

Les voitures de métro réservées aux femmes protègent-elles du harcèlement sexuel ?

Marion Tillous

L'introduction d'espaces non mixtes dans les transports collectifs pour protéger les femmes du harcèlement sexuel est débattue dans de nombreuses métropoles à travers le monde. La controverse qui a pris place à São Paulo entre 2013 et 2014 illustre les tensions suscitées par cette mesure dans les rangs féministes.

Le harcèlement sexuel dans les transports publics a timidement émergé comme problème public au cours des années 1990, puis de manière beaucoup plus large au cours des années 2010, en France comme au Brésil. À plusieurs reprises, l'interdiction de certains espaces du métro aux hommes est apparue comme une réponse possible à ce qui peut être envisagé comme une arme – parmi d'autres – d'une guerre de basse intensité menée à l'encontre de femmes (Falquet 1997). Cette proposition a chaque fois donné lieu à des controverses qui ont divisé les rangs féministes eux-mêmes. Le dépôt à l'assemblée législative de l'État de São Paulo d'un projet de loi visant à introduire des voitures réservées aux femmes en mars 2013 en a déclenché une particulièrement intéressante car illustrant clairement les différentes positions féministes possibles. L'article revient sur cette controverse ayant en particulier opposé les groupes féministes ancrés dans l'action syndicale et exigeant qu'une réponse immédiate soit apportée aux femmes dépendantes des transports collectifs pour se rendre au travail, aux collectifs féministes plus éloignés de la question du travail et plus prompts à critiquer la mesure et à envisager ses effets négatifs à long terme. La controverse de São Paulo offre en outre un cas exemplaire de reformulation et de détournement d'un problème public au profit de questions très éloignées de sa problématique initiale, à savoir comment résoudre le harcèlement sexuel des femmes dans les transports publics.

Harcèlement sexuel, transports publics et non-mixité : un questionnement ancien

Le harcèlement sexuel correspond à l'ensemble des comportements et remarques à caractère sexuel qui ont lieu dans l'espace public, où la règle de l'inattention civile devrait s'appliquer. Il peut prendre la forme de remarques à caractère sexuel (à voix haute ou chuchotées), de regards intrusifs, de sifflements, d'exhibitions, d'attouchements. On parle de harcèlement car les manquements à la règle sont si fréquents qu'ils constituent, par leur accumulation, une violence. L'enquête Virage¹ de l'INED conduite en France en 2015 montre en effet qu'au cours des douze mois précédant l'enquête, dans l'espace public, 20 % des femmes interrogées déclarent avoir été sifflées, interpellées ou abordées sous un prétexte de drague, 8 % ont été insultées, 3 % ont été suivies, 2 % ont été touchées ou embrassées sans leur consentement, 1 % ont été confrontées à un exhibitionniste ou un voyeur (Lebugle *et al.* 2017, p. 2). Ce harcèlement – comme le harcèlement moral au travail – vise à instaurer un rapport de domination, ici des hommes sur les femmes. Instaurer, ou plus exactement asseoir ce rapport de domination qui structure l'ensemble de la société, ce qui conduit Marylène Lieber (2008, p. 65) à parler à propos du harcèlement sexuel dans l'espace public de « rappel à l'ordre sexué ».

¹ Virage : « Violences et rapports de genre ».

