

FEMMES ET DEPLACEMENTS



Une enquête de
Arnaud Alessandrin, Laetitia César-Franquet & Johanna Dagorn

Keolis

Association de Recherches et d'Etudes
ARESVI
Santé · Ville · Inégalités


BORDEAUX
MÉTROPOLE

BORDEAUX


Novembre 2016

L'EQUIPE DE RECHERCHE



Arnaud Alessandrin

Sociologue

Chercheur associé au Centre
Emile Durkheim (Univ. De
Bordeaux)

Coordonateur de
l'Observatoire Bordelais de
l'Egalité

Co-directeur des Cahiers de
la LCD



Laetitia César-Franquet

Sociologue

Cadre pédagogique à
l'Institut Régional du Travail
Social
(IRTS) Aquitaine

Conseillère au Conseil
Economique Social
Environnemental Régional
(CESER) Nouvelle Aquitaine



Johanna Dagorn

Sociologue

Chercheuse au laboratoire
d'analyse et de recherches
sociales en éducation et en
formation (Univ. de
Bordeaux)

Coordnatrice des Centres
d'Information des Droits des
Femmes et des Familles en
Aquitaine.

Co-directrice des Cahiers de
la LCD

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier l'ensemble des financeurs de cette recherche qui nous ont fait confiance dans l'élaboration de cette enquête (KEOLIS, Mairie de Bordeaux, Bordeaux Métropole) ainsi que les personnes qui ont accompagnées notre recherche (Isabelle Bellue, Sandrine Darriet, Nicolas Fontaine, Isabelle Amicel, Marik Fetouh, Mariette Laborde).

Ce travail n'aurait pas pu voir le jour sans les contributions actives de Bruno Fourny, de Carole Blaszczyk (IA-IPR – académie de Bordeaux), Joël Solari (Adjoint au maire de Bordeaux en charge des personnes en situation de handicap), d'Unis-cité Bordeaux, de Marie-Thérèse Morel.

Par ces mots, nous remercions aussi les associations qui ont accompagné notre recherche, diffusé notre questionnaire, participé à nos interrogations : le collectif bordelais pour l'égalité, l'A.P.A.F.E.D, l'association IPPO, SOS Racisme, La LICRA, Le Girofard, Trans 3.0, L'URCIDFF Aquitaine...

Durant cette enquête, de nombreuses personnes ont acceptées de venir témoigner lors d'entretiens et de focus-groupes. Un immense merci à Sylvie, Roa, Fadoua, Mireille, Ghislaine, Mireille, Rosalie et Roxane, Rama, Charlotte, Sandra, Sylvie, Jeanne, Audrey, Julie et aux conductrices/teurs des trams et bus de Bordeaux Métropole. Merci également à Vision Project pour ses conseils.

Nous remercions aussi vivement l'équipe de stagiaires sociologues de l'Université de Bordeaux : Raphael Guesdon, Justine Gavran, Fatima Larbi, Chora El Bahraoui. Nous leur devons les retranscriptions des focus groupes et des marches exploratrices.

Notre gratitude également à Chloé Herran, Claire Guitard, Amélie Péré, Lucile Le Loet, Camille Brioude, Erika Rigaud, Elodie Ounamalle, Tamara Jaurrey, Jana Christy, Aurore Harinordoquy, Ludivine Safonoff, Lise Martin, étudiantes assistantes de service social à l'IRTS Aquitaine, qui dans le cadre d'un atelier d'initiation à la recherche, ont notamment travaillé sur les entretiens menés auprès des conducteurs/conductrices des bus et tramway de Bordeaux Métropole.

Enfin nous remercions les 5.218 répondantes de l'enquête par questionnaire ainsi que celles et ceux qui ont partagées l'enquête sur les réseaux sociaux.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	3
INTRODUCTION : GENRE, VILLES ET DISCRIMINATIONS	6
1- Les villes face aux discriminations	6
2- Les femmes dans la ville	7
3- Les bordelaises face aux discriminations	9
4- Les concepts.....	12
4.1- Les discriminations	12
4.2- Harcèlement, violences et sexisme	13
4.3- Qu'entend-on par « chaîne de déplacement » ?	14
5- Méthodologie de l'enquête	15
I° TYPOLOGIE DES REpondantes	18
1- Par âge	18
2- Par CSP (catégorie socio professionnelle)	19
3- Par habitudes de transport	20
4- Par lieu de vie	23
II- LES FAITS.....	25
1- Tableau général	26
2- Discriminations : fréquence et lieux	29
3- Qualifier le harcèlement et les violences.....	31
3.1. Les auteurs	31
3.2. Les témoins.....	37
3.3. Les victimes	41
III. LE SENTIMENT D'INSECURITE	46
1- Déplacements et ambiance générale	46
2- Ambiance perçue et expérience des trajets : des sentiments ambivalents.....	49
3-Ages, catégories sociales et sentiments urbains	53
4-Des lieux sensibles	55

IV. FOCUS SUR QUELQUES CRITERES DE DISCRIMINATIONS	59
1- Effet croisé des discriminations	60
2- Apparences et discriminations	61
3-Racismes.....	63
3.1. Femmes « noires », « roms » et « arabes » : un racisme qui augmente	65
3.2. Femmes voilées : l'explosion du phénomène raciste	65
3.3. D'autres minorités en deçà des radars de l'enquête.....	66
4-Homophobie / transphobie	67
4.1. Homophobie et lesbophobie	68
4.2. La transphobie dans la ville.....	68
5- Handiphobies.....	69
V- ZOOM SUR QUELQUES CONTEXTES : TRAMWAYS ET PARC-RELAIS.....	70
1- Zoom sur les utilisatrices de tram.....	70
2- Zoom sur les utilisatrices des parcs-relais.....	73
CONCLUSION	77
RECOMMANDATIONS.....	79
BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE	84
Annexe : Table des graphiques et des tableaux.....	86
Annexe : Table des graphiques et des tableaux.....	86

INTRODUCTION : GENRE, VILLES ET DISCRIMINATIONS

1-Les villes face aux discriminations

Les villes françaises envisagent depuis peu des programmes de lutte contre les discriminations, le harcèlement dans les transports et les incivilités, et ce pour plusieurs raisons. D'une part, en tant qu'employeuses, les instances municipales mettent en place des plans de lutte contre les discriminations auprès de leurs salarié.e.s, notamment en évaluant les carrières comparées des femmes et des hommes (Mosconi, Paoletti, Raibaud, 2015), mais aussi la diversité de leurs organigrammes (Meziani, 2014). Ces bilans sociaux genrés ou ces politiques de diversité décrivent l'inscription progressive d'un souci de lutte contre les discriminations au niveau municipal. Ceci est perceptible notamment dans les nouveaux plans de cohésion sociale des villes. En effet, dans un contexte français (puisque c'est dans ce dernier que nous situons notre réflexion), le commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) ou l'agence de cohésion sociale et pour l'égalité (ACSE) œuvrent activement, depuis 2014, à l'amélioration de la prise en compte de ces questions par les municipalités (qui, pour quelques-unes d'entre elles, avaient notablement avancé en la matière). Mais les villes sont également confrontées à la question des discriminations sexistes et des empêchements ressentis par les femmes en offrant des services à des administré.e.s qui, en retour, peuvent exprimer un sentiment de discrimination¹ ou alerter de discriminations réelles. Ainsi, certaines enquêtes sur la police municipale (Malochet, 2007) ou d'autres, plus nombreuses, concernant les logiques de rénovation et de réhabilitation des villes (Epstein, 2013), laissent entrevoir l'éclosion d'un sentiment de discrimination important. Un dernier front mobilise les villes en termes de lutte contre les discriminations : la gestion de l'espace public.

Face à cela, les municipalités s'engagent de plus en plus dans des campagnes de sensibilisation, des études ou des plans de formations destinés à combattre, notamment mais pas uniquement, la question du sexisme (Lieber, 2008), plus rarement celle de l'homophobie (Alessandrin et Raibaud, 2013).

D'emblée, deux points méritent d'être soulignés. Le premier, revient à entendre la question des discriminations, des agressions et des limitations sexistes non comme un enjeu uniquement juridique mais plus encore comme un marqueur subjectif (Cousin, Dubet, Macé, Rui, 2013). Pour le dire autrement, la question de la lutte contre les discriminations est, dans un processus d'interprétation par l'espace et l'usage de l'urbain, une question dont nous devons discuter dans une perspective plus interactionniste. Un second élément doit être stipulé, relatif cette fois à la spécificité d'une approche par l'espace de la ville et de ses objets. Alors que la

¹ Nous employons le terme de « sentiment de discrimination » pour renvoyer à ce que la discrimination peut avoir d'incertain du point de vue de l'individu. Pour autant, ce faisant, nous ne dévalorisons pas ce même sentiment qui peut évidemment renvoyer à un événement réel, concret et ne remettons nullement en question le récit des personnes.

question des discriminations a de nombreuses fois été saisie du côté du droit et, plus tardivement, du côté de la sociologie, nous nous engageons dans une lecture de ces questions par les territoires, les déplacements aussi.

Cette géographie des discriminations et des empêchements dont sont victimes les femmes dans la ville nécessite, méthodologiquement, l'emploi d'un double poste d'observation. D'une part, un regard macrosociologique, permettant de quantifier et décrire à gros traits les caractéristiques des usages différenciés de la ville, interprétés à l'aune du concept de discrimination. D'autre part, un regard plus microsociologique et biographique, ouvrant grand la voie à une interprétation plus dentelée des logiques et stratégies de déplacements des femmes, des non-blanches ou des minorités de genre dans la ville. Dans un même mouvement, nous prenons appui sur les avancées des travaux qui mettent en avant l'intersection des rapports de pouvoir, pour ne jamais limiter la catégorie de femme ou d'homosexuelle, à des représentations uniques et homogènes. Dans les travaux que nous mobilisons, la question des imbrications multiples doit être entendue.

À la suite de cela, plusieurs questions se font jour :

- ✓ Premièrement, de quelle manière les villes, leurs gestions et leurs aménagements participent-elles à un sentiment de discrimination ?
- ✓ Deuxièmement, dans les plis de ce sentiment, il s'agira d'appréhender ce qui transforme les rapports à l'urbain, les usages de l'espace.
- ✓ Enfin (car s'il y a contrainte, il y a résistance), nous interrogerons les propositions et stratégies individuelles et collectives qui visent à restaurer les citoyennetés spatiales amputées.

2-Les femmes dans la ville

Le Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes relève dans son dernier avis en date d'avril 2015 que 100% des femmes ont été victimes de harcèlement sexiste. Ce "terrorisme sexuel" (Kissling, 2014) engendre un fort sentiment d'insécurité pour les femmes et les filles qui se restreignent dans leurs déplacements alors que statistiquement, les agressions sexuelles et toutes les violences faites aux femmes se produisent dans les espaces privés (foyer, amis, voisins, proches...). Selon Amnesty International (2007), 50 000 à 90 000 femmes sont violées en France chaque année. Pourtant, seulement 2% des femmes victimes d'un ensemble d'agressions (incluant le viol, la tentative de viol, les attouchements, et exhibitionnisme) les dénoncent².

Peut-être, est-ce du fait de l'usage des transports. Le HCEfh relevait dans son avis d'avril 2015 sur le "harcèlement sexiste et sexuel dans les transports en commun" que les femmes occupent l'espace public plus par besoin que par plaisir (en lien généralement avec les enfants, les tâches domestiques, etc.), et les hommes y

²Seul 1 viol sur 11 fait l'objet d'une plainte (source ENVEFF: enquête nationale sur les violences envers les femmes en France, Commandée par le Secrétariat d'Etat aux Droits des Femmes, coordonnée par l'Institut de démographie de l'université Paris I (Idup), l'enquête a été réalisée en 1999 auprès de 6.970 femmes âgées de 20 à 59 ans par une équipe pluridisciplinaire de chercheurs appartenant au CNRS, à l'Ined, à l'Inserm et aux universités.)

stationnent quand les femmes ne font que le traverser. Peut-être, est-ce du fait d'une socialisation différenciée. Les parents restreignent davantage les sorties de leurs filles par craintes d'agressions sexuelles³, elles reçoivent toutes sortes de conseils pour éviter d'être agressées, allant de l'habillement au lieu de sortie.

