter contre le harcèlement. Donc l'homme qui harcèle dans les transports, peut en plus voir où j'habite...

C'est au harceleur d'être débarqué des transports en commun, pas à sa victime.

- **Propositions de la FNAUT**

Les arrêts à la demande sont une avancée, depuis l'initiative prise à Nantes il y a quelques années déjà. En revanche, la FNAUT déplore toujours l'absence de ce système dans certaines grandes agglomérations, dans lesquelles il serait particulièrement nécessaire. La FNAUT appelle aussi à un développement du réseau de lignes concernées, pour arriver à une disponibilité de ce dispositif sur toutes les lignes des opérateurs.

☛ **Pour la FNAUT, un bon dispositif d'arrêt à la demande doit être :**

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

La FNAUT propose que les autorités organisatrices puissent réfléchir à l'articulation entre les transports publics et les transports publics particuliers de personnes, qui pourrait conduire :

- à une généralisation du dispositif de partenariat avec les VTC déjà mis en place par Lignes d'Azur à Nice pour les transporteurs des autres villes de France. Ce dispositif permet de desservir les axes à fréquentation limitée après l'arrêt des bus à 20 heures, pour un prix fixe de 6 euros ;
- à l'instauration d'un dispositif d'appel de taxi par les chauffeurs de bus pour compléter le trajet des usagers (exemple : Nuremberg, Allemagne). L'utilisateur peut demander au chauffeur de lui appeler un taxi, le chauffeur du bus vérifie la présence de celui-ci à l'arrêt prévu.

1.3 Les informations sur la géolocalisation des faits

Selon l'étude VIRAGE²² (VIolences et RAports de GENre) de l'Institut national d'études démographiques parue en 2018, en Ile-de-France 43 % des faits de violences graves à l'encontre des femmes se déroulent dans les transports, contre 40 % dans la rue et 17 % dans d'autres espaces. Les gares, stations, rames, et modules de transport sont donc des lieux dans lesquels le risque est plus grand d'être victime d'une agression sexiste.

En effet, l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales (ONDRP) a analysé²³ les données liées aux violences sexistes sur le territoire du Grand Paris, et note une uniformité des survenances de violences sexuelles sur tout le territoire. Les 1^{er} et 8^{ème} arrondissements concentrent cependant les taux les plus importants (quartier des Halles et des Champs-Élysées). L'Observatoire note que « *l'indicateur des violences sexuelles (VS) compte parmi ceux qui affichent le moins de faits et dont les taux sont les plus uniformément dispersés parmi les communes du Grand Paris (0,4)* ». Cette affirmation peut sembler étonnante quand on sait que 87% des usagers des transports en commun déclarent avoir déjà été victimes de harcèlement sexiste, de harcèlement sexuel, d'agressions sexuelles ou de viols dans les transports en commun, selon l'enquête de la FNAUT en 2016²⁴. En réalité, cela montre la grande différence entre les situations vécues et celles qui sont enregistrées par les services de police, et ainsi la nécessité de faire connaître leurs droits aux femmes, les procédures à leur disposition, et la nécessité de les rendre facilement accessibles. L'étude précitée de la FNAUT indiquait que seules 2% des victimes avaient porté plainte. Les enquêtes de victimation ne sont donc pas, en l'état, un bon indicateur des faits de violences sexuelles parce qu'elles ne prennent en compte que les faits ayant fait l'objet d'une plainte.

Il semble opportun de pouvoir géolocaliser les faits de violences sexistes, afin de lutter plus efficacement contre eux. Il existe un double intérêt à leur géolocalisation : alerter les voyageuses et provoquer chez le transporteur et les forces de l'ordre une réaction adéquate de sécurisation d'un lieu faisant particulièrement l'objet de signalements.

Il est cependant nécessaire que ces lieux, que l'on pourrait appeler « zones de danger », ne soient pas indiqués comme des lieux à éviter pour les femmes : elles doivent pouvoir circuler librement sans entrave due à des comportements condamnables. Mais il faut sans doute alerter les voyageurs des zones de danger, afin que, dans ces lieux encore plus que dans les autres, chacun soit vigilant et apporte son témoignage et son soutien à une éventuelle victime. Ces zones doivent aussi comporter de manière très visible les numéros d'appel d'urgence et la possibilité de dépôt de plainte. Évidemment, des solutions plus fortes en termes de prévention doivent également être mises en place, comme une présence accrue d'agents et une réflexion sur les aménagements de ces zones.

Les sites de transporteurs pourraient établir dans leurs applications, des cartes interactives permettant de localiser les zones de danger, à partir de témoignages et plaintes récurrentes.

²² <https://virage.site.ined.fr/fr/>

²³ Grand Angle, ONDRP, n°51, juin 2019, « *La criminalité sur le territoire du Grand Paris* », Jean-Luc Besson.

²⁴ <https://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats/442-harcelement-sexiste-dans-les-transports-publics-christiane-dupart>

Une application d'initiative privée, HandsAway, entend contribuer à la lutte contre les agressions sexistes et sexuelles dans l'espace urbain et dans les réseaux de transports en permettant à ses utilisateurs et utilisatrices de lancer des alertes géolocalisées et anonymes quand elles sont victimes ou témoins d'agressions. Les utilisatrices qui sont proches géographiquement du lieu reçoivent une notification pour éventuellement témoigner, si cela est possible, mais aussi pour apporter du soutien à la victime. L'application comprend un rappel des droits des victimes dans ces situations, et les numéros d'urgence qui peuvent être sollicités. Un partenariat a été noué avec Uber pour que les victimes bénéficient gratuitement d'un retour par VTC à leur domicile ou dans un lieu de prise en charge (hôpital, commissariat, etc.). En septembre 2019, cette application compte 40 000 utilisatrices et recense 50 signalements d'agressions par mois.

Ce système peut faire penser aux mouvements qui ont pu apparaître sur Twitter, notamment avec le hashtag #BalanceTonMetro : des femmes témoignent de situations passées mais peuvent également mettre en alerte les voyageuses et les transporteurs sur des faits qui viennent de se produire. Il répond à un besoin d'entraide et d'écoute, et à une volonté de ne pas laisser les femmes dans une situation de honte mais au contraire de les faire reconnaître comme victimes de comportements inacceptables. C'est aussi une manière d'interpeller le transporteur sur ces situations qu'il ne peut alors ignorer.

Récemment, ce système d'alerte participatif et spontané, sans organisation structurée, a permis de conduire à l'identification d'un harceleur dans le métro parisien²⁵.

L'intérêt des signalements géolocalisés est de permettre un meilleur positionnement des dispositifs de prévention et d'alerte ainsi qu'un fléchage des moyens de sûreté et donc de poursuites pénales vers les zones concernées.

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

²⁵ <http://www.leparisien.fr/faits-divers/le-harceleur-a-la-couronne-court-toujours-le-metro-parisien-14-05-2019-8071905.php>
https://www.liberation.fr/france/2019/04/01/fin-de-regne-pour-le-harceleur-a-la-couronne-du-metro-parisien_1718757

1.4 Le rôle des agents de l'exploitant

- **Le rôle des agents**

Christiane Dupart, Vice-Présidente de la FNAUT, souligne que dans le contexte de l'exploitation des TER à agent seul, sans contrôleur, s'il n'y a pas d'agent, la situation peut devenir critique en cas de violences ou d'accident de passager mais aussi en cas de pannes, le conducteur devant y faire face seul. De plus, il y a des zones blanches du réseau téléphonique de données sur certains parcours et dans ce cas le 3117 est inopérant ! La présence humaine est une demande des usager(e)s et les caméras, aussi utiles soient-elles, ne sauraient la remplacer.

Il FAUT travailler sur des modalités d'organisation du transport aux heures de moindre fréquentation pour mieux protéger les voyageurs, femmes et hommes, développer l'apprentissage du respect dès le plus jeune âge et sensibiliser à la solidarité avec la personne mise en danger au lieu de regarder ailleurs...

- **La formation des agents**

- **Régime juridique**

Le rôle des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP (à ne pas confondre avec les contrôleurs) a été affirmé comme un axe prioritaire de leur action par une disposition de l'article L. 2251-1 du code des transports introduite par la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs (loi Savary) sur l'obligation de formation des agents des services de sécurité de la SNCF et de la RATP : *« Les services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens sont chargés, dans le cadre d'une mission de prévention, de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service. La prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics est un axe prioritaire de leur action. »*

Outre la formation initiale dont ils bénéficient, les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens reçoivent une formation continue adaptée aux besoins des services, en vue de maintenir ou de parfaire leur qualification professionnelle, leur connaissance des règles déontologiques et leur adaptation aux fonctions qu'ils sont conduits à exercer ».

Le rapport d'information sur la mise en application de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs (dite loi Savary)²⁶, fait état de la position des représentants de la FNAUT dans le cadre de leur audition par les rapporteurs : *« Cependant, les représentants de la FNAUT auditionnés par vos rapporteurs, ont fait part de l'insatisfaction des usagers sur la formation des personnels des opérateurs de transport sur ce sujet ; ils considèrent que cette formation doit impérativement être renforcée, notamment pour assurer un meilleur accueil des victimes par les personnels »*.