On rencontre dans les transports collectifs des formes spécifiques de harcèlement sexuel du fait que dans les véhicules (bus, voitures de métro, etc.), les distances interpersonnelles sont réduites et les personnes harcelées ne peuvent pas s'échapper facilement : les attouchements et frottements y sont particulièrement fréquents et peuvent aller jusqu'à l'éjaculation sur les vêtements de la personne agressée. Au Brésil, le harcèlement sexuel dans les transports a aussi pris la forme de vidéos filmées sous les jupes des femmes et postées en ligne sur une page Facebook consacrée. Plusieurs campagnes féministes ont été menées contre ces pratiques, comme celle intitulée « Si tu te frottes, je te pique », lors de laquelle de longues épingles ont été distribuées aux utilisatrices du métro de São Paulo pour qu'elles puissent se défendre elles-mêmes (avril 2014). La campagne « *Chega de fiu fiu* [Assez des sifflets] » recense quant à elle depuis 2014, sur une carte disponible en ligne², les formes de harcèlement vécues par les femmes dans les espaces publics brésiliens, transports compris, et permet de rendre compte de l'ampleur et de la violence du phénomène. En France, une enquête menée par le Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes a montré que « 100 % des utilisatrices des transports en commun ont été victimes au moins une fois dans leur vie de harcèlement sexiste ou agressions sexuelles [...]. Dans plus de 50 % des cas, la première agression intervient avant 18 ans » (HCEFH 2017, p. 5).

La question du harcèlement sexuel dans les transports en commun n'est pas nouvelle et dès les débuts de l'histoire du métro, les espaces non mixtes sont apparus comme une réponse possible. En 1909 à New York et 1912 à Tokyo, des voitures réservées aux femmes ont été introduites, avec plus de pérennité dans la ville japonaise qu'américaine. L'objectif était alors de répondre aux violences sexuelles, mais également aux demandes des femmes des classes supérieures d'avoir un espace réservé ; à New York, les *ladies* étaient même accueillies dans cette voiture réservée par un groom vêtu et coiffé de rouge. La mesure comportait donc une dimension de distanciation sociale qui a disparu avec le départ des classes possédantes hors du métro (Tillous 2017a)³. Aujourd'hui, il existe dans le monde environ vingt-cinq réseaux de métro dans lesquels des voitures sont réservées aux femmes pendant tout ou partie du service, dans des métropoles appartenant à des aires culturelles variées, telles que Tokyo, New Delhi, Le Caire, Kuala Lumpur ou Mexico⁴.

Au Brésil, des voitures sont ainsi réservées aux femmes pendant toute la durée du service à Brasília et uniquement en heures de pointe à Rio. À Recife, l'expérimentation a été de courte durée : six mois, au premier semestre 2017. Dans l'État de São Paulo, après une période de fonctionnement de deux ans qui constitue la première expérience du genre dans le pays (1995-1997), une tentative de réintroduction au début des années 2010 a déclenché une controverse qui expose bien les enjeux politiques qui entourent ce dispositif⁵.

Une controverse qui divise les rangs féministes

À São Paulo, le principal argument en faveur de la réintroduction de la non-mixité est le fait que si les voitures de métro ne sont pas une réponse définitive au harcèlement sexuel, elles permettent de mettre en sûreté les femmes qui en sont potentiellement victimes en attendant qu'un travail de fond en termes d'éducation des garçons et hommes à l'égalité de genre ait porté ses fruits, à l'instar des foyers d'accueil des femmes victimes de violences conjugales, à qui l'on ne reproche pas de ne pas être mixtes, par exemple.

Les voix en faveur des voitures non mixtes se sont donc accompagnées de revendications pour un investissement massif dans l'éducation et les transports publics. Dans les transports, cette politique impliquerait que le nombre de voitures réservées aux femmes soit proportionnel à la part de femmes prenant les transports et que la congestion soit résolue pour réduire les opportunités de harcèlement

² À cette adresse : <http://chegadefiufiu.com.br>.

³ Voir M. Tillous, « New York – 1909 », *Women-Only Cars* [en ligne], 10 septembre 2016. URL : <https://metro.hypotheses.org/21>.

⁴ Voir le blog scientifique *Women-Only Cars* : <https://metro.hypotheses.org>.

⁵ Pour une analyse détaillée de cette controverse, voir Tillous 2017a, 2017b.

à long terme ; ce qui représente un investissement dans les transports publics équivalant à 2 % du PIB de l'État. Ce sont principalement les organisations syndicales Juntas (« Ensemble ») et Movimento Mulheres em Luta (« Mouvement des femmes en lutte ») qui ont porté ces arguments en faveur du dispositif.