Cela semble relever du sens commun : elles doivent « faire attention » car sinon, elles risqueraient d'être attaquées par un inconnu. Paradoxalement, les enquêtes sur les violences montrent clairement que l'espace privé est un lieu bien plus dangereux pour les femmes que les espaces publics⁴ sans que cela n'entraîne des mises en garde spécifiques. Or, les femmes vivent régulièrement des agressions verbales ou non-verbales à connotation sexuelle. Puis en 2012, le documentaire de l'étudiante belge Sofie Peeters intitulé « Femme de la rue » a rapproché le phénomène du territoire français. Lassée de subir quotidiennement les remarques, commentaires, allusions sexuelles, invitations, insultes d'hommes sur son passage, elle a décidé de les filmer pour que cette réalité cesse d'être banalisée et cachée.

Toutefois, le harcèlement de rue est un sujet encore très peu documenté (Gourarier, 2016). Invisible, naturalisé, minimisé, ignoré, ce phénomène a peu intéressé la recherche académique et les milieux militants féministes français. Pour Gardner⁵, cette invisibilité peut être expliquée par l'omniprésence du harcèlement de rue, qui le fait s'intégrer dans « la fabrique sociale de la vie publique »⁶, le faisant apparaître comme naturel, donc non questionnable. Difficile, dès lors, d'en faire un sujet d'étude. Notons tout de même que le sujet a été abordé dans les réunions des membres de ce qui sera le Mouvement de Libération des Femmes, comme le rappelle Monique Wittig⁷, mais sans faire l'objet de recherches académiques. Les chercheuses françaises s'y sont en effet intéressées plus tardivement, hormis Marylène Lieber qui a rédigé en 2008 un ouvrage intitulé « Genre, violences et espaces publics – La vulnérabilité des femmes en question ». Il porte principalement sur le paradoxe entre le mythe, cependant assumé comme vérité, d'un espace public naturellement dangereux pour les femmes, et des politiques de sécurité ignorant les expériences féminines dont le harcèlement de rue. Enfin, la récente étude nationale quantitative (n= 6227), de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (2016) présente des conclusions statistiques qui rejoignent nos résultats, à savoir : 87% des répondantes ont déjà été victimes de harcèlement dans les transports, seules 2% ont déposé plainte et dans 89% des cas les témoins n'ont eu aucune réaction.

³ Michel BOZON et Catherine VILLENEUVE-GOKALP, « Les enjeux des relations entre générations à la fin de l'adolescence », in *Population*, 6, 1994.

⁴ Thomas MORIN, Laurent JALUZOT, Sébastien PICARD, Femmes et hommes face à la violence. Les femmes sont plus souvent victimes d'un proche ou de leur conjoint, INSEE Première, n°1473, novembre 2013, p. 1.

⁵ Carol Brooks GARDNER, *Passing by: Gender and public harassment*, Berkley, CA: University of California Press, 1995, p.

⁶ Kimberly FAIRCHILD and Laurie A. RUDMAN, "Everyday stranger harassment and women's objectification", in *Social Justice Research*, 21(3), p.338-357, 2008, p.339

⁷ Josy THIBAUT, « Monique Wittig raconte... », in *PROCHOIX n°46 : MLF le mythe des origines, homophobie l'affaire Vanneste*, décembre 2008, P. 67-68.

A Bordeaux, un travail avait déjà débuté avec un questionnaire élaboré et passé avec les femmes de l'APAFED⁸ qui a été repris par le collectif bordelais et qui a obtenu en peu de temps plus de 400 réponses ; montrant ainsi l'importance du phénomène.

3-Les bordelaises face aux discriminations

Du point de vue conceptuel comme méthodologique, s'il apparaît clairement que le phénomène ne peut pas être nié, il est particulièrement difficile à mettre en exergue ; notamment parce que, du point de vue subjectif, c'est l'ambivalence des sentiments qui prime. Alors que nous aurions pu nous attendre à des témoignages massifs en ce qui concerne les discriminations directes, les empêchements, les refus d'accès à des services etc., l'enquête de l'Observatoire Bordelais de l'Egalité (2015) fut plutôt l'occasion de souligner que le premier espace des discriminations est celui du furtif, de l'entraperçu, de la suspicion, de l'incertain. On manque de preuve, on hésite, on doute face au sentiment de discrimination.

Les discriminé-e-s sont alors assez paradoxalement bien souvent les dernier-e-s à se rendre compte du motif de leurs différences. Mais plus que l'entraperçu ou le subodoré, ce sont les situations banales ou, pour le dire plus justement, des situations banalisées, qui apparaissent le plus fortement. Dans l'enquête ci-décrite, sur 403 personnes ayant été discriminées ou ayant eu le sentiment de l'avoir été au cours des douze derniers mois (2014-2015), peu ont décidé de porter plainte. Dans la veine des questions précédentes, nous nous sommes en effet intéressés à la démarche du dépôt de plainte. Un premier résultat global nous indique que l'action du dépôt de plainte reste très marginale. La juridicisation des affaires de discrimination est secondaire par rapport aux tentatives de résolutions parallèles (discussions, aménagements, intervention d'un tiers, explications ou silence). Ainsi, seules 3,5 % des personnes victimes de discriminations ont porté plainte. Ce résultat, similaire à de nombreuses autres enquêtes, montre bien l'écart persistant entre les situations de discrimination, de harcèlement et de violence et leur prise en charge institutionnelle. Pourquoi, dès lors, les individus ne portent-ils pas plainte ? Dans les réponses, trois grandes explications nous sont fournies.

La première met en scène le fatalisme lié à la répétition des faits :

« ça ne sert à rien », « ce sont des choses qui arrivent tous les jours », « je devrais porter plainte tous les mois », « on ne porte pas plainte pour ça ».

Toutes ces réponses donnent des indications sur un double sentiment. Premièrement celui, paradoxal, d'un fort sentiment de d'insécurité diffus et d'une moindre gravité de ces discriminations ressenties par rapport à ce qui pourrait être une discrimination et une insécurité « réelle ». Second élément : la répétition colore les faits d'incivilité et le sentiment de discrimination sexiste d'une certaine banalité.

⁸ L'APAFED est une association militante et professionnelle à l'écoute des femmes victimes de violences conjugales et leurs enfants depuis 30 ans, qui adhère à la fédération nationale solidarités femmes.

L'événement devient un brouhaha, ce qui blesse ou angoisse devient partie prenante des déplacements et des interactions du quotidien. Cette interpénétration de l'important et du banal amoindrit par ailleurs considérablement le coût subjectif des écueils relevés : des femmes se faisant siffler dans la rue mais qui refusent de rester chez elles, qui « *ne vont pas s'arrêter de vivre pour autant* », des femmes voilées qui se font regarder avec insistance mais qui « *font comme si elles ne le voyaient pas* ».

La deuxième voie explicative met l'accent sur l'impunité des discriminants, des harceleurs : « *c'était mon patron alors je n'ai pas osé* », « *on ne croit jamais les victimes* ». Enfin, une troisième explication prend racine du côté d'un sentiment fort et corrélé au précédent : celui de l'absence de prise en compte institutionnelle de la victime. Ici la figure du policier, et dans une moindre mesure celle de la justice, est à de nombreuses reprises renseignée :

« La police ne nous écoute jamais », « si je vais porter plainte à la police, c'est elle qui me discriminera ».

La répétition des faits, loin de signer une accumulation progressive des preuves, entame les perspectives de changement et ancre les phénomènes qui nous intéressent ici dans une banalité fatale, contraignante et consubstantielle du quotidien. Du point de vue symbolique, la violence n'en est pas moins grande. À force de comportements discriminants, de remarques, de gestes, de harcèlements, de renforcements négatifs, les personnes discriminées et/ou discriminables ont intériorisé leur infériorité à tel point que certaines ne perçoivent pas ou plus les pratiques exercées à leur encontre.

La question du sexisme est de ce point de vue particulièrement complexe à saisir dans le sens où elle recouvre un nombre important de possibilités dans les entrecroisements des discriminations (l'âge pourrait également être ici souligné). Dans ces plis, certaines caractéristiques répétées peuvent toutefois être rappelées. Premièrement, les stratégies auxquelles les femmes doivent se soumettre (baisser la tête, changer de trottoir, mettre des écouteurs, éviter certains quartiers, certaines rues ou certains vêtements), (Gardner, 1995 ; Coustère, 2014).

Deuxièmement, les empêchements des femmes minoritaires et majoritaires ne se déploient pas de la même façon. Apparaissent là des stratégies individuelles d'adaptations contraintes qui mettent sous tension « responsabilité collective » (des témoins ou des politiques publiques) et « responsabilité individuelle » de la victime. On ne pourra que souligner le poids que cette responsabilité fait peser sur l'usage de la ville et de ses services par les femmes (à la manière des CV anonymes dans l'emploi d'ailleurs). Ce renversement de la culpabilité sur les victimes permet aussi d'expliquer le peu de recours juridiques.

L'enquête de 2014-2015 de l'Observatoire Bordelais de l'Égalité aura donc montré l'importance de l'espace public comme théâtre des discriminations et la place des femmes dans celles-ci.

- **50,5 %** des enquêtés déclarent avoir été ou avoir eu le sentiment d'être discriminés

- **64 %** des situations renvoient à des discriminations fondées sur l'origine de la personne
- **45 %** renvoient à des discriminations liées au genre de la victime
- **42 %** renvoient à des discriminations liées à l'orientation sexuelle de l'individu
- **28 %** renvoient à des discriminations liées à la religion réelle ou suspectée de la victime
- **13 %** renvoient à des situations de handicap

De manière générale **62%** des victimes disent s'autocensurer dans l'accès à un service (privé ou public) ou à un espace public à la suite d'une discrimination. **32,5%** des sondés avouent que les discriminations ressenties ont eu des conséquences sur leur état de santé, **25%** sur les relations sociales et **17,5%** soulignent les conséquences négatives sur leurs carrières.



En résumant cette enquête, quelques grandes tendances peuvent être abordées :

- 1- la rue, les transports, les parcs sont très souvent évoqués par les participant.e.s. **40%** des situations de discriminations concernent l'espace public. Au total, **74%** des femmes et **75%** des hommes homosexuels déclarent éviter certains espaces publics par peur de brimades, d'insultes ou d'intimidations.
- 2- le voisinage représente **24 %** des situations rencontrées concernant le logement. Pour la moitié d'entre elles, il s'agit de problèmes de voisinage. Là encore la question de l'espace public, du trottoir par exemple, devient centrale.
- 3- le champ des services publics donne à voir un point de tension particulier : la police (sans que nous puissions savoir s'il s'agit de policiers municipaux ou nationaux). Le profil des victimes est varié mais de grandes tendances sont à souligner. Parmi les hommes **58%** sont des jeunes non-blancs. Les femmes non-blanches (et non voilées) représentent **27%** des répondantes et les femmes voilées **21%** (**37%** après les événements de Janvier 2015). On retrouve également beaucoup de prostituées ou des personnes trans dans les

témoignages. Dès lors l'espace public se lie du côté des craintes comme des ressources, sans que toutefois ces deux aspects puissent clairement se dissocier.

4- Les concepts

4.1- Les discriminations

Au sens juridique du terme, la discrimination est le fait de traiter de façon inégale deux ou plusieurs personnes placées dans une situation comparable, en raison de critères interdits par la loi. Mais, malgré les avancées au niveau européen et international, la France tarde à reconnaître les discriminations, lui préférant le principe d'égalité. En 1972 la loi Pléven (Loi n°72-545 du 1er juillet 1972) relative à la lutte contre le racisme est adoptée. Destinée à combattre le racisme, elle crée également l'infraction pénale de discrimination raciale (Articles 6, 7 et 8 de la loi n°72-546 du 1er juillet 1972). Ces mesures ne seront cependant que très rarement invoquées devant les tribunaux en dépit d'une multiplication croissante des discriminations de fait.

Les critères interdits sur lesquels la discrimination peut être fondée vont progressivement se multiplier ; une loi du 11 juillet 1975 condamne ainsi les discriminations liées au sexe et la situation familiale. Fin des années quatre-vingt-dix, les mesures prises vont étendre les domaines dans lesquels les discriminations sont combattues et les critères de distinction prohibés. La loi du 16 novembre 2001 relative à la lutte contre les discriminations instaure un véritable cadre général de lutte contre les discriminations et modifie les dispositions relatives aux discriminations du Code du travail, du Code pénal, du Code de la sécurité sociale et de la loi du 13 juillet 1983 sur le statut des fonctionnaires.

Aujourd'hui, les critères de discriminations prohibées sont inscrits dans Article 225-1 ; Modifié par LOI n°2016-832 du 24 juin 2016 - art. unique :

« Constitue une discrimination toute distinction opérée entre les personnes physiques à raison de leur origine, de leur sexe, de leur situation de famille, de leur grossesse, de leur apparence physique, de la particulière vulnérabilité résultant de leur situation économique, apparente ou connue de son auteur, de leur patronyme, de leur lieu de résidence, de leur état de santé, de leur handicap, de leurs caractéristiques génétiques, de leurs mœurs, de leur orientation ou identité sexuelle, de leur âge, de leurs opinions politiques, de leurs activités syndicales, de leur appartenance ou de leur non-appartenance, vraie ou supposée, à une ethnie, une nation, une race ou une religion déterminée ».