Le rapport préconise (titre III – II – 1, page 43) l'extension à l'ensemble des opérateurs de transport et l'approfondissement de la formation. *« Vos Rapporteurs jugent indispensable :*

– d'une part, que ce type de formation soit étendue à tous les personnels de la SNCF et de la RATP (en particulier à ceux de leurs agents qui sont en contact direct avec la clientèle, et qui sont donc susceptibles d'être directement sollicités par les victimes dans les gares comme dans les rames et bus),

– d'autre part, qu'elle soit rendue également obligatoire pour les personnels des autres opérateurs de transport, en Ile-de-France comme dans l'ensemble des autres régions,

– enfin, s'agissant du contenu de ces modules de formation, que ces modules portent, au-delà des connaissances juridiques, une attention particulière à la dimension humaine et psychologique, pour que l'accueil fait aux victimes soit bienveillant et efficace ».

L'article 118 de la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit que la convention entre l'autorité organisatrice et l'exploitant intègre la prévention des violences et des atteintes sexistes dans la formation des personnels :

Après le premier alinéa de l'article L. 1221-4 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Elle définit les modalités selon lesquelles des actions de formation à la prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics sont intégrées dans la formation des personnels en relation avec les usagers du service de transport ».

A titre d'exemple, la fiche d'information éditée par l'université de Côte d'Azur à destination de ses agents et étudiants synthétise de manière claire des informations permettant d'identifier des faits de harcèlement ou de violences sexistes et de rappeler les peines encourues²⁷.

²⁶ <http://www.assemblee-nationale.fr/15/rap-info/i0638.asp>

²⁷ <http://univ-cotedazur.fr/fr/university/rsu/egalite-femmes-hommes/engagement/zero-tolerance-en-matiere-de-violences-sexistes-et-sexuelles>

▪ **Propositions de la FNAUT**

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

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

2. ÉVALUATION DES DISPOSITIONS JURIDIQUES

La verbalisation de l'outrage sexiste et l'extension du délit de harcèlement sexiste sont deux des mesures de la loi renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes dite loi Schiappa, votée et promulguée début août 2018, faisant de la France le premier pays au monde à pénaliser le harcèlement de rue par des amendes.

2.1 L'incrimination pénale de l'outrage sexiste

- **Régime juridique :**

La loi n° 2018-703 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes a :

- créé l'infraction d'outrage sexiste (article 621-1 du code pénal) :

Article 621-1

► Créé par LOI n°2018-703 du 3 août 2018 - art. 15

I.-Constitue un outrage sexiste le fait, hors les cas prévus aux articles 222-13,222-32,222-33 et 222-33-2-2, d'imposer à une personne tout propos ou comportement à connotation sexuelle ou sexiste qui soit porte atteinte à sa dignité en raison de son caractère dégradant ou humiliant, soit crée à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante.

II.-L'outrage sexiste est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe. Cette contravention peut faire l'objet des dispositions du code de procédure pénale relatives à l'amende forfaitaire, y compris celles concernant l'amende forfaitaire minorée.

III.-L'outrage sexiste est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe lorsqu'il est commis :

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

2° Sur un mineur de quinze ans ;

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

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

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

6° Dans un véhicule affecté au transport collectif de voyageurs ou dans un lieu destiné à l'accès à un moyen de transport collectif de voyageurs ;

7° En raison de l'orientation sexuelle, vraie ou supposée, de la victime.

La récidive de la contravention prévue au présent III est réprimée conformément au premier alinéa de l'article 132-11.

IV.-Les personnes coupables des contraventions prévues aux II et III du présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :

1° L'obligation d'accomplir, le cas échéant à leurs frais, un stage de lutte contre le sexisme et de sensibilisation à l'égalité entre les femmes et les hommes ;

2° L'obligation d'accomplir, le cas échéant à leurs frais, un stage de citoyenneté ;

3° L'obligation d'accomplir, le cas échéant à leurs frais, un stage de sensibilisation à la lutte contre l'achat d'actes sexuels ;

4° L'obligation d'accomplir, le cas échéant à leurs frais, un stage de responsabilisation pour la prévention et la lutte contre les violences au sein du couple et les violences sexistes ;

5° Dans le cas prévu au III, un travail d'intérêt général pour une durée de vingt à cent vingt heures.

- étendu le délit de harcèlement sexuel (article 222-33 du code pénal) :

Article 222-33

- ▶ Modifié par LOI n°2018-703 du 3 août 2018 - art. 11
- ▶ Modifié par LOI n°2018-703 du 3 août 2018 - art. 13

I. - Le harcèlement sexuel est le fait d'imposer à une personne, de façon répétée, des propos ou comportements à connotation sexuelle ou sexiste qui soit portent atteinte à sa dignité en raison de leur caractère dégradant ou humiliant, soit créent à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante.

L'infraction est également constituée :

1° Lorsque ces propos ou comportements sont imposés à une même victime par plusieurs personnes, de manière concertée ou à l'instigation de l'une d'elles, alors même que chacune de ces personnes n'a pas agi de façon répétée ;

2° Lorsque ces propos ou comportements sont imposés à une même victime, successivement, par plusieurs personnes qui, même en l'absence de concertation, savent que ces propos ou comportements caractérisent une répétition.

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

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

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

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

2° Sur un mineur de quinze ans ;

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

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

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

6° Par l'utilisation d'un service de communication au public en ligne ou par le biais d'un support numérique ou électronique ;

7° Alors qu'un mineur était présent et y a assisté ;

8° Par un ascendant ou par toute autre personne ayant sur la victime une autorité de droit ou de fait.

Dans son discours du 25 novembre 2017 à l'occasion de la journée internationale pour l'élimination de la violence à l'égard des femmes et du lancement de la grande cause du quinquennat²⁸, le Président de la République avait évoqué le harcèlement sexiste dans les transports : « Ces hommes qui violentent, choisissent le plus souvent de le faire dans les lieux où les femmes devraient se sentir à l'abri : le foyer, le lieu de travail ; d'autres harcèlent dans ces espaces publics où on pense que le non-droit est devenu la règle - les transports - et où le regard pendant trop longtemps s'est détourné ». Le Président de la République avait également annoncé un renforcement de l'arsenal législatif.

²⁸ <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2017/11/25/discours-du-president-de-la-republique-a-l-occasion-de-la-journee-internationale-pour-l-elimination-de-la-violence-a-l-egard-des-femmes-et-du-lancement-de-la-grande-cause-du-quinquennat>

Dans le cadre de la préparation de cette loi contre les violences sexuelles et sexistes, la FNAUT avait émis une série de propositions qu'elle avait adressée au cabinet de la ministre, qui visaient :

1. à ce que le harcèlement de rue soit constitué dès le premier fait, sans condition de répétition -- la loi a créé la contravention d'outrage public incriminé dès le premier acte,
2. à ce que la circonstance aggravante de commission des faits d'outrage dans les lieux ou les biens affectés au transport public soit instituée -- la loi prévoit que lorsque l'outrage sexiste est commis « dans un véhicule affecté au transport collectif de voyageurs ou dans un lieu destiné à l'accès au transport collectif de voyageurs », la contravention encourue passe de la 4^{ème} classe (amende qui peut aller jusqu'à 750 euros ainsi qu'une peine complémentaire sous forme de stage de lutte contre le sexisme aux frais du contrevenant) à la 5^{ème} classe (classe d'infraction la plus grave, amende qui peut aller jusqu'à 1 500 euros et 3 000 euros en cas de récidive ainsi qu'une peine complémentaire sous forme de stage de stage de lutte contre le sexisme aux frais du contrevenant),
3. à ce que la mise en place des arrêts à la demande puisse être instituée à l'initiative des autorités organisatrices – cette possibilité sera finalement introduite dans le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (cf. 1.2 de la présente étude),
4. à ce que la préplainte en ligne, alors limitée aux atteintes aux biens, puisse être rendue possible pour les violences sexistes – un portail de signalement en ligne des violences sexuelles et sexistes a été lancé en novembre 2018²⁹ (cf. 2.2 de la présente étude),
5. à mieux prendre en compte le harcèlement dans les transports dans les enquêtes de victimisation -- ces enquêtes, notamment l'enquête de victimisation « cadre de vie et sécurité CVS », pourraient être améliorées sur ce point afin de mieux isoler les transports publics comme lieu de commission des infractions d'atteintes et de violences sexistes et sexuelles,
6. à prévoir, conformément à l'article 131-10 du code pénal la possibilité de suivre des stages de sensibilisation – l'outrage sexiste est réprimé d'une amende (contravention de 4^{ème} classe) à laquelle peut être associé une peine complémentaire sous forme de stage de lutte contre le sexisme aux frais du contrevenant.

Les propositions de la FNAUT correspondaient donc parfaitement aux axes de travail du projet de loi, ainsi que l'expose cette évaluation de nos propositions retenues (en vert) ou qui ne le sont pas encore (en jaune).

Issue du projet de loi adopté en conseil des ministres le 21 mars 2018, qui faisait lui-même suite à des constats de terrains relayés par des rapports, la loi du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes institue l'article 621-1 du code pénal. Cet article définit la nouvelle infraction d'outrage sexiste : « *I.-Constitue un outrage sexiste le fait, hors les cas prévus aux articles 222-13,222-32,222-33 et 222-33-2-2, d'imposer à une personne tout propos ou comportement à connotation sexuelle ou sexiste qui soit porte atteinte à sa dignité en raison de son caractère dégradant ou humiliant, soit crée à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante* ».

²⁹ <https://www.service-public.fr/cmi>

Par ailleurs, la qualification d'outrage sexiste ne peut être retenue que lorsque les faits ne peuvent faire l'objet d'une qualification pénale plus sévère telle que la violence, l'exhibition sexuelle ou le harcèlement sexuel³⁰.