À l'inverse, d'autres organisations féministes, telles que Sempreviva Organização Feminista (« Organisation féministe vivace ») ou Marcha Mundial das Mulheres (« Marche mondiale des femmes »), dont l'action se situe à distance des luttes syndicales, considèrent ce qu'elles nomment le « wagon rose » comme une mauvaise solution, à court comme à long terme. Dans le temps long, en effet, le fait de séparer hommes et femmes pour éviter le harcèlement risque d'envoyer le message que les hommes sont naturellement incapables de refréner leurs ardeurs sexuelles et d'invisibiliser les causes sociales du harcèlement sexuel. À court terme, l'introduction de dispositifs non mixtes pose deux séries de questions, qui conduisent à douter de son efficacité :

– les femmes qui prendront les autres voitures – dites « mixtes » ou « normales » – seront-elles plus sujettes aux agressions sexuelles ? Seront-elles tenues responsables de ces agressions sexuelles ? Oseront-elles alors porter plainte ? (Marcha Mundial das Mulheres)⁶ ;

– les personnes transgenres, intersexuées ou non binaires auront-elles une place en pratique⁷ dans ces voitures ? Ou seront-elles sommées de décliner leur identité de genre à l'entrée ? (Marília Moschkovich)⁸.

Pour trancher entre ces arguments complexes, un débat long et contradictoire, appuyé sur des études empiriques, aurait été indispensable. Mais celui-ci n'a pas eu lieu car la question du harcèlement sexuel a étonnamment disparu, au profit d'autres questions devenues prioritaires.

Du harcèlement sexuel à la ségrégation : un débat escamoté

Dans l'arène publique, la question du harcèlement sexuel a été très vite remplacée par un débat sur la « ségrégation » qu'introduiraient les dispositifs non mixtes. Ainsi, les slogans proclamés lors des manifestations contre l'introduction du « *vagão rosa* » affirmaient : « La ville que nous voulons ne *ségréguer* pas les femmes⁹ » et « *Ségréguer* ne va pas aider¹⁰ ». Ce fut aussi la position des organisations réunies derrière le Conseil d'État à la condition féminine (CECF). Depuis sa création au sortir de la dictature militaire, celui-ci joue le rôle d'accompagnement à l'élaboration des politiques publiques relatives aux femmes auprès du gouvernement de l'État de São Paulo. Composé à l'origine pour moitié de féministes militantes et universitaires et pour moitié de représentantes de l'État de São Paulo, cet organe institutionnel est très perméable à la société civile (Mac Dowell Santos 2005). En 2014, il est présidé par Rosemary Corrêa, connue pour avoir dirigé le premier poste de police réservé aux femmes créé en 1985, mais qui ne se définissait pas à l'époque comme féministe¹¹. Le 11 juillet 2014, le CECF a rassemblé une large partie des organisations féminines et féministes concernées par la question¹² lors d'une réunion de

⁶ « Nota da MMM contra o vagão rosa, pelo direito ao espaço público e a uma vida livre de violência », blog de la Marcha Mundial das Mulheres, 11 juillet 2014.

⁷ « En pratique », c'est-à-dire, même si, comme dans l'État de Rio, la loi garantit « en principe » depuis août 2017 l'accès des voitures réservées « aux femmes et/ou aux personnes porteuses de l'identité de genre féminine ».

⁸ « O vagão para mulheres só anda para trás », site du journal *Outras Palavras*, 21 octobre 2013.

⁹ « Assédio exclusivo no vagão rosa », site de *Portal Madalenas*, 15 septembre 2014.

¹⁰ « Ativistas fazem topless em protesto contra vagão só para mulheres em SP », site du journal *O Globo*, 18 juillet 2014.

¹¹ Comme elle l'explique à l'époque : « Je respecte le mouvement des femmes, mais je pense que le féminisme comme le machisme sont trop radicaux » (*Afinal*, 3 octobre 1985) cité par Mac Dowell Santos 2005, p. 37). Au contraire du CECF, le personnel du premier poste de police réservé aux femmes n'a pas été recruté parmi les militantes féministes, mais parmi le personnel de la police d'État. Rosemary Corrêa était alors l'une des quinze femmes cadres de la police de l'État de São Paulo.