4.2- Harcèlement, violences et sexisme

Les discriminations comme le harcèlement sont des violences. L'OMS les définit comme : « L'usage délibéré ou la menace d'usage délibérée de la force physique ou de la puissance contre soi-même, contre une autre personne ou contre un groupe ou une communauté qui entraîne ou risque fort d'entraîner un traumatisme, un décès, un dommage moral, un mal-développement ou une carence. Outre la mort et les traumatismes, elle englobe la multiplicité des conséquences souvent moins évidentes des comportements violents, comme les atteintes psychologiques et les problèmes de carence et de développement affectifs qui compromettent le bien-être individuel, familial et communautaire ». Cela couvre également toute une série d'actes qui vont au-delà des actes de violence physique, incluant menaces et intimidations. Le harcèlement sexiste recouvre des actes relevant du non-verbal, du verbal, du physique et du non physique (sifflements...), qui conduisent à discriminer les femmes dans l'espace public. Est victime de harcèlement une personne qui subit, de façon répétitive (ou non) des actes négatifs provoquant un malaise chez celle qui le subit. Cette définition suggère trois dimensions importantes permettant de distinguer le harcèlement des autres formes de comportements violents : le pouvoir, la fréquence et la nature des agressions. C'est pour cela que la méthodologie employée interroge non seulement les faits implicites et explicites mais aussi le ressenti des femmes. Le harcèlement est ainsi mesuré en fonction de :

- ✓ la nature des faits (incivilités, infractions, délits et crimes) ; leur intensité ; leur fréquence ; le pouvoir exercé.

Ces violences font partie de violences dites sexistes. C'est pourquoi il faut également mettre en tension le sentiment d'insécurité, qui est une construction sociale et les faits. Plus les personnes sont ou se sentent vulnérables, plus la peur est grande sans que l'exposition au risque soit plus importante. Pour exemple, les personnes âgées ont un fort sentiment d'insécurité parce qu'elles se savent plus fragiles, et non en raison du taux d'agressions, qui est plus fort chez les jeunes garçons.

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 voyageurs⁹

Titre III : DISPOSITIONS RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES VIOLENCES FAITES AUX FEMMES DANS LES TRANSPORTS

Article 22 Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1632-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 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. » ;

2° Le deuxième alinéa de l'article L. 2251-1 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« La prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics est un axe prioritaire de leur action. »

⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032282279&categorieLien=id>

4.3- Qu'entend-on par « chaîne de déplacement » ?

La « chaîne des déplacements » fait référence à l'ensemble des déplacements, des mobilités des lieux, qu'une personne emprunte d'un point de départ à un point d'arrivée. Plusieurs remarques doivent être rappelées :

1- De l'accessibilité aux citoyennetés spatiales

La question de l'accessibilité a longtemps été cantonnée aux personnes à mobilité réduite (handicaps divers, femmes enceintes, personnes âgées, etc.). La notion de « chaîne de déplacement » inclut cette variable et la dépasse en ce sens qu'elle s'intéresse plus généralement aux « citoyennetés spatiales », c'est-à-dire aux écueils conscients ou inconscients traversés ou évités par les individus au cours de leurs déplacements.

2- Chaîne, maillons et ruptures

La notion de « chaîne de déplacement » permet de suivre l'allégorie des maillons et des ruptures lors des déplacements des individus. Elle interpelle autour de deux questions centrales :

- 1- qu'est ce qui autorise le déplacement ?
- 2- qu'est-ce qui le limite ?

Ce faisant, une interrogation en termes de « chaîne » s'effectue aussi, voire surtout, lorsque cette dernière est brisée.

3- Des chaînes de déplacements dans la chaîne des déplacements

En reliant un point A à un point B, un individu parcourt de nombreux espaces. Entre la maison et le travail, un arrêt à l'école ou dans une boulangerie constitue une nouvelle micro-chaîne de déplacements dans la chaîne de déplacement principale. De l'instant où il pose un pied à l'extérieur de l'endroit quitté au moment où il entre dans l'espace de destination, un chaînon se referme.

Deux types de déplacements peuvent alors être distingués : les déplacements principaux et les déplacements secondaires, sans toutefois que l'on puisse dire lesquels de ces déplacements sont, spontanément, les plus problématiques en termes de « chaîne de déplacement ».



Photo © L.César-Franquet

5- Méthodologie de l'enquête

Pour cette recherche nous avons opté pour une méthodologie en cinq temps

1^{ère} phase
Lancement de l'étude

de

Le premier temps de l'étude a été alloué à un recensement des données disponibles dans la métropole en termes de déplacements, tant du côté des services que du côté des universités ayant travaillé sur cette question. Cette dynamique sous forme d'état des lieux a pris appui sur les savoirs nationaux et internationaux.

- **Analyse documentaire** : cette première étape permet de mener une étude de traces des documents existants (études recensées, chartes...) préalables à la mise en œuvre de l'étude.

2^{ème} phase
Création de l'outil méthodologique

- **Un deuxième temps à la conception des outils méthodologiques :**

- **Encodage**

- ✓ Elaboration et encodage du questionnaire : le questionnaire a été encodé sous le logiciel Sphinx IQ. Ce logiciel permet des opérations statistiques notamment en croisant des variables, en construisant des tableaux de contingence (Khi2), de moyennes (Fisher), et en repérant des effets de corrélation.
- ✓ La validation du questionnaire s'est effectuée à partir d'un pré-test mené auprès de femmes en dehors du territoire concerné. Ce pré-test permet après ajustement, l'élaboration définitive du questionnaire.

- **Les entretiens :**

- ✓ Entretiens individuels formels (avec les femmes et des conductrices/teurs TBM) et informels.
- ✓ Les groupes focus avec les femmes volontaires, sous forme d'entretiens collectifs autour de leur expérience des discriminations. Pour ce faire, une grille d'entretien semi-directif a été élaborée en amont. Cette méthode permet également de percevoir ou non des mécanismes de harcèlement sexiste.
- ✓ Les entretiens, périphériques à cette étude permettent d'apporter des données supplémentaires à celles du questionnaire, qui reste un outil central pour approcher les femmes qui ne prennent pas les transports.

Encodage

3^{ème} phase

L'enquête de terrain

○ Trois méthodes complémentaires

- Focus Groupes
- Entretiens et questionnaires
- Observations

4^{ème} phase

Analyse des résultats

■ Le questionnaire

○ Analyse des questionnaires

■ Les entretiens

- extraits d'entretiens
- apports permettant de développer les réponses des questionnaires
- points développés dans la discussion des résultats
- axes en relief dans les préconisations à l'issue du rapport

Une triple méthode d'enquête a donc été élaborée, de l'analyse du récit à l'observation et la quantification de l'action.

✓ **Des focus groupes thématiques : ce que les gens disent qu'ils font**

Dans un premier temps ; nous avons réalisé des focus groupes avec des thématiques que les chiffres de l'Observatoire Bordelais de l'Egalité nous poussent à creuser, autour des figures les plus vulnérables comme les mères, les étudiantes, les femmes « non-blanches », les femmes en situation de handicap ou appartenant à des minorités sexuelles. Chaque focus-groupe comptabilise une dizaine d'intervenantes et s'est réuni deux fois. La durée de chaque focus-groupe a été de trois heures. S'ajoute à cela des entretiens avec des conducteurs / trices des trams et bus de Bordeaux métropole.

✓ **Des observations : ce que les gens font**

Au-delà de ce que les individus disent de leurs déplacements, il y a ce qu'ils font effectivement. Seule une observation minutieuse nous permet de qualifier cela. A ce titre, a été déployée une méthodologie d'observation sur l'ensemble des trams ainsi que certaines bornes de vélo et lignes de bus, permettant de quadriller l'ensemble du territoire, à différentes heures, sous différentes conditions météorologiques. Des relevés et restitutions cartographiées et de carnets de terrain ont été effectués.

✓ **Des questionnaires : quantifier les (non) pratiques de déplacement**

Le diptyque méthodologique de l'observation et des entretiens de groupe ne suffisent cependant pas à saisir ce que les individus ne font pas, ni même à quantifier les pratiques. Ce dernier, qui se présente de manière concise, vise à dénombrer les déplacements ainsi que les écueils relatifs inhérents. Il a été diffusé en version

numérique, mais également sous format papier à travers des associations relais sur tout le territoire de la métropole. Cet outil a aussi permis de prendre en compte la sociologie des non-réponses.

■ **L'originalité méthodologique repose sur plusieurs niveaux :**

- ✓ La synergie de trois universitaires : deux de l'université de Bordeaux et une de l'Institut Régional du Travail Social, dans plusieurs champs ; mêlant ainsi des approches sociologiques, psycho-sociales, ethnographiques et des sciences de l'éducation.
- ✓ Des universitaires spécialisés dans la lutte contre les discriminations (de sexe, de genre, d'origine ethnoraciale notamment) et contre toutes les formes de violences.
- ✓ Une enquête territorialisée avec une prise en compte participative des associations et structures dédiées sur le territoire.
- ✓ Une pertinence territoriale qui s'implique dans les préconisations en cours (Haut Conseil à l'égalité, associations, villes déjà engagées telles que Nantes...).

I° TYPOLOGIE DES REPONDANTES

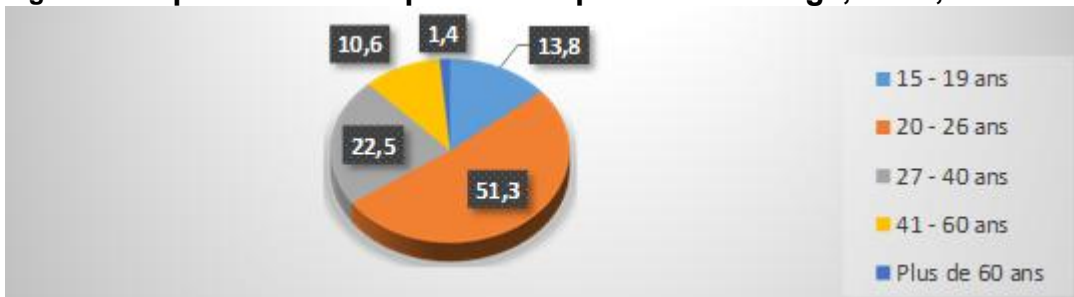


1- Par âge

Les répondantes sont, comme le montre le graphique qui en découle, majoritairement des jeunes femmes de moins de trente ans. La méthode de passation des questionnaires (sur les réseaux sociaux, sur le site de la mairie de Bordeaux, de Keolis et de Bordeaux métropole) ont favorisé ce profil de répondantes.

Ce n'est toutefois pas le seul facteur qui explique cette répartition par âge : le sujet de la place des femmes dans la ville est un sujet récent dans l'actualité, ce qui peut expliquer que les jeunes s'en emparent plus.

Figure 1 : Répartition des répondantes par classes d'âge, en %, N=4793



Les moins de 30 ans, sont les premières à subir ou à déclarer subir du sexisme dans la ville : ce sont donc les premières concernées. Cependant, on se félicitera du pourcentage de 15-19 ans ayant répondu à notre enquête, grâce au partage massif de cette dernière dans les réseaux de l'éducation nationale¹⁰.

Les mineurs et jeunes adultes sont une population peu étudiée par la littérature sur cette question alors que les moins de 20 ans représentent 23% de la population française. De ce point de vue, la recherche offre ici une réelle plus-value.

On regrettera néanmoins la faible part de personnes âgées de plus de 60 ans parmi nos répondantes. Pour autant, les focus-groupes menés durant l'enquête ont permis de compenser cette sous-représentation.