Concernant la peine encourue en cas d'outrage sexiste, elle est en principe punie d'une amende de 750 euros. Cependant, l'outrage sexiste commis dans les transports en commun constitue une circonstance aggravante portant ainsi l'amende à 1 500 euros. L'auteur de l'outrage sexiste peut également se voir infliger une peine complémentaire telle que l'obligation d'accomplir à ses frais un stage de lutte contre le sexisme et de sensibilisation à l'égalité entre les femmes et les hommes par exemple³¹. Selon le groupe de travail chargé du projet de loi de 2018, ce stage anti-sexisme a pour « objectif [...] de faire prendre conscience aux contrevenants de leurs comportements sexistes, incivils et de leurs effets sur les personnes qui en sont victimes »³².

En ce qui concerne la contravention d'outrage sexiste, il n'est pas limité à la rue, et peut aussi avoir lieu dans les transports.

C'est après des faits constatés dans des transports en commun que la justice a eu l'occasion de mettre en œuvre pour la première fois la sanction de cette infraction. Le mardi 25 septembre 2018, un jeune homme est condamné à une amende de 300 euros ainsi qu'à neuf mois de prison dont six avec sursis, assorti d'une mise à l'épreuve avec obligation de soin, pour l'agression d'une jeune femme et d'un chauffeur dans un bus de Draveil³³. La secrétaire d'État chargée de l'égalité entre les femmes et les hommes, Marlène Schiappa, a salué la réactivité du chauffeur et la mise en œuvre de la sanction³⁴.

La difficulté de cette infraction d'outrage sexiste réside dans la preuve des faits. Contrairement à l'injure sexiste dont la poursuite nécessite une plainte de la victime, l'outrage sexiste peut être constaté par flagrant délit par un agent assermenté (dont les agents de sécurité de la SNCF). Cependant, en dehors du flagrant délit, il peut être difficile pour la victime de démontrer l'outrage sexiste voire d'en identifier son auteur³⁵.

³⁰ <https://www2.editions-tissot.fr/actualite/droit-du-travail/harcelement-et-outrage-sexiste-une-circulaire-donne-des-precisions>

³¹ <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F34550>

³² https://www.liberation.fr/checknews/2019/02/04/en-quoi-consiste-le-stage-anti-sexisme-cette-nouvelle-peine-creee-par-la-loi-schiappa_1705326

³³ https://www.lexpress.fr/actualite/societe/une-condamnation-pour-outrage-sexiste-et-bien-plus_2036905.html

³⁴ https://www.lemonde.fr/police-justice/article/2018/09/25/premiere-condamnation-pour-outrage-sexiste_5359937_1653578.html

³⁵ <https://www.village-justice.com/articles/penalisation-outrage-sexiste-mignonne-allons-voir-rose,28880.html>

En effet, la preuve de l'outrage sexiste est surtout établie à l'aide de témoignages. Si cette preuve peut également se faire par vidéo, il peut être difficile de percevoir des comportements déplacés, constitutifs de l'outrage sexiste sur des images de vidéosurveillance lorsqu'il y en a.

En ce qui concerne le harcèlement sexuel, la loi a supprimé la condition de répétition des faits. En effet, avant cette loi, certains faits isolés ne pouvaient pas être pris en compte comme harcèlement sexuel (sifflements, injures sexistes visant l'apparence physique ...) alors qu'ils portaient atteinte à la dignité de la personne qui en était victime³⁶. La notion de harcèlement sexuel a donc été étendue.

- **Propositions de la FNAUT**

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

³⁶ <https://www.village-justice.com/articles/commentaire-sur-loi-belloubet-schiappa-aout-2018-renforçant-lutte-contre-les,29277.html>

2.2 Le portail de signalement des violences sexistes : <https://www.service-public.fr/cmi> :

SIGNALEMENT EN LIGNE DE VIOLENCES SEXUELLES ET SEXISTES

Pour faciliter le traitement de votre demande, veuillez renseigner votre **ville ou code postal**. Le champ marqué d'un * est obligatoire.

* Ville ou code postal (ex : Bordeaux 33000)

Effacer Valider et accéder au tchat

En cas d'urgence, appelez le **17** ou le **112** .

- **Régime juridique**

Ce dispositif ne consiste pas en une pré-plainte ou un dépôt de plainte. Il s'agit d'un dialogue, anonymisé ou pas, selon la volonté de l'utilisatrice, entre elle et un agent des forces de l'ordre.

En fonction de la situation de l'utilisatrice, l'agent peut guider vers un dépôt de plainte. A ce moment, il appelle l'utilisatrice pour prendre rendez-vous avec une brigade locale qui sera apte à recueillir sa plainte.

Si l'utilisatrice n'est pas encore prête pour un dépôt de plainte, alors le policier peut prendre en compte le signalement et rediriger l'utilisatrice vers une assistance psychologique.

- **Évaluation de la mise en place**

Depuis la mise en place de la plateforme de signalement en novembre 2018, on estime que plus de 4 000 signalements³⁷ ont été recensés.

Pourtant, l'accès à cette plateforme de signalement n'est pas simple. Si l'adresse URL n'est pas connue de l'utilisatrice, il faut aller sur le site de service public, qui renvoie ensuite vers la plateforme. Il n'y a pas d'accès direct. En revanche, celle-ci est accessible 24h/24 et 7j/7.

³⁷ <https://www.20minutes.fr/societe/2599999-20190910-violences-sexuelles-sexistes-plateforme-lancee-gouvernement-recu-plus-4000-signalements>

La page dédiée à la plateforme de signalement et qui comporte un lien de renvoi est très complète et récapitule bien les informations essentielles nécessaires à l'utilisation, mais ces informations ne figurent pas directement sur la plateforme.

L'équipe d'agents qui converse avec les utilisatrices est paritaire. Ils sont au nombre de 16, et se relaient par groupes pour faire en sorte que les utilisatrices aient un contact 24h/24 et 7j/7. Leur formation a été dispensée par une psychiatre pour qu'ils soient à même de gérer les situations émotionnelles et psychologiques des utilisatrices.

- **Propositions de la FNAUT**

☛ **La FNAUT estime que les opérateurs, les autorités organisatrices et les gestionnaires de gares devraient :**

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

2.3 Les campagnes d'informations et la publication du bilan des actions entreprises

- Régime juridique

La loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs (loi Savary) a introduit une disposition dans l'article L. 1632-1 du code des transports sur l'obligation de formation des agents des services de sécurité de la SNCF et de la RATP : « *Les autorités organisatrices de transports collectifs de personnes et le Syndicat des transports d'Ile-de-France concourent, chacun pour ce qui le concerne, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers dans ces transports* ».

Cette loi a également prévu qu'un bilan des actions entreprises pour prévenir et recenser les atteintes à caractère sexiste soit diffusé à un certain nombre d'organismes : « *Les atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs font l'objet d'un bilan annuel transmis au Défenseur des droits, à l'Observatoire national des violences faites aux femmes et au Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes. Ce bilan énonce les actions entreprises pour prévenir et recenser ces atteintes* ».

Le rapport d'application de la loi Savary (titre III – II – 2, pages 43 et 44)³⁸ relève que l'obligation est restée lettre morte et doit être reprecisée : « *Vos Rapporteurs considèrent que cette transmission doit devenir obligatoire, et que la responsabilité d'établir une synthèse annuelle à partir des bilans des AOT et de publier cette synthèse doit être clairement conférée à l'État* ».

L'examen en Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale du rapport Savary a relevé (page 79) que : « *la loi « Savary » a acté que les autorités devront établir un bilan annuel des atteintes à caractère sexiste relevées dans les transports publics et présenter les actions réalisées pour lutter contre elles. Elles doivent le transmettre au Défenseur des droits, à l'Observatoire national des violences faites aux femmes et au Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes. Des engagements ont également été pris dans le cadre du plan national contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles de juillet 2015. Mais je ne vois aucun bilan à l'horizon et la loi ne prévoit la transmission de ce bilan ni au ministère de l'intérieur, ni au ministère des transports, ce qui empêche d'établir des statistiques au niveau national.*

D'après l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales, on a répertorié en deux ans au moins 267 000 personnes majeures qui ont été victimes. 85 % d'entre elles sont des femmes. 80 % des victimes déclarent avoir subi plusieurs actes. Plus d'une femme victime sur deux est francilienne. Plutôt que de mobiliser des agents pour mettre des amendes, pourquoi ne pas renforcer les effectifs de surveillance et de protection ? ».

³⁸ <http://www.assemblee-nationale.fr/15/rap-info/i0638.asp>

Cette disposition de l'article L. 1632-1 du code des transports qui prévoit l'élaboration d'un bilan annuel des actions entreprises pour prévenir et recenser les atteintes à caractère sexiste et qui doit être transmis au Défenseur des droits, à l'Observatoire national des violences faites aux femmes et au Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes doit être précisée puisque :

- il n'est pas aisé de déterminer si ce bilan relève de la responsabilité de l'autorité organisatrice et/ou de l'exploitant de transport,
- il semble qu'aucun bilan n'ait été transmis aux organismes concernés.

L'article 117 de la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit que la responsabilité de l'élaboration de ce bilan repose sur les exploitants des services de transport :

« Le second alinéa de l'article L. 1632-1 du code des transports est ainsi modifié :

a) Après le mot : « annuel », sont insérés les mots : « établi par les exploitants de services de transport » ;

b) Après la première occurrence du mot : « femmes », la fin est ainsi rédigée : « , au Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes et à l'observatoire national de la délinquance dans les transports. » ;

2° À la seconde phrase, après le mot : « bilan », sont insérés les mots : « , qui est rendu public par le ministre chargé des transports, ».