¹² D'après l'entretien mené avec Rosemary Corrêa du 22 avril 2015, il les réunissait « toutes ». Nous verrons plus bas que certaines organisations ont pourtant été laissées de côté.

concertation qui a abouti à la signature d'une motion affirmant que le projet « ne contribue pas à combattre la violence contre la femme, [mais] renforce encore la *ségrégation* et la culpabilisation de la femme ».

Le problème est ainsi reformulé : les voitures réservées aux femmes vont-elles favoriser ou menacer l'égalité femmes-hommes comprise comme une indifférenciation universelle ? S'inquiéter d'une possible ségrégation de l'espace public introduite par des dispositifs de non-mixité suppose que l'on considère l'espace public comme étant, dans les faits, l'espace d'une hospitalité *universelle* décrit par Isaac Joseph (Joseph 1992, p. 211). Or, les rituels de civilité mis en évidence par Erving Goffman (2013 [1963]) – détourner le regard lorsque l'on croise une personne, ne pas entrer dans sa sphère intime, s'excuser si cela arrive, etc. – et qui garantissent cette hospitalité universelle deviennent des rituels d'*incivilité* lorsque l'une des deux personnes engagées dans l'interaction est une femme (Gardner 1995) : le regard ne se détourne plus, les contacts sont fréquents, et ils ne donnent plus lieu à un échange réparateur, par exemple.

Dans l'espace public comme ailleurs, l'universel est un leurre, c'est celui du « masculin-neutre ». Car la possibilité de recourir à la rhétorique de l'universel est une forme de capital (Bourdieu 2015 [1990]), c'est-à-dire une ressource limitée qui peut être accaparée par le groupe dominant, comme ce fut le cas déjà en 1997 à São Paulo : si la mesure des voitures réservées a été abandonnée après deux ans de service, c'est parce que l'opérateur se refusait à sanctionner les hommes entrant dans ces voitures en vertu de l'article 5 de la constitution brésilienne (1988) garantissant à « tous » la liberté de déplacement sur le territoire national. Renoncer à mettre en place un dispositif pouvant protéger les femmes de violences et donc à garantir leur liberté de se déplacer pour préserver l'accès « universel » à l'espace public revient dès lors à contraindre les femmes à fréquenter un espace dans lequel, comme en grammaire, « le masculin l'emporte sur le féminin¹³ ».

Dans le cadre de la controverse de 2013-2014, c'est aussi le groupe dominant qui a défini ce qu'était l'universel. En effet, les représentantes des classes laborieuses n'ont été invitées à prendre part au débat public que si elles étaient d'accord avec les instances organisatrices : les deux organisations syndicales citées plus haut (Juntas et le MML), qui avaient pourtant publiquement pris position pour les voitures réservées et étaient depuis longtemps impliquées dans la dénonciation du harcèlement sexuel dans les transports publics, n'ont pas été conviées à la réunion du 11 juillet 2014 organisée par le CECF. Et si les femmes qui ont participé à la motion opposée à l'introduction des voitures réservées n'étaient pas nécessairement des classes possédantes (c'est-à-dire qui n'ont pas besoin de travailler pour vivre), dans leur majorité, leurs possessions leur permettaient de ne pas être captives de leur travail, et donc pas non plus captives des transports collectifs. Les entretiens avec deux des personnes ayant assisté à la réunion¹⁴ confirment ainsi que les femmes rassemblées ce jour-là étaient en très grande majorité des personnes blanches de classe moyenne. Dans un mail envoyé à ses collègues, en guise de compte rendu de la réunion, l'une d'entre elles explique ainsi : « Il y avait une personne qui s'est abstenue de prendre position et qui posait la question de la légitimité de ce groupe pour parler au nom des femmes, qui demandait si les femmes, celles qui utilisent le métro et le train, avaient été consultées, s'il avait été conduit une enquête d'opinion¹⁵. Son propos a été très mal reçu par l'ensemble des personnes présentes... interruptions de sa parole, etc. ».