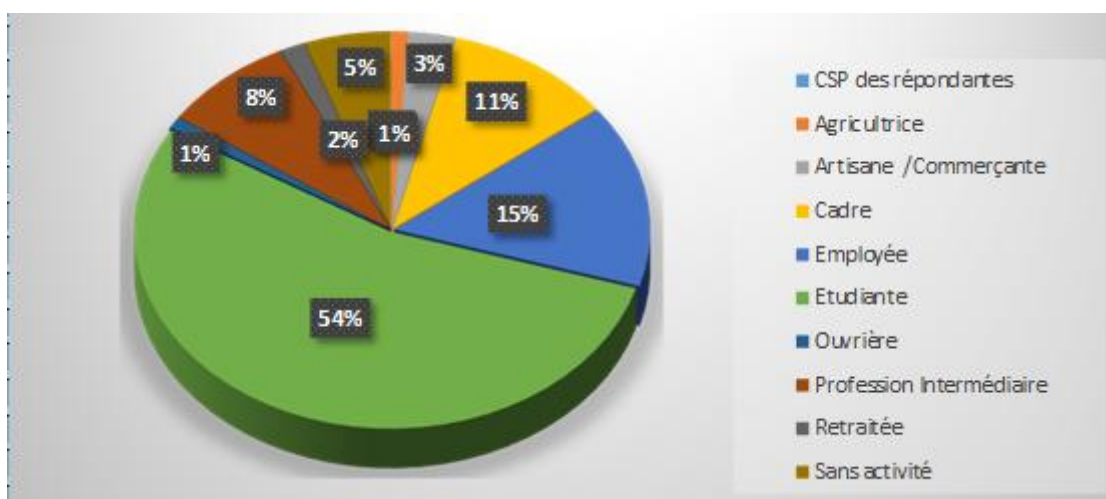
¹⁰ Plus particulièrement Carole Blaszczyk, responsable de la cellule climat scolaire auprès de l'académie de Bordeaux.

2- Par CSP (catégorie socio professionnelle)

Il découle de la répartition par âge, une répartition par catégorie socio-professionnelle particulière. En effet, plus de la moitié des répondantes sont des lycéennes et étudiantes. Cette grande majorité d'étudiantes est explicable par trois raisons principales : Bordeaux est une ville universitaire, l'enquête a été fortement distribuée par les réseaux sociaux et ces dernières sont les plus fortement touchées par le harcèlement dans les transports notamment (nous observons un pic des déclarations entre 15 et 25 ans).

Figure 2 : Répartition des répondantes par CSP, en effectifs et en %, N=4793

CSP	Effectifs	%
Etudiante	2597	54,2%
Employée	722	15,1%
Cadre et profession intellectuelle supérieure	514	10,7%
Profession intermédiaire	419	8,7%
Sans activité professionnelle	263	5,5%
Artisane, commerçante, cheffe d'entreprises	143	3,0%
Retraitée	79	1,6%
Ouvrière	34	0,7%
Agricultrice exploitante	22	0,5%
TOTAL	4793	100,0%



Si l'on ne s'intéresse qu'aux actives, nous obtenons le tableau suivant :

Tableau 1 : Répartition des répondantes par CSP hors étudiantes, en effectifs et en %, N=4793

CSP hors étudiantes	%
EMPLOYEEES	33%
CADRES	25%
PROFESSIONS LIBERALES	19%
ARTISANES COMMERCANTES CHEFFES D'ENTREPRISE	7%
OUVRIERES	2%
AGRICULTRICES	1%
SANS ACTIVITE	13%
TOTAL	100%

De ce point de vue, la sociologie des répondantes respecte assez bien, sinon du côté des ouvrières, le partage en termes de CSP – Catégories Socioprofessionnelles de la population française. Le faible pourcentage d'ouvrières est, quoi qu'il en soit, une constante à et autour de Bordeaux ; qui, selon les études (Victoire, 2009), comprend un très faible taux d'ouvriers.

Un dernier point important : 10% des répondantes ont des horaires de travail atypiques (travail de nuit etc.) ce qui impacte forcément les pratiques de la ville et les déplacements.

3- Par habitudes de transport

Les modes de déplacements des femmes dans Bordeaux peuvent s'organiser en fonction de leur fréquence d'utilisation. Dans cette classification, nous notons que la marche à pied et le tramway sont privilégiés.

L'utilisation de ces moyens de transport est corrélée aux lieux d'habitation des répondantes. Elles résident majoritairement à proximité de Talence, Bordeaux et Pessac, des espaces urbains proches des universités (plus de la moitié des répondantes sont étudiantes) et bien desservis par le tramway. Ce qui explique par ailleurs, qu'elles passent moins d'une heure par jour dans les transports, temps de trajet rarissime pour les habitantes de la presqu'île d'Ambés par exemple, qui pour se rendre « rive gauche », en heure de pointe (entre 7h30 et 8h30), mettent plus d'une heure et doivent utiliser (du moins en partie) leur véhicule.

Les bus et les trains sont « parfois » utilisés par les femmes, contrairement aux vélos qui, sont « rarement » usités.

Figure 3 : Répartition du temps passé dans les transports, en %, N=5170

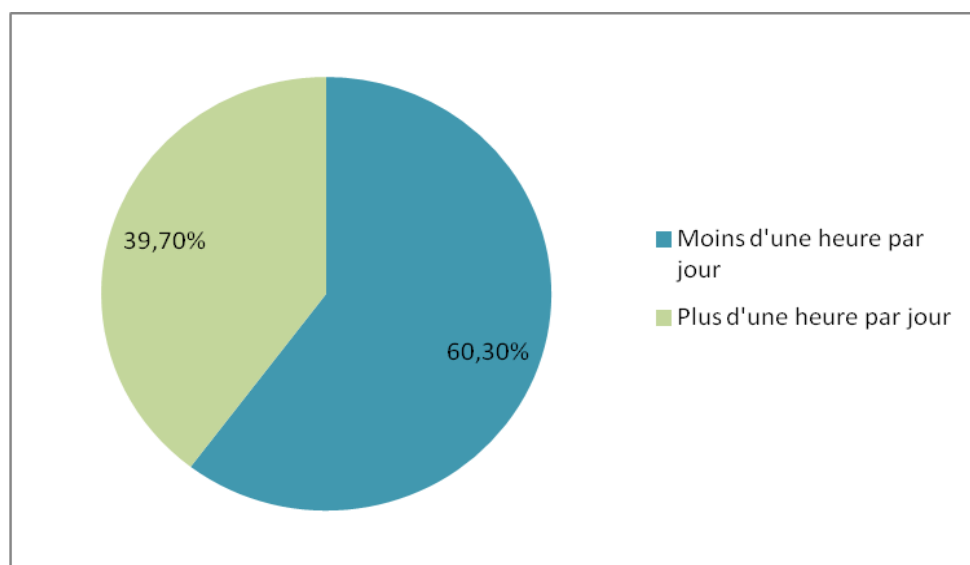
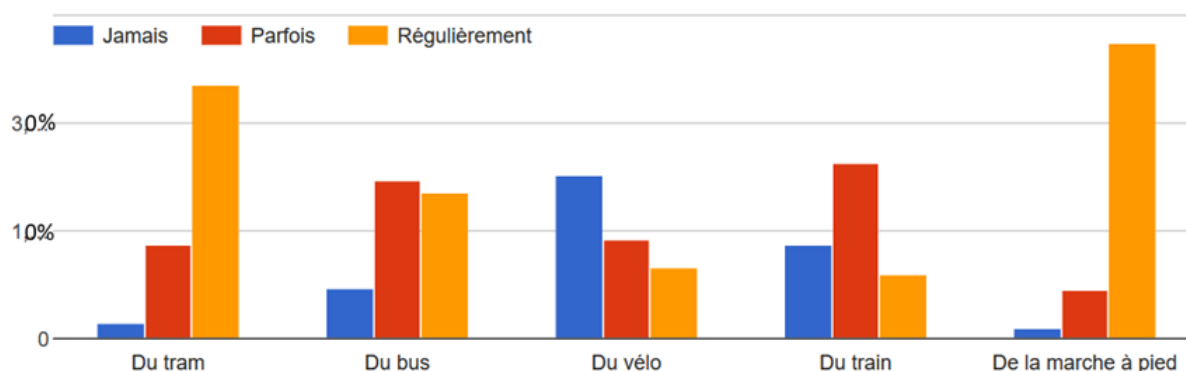


Figure 4 : Fréquence d'utilisation des modes de déplacement au sein de Bordeaux Métropole, en %, N=5170



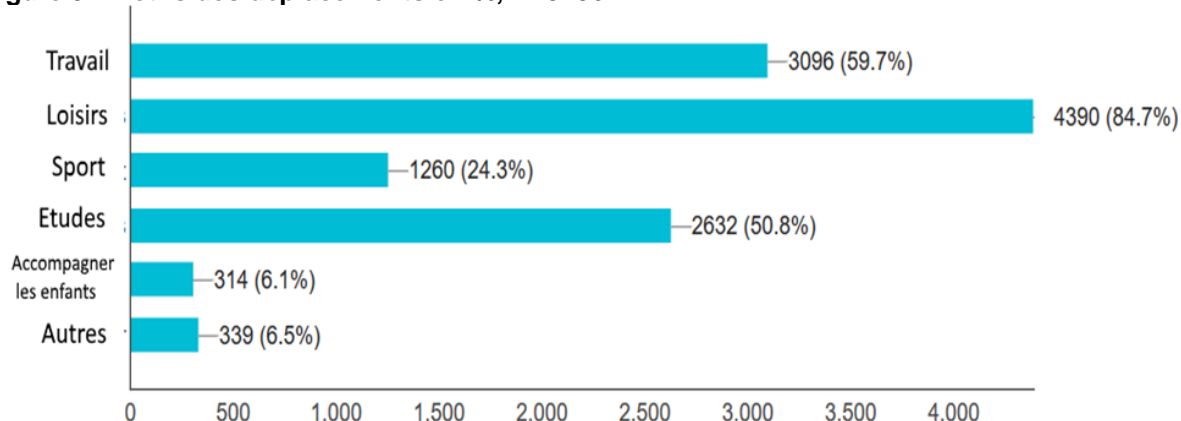
S'il conviendrait de comparer ici l'usage des femmes et des hommes de ces différents modes de transport, on sait notamment, grâce aux observations de Floriane Ulrich (2013), que les femmes sont plus craintives à vélo que les hommes et que cette différence s'accroît non seulement avec l'âge mais aussi avec l'heure de la journée et la météo.

« C'est important l'éclairage, il faut que l'espace public soit bien éclairé, qu'il n'y ait pas trop de recoins, de la lumière un petit peu partout. Ça m'est arrivée de faire du vélo pour rentrer, rive droite près du parc des Angéliques, je prenais la piste cyclable qui était plutôt sur la route au risque de me faire écraser, car la friche, la zone industrielle, était mal éclairée. Et pourtant j'ai pas peur, je cours vite mais heu (rire) quand on court vite, si on a cinq bonhommes sur soi ça ne sert pas à grand-chose ». (Femme, 50 ans, enseignante)

C'est pour leurs loisirs et le travail que les femmes ayant répondu à notre enquête se déplacent le plus. Si ces résultats sont regardés à l'aune de la sociologie des répondantes, c'est-à-dire une majorité d'étudiantes et de jeunes femmes, nous

comprenons mieux pourquoi les déplacements pour les études paraissent aussi importants, comparativement à ceux destinés aux enfants.

Figure 5 : Motifs des déplacements en %, N=5186



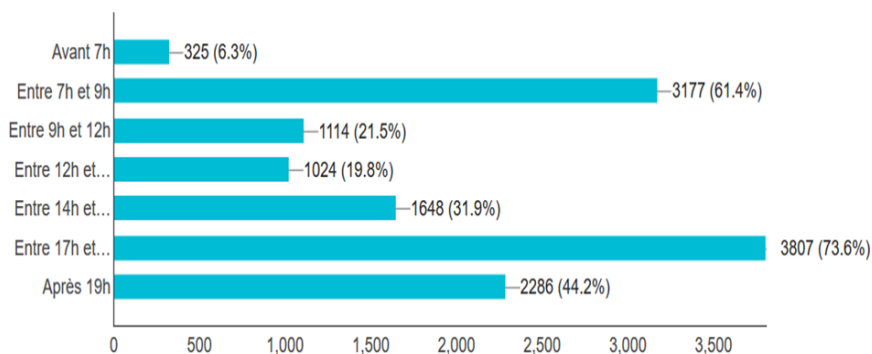
Aussi, le sentiment d'insécurité incite les femmes pratiquant un sport ou un loisir à mettre en place des stratégies de déplacement :

« Les filles qui sont en voiture ramènent celles qui sont venues en tram. Même si on rentre en tram, on ne laisse jamais une fille rentrer toute seule. Plusieurs habitent dans le même quartier, donc on s'arrange parce que le quartier St Michel, le cours Victor Hugo et la rue Ste Catherine, dès fois c'est un peu (rire), pas trop agréable... ». (Femme, 31 ans, pratique du roller-derby).

A observer plus précisément non pas les motifs de déplacements mais les horaires des déplacements, nous nous rendons compte que c'est entre 7 et 9h et entre 17 et 19h que les femmes interrogées se déplacent le plus, soit aux horaires de travail et d'école.