La charge de l'élaboration du rapport annuel sur les actions entreprises et le recensement des atteintes à caractère sexiste relève donc des exploitants. Ces rapports seront rendus publics par le ministre chargé des transports.

- **Évaluation de la mise en place des campagnes de sensibilisation contre le harcèlement et des actions de formation du personnel** par les réseaux de transports urbains (10 premières aires urbaines classées par l'INSEE selon leur population) :

RESEAU URBAIN	INFORMATION SUR LA SENSIBILISATION	INFORMATION SUR LES ACTIONS DE FORMATION DES AGENTS
RATP	<p>Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur les risques, - sur les dispositifs mis en place, - sur les comportements répréhensibles. <p>Campagne d'affichage « Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel. Victimes ou témoins, donnez l'alerte ».</p> <p>Stands installés à Saint-Lazare et Gare de Lyon pour sensibiliser les</p>	<p>Formation des agents de la prise en charge des victimes de harcèlement</p> <p></p>

RESEAU URBAIN	INFORMATION SUR LA SENSIBILISATION	INFORMATION SUR LES ACTIONS DE FORMATION DES AGENTS
	<p>Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur les risques, - sur les dispositifs mis en place, - sur les comportements répréhensibles. 	
Transports en Commun Lyonnais TCL (Lyon)	<p>voyageurs.</p> <p>Dépliants d'information « Le harcèlement est un délit » disponibles auprès des points d'information.</p> <p>Annonces sonores « Témoins ou victimes, la RATP est à vos côtés pour lutter contre tous les actes de harcèlement dans les transports. Grâce à la vidéoprotection, aux agents de station, et aux bornes sur les quais, la RATP veille à votre sécurité. N'hésitez pas à nous alerter ».</p> <p></p>	<p>Aucune information</p> <p></p>
Régie des Transports Métropolitains RTM (Marseille)	<p>Aucune information</p> <p></p>	<p>Aucune information</p> <p></p>

RESEAU URBAIN	INFORMATION SUR LA SENSIBILISATION	INFORMATION SUR LES ACTIONS DE FORMATION DES AGENTS
Tisseo (Toulouse)	<p>Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur les risques, - sur les dispositifs mis en place, - sur les comportements répréhensibles. <p>Annonces sonores sur les quais du métro : « Pas de place pour les agressions sexistes. Caméras actives, agents déployés sur tout le réseau, bornes d'appel en station et dans les rames de métro, trams. Le harcèlement sexiste ne monte pas à bord. Tisseo se mobilise pour lutter contre les actes de harcèlement dans les transports. Témoin ou victime, n'hésitez pas à nous alerter. »</p> <p>Affiches de communication « Ensemble, continuons à remettre les harceleurs à leur place ».</p> 	<p>Actions d'éducation auprès des jeunes</p> 
Transports Bordeaux Métropole TBM	<p>Campagne de prévention</p> <p>Nouveaux pictogrammes dans les transports</p> 	<p>Aucune information</p> 
Ilévia (Lille)	<p>Aucune information</p> 	<p>Aucune information</p> 
Lignes d'Azur (Nice)	<p>Aucune information</p> 	<p>Aucune information</p> 

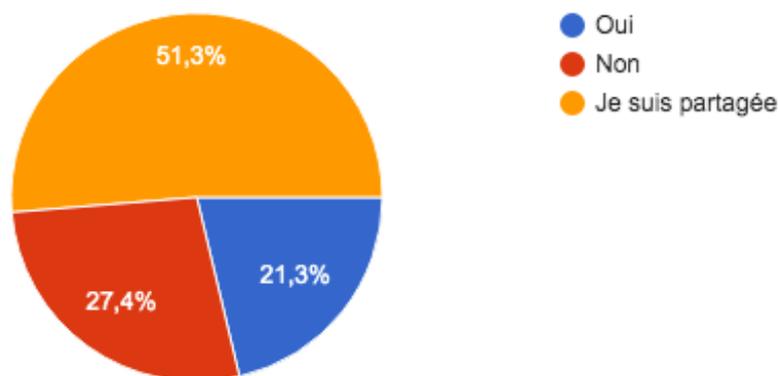
RESEAU URBAIN	INFORMATION SUR LA SENSIBILISATION Exemples : - sur les risques, - sur les dispositifs mis en place, - sur les comportements répréhensibles.	INFORMATION SUR LES ACTIONS DE FORMATION DES AGENTS
TAN (Nantes)	Aucune information 	Aucune information 
Compagnie des Transports Strasbourgeois CTS Strasbourg	Aucune information 	Aucune information 
STAR (Rennes)	Aucune information 	Aucune information 

La FNAUT a diffusé en septembre 2019 un questionnaire réservé aux femmes afin de recueillir l'avis des utilisatrices des transports en commun sur les campagnes de sensibilisation contre le harcèlement ainsi que sur la connaissance et l'utilisation des dispositifs d'alerte et les arrêts à la demande. La répartition sociologique des répondantes figure en pages 9 et 10 de la présente étude.

En ce qui concerne les campagnes de sensibilisation contre le harcèlement :

Pensez-vous que les campagnes de sensibilisation contre le harcèlement sexiste aient un impact ?

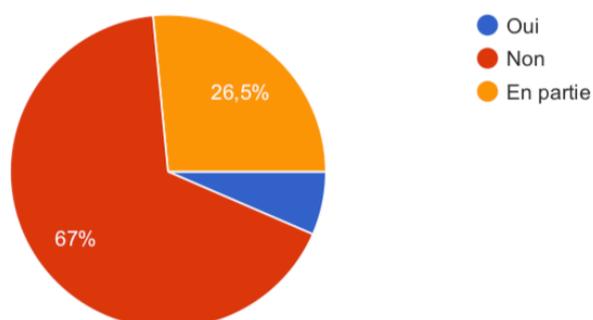
230 réponses



Une minorité des répondantes (27,4%) estime que les campagnes de sensibilisation n'ont pas d'impact.

Les campagnes de sensibilisation mises en œuvre dans la lutte contre le harcèlement sexiste vous permettent-elles de voyager plus sereinement ?

230 réponses



Seule une minorité des répondantes estime que les campagnes de sensibilisation contre le harcèlement permettent de voyager plus sereinement (6,5 %) ou y participent (26,5 %).

Propositions de la FNAUT

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

Elle devrait être également étendue aux services d'autocars (autocars régionaux et services librement organisés) ainsi qu'aux taxis et VTC.

2.4 La force probante des images

Lorsqu'elles sont victimes de violences sexistes dans les transports, certaines usagères filment leur auteur. Parfois, ce sont aussi des tiers qui enregistrent ces faits.

Quelle est la force probante de ces images : sont-elles utilisables par la police ou par la justice ?

- **Les images rendues publiques par les victimes**

Légalement, il n'y a pas de disposition législative qui empêche de filmer ou d'enregistrer quelqu'un. En revanche, le droit va encadrer la diffusion de ces images.

En effet, il est difficile d'articuler la notion de vie privée avec la diffusion d'images ou d'enregistrements de personnes n'y ayant pas expressément consenti. Le droit trace la limite à la représentation de la personne : si la représentation sur l'image ou dans l'enregistrement est préjudiciable et/ou individualisée, alors cela pourra être considéré comme une atteinte à la vie privée de la personne.

En revanche, devant la justice, si la victime porte plainte, l'enregistrement, image ou vidéo, pourra être produit comme preuve dans un procès. En effet, le harcèlement sexiste relève du droit pénal. Or, l'article 427 du code de procédure pénale dispose que les infractions peuvent être établies par tout mode de preuve. Ainsi, même sans le consentement de la personne faisant l'objet de la captation, cela sera recevable.

La force des réseaux sociaux est de permettre une publicité et une dénonciation des faits plus visible et plus efficace que la plainte d'une personne auprès d'un exploitant qui ne serait pas faite par l'intermédiaire des réseaux sociaux.

- **Les images de la vidéosurveillance**

Le code de la sécurité intérieure (article L. 251-2) consacre l'autorisation de la vidéosurveillance sur la voie publique par les autorités publiques compétentes pour différents motifs, notamment pour protéger les bâtiments et installations publics ainsi que leurs abords, mais aussi pour prévenir les atteintes à la sécurité des personnes dans des lieux qui seraient particulièrement exposés à des risques d'agression par exemple.

De plus, les agents des services de sécurité de la SNCF et de la RATP sont autorisés par le code des transports (article L. 2251-4-1) à enregistrer des vidéos de leurs interventions lorsqu'il y a des risques d'incidents au vu des circonstances de l'intervention ou du comportement des personnes concernées.

En ce qui concerne l'accès et la gestion de ces enregistrements, le code de la sécurité intérieure (article L. 253-5) dispose que toute personne intéressée peut demander à avoir accès aux enregistrements vidéo la concernant, mais aussi vérifier que cet enregistrement a bien été effacé dans les délais. En revanche, ce droit peut être refusé pour certains motifs comme la sûreté de l'État par exemple.

Dans le cas de la vidéosurveillance dans les gares, les exploitants de transport détiennent ces enregistrements. En revanche, il est important de noter que les vidéos ne sont pas conservées au-delà de 72 heures : elles sont automatiquement supprimées passé ce délai. C'est pour cela qu'en matière de violences sexistes dans les transports, il est important d'agir vite et de porter plainte. En effet, sans plainte, l'exploitant de transport et la police ne peuvent pas enquêter sur les images de vidéosurveillance. Une fois le dépôt de plainte effectué, les vidéos seront conservées, en attente de réquisition pour identifier l'auteur des violences et l'interpeller, le cas échéant. Elles pourront alors être produites en justice.