¹³ Pour une discussion plus détaillée des liens entre voitures de métro réservées aux femmes et ségrégation spatiale, voir Tillous 2017c.

¹⁴ Entretien avec Liane Lira (Minha Sampa) du 12 avril 2015 ; entretien avec Haydee Svab (PolyGen) du 27 avril 2015.

¹⁵ La question n'est pas innocente puisqu'une enquête DataFolha réalisée le 7 avril 2014 et très fortement relayée dans les autres journaux a montré que, parmi les 798 habitants interrogés de plus de 16 ans, 73 % étaient en faveur des wagons exclusifs et 79 % des femmes interrogées.

Reformulation du problème autour des enjeux opérationnels

Lorsque le gouverneur de l'État de São Paulo a annoncé publiquement le 12 août 2014 qu'il mettait un veto au projet de loi voté par l'assemblée législative, donc qu'il s'opposait à l'introduction de voitures réservées, il a déclaré qu'il s'appuyait sur la motion du 11 juillet rédigée par les organisations féminines et féministes réunies sous l'égide du CECF. Il leur a aussi ensuite demandé si elles confirmaient vouloir ce veto, en précisant qu'il pouvait encore se rétracter selon leur volonté. Pourtant, un acteur plus discret semble avoir joué un rôle important, depuis les coulisses de la controverse : le Secretaria dos Transportes Metropolitanos, l'autorité organisatrice des transports publics. Cette instance avait rendu public dix mois plus tôt un avis présentant comme « non viable opérationnellement » l'introduction d'une voiture réservée en raison de la congestion aux heures de pointe et du grand nombre de femmes – 58 % des 7,2 millions d'usager·es quotidien·es du système métro-ferroviaire¹⁶. S'il est normal qu'elle ait eu voix au chapitre auprès du gouverneur, cette information éclaire d'un jour nouveau la mise en scène produite par le gouverneur.

Plus étonnant est le rôle joué par cette instance auprès de ces organisations féministes. Car le Secretaria dos Transportes Metropolitanos était également présent lors de la réunion du 11 juillet, qu'il a même introduite par une présentation des considérations techniques liées au « wagon exclusif ». Il est donc probable que les arguments opérationnels aient joué un rôle non négligeable dans la prise de position de personnes encore indécises au début de la réunion. Ces arguments évaluaient le dispositif en fonction du problème à présent formulé ainsi : les voitures réservées permettront-elles de réduire la congestion au sein du réseau ou risquent-elles de la renforcer ?

La décision quant à l'introduction de voitures réservées aux femmes au Brésil a donc été alimentée non pas par un débat contradictoire et approfondi sur l'efficacité d'une telle mesure pour lutter contre le harcèlement sexuel, mais reformulé par d'autres problèmes, celui des espaces non mixtes comme facteur de ségrégation dans l'espace public (supposé d'accès universel) et celui de l'accès réservé de certains espaces du métro comme contrainte pour le secteur opérationnel. Sur ce dernier point, il est intéressant de noter qu'au Mexique, la question opérationnelle a été tranchée de façon opposée, puisque la séparation femmes-hommes a été introduite dans le cadre d'un programme de fluidification du trafic des voyageur·ses (Hancock 2000). Cette controverse montre ainsi que la non-mixité comme outil de lutte contre les violences qui reconduisent le rapport de domination patriarcal est, dans ce cas, loin de faire l'objet de consensus au sein du mouvement féministe. Elle souligne aussi comment des logiques de classe sociale (les personnes qui ne sont pas captives des transports collectifs évoquent le problème de la ségrégation sans percevoir que l'espace public de la mobilité est déjà ségrégué) ou les stratégies d'acteurs institutionnels extérieurs à la cause des femmes peuvent conduire à la reformulation progressive du problème public à distance de la question initiale : comment résoudre le harcèlement sexuel dans les transports publics ?