Figure 6 : Horaires de déplacement des femmes dans Bordeaux Métropole, en effectifs et en %, N=5172

Horaires	Effectifs et %
Avant 7h	325 (6,3%)
Entre 7h et 9h	3177 (61,4%)
Entre 9h et 12h	1114 (21,5%)
Entre 12h et 14h	1024 (19,8%)
Entre 14h et 17h	1648 (31,9%)
Entre 17h et 19h	3807 (73,6%)
Après 19h	2286 (44,2%)



Le facteur « horaire » est, nous le verrons, particulièrement important en ce qui concerne la mesure du sentiment d'insécurité et l'impression des lieux, notamment dans la comparaison entre « jours » et « nuits ».

« Pas loin du grand parc, quand tu veux courir il faut choisir tes horaires : entre 17h et 20h. Alors c'est une sécurité complètement illusoire, car des femmes arrivent à se faire violer dans un RER bondé, mais voilà il y a des endroits où je n'irai ni marcher, ni courir. Comme les quais de Paludate. Après c'est plus une question d'horaires que de quartier. Rive gauche c'est beau et bien éclairé globalement, mais rive droite, c'est mieux aménagé mais il y a encore des zones heu... Et puis s'il y a volonté d'agresser quelqu'un, ils auront ce qu'il faut ». (Femme, 33 ans, comptable).

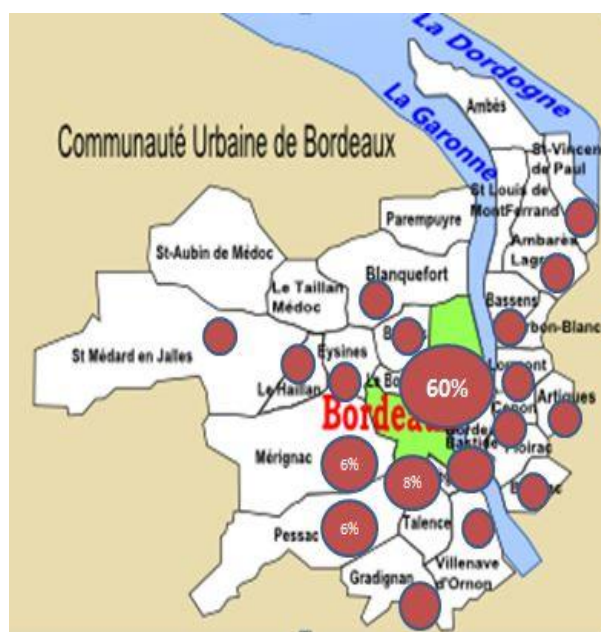
4- Par lieu de vie

Parmi les répondantes à l'enquête statistique, une grande part réside à Bordeaux (plus de 60%). Talence, Pessac, Mérignac et Bègles suivent, dans des pourcentages moindres. On soulignera deux tendances :

Un émiettement de réponses uniques ou peu nombreuses dans des petites villes de la métropole, faisant que le tableau ci-dessus n'inclut que les villes comptant plus de 20 répondantes et une faible représentation de la rive droite, hors Bastide.

Figure 7 : Répartition des lieux de vie des répondantes, en %, N=4341¹¹

Valeurs	Nb. cit.	Valeurs	Nb. cit.
bordeaux	60,7% (2637)	Bordeaux	60,7% (2637)
33400	8,0% (346)	Talence	8,0% (346)
33600	6,3% (275)	Pessac	6,3% (275)
33700	6,1% (266)	Mérignac	6,1% (266)
33130	2,1% (91)	Bègles	2,1% (91)
33170	1,6% (69)	Gradignan	1,6% (69)
33140	1,5% (66)	Villenave d'Ornon	1,5% (66)
33110	1,5% (64)	Le Bouscat	1,5% (64)
33150	1,4% (59)	Cenon	1,4% (59)
33310	1,1% (49)	Lormont	1,1% (49)
33320	1,1% (49)	Eysines	1,1% (49)
33160	1,1% (48)	St Médard en Jalles	1,1% (48)
33270	1,0% (43)	Floirac	1,0% (43)
33290	1,0% (43)	Blanquefort	1,0% (43)
33370	1,0% (43)	Artigues	1,0% (43)
33450	0,8% (35)	Saint Loubes	0,8% (35)
33520	0,7% (32)	Bruges	0,7% (32)
33440	0,7% (29)	Ambarès	0,7% (29)
33610	0,6% (27)	Cestas	0,6% (27)
33360	0,6% (26)	Carignan	0,6% (26)
33185	0,5% (22)	Le Haillan	0,5% (22)
33240	0,5% (22)	Saint André de Cubzac	0,5% (22)
TOTAL	100%(4341)	TOTAL	100%(4341)



Ces éléments nous donnent une indication sinon démographique, du moins subjective de la manière dont les différents territoires et leurs habitantes ressentent les différences de traitements.

¹¹ Les villes inférieures à 20 réponses ont été prises en compte dans l'analyse, bien que non apparentes ici.

« On s'entraînait pour le marathon, je courais le matin, le midi, le soir, je ne me suis jamais sentie en danger. Mais bon voilà, j'avais mes écouteurs, quand je cours seule je mets mes écouteurs ». (Femme, 33 ans, 2 enfants, Bordeaux St Bruno).

« Après il y a un parc qui est super et qui est peu exploité sportivement c'est celui du Rocher Palmer. C'est magnifique ça, c'est grand, c'est large, j'y vais courir parfois. Ça fait vraiment pas craignosse ». (Femme, 40 ans, 3 enfants, Bordeaux centre).

« La nuit seule, c'est pas la place d'une femme. En général il y a des mesures de précaution à prendre et celle-ci en fait partie. Pour le tennis, lorsque c'est l'hiver et qu'il faut rentrer tard, j'y vais en voiture, le retour nocturne c'est une limite. On voit tellement de choses épouvantables dans la presse, rentrer en jupette tard, ça ne se fait pas. En même temps j'habite à 500 mètres du club alors je ne vais pas me changer. Moi je suis quelqu'un d'assez carré, j'ai un principe de vigilance, les médecins appellent ça un principe de précaution. Il y a des trucs à ne pas faire ». (Femme, 45 ans, un enfant, Caudéran).

En effet, le vocabulaire de la discrimination et du harcèlement ne sont pas « évidents ». Ils sont bien souvent médiatisés par des discours associatifs, des représentations singulières ou collectives, des expériences ou des faits d'actualité.

La densité associative du centre-ville peut pour partie expliquer ces chiffres. De plus les relais institutionnels (rectorat et mairie de Bordeaux) ont favorisé cette concentration. Enfin, les villes éloignées du maillage des tramways et des bus se sentent potentiellement moins concernées par cette question.



II- LES FAITS

Nous avons fait le choix de classer les faits relevés d'un point de vue pénal par souci de lisibilité et aussi de déontologie car nous ne pouvons jamais préfigurer de l'impact des faits sur les personnes.

Ainsi, les incidents relevés peuvent être classés comme suit :

- ✓ **Les incivilités** : regards insistants, sifflements, bruitage, présence envahissante

« C'est sans arrêt des comportements banals « de harcèlement », classiques tels que des sifflements, ou des remarques sur mes tenues, mon maquillage... » (Étudiante de 22 ans).

« Chaque jour quasiment, mes déplacements font l'objet d'un truc qui m'arrive, sifflements, conversations forcées... » (Jeune femme de 21 ans.)

- ✓ **Les infractions** : commentaires non désirés sur l'apparence physique

« Une femme se fait insulter sur son apparence alors que le tram est plein, je suis à un wagon d'écart et personne ne fait rien ». (Témoignage d'une femme de 43 ans).

« A pied, une voiture s'arrête; comme je ne me suis pas écartée il m'a insulté lui et les autres occupants de la voiture sur mon apparence » (femme de 27 ans).

- ✓ **Les délits** : insultes, menaces, commentaires injurieux, masturbation ; exhibitionnisme...

« Tram bondé, un homme d'apparence normale se colle à moi (comme tous les autres passagers autour) et je sens ses mains qui me tripotent au niveau de mon sexe, la situation était tellement gênante que je n'ai rien osé dire ». (femme de 32 ans).

« Un homme est monté à l'arrêt place de la victoire du tram et s'est masturbé ouvertement (par la poche de son pantalon) en observant notre groupe de copines tout le long du trajet (jusqu'à Bassins à Flot) » (femme, 19 ans)

« Nous étions avec une amie dans le tram vers Gambetta et un homme (plutôt vieux et visiblement sdf) s'est masturbé devant nous » (femme, 23 ans)

- ✓ **Les crimes** : Deux viols ou tentatives de viol ont été relevés dans les commentaires libres à la fin du questionnaire.

« Rue Elie Gintrac à côté des capucins, 22h, je fais la route pour rentrer chez moi, et un groupe de 15 hommes alcoolisés nous arrêtent, nous crient dessus, nous menacent de viol » (étudiante de 22 ans).

« Une tentative de viol en rentrant de soirée -3h du matin- dans le quartier de la Victoire », étudiante de 26 ans.)

1- Tableau général

La répartition des faits permet de distinguer ce qui est de l'ordre des délits, des incivilités et des crimes. Pour revenir un instant sur ce qui motivait l'introduction, nous passons ici en revue ce qui relève de l'incertain, du supposé, comme ce qui relève de l'avéré, du crime ou du délit. De ce point de vue, ¼ des réponses renvoie à des regards insistants, des présences envahissantes, des sifflements etc. Bref, à des incivilités. S'ajoutent à celles-ci des commentaires non désirés qui peuvent aussi être des injures à caractère discriminant si celles-ci renvoient à des critères retenus par la loi.

19% des faits font référence à des commentaires subis :

« « Hep! Toi, t'es bonne! T'as une belle chatte! » Et j'en passe et des meilleures. Cela dans la rue, en vélo... Ça c'est la dernière en date » (Femmes, cadre, 27-40 ans)

« En me croisant, un homme met son poing dans la bouche et me dit : « viens me sucer ! » (Femmes, employée de la fonction publique, 27-40 ans)

« Bande de suceuses, t'es bonne » (étudiante, 15-19 ans)

Presque autant relèvent de gestes déplacés, des attouchements (mains aux fesses etc.).

« Victime d'une agression verbale (mais aussi physique) sexiste par des personnes visiblement des pays de l'Est, dans un tram plein, personne n'a bougé sauf deux jeunes de 17 ans qui m'ont accompagnée jusqu'à la station relais de Ravezies alors qu'ils devaient descendre bien avant » (Femmes, profession intermédiaire, 61 ans et plus)

6% des faits recensés sont des actes encore plus directs : exhibition, masturbation....

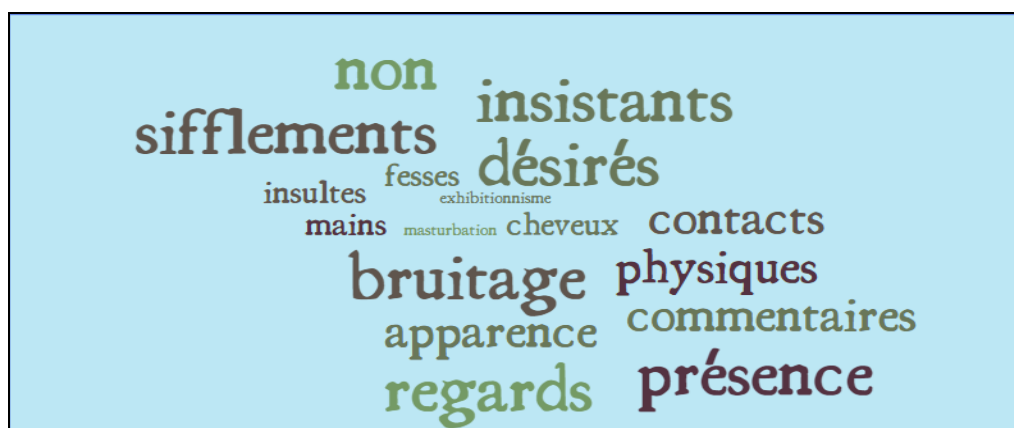
« Je sortais de cours et un homme d'environ 35 ans, probablement drogué m'a crié « Eh toi ouvre tes cuisses j'ai besoin d'une schnek » avec son pénis a la main... »(Etudiante, 15-19 ans)

Si l'on soulignera que 17% des répondantes disent ne jamais avoir subi d'actes de ce type, notons que ce chiffre reste particulièrement bas : l'immense majorité des répondantes sont confrontées au moins une fois dans l'année à l'un de ces différents agissements.