Avec l'évolution de la technologie, de nouvelles possibilités de lutte contre les violences sexistes émergent. Ainsi, l'hypothèse d'installation de caméras dites « intelligentes » (par exemple, capables de détecter les comportements inopportuns) commence à être considérée dans les lieux de forte fréquentation comme les gares.

La ministre des transports, Élisabeth Borne, en a d'ailleurs fait la proposition : « L'enjeu est également d'accompagner les opérateurs pour qu'ils puissent développer des solutions de vidéo intelligentes, afin de mieux exploiter les images de ces caméras, au profit de la sécurité des voyageurs (déclaration d'Élisabeth Borne, ministre des transports, sur l'état du service public dans les transports en région Ile-de-France, notamment dans la perspective du Grand Paris Express et des Jeux olympiques de 2024, au Sénat le 16 janvier 2018)³⁹.

Une nouvelle question peut apparaître dans ce domaine, il s'agit du développement de la reconnaissance faciale, et du développement prévisible de la possibilité de recherche inversée par des images de visage sur les réseaux sociaux.

³⁹ <http://discours.vie-publique.fr/notices/183000126.html>

Pour le moment, la reconnaissance faciale n'est pas contraire à la loi, mais elle n'est pas encore légalement encadrée, comme le soulève la Présidente de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL) : « le consentement des personnes ne peut constituer une base juridique pour le traitement de données à caractère personnel relevant de cette directive. La mise en œuvre d'un dispositif de reconnaissance faciale à des fins sécuritaires, y compris s'il était limité dans le temps ou dans l'espace, serait dès lors subordonnée, a minima, à l'intervention d'un décret en Conseil d'État voire d'une loi », (« un an après le RGPD, la fin de la tolérance », interview de Marie-Laure Denis, Présidente de la CNIL, le Monde, 16 avril 2019).

Propositions de la FNAUT

☛ **En relation avec les préconisations sur la diffusion d'informations relatives à la géolocalisation des faits (cf. 1.3 de la présente étude), la FNAUT estime que les réseaux sociaux et les opérateurs de transport pourraient contribuer à la lutte contre les violences en facilitant le signalement des faits.**

3. ÉVALUATION DES DISPOSITIFS PARTICIPATIFS

3.1 Les marches participatives

Le rapport d'application de la loi Savary (titre III – II – 2, pages 44 et 45)⁴⁰ relève que les marches participatives sont une des solutions à développer dans la lutte contre le harcèlement :

« Qu'elles se déroulent dans le périmètre d'un quartier ou dans celui, plus limité, d'une gare, leur objectif est de signaler les situations non sécurisantes que les femmes y rencontrent : comme le rappelle l'étude précitée de la FNAUT, les infrastructures du réseau de transports en commun (halls de gare, quais, couloirs d'accès souterrains...) et les zones aux alentours de ces infrastructures arrivent en tête de la liste des espaces où les femmes connaissent des situations de harcèlement. Les marches exploratoires peuvent également comporter un objectif plus global d'amélioration du cadre de vie (espaces verts, propreté...).

Interrogé par Mme Aude Luquet lors de son audition par la commission du développement durable le 6 décembre 2017, le commissaire général à l'égalité des territoires, M. Jean-Benoît Albertini, a souligné l'intérêt et l'utilité très opérationnelle de ces « marches ». Les acteurs auditionnés par vos rapporteurs, qu'il s'agisse de la SNCF, de l'UTP ou de la FNAUT, ont tous salué ces initiatives et insisté sur leurs résultats concrets (éclairage, revêtements de sols, signalétique...).

Selon le Commissariat général à l'Égalité des territoires (CGET), entre juillet 2015 et janvier 2017, 120 municipalités ont organisé ou prévu de mener, avec la SNCF, de telles marches. Lors de son audition, le secrétaire général du groupe SNCF a précisé que les recommandations issues de ces marches font ensuite l'objet d'un suivi ».

Le secrétariat général du Comité interministériel des villes a publié un guide méthodologique des marches exploratoires en 2012⁴¹. La FNAUT a mis au point une trame de marche participative de pôle d'échange multimodal, gare, station ou point d'arrêt définissant pour chaque caractéristique à évaluer les objectifs à atteindre et les points d'évaluation à l'extérieur ou à l'intérieur de la gare.

Les dispositifs permettant la participation des usagères (cf. 3.2 de la présente étude) sont un des moyens de faire remonter les constats dégagés par les marches participatives.

⁴⁰ <http://www.assemblee-nationale.fr/15/rap-info/i0638.asp>

⁴¹ <http://www.ville.gouv.fr/IMG/pdf/sgciv-guidemarcheexploratoire.pdf>

Trame de marche participative de pôle d'échange multimodal, gare, station ou point d'arrêt : caractéristiques à évaluer		Objectifs à atteindre	Extérieur de la gare (interface externe) : - accès voie publique - place de la gare - accès TCU - accès vélos, parking, taxis	Intérieur de la gare (interface interne) : - hall - couloirs, souterrains, quais - escaliers, ascenseurs - espaces d'attente, toilettes
Cheminements, aménagements	capacité	- fluidité des déplacements - pouvoir s'échapper - lieux propres et accueillants		
	confort/praticité/accessibilité			
	disponibilité/propreté			
	videoprotection			
Visibilité : voir/être vue	éclairage naturel	- pas de zones d'ombre - vue dégagée avant le déplacement - éviter les cachettes		
	éclairage artificiel			
	obstacles visuels			
	aides à la vision			
	disponibilité/propreté			
Signalétique/information	orientation dans la gare	- prévisibilité du déplacement		
	visibilité des dispositifs d'urgence			
	disponibilité/propreté			
Espace sonore : entendre/être entendue	annonces sonores en gare	- obtenir du secours		
	ambiance sonore de la gare			
	bornes d'appel			
	disponibilité/état			
Fréquentation	présence humaine (guichets, commerces, sûreté)	- obtenir du secours		
	fréquentation voyageurs			
Ressenti global				
Commentaires dégageant des axes de progrès				

3.2 Les dispositifs permettant la participation des usager.ère.s

Il existe différents dispositifs de concertation avec les usagers depuis plusieurs années au niveau local et régional.

- **Les commissions consultatives des services publics locaux**

L'article L. 1413-1 du code général des collectivités territoriales prévoit que : « *Les régions, les départements, les communes de plus de 10 000 habitants, les établissements publics de coopération intercommunale de plus de 50 000 habitats et les syndicats mixtes comprenant au moins une commune de plus de 10 000 habitants créent une commission consultative des services publics locaux pour l'ensemble des services publics qu'ils confient à un tiers par convention de délégation de service public ou qu'ils exploitent en régie dotée de l'autonomie financière.*

Cette commission, présidée par le maire, le président du conseil général, le président du conseil régional, le président de l'organe délibérant, ou leur représentant, comprend des membres de l'assemblée délibérante ou de l'organe délibérant, désignés dans le respect du principe de la représentation proportionnelle, et des représentants d'associations locales, nommés par l'assemblée délibérante ou l'organe délibérant. En fonction de l'ordre du jour, la commission peut, sur proposition de son président, inviter à participer à ses travaux, avec voix consultative, toute personne dont l'audition lui paraît utile (...) »

Chaque année, la commission consultative des services publics locaux doit examiner certains documents dont le rapport annuel du délégataire, mentionné à l'article L. 1411-3 du code général des collectivités territoriales, comportant, notamment, les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public et **une analyse de la qualité du service.**

Les questions relatives aux violences sexistes et les besoins spécifiques des usagères en matière de qualité ne sont que rarement traités dans ces différentes instances, alors qu'ils devraient être systématiquement mis à l'ordre du jour, pour permettre une expression spécifique des femmes puisqu'elles représentent la majorité des usagers.

Propositions de la FNAUT

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

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

- **Les conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance**

Le **Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD)** est l'instance de coordination locale du [contrat local de sécurité](#) (CLS) ou de la stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance (STSPD). Il réunit, selon le territoire, **l'ensemble des acteurs** prenant part à l'application des politiques de sécurité et de [prévention de la délinquance](#).

Propositions de la FNAUT

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

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

Deux nouvelles instances ont été créées par la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire :

- **Les comités de suivi des dessertes** (décret n° 2018-1364 du 28 décembre 2018)

La composition des comités de suivi des dessertes est fixée par l'autorité organisatrice de transport ferroviaire concernée. L'autorité organisatrice de transport ferroviaire nomme les membres du comité, ainsi que, pour chacun d'entre eux, un suppléant, sur proposition des collectivités territoriales et **des associations concernées** et, le cas échéant, du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Lorsque l'autorité organisatrice de transport ferroviaire est l'État, le ministre des transports nomme les membres du comité, dans les mêmes conditions. La durée du mandat des membres des comités de suivi des dessertes est de six ans. Le mandat est renouvelable.

L'autorité organisatrice de transport ferroviaire réunit le comité en tant que de besoin, et au moins une fois par an et elle en assure le secrétariat. Le comité peut procéder à toute audition qu'il estime nécessaire au bon accomplissement de ses missions. Les avis, observations et recommandations du comité sont rendus publics par l'autorité organisatrice de transport ferroviaire sous réserve des secrets protégés par la loi.