Bibliographie

- Bourdieu, P. 2015 [1990]. *Sur l'État. Cours au Collège de France 1989-1992* (cours du 15 février 1990), Paris : Éditions du Seuil.
- Falquet, J. 1997. « Guerre de basse intensité contre les femmes ? La violence domestique comme torture, réflexions à partir du cas salvadorien », *Nouvelles Questions féministes*, vol. 18, n° 3-4, p. 129-160. Disponible en ligne à l'URL suivant : https://www.jstor.org/stable/40619676?seq=1#metadata_info_tab_contents.
- Gardner, C. B. 1995. *Passing by: gender and public harassment*, Berkeley : University of California Press.

¹⁶ « Secretaria dos Transportes considera inviáveis vagões só para mulheres », site du journal *GI São Paulo*, 2 octobre 2013.

- Goffman, E. 2013 [1963]. *Comment se conduire dans les lieux publics : notes sur l'organisation sociale des rassemblements*, Paris : Economica.
- Hancock, C. 2000. « La séparation entre hommes et femmes dans le métro de Mexico, pour une régularisation des flux ? », in M. Membrado et A. Rieu (dir.), *Sexes, espaces et corps. De la catégorisation du genre*, Toulouse : Éditions universitaires du Sud, p. 43-58.
- HCEFH. 2017. *En finir avec l'impunité des violences faites aux femmes en ligne : une urgence pour les victimes*, Paris : Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes.
- Joseph, I. 1992. « L'espace public comme lieu de l'action », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, p. 210-217. Disponible en ligne à l'URL suivant : www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_1992_num_57_1_1716.
- Lebugle, A. et l'équipe de l'enquête Virage. 2017. « Les violences dans les espaces publics touchent surtout les jeunes femmes des grandes villes », *Population et sociétés*, n° 550, p. 1-4. Disponible en ligne à l'URL suivant : www.cairn.info/revue-population-et-societes-2017-11-page-1.htm.
- Lieber, M. 2008. *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques.
- Mac Dowell Santos, C. 2005. *Women's Police Stations. Gender, Violence and Justice in São Paulo, Brazil*, New York : Palgrave Macmillan.
- Tillous, M. 2017a. « Les voitures de métro réservées aux femmes comme instrument d'action publique : une réponse à quel problème ? », *Géocarrefour* [en ligne], vol. 91, n° 1. URL : <https://journals.openedition.org/geocarrefour/10033>.
- Tillous, M. 2017b. « Des voitures de métro pour les femmes. De Tokyo à São Paulo, enjeux et controverses d'un espace réservé », *Annales de la recherche urbaine*, n° 112, p. 86-95. Disponible en ligne à l'URL suivant : www.annalesdelarechercheurbaine.fr/IMG/pdf/aru112-08.pdf.
- Tillous, M. 2017c. « Peut-on parler de ségrégation spatiale à propos des voitures de métro réservées aux femmes ? Le cas de São Paulo », in E. Faure, E. Hernández-González et C. Luxembourg (dir.), *La ville : quel genre ?*, Paris : Le Temps des cerises.

Marion Tillous est enseignante-chercheuse en géographie et études de genre à l'université Paris-8 Vincennes – Saint-Denis (Laboratoire d'études de genre et de sexualité, UMR 8238). Issue des études urbaines, ses travaux portent originellement sur les pratiques et les représentations des espaces publics de mobilité. Elle s'intéresse aujourd'hui aux déterminants des inégalités de genre en matière de mobilité, en particulier au rôle que jouent les violences sexuelles dans la limitation des mobilités des femmes (cisgenres comme transgenres). Le harcèlement sexuel dans les transports publics est une de ces violences.

Pour citer cet article :

Marion Tillous, « Les voitures de métro réservées aux femmes protègent-elles du harcèlement sexuel ? », *Métropolitiques*, 22 octobre 2020. URL : <https://metropolitiques.eu/Les-voitures-de-metro-reservees-aux-femmes-protigent-elles-du-harcelement.html>.