Tableau 2 : Répartition des faits de harcèlement et de violence vécus par les femmes au cours des 12 derniers mois lors de leurs déplacements au sein de Bordeaux Métropole, en effectifs et en %, N=4575

Faits	Nb. Cit.
Des regards insistants, une présence envahissante, des sifflements ou bruitages divers	25% (1143)
Des commentaires non désirés sur l'apparence	19,2% (880)
Des contacts physiques non souhaités et/ou attouchements (mains aux fesses, dans les cheveux...)	18,6% (849)
Je n'ai jamais été confrontée à ce type de situation	17,6% (803)
Insultes, menace, commentaires injurieux	13,2% (603)
Masturbation, exhibitionnisme et/ou autres facteurs cumulés	6,5% (207)
Total	100% (4575)

Une répartition des mots utilisés dans les descriptions de ces scènes permet d'éclairer ces phénomènes. Dans le tableau ci-dessous et la mosaïque qui en découle, le vocabulaire des agressions et des incivilités se déploie.¹²



¹² Réencodés sous Sphinx avec les occurrences au dessus de 4 puis regroupements statistiques.

Figure 8 : Répartitions des termes définissant le harcèlement et les violences vécus par les femmes au cours des 12 derniers mois lors de leurs déplacements au sein de Bordeaux Métropole, en effectifs et en %, N=4575

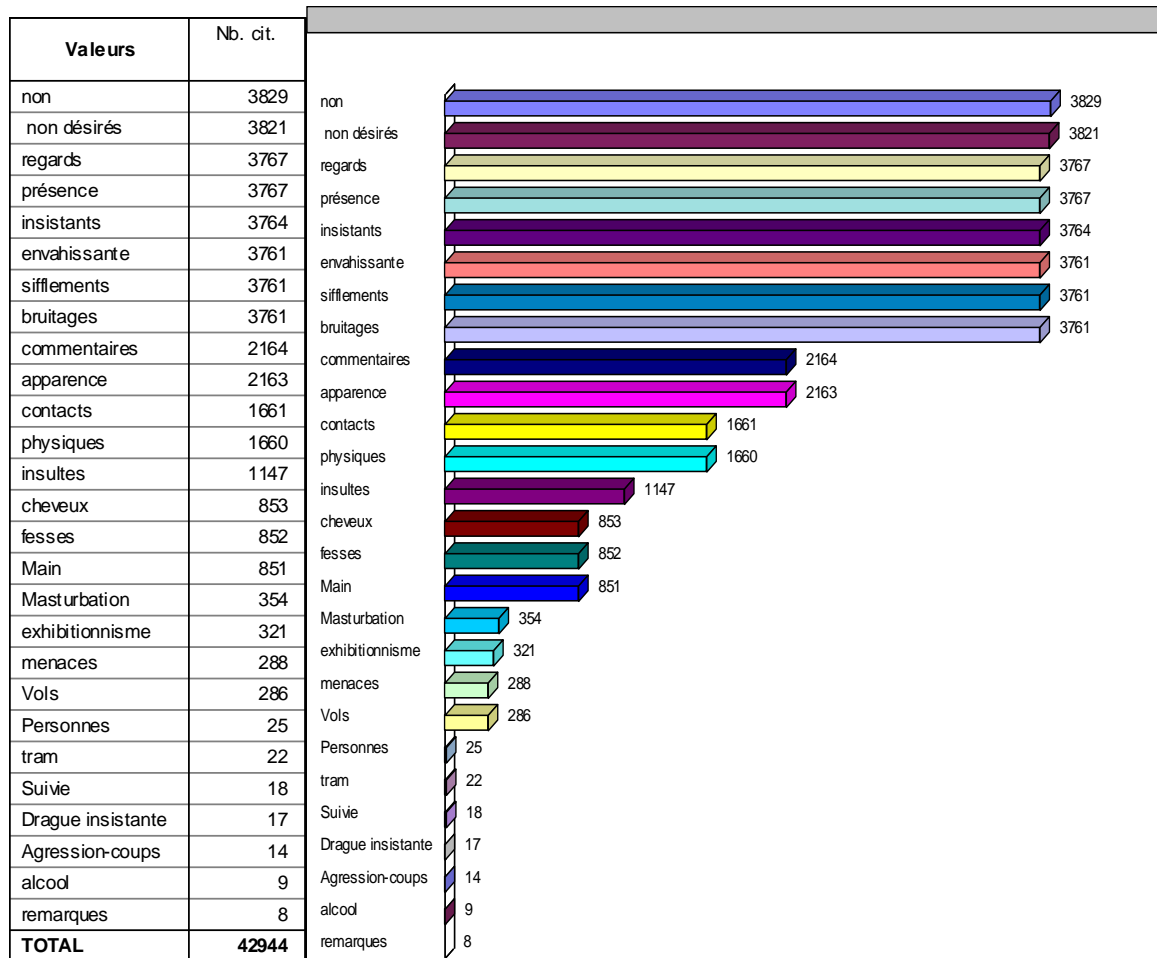


Photo © L. César-Franquet

2- Discriminations : fréquence et lieux

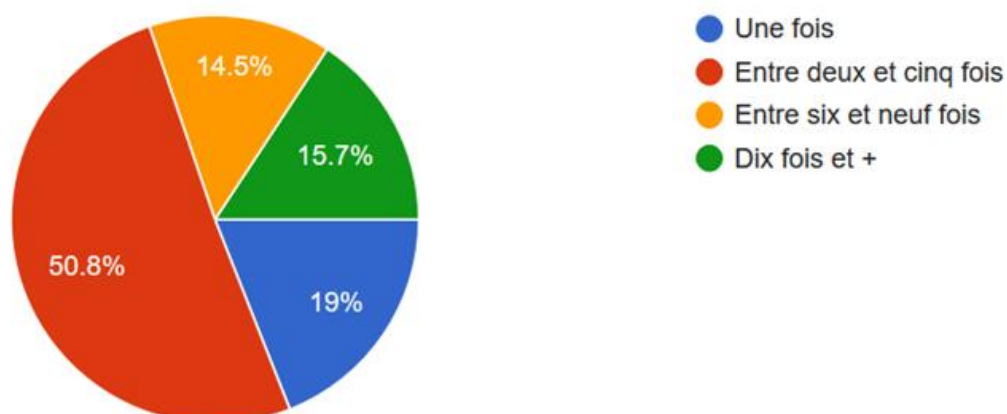
Nombre de ces faits ne sont pas traduits en termes d'actes à caractère discriminatoire. En effet, sur les 4575 citations de harcèlement dans l'espace public, seuls 2791 identifient du sexisme, du racisme ou toute autre forme de discrimination.

Tableau 3 : Motifs des faits de harcèlement, selon les répondantes, en effectifs et%, n=2791

actes à caractère disccriminatoire	Nb. cit.	Fréq.
Sexisme	1622	58,1%
Racisme et sexisme	412	14,8%
Sexisme, Discriminations à l'encontre de votre physique	408	14,6%
Homophobie/transphobie	297	10,6%
Discriminations à l'encontre de votre handicap et autres facteurs cumu	52	1,9%
TOTAL CIT.	2791	100%

Si l'on s'interroge sur la fréquence moyenne des discriminations, plus de 30% des répondantes y ont été confrontées six fois dans l'année (soit tous les 2 mois) et pour 50% d'entre elles, ces discriminations ont été vécues entre deux et cinq fois.

Figure 9 : Nombre de faits de harcèlement au cours des 12 derniers mois, selon les répondantes, en effectifs et%, n=4130



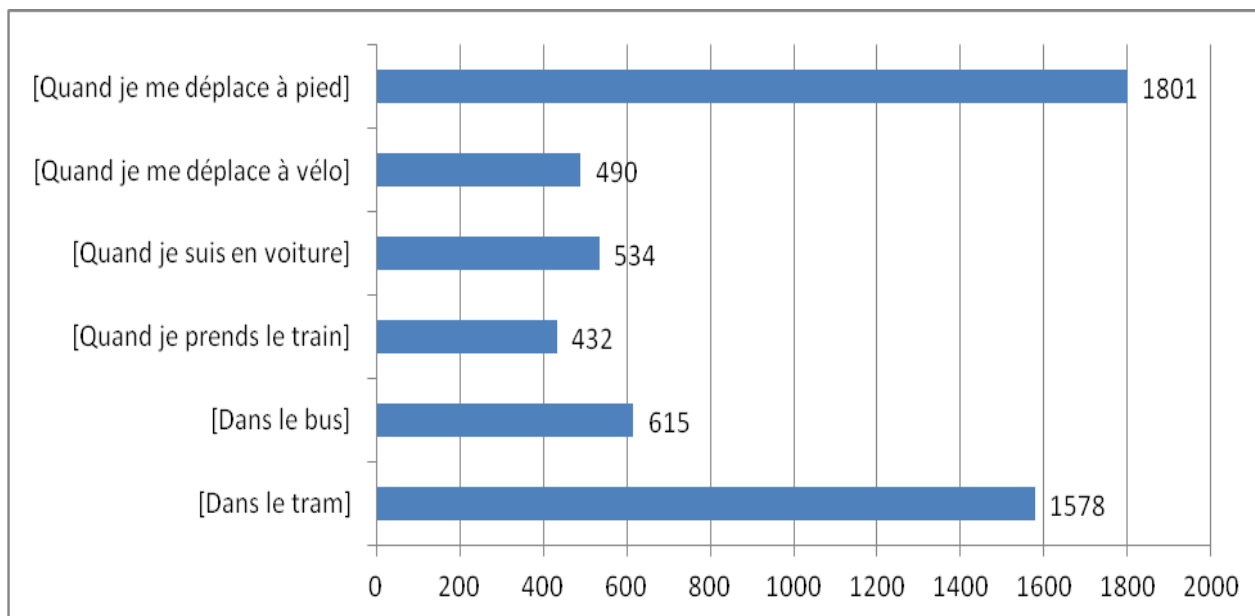
Du point de vue des effets, la fréquence des agressions et harcèlements sexistes donne une triple indication :

- 1- la **banalisation** des faits perçus par les témoins ;
- 2- le **relativisme** des victimes du fait même de la quotidienneté ;
- 3- l'**impunité** des acteurs, dans leurs actions répétées.

« Ça arrive tout le temps, c'est pour ça qu'on ne le remarque même plus ! »

Du côté des espaces de la discrimination, il apparaît que le tramway et l'espace public (au sens de l'espace de marche pour le déplacement) sont les plus pointés comme l'indique le graphique ci-dessous :

Figure 10 : Lieux des faits de harcèlement les plus fréquents, selon les répondantes, en effectifs, n=4130



Si on tient compte des pourcentages d'utilisation de ces différents transports, les modes de déplacement où le harcèlement est le plus fréquent sont :
l'utilisation du vélo (51%),
du train (50%),
du tramway (47%),
de la marche (46%),
du bus (32%).

EN VOITURE :

« Non, en voiture, ce qu'on entend le plus ce sont des propos sexistes quand une femme conduit, mais on se sent quand même en sécurité dans sa voiture »

EN VELO :

« Ça m'est déjà arrivé de me faire siffler en vélo sur quais, pour aller au travail. Tu te dis qu'il y en a qui passent sûrement leur journée à embêter les filles ! »

A PIED :

« Toutes les filles vivent ça : parfois c'est que des regards mais d'autres fois c'est plus insistant. Faut être une fille pour comprendre ce que ça fait. »

3- Qualifier le harcèlement et les violences

3.1. Les auteurs

Les focus groupes que nous avons organisés mettent tous en avant la figure de l'homme harcelant ou du groupe d'hommes tenant des propos ou ayant des gestes à caractère sexiste.

« C'était un garçon », « Ils étaient trois », « Un groupe de garçons »

Voici les mises en contexte qui précèdent la description des faits. Dans les témoignages, le soir et la rue reviennent fréquemment comme théâtres des auteurs de propos, de discriminations, de paroles sexistes. Les profils des auteurs sont toutefois généraux.

L'occupation de l'espace public par de jeunes hommes qui empêche des déplacements ou les limite est souvent évoquée :

« Ils sont toujours cinq ou six au pied de l'immeuble » nous dit une maman des Aubiers soulignant là l'appréhension qu'elle et d'autres femmes peuvent avoir.

« Dans le square au bout de la rue, les filles elles y vont jamais quand y'a les garçons qui sont sur les bancs » relate une autre jeune fille de Bordeaux-Nord.

Le centre-ville semble plus épargné par ce type de récit sinon du côté de Saint Michel, de la gare et de la porte de Bourgogne. Ce qui est alors souligné ce ne sont pas simplement les *« hommes qui stagnent »* mais plus globalement les lieux uniquement masculins. Dans un parcours réalisé pour une observation entre la Victoire et la gare, trois terrasses uniquement composées d'hommes furent les théâtres consécutifs de propos sexistes auprès de stagiaires étudiantes avec qui nous travaillions.