Les comités de suivi des dessertes sont consultés sur :

- les évolutions envisagées de **la politique de desserte conventionnée**, notamment en ce qui concerne l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance,
- les projets d'évolution de la tarification des services concernés,
- les projets relatifs à **l'information des voyageurs et à l'amélioration de l'intermodalité** ; les projets de rénovation et d'acquisition du matériel roulant affecté à l'exploitation des services concernés, notamment,
- les caractéristiques, **en matière de confort, d'accessibilité** ainsi que de performance énergétique et écologique.

Les comités de suivi des dessertes peuvent formuler des vœux sur toute question entrant dans leur champ de compétence.

Propositions de la FNAUT

☛ **La FNAUT estime que les questions relatives aux violences sexistes devront être mises à l'ordre du jour de ces comités :**

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

- **Les comités de concertation pour la gestion des gares ferroviaires de voyageurs** : [décret n° 2019-728 du 11 juillet 2019 relatif aux comités de concertation pour la gestion des gares ferroviaires de voyageurs](#)

Ces comités ont en charge le suivi de la gestion des grandes gares ou ensembles pertinents de gares de voyageurs. Ce comité est notamment composé de représentants du gestionnaire des gares, des autorités organisatrices de transport concernées, des autorités organisatrices de la mobilité et des autres collectivités territoriales concernées, des entreprises de transport ferroviaire et des usagers. Il est notamment consulté sur les projets d'investissements dans et autour de la gare, les services en gare, la coordination des offres et la multimodalité, l'information des voyageurs, la qualité de service et, de façon générale, sur toute question relative aux prestations rendues dans la gare.

L'expertise des femmes au quotidien est indispensable si l'on vise une véritable adaptation aux besoins de sécurité des usagères (« mobilité et précarité, deux enjeux très liés pour les femmes⁴² », le Monde, 14 octobre 2016). Cette demande a été formalisée par la FNAUT dans le cadre d'une étude sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles faites aux femmes dans les transports publics notamment page 43 et suivantes⁴³).

Le monde du transport et de l'urbanisme est un monde d'hommes. Les femmes doivent être associées à la réflexion sur les projets et non, comme c'est très souvent le cas, lorsque les réalisations sont déjà bien avancées. Selon Emmanuelle Faure, coauteure de «la ville : quel genre ?» : «les politiques publiques sont un reflet de notre société, la question de l'égalité de genre est absente dans les cursus, le féminisme est encore un gros mot dans la sphère publique et l'aménagement» (le Monde, 26 juin 2017).

Propositions de la FNAUT

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

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

⁴² https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/10/14/mobilite-et-precarite-deux-enjeux-tres-lies-pour-les-femmes_5014158_4355770.html

⁴³ <https://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats/442-harcelement-sexiste-dans-les-transports-publics-christiane-dupart>

Une nouvelle instance est créée par l'article 15 de la Loi d'Orientation des Mobilités, qui institue à l'article L. 1231-5 du code des transports, des comités des partenaires :

- **Les comités des partenaires**

Ce comité est compétent pour l'ensemble des transports régionaux (tous modes) et le transport urbain (tous modes). Ainsi que le précise l'exposé des motifs du projet de Loi d'Orientation des Mobilités : « *Le comité des partenaires rassemblera notamment les représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants et sera consulté par les autorités organisatrices de la mobilité avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité mise en place, des orientations de la politique tarifaire, du taux de versement mobilité. Ce comité constitue la garantie d'un dialogue permanent entre les autorités organisatrices, les usagers et le tissu économique, qui finance en partie les offres de mobilité via le versement mobilité*⁴⁴».

En ce qui concerne la lutte contre les violences sexistes dans les transports, un des apports du comité des partenaires portera sur l'analyse de l'offre de transport. 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. Beaucoup de femmes occupent des emplois dans les services avec des horaires décalés (commerces, hôpitaux par exemple) ou encore à temps partiel et à horaires flexibles. Ainsi, on ne s'étonnera pas de retrouver des femmes à toutes les heures de la journée dans les transports, y compris très tôt le matin ou tard en soirée, en semaine ou le week-end. Il est primordial d'adapter l'offre aux besoins et de renforcer les dessertes en soirée ou le week-end. Une amélioration de l'offre en période de pointe afin d'éviter la surcharge qui facilite les gestes déplacés et autres frottements, doit également être obtenue. Les associations d'usagers doivent veiller à ce que les besoins spécifiques des usagères soient pris en compte dans l'organisation des plans de transport.

Propositions de la FNAUT

☛ **La FNAUT estime que les comités des partenaires mis en place par les autorités organisatrices régionales et urbaines devraient inscrire à leur ordre du jour les actions suivantes :**

- **enquêtes sur les attentes des usagères (en général, les enquêtes ne ciblent pas spécifiquement les usagères),**
- **diagnostic de la situation sur les différents réseaux sur le sujet des violences sexistes,**
- **concertation avec les représentants des associations d'usagers afin d'élaborer un guide des bonnes pratiques (le regard des citoyens – plus spécialement des citoyennes – est indispensable pour cerner les problématiques quotidiennes en matière de sûreté,**
- **organisation de campagnes d'information et de sensibilisation des usagers,**
- **bilan des actions pour prévenir et recenser les atteintes à caractère sexiste qui doivent être entreprises par les exploitants (cf. 2.3.1 de la présente étude),**

⁴⁴ <https://www.senat.fr/leg/pjl18-157rec.html>

- mise en place d'actions de formation des personnels (cf. 1.4 de la présente étude),
- création de groupes de travail afin de préparer les réunions des comités des partenaires et faire des préconisations, exemple : mobilité et emploi des femmes sur un secteur donné,
- suivi des dispositifs d'arrêt à la demande (cf. 1.2 de la présente étude),
- prise en compte dans l'offre de service des besoins des usagères dans le cadre des contrats entre les AO et les exploitants.

4. PRISE EN CHARGE DES VIOLENCES SEXISTES

4.1 Les qualifications pénales des violences sexistes

Exemples de faits	Qualification pénale	Peines encourues
<p>Sifflements, gestes et regards déplacés, commentaires à connotation sexuelle, proposition sexuelle et suivre une personne de façon insistante.</p>	<p>Outrage sexiste. Cela consiste à « <i>imposer à une personne tout propos ou comportement à connotation sexuelle ou sexiste qui soit porte atteinte à sa dignité en raison de son caractère dégradant ou humiliant, soit crée à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante</i> ». L'outrage sexiste ne nécessite pas de répétition des faits (article 621-1 du code pénal).</p> <p><u>Nature de l'infraction</u> : contravention.</p>	<p>Article 621-1 du code pénal :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 750 euros d'amende. - 1500 euros d'amende en cas de circonstance aggravante : quand il est commis sur un mineur de moins de 15 ans, quand il est commis au sein d'un transport collectif ou un lieu d'accès aux transports collectifs. - L'auteur d'un outrage sexiste risque également une peine complémentaire telle que l'obligation d'accomplir à sa charge un stage de lutte contre le sexisme et de sensibilisation à l'égalité entre les femmes et les hommes ou un stage de citoyenneté ou un travail d'intérêt général de 20 à 120 heures.
<p>Lorsque les faits mentionnés ci-dessus sont répétés.</p>	<p>Harcèlement sexuel. Cela consiste à <i>imposer à une personne, de façon répétée, des propos ou comportements à connotation sexuelle ou sexiste qui soit portent atteinte à sa dignité en raison de leur caractère dégradant ou humiliant, soit créent à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante [...]</i> II. - Est assimilé au harcèlement sexuel le fait, même non répété, d'user de toute forme de pression grave dans le but</p>	<p>Article 222-33 du code pénal :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende. - 3 ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende en cas de circonstance aggravante, c'est à dire lorsque les faits sont commis sur un mineur de moins de 15 ans, sur une personne vulnérable en raison de son âge, maladie, infirmité, déficience physique ou psychique, état de grossesse apparent ou connu de

Exemples de faits	Qualification pénale	Peines encourues
	<p><i>réel ou apparent d'obtenir un acte de nature sexuelle, que celui-ci soit recherché au profit de l'auteur des faits ou au profit d'un tiers</i> » (article 222-33 du code pénal).</p> <p><u>Nature de l'infraction</u> : délit.</p>	<p>l'auteur, lorsqu'un mineur était présent ou a assisté à ces faits.</p>
<p>Exhibitionnisme : fait pour un individu de montrer ses parties génitales. Ces faits peuvent être accompagnés ou non de gestes tels que la masturbation.</p>	<p>Exhibition sexuelle (article 222-32 du code pénal).</p> <p><u>Nature de l'infraction</u> : délit.</p>	<p>Article 222-32 du code pénal : un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende.</p>
<p>Agression sexuelle.</p> <p>Frotteurisme : fait pour un individu de rechercher le contact physique avec une personne non consentante dans un lieu public.</p>	<p>Agression sexuelle. Celle-ci est définie comme « <i>toute atteinte sexuelle commise avec violence, contrainte, menace ou surprise</i> » (article 222-22 du code pénal).</p> <p><u>Nature de l'infraction</u> : délit.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 5 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende (article 222-27 du code pénal). - 7 ans d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende en cas de circonstance aggravante : quand l'acte est commis avec usage ou menace d'une arme, quand l'acte entraîne des blessures ou lésions, quand l'acte est commis sur une personne vulnérable ... (article 222-28 et 222-29 du code pénal). - 10 ans d'emprisonnement et 150 000 euros d'amende lorsque l'acte est imposé à un mineur de moins de 15 ans (article 222-29-1 du code pénal). - 10 ans d'emprisonnement lorsque l'acte est commis sur une personne vulnérable (en raison de son âge, sa maladie, son infirmité, sa déficience physique ou psychique, son état de grossesse ou de la précarité de sa situation économique ou sociale apparente ou connue de son auteur) et qu'il entraîne des blessures

Exemples de faits	Qualification pénale	Peines encourues
		<p>ou lésion, qu'il est commis avec usage ou menace d'une arme ... (article 222-30 du code pénal).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les tentatives sont punies des mêmes peines (article 222-31 du code pénal).
Voyeurisme	<p>Délit de voyeurisme.</p> <p><u>Nature de l'infraction</u> : délit</p> <p>Délit de voyeurisme. Celui-ci est défini comme « Le fait d'user de tout moyen afin d'apercevoir les parties intimes d'une personne que celle-ci, du fait de son habillement ou de sa présence dans un lieu clos, a caché à la vue des tiers, lorsqu'il est commis à l'insu ou sans le consentement de la personne » (article 226-3-1 du code pénal).</p>	<p>Article 226-3-1 du code pénal :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende. - 2 ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende en cas de circonstances aggravantes, notamment quand les faits sont commis au sein d'un moyen de transport collectif ou dans un lieu d'accès aux transports collectifs, lorsque les images sont fixées enregistrées ou transmises.
Violences	<p>Violences ayant entraîné une ITT inférieure ou égale à 8 jours :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à raison du sexe, de l'orientation sexuelle ou de l'identité de genre, vraie ou supposée de la victime (article 222-13 5° ter), <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans un moyen de transport collectif de voyageurs ou destiné à l'accès à un moyen de transport collectif de voyageurs (article 222-13 13°). 	<p>Article 222-13 du code pénal : 3 ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende.</p>

Exemples de faits	Qualification pénale	Peines encourues
	<p>Violences ayant entraîné une ITT supérieure à 8 jours :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans un moyen de transport collectif de voyageurs ou destiné à l'accès à un moyen de transport collectif de voyageurs (article 222-12 13°). 	<p>Article 222-12 du code pénal : 5 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende si elles ont entraîné une ITT supérieure à 8 jours.</p>
Viol	<p>Viol. Celui-ci est défini comme « <i>tout acte de pénétration sexuelle, de quelque nature qu'il soit, commis sur la personne d'autrui ou sur la personne de l'auteur par violence, contrainte, menace ou surprise</i> » (article 222-23 du code pénal).</p> <p><u>Nature de l'infraction</u> : crime</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 15 ans de réclusion criminelle (article 222-23 du code pénal). - 20 ans de réclusion criminelle en cas de circonstance aggravante : lorsqu'il est commis sur un mineur de moins de 15 ans, sur une personne vulnérable en raison de son âge ou sa maladie par exemple, avec usage ou menace d'une arme (article 222-24 du code pénal). - 30 ans de réclusion criminelle lorsqu'il a entraîné la mort de la victime (article 222-25 du code pénal).
Meurtre	<p>Homicide involontaire (article 221-6 du code pénal), meurtre volontaire ou assassinat s'il est commis avec préméditation (article 221-1 et suivants du code pénal).</p> <p><u>Nature de l'infraction</u> : crime</p>	<p><u>Pour l'homicide involontaire</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende (article 221-6 du code pénal). - Peines complémentaires telles que l'interdiction d'exercer certaines professions, l'interdiction de détenir ou porter une arme, pour une durée de cinq ans ou plus, une arme soumise à autorisation (article 221-8 du code pénal et suivants).

Exemples de faits	Qualification pénale	Peines encourues
		<p><u>Pour le meurtre :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 30 ans de réclusion criminelle (article 221-1 du code pénal). - Réclusion criminelle à perpétuité lorsqu'il est accompagné ou suivi d'un autre crime ou lorsqu'il est commis avec préméditation ou guet-apens (articles 221-2 et 221-3 du code pénal). - Réclusion criminelle à perpétuité lorsqu'il existe des circonstances aggravantes : meurtre d'un mineur de moins de 15 ans, meurtre commis en bande organisée, meurtre commis par le conjoint, concubin ou partenaire de la victime (article 221-4 du code pénal).

- **Les peines complémentaires**

Aux peines principales (emprisonnement et/ou amende) prononcées à l'encontre de l'auteur de violences sexuelles, peuvent s'ajouter des peines complémentaires liées à l'infraction commise⁴⁵.

Lorsque l'infraction est une contravention telle qu'un outrage sexiste par exemple, l'auteur de l'infraction peut se voir condamner, selon les articles 131-16 et 131-17 du code pénal, à :

- une obligation d'accomplir, le cas échéant à ses frais, un stage de lutte contre le sexisme et de sensibilisation à l'égalité entre les femmes et les hommes,
- une obligation d'accomplir, le cas échéant à ses frais, un stage de citoyenneté,
- une obligation d'accomplir, le cas échéant à ses frais, un stage de sensibilisation à la lutte contre l'achat d'actes sexuels,
- une obligation d'accomplir, le cas échéant à ses frais, un stage de responsabilisation pour la prévention et la lutte contre les violences au sein du couple et les violences sexistes,
- ou un travail d'intérêt général pour une durée de 20 à 120 heures⁴⁶ lorsque la peine principale est une contravention de 5^{ème} classe.

⁴⁵ <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1406>

⁴⁶ <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F34550>

Néanmoins, il convient de souligner que sur décision du tribunal, la peine complémentaire peut se substituer à la peine principale⁴⁷.

Lorsque l'infraction est un délit tel qu'une agression sexuelle (sur majeur) par exemple, l'auteur des faits peut être condamné, selon les articles 131-10 et 131-11 du code pénal, à :

- une injonction de soins dans le cadre d'un suivi socio-judiciaire,
- et/ou une interdiction de séjour dans certains lieux tel que le domicile de la victime et pour un délai maximum de 10 ans,
- et/ou à une interdiction de travailler avec des mineurs, à titre définitif ou pour un délai maximum de 10 ans.

La personne condamnée sera inscrite au fichier des auteurs d'infraction sexuelle⁴⁸.

En cas de délit, la peine complémentaire peut là aussi se substituer à la peine principale sur décision du tribunal.

Lorsque l'infraction est un crime tel qu'un viol (sur majeur) par exemple, l'auteur de l'infraction peut notamment être condamné, selon les articles 131-10 et 131-11 du code pénal, à :

- une injonction de soins dans le cadre d'un suivi socio-judiciaire,
- une interdiction de séjour dans certains lieux tel que le domicile de la victime pour un délai maximum de 10 ans,
- l'interdiction d'exercer une fonction publique.

La personne condamnée sera inscrite au fichier des auteurs d'infractions sexuelles⁴⁹. En cas de crime, la peine complémentaire s'ajoute obligatoirement à la peine principale.

L'interdiction de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transports publics : l'article 104 de la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit la possibilité pour le tribunal de prononcer une peine complémentaire d'interdiction de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public lorsque les faits ont été commis soit dans un véhicule affecté au transport collectif soit dans une gare ou station, que leur auteur **est en situation de récidive légale** et qu'il a été déclaré coupable d'un crime ou d'un délit tel que : violences, agression sexuelle, exhibition sexuelle, harcèlement sexuel, vol ou extorsion :

II. – Le titre III du livre VI de la première partie du code des transports est complété par un chapitre III ainsi rédigé : *CHAPITRE III « Peines complémentaires d'interdiction de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public*

« Art. L. 1633-1. – Lorsque les faits ont été commis dans un véhicule affecté au transport collectif de voyageurs ou dans un lieu destiné à l'accès à un moyen de transport collectif de voyageurs, les personnes déclarées coupables soit d'un crime, soit des délits de violences, d'agression sexuelle, d'exhibition sexuelle, de harcèlement sexuel, de vol ou d'extorsion prévus par le code pénal commis en état de récidive légale au sens des articles 132-9 ou 132-10 du même code, encourrent également la peine complémentaire d'interdiction, pour une durée de trois ans au plus, de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public déterminés par la juridiction ».

Cet article a été censuré par le Conseil constitutionnel, décision n° 2019-794 du 20 décembre 2019⁵⁰, car il a été adopté selon une procédure contraire à la Constitution puisqu'il ne présente pas de lien, même indirect, avec aucune autre des dispositions figurant dans le projet de loi.

⁴⁷ <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1406>

⁴⁸ <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F33891>

⁴⁹ <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1526>

⁵⁰ <https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2019/2019794DC.htm>

- Les délais de prescription des infractions sexuelles

Infractions sexuelles commises sur une personne majeure	Infractions sexuelles commises sur une personne mineure
<ul style="list-style-type: none"> - Les crimes se prescrivent dans les 20 ans à compter du jour où ils ont été commis (article 7 alinéa 1^{er} du code de procédure pénale). - Les délits se prescrivent par 6 ans à compter du jour de l'infraction (article 8 alinéa 1^{er} du code de procédure pénale). - Les contraventions se prescrivent dans l'année à compter du jour où l'infraction est commise (article 9 du code de procédure pénale). 	<p>Le point de départ du délai est fixé à la majorité de la victime mineure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le viol se prescrit dans les 30 ans à compter de la majorité de la victime (article 7 du code de procédure pénale). - L'agression sexuelle se prescrit dans les : <ul style="list-style-type: none"> ➤ 20 ans de la majorité de la victime si celle-ci est âgée de moins de 15 ans, ➤ 10 ans de sa majorité si celle-ci est âgée de plus de 15 ans à moins qu'il n'y ait des circonstances aggravantes (infraction commise par plusieurs personnes, par une personne en état d'ivresse ou sous l'emprise de stupéfiants ...), auquel cas, l'infraction se prescrit dans les 20 ans à compter de la majorité (article 8 alinéa 3 du code de procédure pénale). - Les contraventions se prescrivent dans l'année à compter du jour où l'infraction est commise (article 9 du code de procédure pénale).