Extrait de carnet de terrain (17 Mars 2016)

« Nous sommes partis de la place de la Victoire avec deux étudiantes, en direction de la gare puis du quartier Carle Vernet. Les deux étudiants se situent devant moi et je les suis. Une première fois, en tournant vers le cours de la Marne, toutes deux se font alpaguer par des garçons qui leur disent comment ils les trouvent belles. Puis, toujours cours de la Marne, après le lycée Gustave Eiffel, c'est cette fois-ci un groupe d'hommes en terrasse qui se retournent ostensiblement vers elles deux, après les avoir suivi du regard alors qu'elles arrivaient en direction du bar. Nous traversons pour rejoindre la rue Saint Vincent de Paul en direction de la gare lorsque deux jeunes hommes, une dernière fois, se retournent vers les stagiaires et, à peine dépassées, commentent leurs tenues et leurs silhouettes.

Figure 11 : Carte des déplacements d'une partie de la marche exploratoire au centre-ville de Bordeaux



Ces rassemblements d'hommes sont aussi pointés du doigt dans les lieux festifs tels les Quais et la Victoire comme l'ont montrés les chiffres précédents. L'exemple de l'UEFA donne également une indication sur le sentiment d'insécurité des femmes puisqu'en l'espace de deux semaines, sans relance, l'enquête a enregistré plus de 400 nouvelles réponses !

Avant l'UEFA



Après l'UEFA

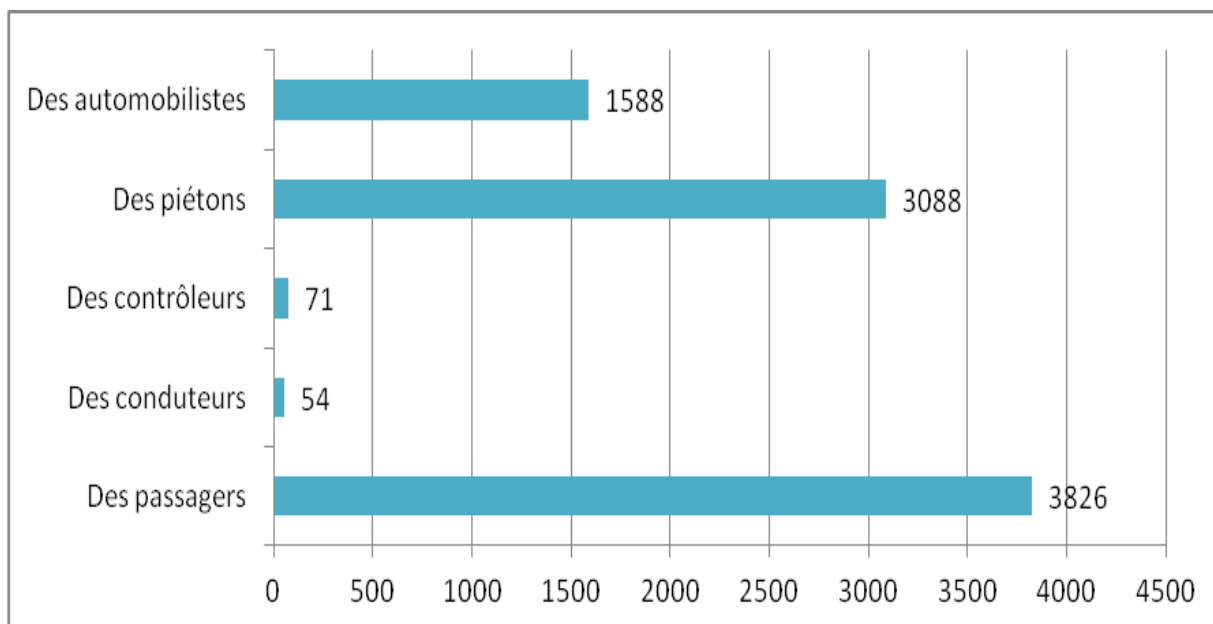
MOINS DE 4.800 Réponses

PLUS DE 5.200 Réponses

Nous avons enfin interrogé les répondantes sur les caractéristiques des auteurs, leurs rôles dans les déplacements et s'ils étaient seuls ou en groupe lors des faits.

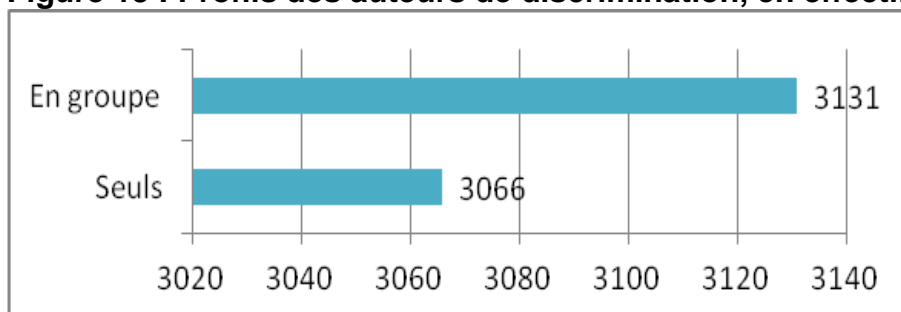


Figure 12 : Profils des auteurs de discriminations citées par les répondantes, en effectifs, n=4350



Selon M. Marzano¹³, les hommes violents sont souvent des individus qui n'arrivent pas à s'inscrire dans le monde et dans la société de façon satisfaisante : une crise existentielle profonde les pousse à considérer les autres (notamment les femmes) comme « rien », peut-être aussi parce qu'eux-mêmes ne donnent pas beaucoup de valeur à leur vie. Par l'utilisation des violences, ils montrent ainsi à la société qu'il y a au moins les victimes de leurs violences qui se sont pliées à leur volonté et à leur puissance. Les violences sont, pour eux, la seule façon de s'imposer. « L'homme qui désire humainement une chose, agit non pas simplement pour s'emparer de la chose, mais pour faire reconnaître par un autre son droit sur cette chose, comme un droit de propriétaire, bref, pour faire reconnaître par l'autre sa supériorité à l'autre »¹⁴. Elle ajoute que les hommes violents sont souvent des individus qui n'acceptent pas la résistance à leur désir, qui ne supportent pas que les autres ne répondent pas exactement à leurs demandes. Ce qui les amène à vouloir forcer celles qui résistent, à vouloir plier celles qui leur opposent un refus.

Figure 13 : Profils des auteurs de discrimination, en effectifs, N=4315



¹³ Marzano, M., « Violences conjugales : soigner l'homme violent », *Lien social*, publication n°700, 11 mars 2004.

¹⁴ Hegel, G.-W.-F., *Leçons sur la philosophie de l'histoire*, Trad. J. Gibelin, Paris : Vrin, 1970.

On soulignera qu'il est très compliqué de savoir, à travers la moyenne des réponses, si les auteurs étaient plutôt en groupe ou seuls car les réponses s'équivalent. Toutefois, si l'on se concentre sur celles qui déclarent avoir été discriminées, ce différentiel est beaucoup plus marqué.

« Comme souvent en fait, ils étaient en groupe, car seuls, je suis certaine qu'ils n'auraient pas osé. Mais là, à plusieurs, ils se sont sentis autorisés à me juger, à dire que j'étais bonne, que j'étais habillée comme ils aimaient, qu'ils voudraient bien ceci ou cela... L'effet de groupe ça rend les hommes méchants et vulgaires. Je sais pas s'ils sont dangereux, mais c'est pas rassurant, c'est certain »

Une répondante, 32 ans

Enfin, moins de 2% des faits de harcèlement sexiste concernent des contrôleurs et des conducteurs. Leur participation dans les actes sexistes est donc, en tant qu'acteurs, marginale.

Les conducteurs/trices et contrôleurs/leuses sont prioritairement mobilisées comme des soutiens.

« J'évite de me déplacer seule, je m'assois vers des gens "normaux" ou vers le conducteur »

Femme cadre (50ans)

« Je remercie encore le conducteur qui a courageusement forcé plusieurs individus du bus à en sortir lorsqu'ils étaient en train d'agresser une jeune maman et son bébé. »

Etudiante (19ans)

« Un jour entre 16 h et 18 h un homme m'a regardé qui s'est mis à hurler que la France était envahi par les "africains" et a demandé à haute voix au conducteur si il n'avait pas raison. On était huit filles et femmes métisses, deux d'entre elles ont répondu, mais heureusement le chauffeur s'est arrêté et lui a demandé s'il voulait bien descendre. Surement le monsieur avait quelques problèmes, mais j'admets que ça m'a marquée. »

Femme artisane (33 ans)

« Avant que ça ne dérape, le conducteur est intervenu et a viré les jeunes du bus. Il s'est garé sur le côté et a attendu qu'ils descendent pour repartir. Merci infiniment à lui d'avoir pris la situation au sérieux. »

Etudiante (19ans)

D'autant plus que certains témoignages soulignent que ces agents sont aussi victimes de discriminations :

« Un homme insultant une conductrice de bus parce que celle-ci lui avait demandé de valider son ticket. Les insultes étaient à caractère sexiste ("baisse les yeux, je n'obéis à aucune chienne" etc). »

Femme employée témoin (24ans)

« Une conductrice de bus prise à parti par des agents de la voirie avec des propos sexistes »
Femme profession intermédiaire témoin (31ans)

Toutefois, des actes à caractère discriminants apparaissent dans les témoignages. Deux types de récits se font jour : des propos et regards sexistes ainsi que le sentiment d'être différemment traité du fait de son appartenance ethnique et/ou religieuse.

« Il y a quelques années, un conducteur TBC a eu des attitudes particulièrement déplacées à mon égard. Il m'avait repérée, connaissait mes trajets (à pieds le long de sa ligne de bus, ou en bus), et me draguait dès que je mettais un pied dans son bus (que j'ai fini par ne plus prendre). Il a même eu un accident (le bus est rentré dans une voiture) parce qu'il me regardait sur le trottoir d'en face. Cette période a été franchement pénible. »

Femme Cadre (35ans)

« Un conducteur homme m'a refusé l'accès au bus car je portais un tee-shirt qui laissait voir mon nombril. J'ai 21ans. Je pense avoir le droit, en tant que femme, de porter ce que bon me semble, sans me faire refuser l'accès à un transport. »

Etudiante (21 ans)

« Un conducteur de bus (ligne 34 arrêt Unitec) " regarde-moi ça elle à tout ou il faut celle-là" en parlant d'une passagère qui avait certainement 16 ans »

Etudiante (20ans)

« Le conducteur de la liane 7, lance des rumeurs a mon sujets alors que je ne l'ai connais pas. Il raconte que j'ai eu une aventure avec un des conducteurs de la liane 7, alors que ce n'est pas le cas. Je passe mon temps a démentir auprès de tous ceux qui me demande. »

Etudiante (21ans)

« Le conducteur de mon bus refuse de s'arrêter si je porte mon voile »

Employée (50ans)

« Réflexion désagréable d'une contrôleuse »

Etudiante (20ans) soulignant le caractère « raciste » des propos tenus

« Les contrôleurs qui se moquent d'un autre homme car il ne parle pas français et ne sait pas quel tram il doit prendre.... »

Femme cadre (40ans) témoin

Au-delà des propos et des actes jugés comme discriminants, ce sont les non actions qui sont fréquentes :

« J'ai été violemment agressée dans un bus à l'arrêt en plein après-midi. Une trentaine de personnes étaient présentes autour de moi (les passagers, les gens dans la rue, le conducteur), et personne n'a réagi. »

Etudiante (20ans)

« Retour vers Pessac à la débauche vers 21.30. Tram avec une trentaine de personnes à l'avant car déjà subi des remarques verbales 2 jours précédents. Un homme, 35/45 ans, remonte le tram depuis le fond, visiblement en état d'ébriété. A mon niveau, la place est libre à mes côtés. Il s'assoit du coup. Pose sa main sur ma cuisse et commence à remonter. Je me lève et m'approche du conducteur. J'attends le prochain arrêt pour ne pas le perturber. A l'arrêt je lui explique rapidement la situation et lui demande d'appeler quelqu'un. On me répond qu'on ne peut rien faire sans même ouvrir la vitre... »

Femme employée (32ans)

« Des regards insistants, Une présence envahissante, Des sifflements ou bruitages divers, J'ai vu des situations racistes dans le bus. Le conducteur n'a rien fait. »

Femme artisanne (23ans)

« J'étais dans le tram B, je revenais d'une sortie journée à St Catherine. J'étais avec une amie, le tram était assez plein. Nous avons dû nous mettre debout, proche de la vitre du conducteur. C'est là que j'ai senti un homme se frotter à moi ! J'ai cru au début qu'il tanguait juste ou autre, mais un sexe d'homme en érection, ça se reconnaît assez rapidement... J'étais gênée qu'il ose faire cela en plein jour et dans un tram non bondée. Je me suis demandé si ma tenue (legging cuir + petite robe noir) avait fait qu'il agissait de la sorte. Je l'ai regardé plusieurs fois pour qu'il arrête, même en changeant un peu de place, il a continué, DEVANT LE REGARD DES GENS ET DU CONDUCTEUR QUI N'ONT RIEN FAIT. »

Etudiante (24ans)

« J'ai été menacée dans le tramway avec ma copine. Nous étions assises et encerclées par un groupe de garçon menaçant de nous dépouiller et nous donner des coups de couteaux. Il y avait du monde autour, personne n'a réagi ni même le conducteur. Nous sommes descendues du tram au dernier moment pour ne pas être suivies. J'ai eu la peur de ma vie. »

Employée (31ans)

Alors, de manière générale, une question se pose lorsque nous évoquons l'ensemble des auteurs d'agression : comment en finir avec le harcèlement à l'encontre des femmes ? Quel rôle exercent les différents niveaux de « contrôle social »¹⁵ pour lutter contre les violences de genre ? Quels moyens (formels et informels) peuvent être utilisés pour réguler, empêcher ou limiter les violences ?