4.2 Des conseils

Que faire si vous êtes victime de violences sexistes (outrage sexiste, harcèlement sexuel, violences...)?

En cas d'urgence, c'est-à-dire lorsque la situation nécessite une intervention, vous pouvez joindre par téléphone ou SMS :

- le service Alerte 3117 : par téléphone au 3117, 31117 par SMS ou via l'application (Alerte 3117),
- la police ou la gendarmerie, par téléphone : 17,
- les forces de l'ordre si vous vous trouvez dans un pays européen : 112 au téléphone et 114 par SMS.

Pour vous guider, un service de messagerie instantanée vous permet de dialoguer avec les services de police ou de gendarmerie. L'historique de cette discussion pourra être supprimé à tout moment. Vous pouvez accéder à cette messagerie instantanée sur : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/R50241>.

Vous pouvez porter plainte au pénal dans un délai de 6 mois à compter du dernier fait de harcèlement auprès d'un commissariat de police ou d'une brigade de gendarmerie. Ce dépôt de plainte ne peut vous être refusé⁵¹. Cette plainte sera ensuite transmise au procureur de la République⁵² qui décidera de l'opportunité des poursuites.

Vous pouvez également transmettre une plainte directement auprès du procureur de la République, par voie postale auprès du tribunal du lieu de l'infraction ou du domicile de l'auteur de l'infraction. Ce courrier doit contenir votre état civil et coordonnées complètes, le récit des faits, la date et le lieu de l'infraction, le nom de l'auteur présumé des faits (à défaut de le connaître, il convient de porter plainte contre X), les noms et adresse des éventuels témoins de l'infraction, la description et l'estimation provisoire ou définitive du préjudice, ainsi que les documents de preuve. Un modèle est disponible sur le site : https://www.service-public.fr/simulateur/calcul/Porter_plainte

Si cette plainte est classée sans suite, ou lorsqu'un dépôt de plainte auprès du procureur ou des services de police est resté sans réponse pendant 3 mois, la victime peut déposer une plainte avec constitution de partie civile (une action pénale permettant la poursuite et la condamnation de l'auteur des faits et une action civile permettant de demander la réparation du préjudice subi seront ouvertes). Cette plainte avec constitution de partie civile entrainera automatiquement l'ouverture d'une enquête⁵³. Pour déposer une plainte avec constitution de partie civile, la victime doit avoir subi un préjudice et avoir préalablement porté plainte sans succès.

Par ailleurs, il convient de souligner que les faits de violences sexuelles et notamment l'outrage sexiste sont le plus souvent établis à l'aide de témoignage. C'est pourquoi un premier réflexe à prendre est de s'adresser aux personnes présentes sur les lieux de l'infraction et de prendre leurs coordonnées.

⁵¹ <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1435>

⁵² <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1043>

⁵³ <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F20798>

Dans le cadre de la plainte, les images de vidéosurveillance des transporteurs pourront également être exploitées⁵⁴.

Ce dépôt de plainte ne doit pas être confondu avec le dépôt d'une main courante qui permet la dénonciation de faits dont une personne peut être victime ou témoin, sans pour autant en poursuivre l'auteur. Ce dernier ne sera pas nécessairement prévenu de cette main courante et il ne fera l'objet d'aucune enquête (sauf si les policiers ou gendarmes estiment que les faits constituent une infraction, auquel cas des poursuites seront déclenchées). Cette main courante peut s'avérer utile en cas de procédure judiciaire ultérieure⁵⁵.

Si vous êtes témoin de faits de violences sexistes, vous disposez de plusieurs moyens d'alerte : prévenir un agent présent en gare, utiliser les bornes d'appel sur le quai ou le dispositif Alerte 3117. Sur ce point, Ile-de-France Mobilités a annoncé le renforcement depuis 2016 de la présence humaine, avec le recrutement de 785 agents d'accueil, de sûreté et de médiation en gare et sur les réseaux de transports en commun de la Région⁵⁶ (ces agents font face à tous types de comportements et notamment les faits de harcèlements). Les équipes de sûreté en civil de la RATP ont, parmi leurs missions, la lutte contre les violences faites aux femmes.

Si vous êtes témoin, il est très utile de communiquer vos coordonnées à la victime et, si vous le pouvez, de la conseiller sur les démarches à entreprendre.

- **Des services d'assistance spécialisés dans les violences sexistes**

Ces structures sont à votre écoute si vous êtes victime de violences sexistes :

- Le 3919 est un numéro gratuit et anonyme et accessible 7 jours sur 7 (de 9h à 22h du lundi au vendredi et de 9h à 18h les samedis, dimanches et jours fériés). Cette structure spécialisée dans la lutte contre les violences faites aux femmes vous écoute, vous informe et vous oriente. Néanmoins, il convient de souligner que ce numéro n'est pas un numéro d'urgence à utiliser en cas de danger immédiat⁵⁷.
- Le 116 006 (00 33 1 80 52 33 76 depuis l'étranger) est un numéro gratuit et anonyme d'aide aux victimes accessible 7 jours sur 7 (de 9h à 19h) s'adressant aux victimes d'infractions de tous types. Ce dispositif oriente les victimes vers des associations d'aide aux victimes et des services spécialisés⁵⁸.

⁵⁴ <https://www.rerb-leblog.fr/harcelement-dans-les-transport-alerter/>

⁵⁵ <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F11182>

⁵⁶ <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/la-lutte-contre-le-harcelement-dans-les-transport-lutte-contre-harcelement-transport/>

⁵⁷ <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A13048>

⁵⁸ <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A13080>

• Où trouver de l'information et des conseils juridiques ?

Plusieurs dispositifs solidaires sont également mis en place pour orienter les victimes de violences sexistes :

- Tout d'abord, des permanences juridiques gratuites, confidentielles et anonymes peuvent être réalisées en mairie sur rendez-vous. Les modalités de ces permanences sont consultables sur le site de la mairie la plus proche de chez vous.
- Pour les mineurs et leur famille, des points d'accès au droit sont également mis en œuvre par les conseils départementaux. Ces points d'accès au droit sont tenus par des professionnels du droit tels que des avocats ou des juristes associatifs qui assurent des consultations notamment dans le domaine pénal.
- Une aide aux victimes, gratuite et de proximité dans les grandes agglomérations est également assurée par les maisons de la justice et du droit (MJD). Des avocats y tiennent des permanences⁵⁹ et peuvent orienter les victimes vers les services compétents.

Ces solutions gratuites peuvent constituer une première démarche pour la victime. Cependant, en cas de plainte déposée contre l'auteur des faits de violences sexistes, l'aide juridictionnelle permet aux personnes ayant de faibles revenus de bénéficier d'une prise en charge partielle ou totale par l'État de leurs honoraires et frais de justice⁶⁰.

L'aide juridictionnelle peut être accordée si vous en respectez les critères, notamment en ce qui concerne les conditions de ressources et l'absence d'assurance de protection juridique qui couvrirait les frais de justice. Elle peut toutefois être accordée dans le cas d'un crime particulièrement grave.

Conseils en cas de violences sexistes :

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

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

⁵⁹ <http://www.justice.gouv.fr/le-ministere-de-la-justice-10017/les-maisons-de-la-justice-et-du-droit-24772.html>

⁶⁰ <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F18074>

CONCLUSION

Au terme de cette étude, il faut d'abord souligner que la prégnance des violences sexistes dans les transports, non seulement n'est plus occultée, mais que des dispositifs de lutte contre ces violences sont mis peu à peu en place. La sensibilisation des opérateurs et des autorités organisatrices se développe, des actions sont engagées.

Les conclusions de l'enquête montrent que pour être vraiment efficaces, les actions doivent être élaborées et menées conjointement entre les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs. La nécessité de la formation des personnels en est un exemple frappant. Les usagères victimes de harcèlement insistent sur le besoin d'écoute et de compréhension de la part des personnels, que ce soient les agents dans les gares et les trains ou les conducteurs de bus. Une formation spécifique doit donc figurer au cahier des charges des conventions signées entre opérateurs et autorités organisatrices.

De la même façon, les campagnes d'information sur ce que sont les violences sexistes et les pénalités prévues par la loi ne peuvent être suivies d'effet que si elles sont « orchestrées » par les différentes parties. On peut ajouter que les différents dispositifs d'information et de signalement devraient être étendus aux nouvelles formes de mobilité, telles que les VTC ou le covoiturage.

On ne peut pas conclure cette étude sans mettre en avant le rôle des usagères. Elles doivent être systématiquement consultées et leur expertise d'usage doit être prise en compte dans la mise en place des différents dispositifs.

Pour lutter efficacement contre le harcèlement sexiste, il faut donc intégrer la perspective de genre. Le monde du transport est encore trop souvent masculin, 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 de concertation.

Pour la FNAUT, association de défense des usagers des transports, les violences sexistes constituent une entrave réelle à la mobilité. C'est une atteinte au libre accès et à l'utilisation dans de bonnes conditions d'un bien qui se doit d'être accessible aux usagères comme aux usagers.

On ne saurait trop souligner que la lutte contre les violences sexistes ainsi que les préconisations pour améliorer les conditions de transport des femmes sont susceptibles d'améliorer les conditions de transport de tous.

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