L'existence d'une norme juridique et sociale implique d'étudier sa conformité et sa déviance¹⁶, nous pouvons alors poser l'hypothèse que l'influence du renforcement du droit Pénal (contrôle social formel) et sa connaissance par l'ensemble des individus peut agir sur le contrôle social informel (les témoins) et donc sur les agressions¹⁷.

¹⁵ Selon M. Cusson, « Le contrôle social s'exerce quand, au moment de violer une loi un individu rencontre une résistance d'origine sociale qui l'empêche d'agir ou, au moins, le fait hésiter ». Cusson, M., *Le contrôle social du crime*, Les Presses universitaires de France, Collection Sociologies, Paris, 1983, p.21.

¹⁶ Pour qu'un comportement soit caractérisé comme déviant, la transgression d'une norme est une condition nécessaire, mais non suffisante. En effet il faut que l'acte déviant soit classé comme tel par la société. Becker, H., (1963) *Outsiders. Études de sociologie de la déviance*, Métailié, Paris, 1985.

¹⁷ Cette hypothèse renvoie à la thèse de Laetitia Franquet « Les violences de genre », Université de Bordeaux et de Barcelone, 2013. (En ligne) <http://www.theses.fr/2013BOR22049>.

Or, notre étude montre qu'à ce jour, le harcèlement se déploie dans une indifférence générale, quid alors du contrôle social, de l'étiquetage du harcèlement en tant que déviance et donc d'une diminution des infractions.

3.2. Les témoins

Du côté des témoins, l'effet spectateur est un thème récurrent des témoignages que nous avons recueillis :

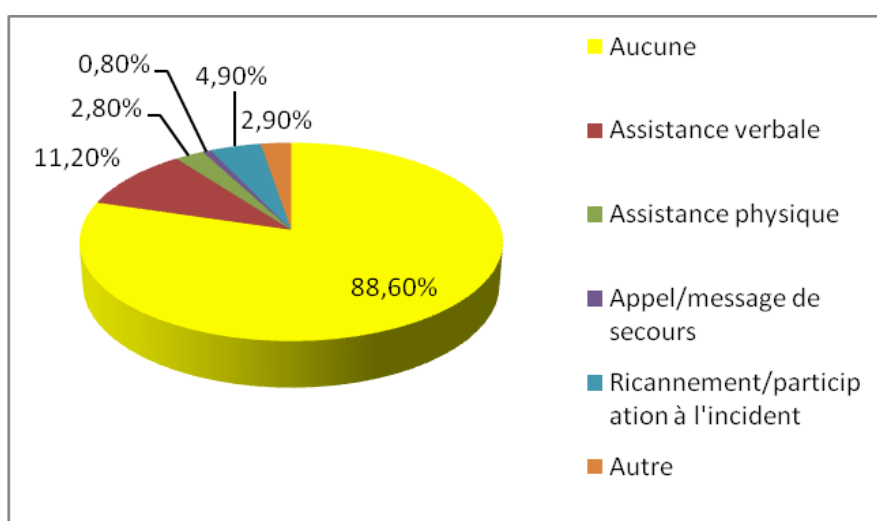
« Il y avait des gens à une dizaine de mètres derrière moi, d'autres à quelques mètres en face de moi : aucun n'a réagi. » ; « Les témoins n'ont rien fait » ; « Je demandais de l'aide en criant autour de moi, personne n'a bougé ».

Aussi, notre questionnaire révèle que 88,6% des témoins d'incidents n'ont eu aucune réaction.

Comme dans toutes les enquêtes relatives aux insultes, aux violences ou aux discriminations, le rôle des témoins, ou plus précisément leur absence de réaction, est soulignée avec insistance. « *Il y avait des gens autour mais personne n'a rien fait* » témoigne une femme qui a surpris un homme en train de se masturber derrière une dame au marché des capucins.

Les regards qui évitent, les écouteurs qui s'ajustent, le corps qui se tourne, la tête qui s'incline vers son Smartphone, autant de gestes pour se cacher la réalité, ne pas avoir à réagir, qui sont vécus comme une seconde violence par les victimes. Le traumatisme de la non-assistance des témoins est parfois aussi douloureux que l'agression.

Figure 14 : Réactions des témoins lors de faits de harcèlement ou des violences, vécus par les femmes au cours des 12 derniers mois au sein de Bordeaux Métropole, en %, N= 3239



Pourtant, l'absence de réaction des personnes présentes au moment des faits, est punie par la loi.

Article 223-6¹⁸

« Quiconque pouvant empêcher par son action immédiate, sans risque pour lui ou pour les tiers, soit un crime, soit un délit contre l'intégrité corporelle de la personne s'abstient volontairement de le faire est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende.

Sera puni des mêmes peines quiconque s'abstient volontairement de porter à une personne en péril l'assistance que, sans risque pour lui ou pour les tiers, il pouvait lui prêter soit par son action personnelle, soit en provoquant un secours. »

Dans les faits, les témoins indifférents sont rarement inquiétés par justice car d'une part, les victimes sont peu nombreuses à dénoncer les faits et d'autre part, il n'est pas aisé de les retrouver.

Nous pouvons formuler face à cette non-assistance, quelques hypothèses :

- 1- les témoins sont aussi surpris que la victime, décalant d'autant la réaction dans le temps : phénomène de sidération.
- 2- les témoins, encore plus parfois que les victimes, doutent de la réalité des propos ou des gestes et n'interviennent donc pas.
- 3- les témoins n'interviennent pas non plus lorsque personne n'intervient par ailleurs : l'immobilisme et le silence sont alors la règle.
- 4- être témoin et devenir acteur de la lutte contre le harcèlement empiète sur les stratégies et la subjectivité de la victime (« souhaite-t-elle que j'intervienne ? »).
- 5- les témoins, comme les victimes, relativisent les faits lorsque ces derniers sont répétés. Leur quotidienneté finit par ne plus surprendre et n'engendre plus forcément de réaction.
- 6- les témoins ont peur ou ne savent pas comment intervenir et préfèrent ne pas s'interposer.

Toutefois, quelques témoignages donnent à voir des réactions, notamment lorsque la victime se manifeste, demande de l'aide :

« Je me suis arrêtée dans un bar et l'on m'a protégée », « J'ai crié sur le mec qui se frottait à moi et un groupe de jeunes garçons l'ont mis en dehors du tram ».

¹⁸ Modifié par Ordonnance n°2000-916 du 19 septembre 2000 - art. 3 (V) JORF 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002

Enfin, d'autres témoins, ami.e.s, proches, jouent le rôle de soutien, transformant le rôle relativement passif des témoins que nous venons de décrire en une figure plus active et soutenante pour les victimes.

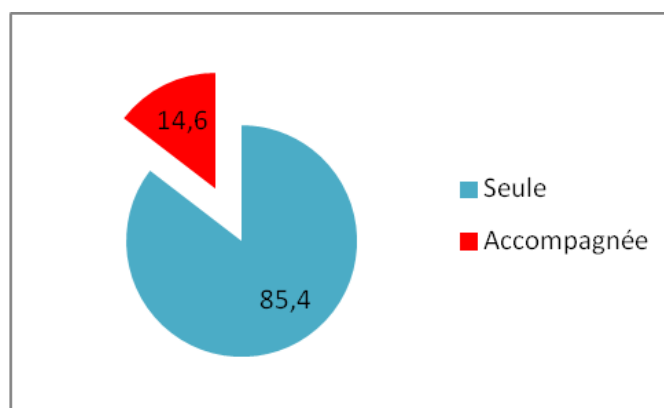
Les expériences de John Darley et Bibb Latané¹⁹ ont mis en exergue l'influence des facteurs situationnels sur les comportements. Les témoins de violences, qui ne portent pas assistance, n'ont pas une personnalité perverse, ils ne sont ni indifférents, ni déshumanisés. Selon ces chercheurs, il existe trois processus qui altèrent l'intervention des témoins :

✓ L'influence sociale

Le témoin observe les autres personnes présentes et vérifie que la scène qui est en train de se dérouler a bien un caractère anormal et dangereux pour la victime. Nous avons tendance à nous laisser influencer par le groupe, à penser que la majorité fait ce qu'il y a de mieux à faire. Seulement, si chacun écoute sa peur et compte sur les autres pour réagir, au final aucun d'entre eux n'interviendra.

Le fait d'être accompagnée peut augmenter le soutien aux « victimes ». Or, la plupart du temps, c'est quand elles se déplacent seules, qu'elles sont confrontées à une situation de violence ou de harcèlement.

Figure 15 : Présence/absence d'accompagnateurs/trices lors de la discrimination vécue par la victime, en %, N=4093



« J'entends une dame qui dit « Arrêtez, arrêtez de me toucher ! ». Donc je regarde dans le rétro parce que je ne peux pas m'arrêter n'importe où dès que j'entends un bruit. Après avoir entendu ça, j'entends le mec qui dit « Mais je vous touche pas » et la dame qui répond « Si si depuis tout à l'heure vous me touchez ! Donc vous arrêtez ! » Et il y a un autre client qui est intervenu et qui a dit « Oui c'est vrai vous la touchez ! » Suite à ça, l'arrêt suivant, le monsieur est descendu. Heureusement que la dame a parlé un peu fort, parce que sans ça

¹⁹ Darley, John. M., & Latané, Bibb. (1968). Bystander intervention in emergencies: Diffusion of responsibility. *Journal of Personality and Social Psychology*, 8, 377-383

je ne sais pas si l'autre client serait intervenu ». (Conductrice, receveur de transports en commun)

Venir en aide, est-ce que cela va de soi ? Certaines personnes interviennent, comme dans cette situation dans le bus et ne subissent pas l'influence sociale. Alors, qu'est-ce qui les caractérise ? Un sens de l'empathie, l'éducation, une confiance en soi, certainement. Toutefois, il est démontré qu'une connaissance du phénomène d'apathie des témoins permet d'éviter leur indifférence.

✓ **L'appréhension de l'évaluation**

Le témoin se demande si la situation est urgente ou s'il se trompe. Il appréhende de faire une erreur, de paraître ridicule s'il a mal jugé la situation, de se mêler de ce qui ne le regarde pas.

« On ne peut rien faire. C'est-à-dire que notre employeur si quelqu'un se fait agresser dans le bus on a comme consigne de ne pas descendre du bus et après aux yeux de la loi c'est « non-assistance à personne en danger » et c'est arrivé pour un collègue, c'est un exemple que je connais, les forces de l'ordre lui ont dit que s'il n'était pas descendu de son bus pour aider la dame qui se faisait agresser c'était « non-assistance à personne en danger » et on lui a fait la réflexion qu'il ne devait pas descendre de son poste de conduite, donc dans le bus pour des faits comme ça. Voilà, il faut savoir où l'on se place si c'est au niveau du pénal enfin de la loi ou du règlement intérieur. Il y a une grosse ambiguïté en fait. (Conducteur de bus TBM).

Alors, pour parvenir à supporter moralement le fait de ne pas réagir, les personnes qui ne portent pas assistance ont tendance à minimiser les faits, ils adaptent leur interprétation à leurs valeurs morales. Tandis qu'à l'inverse celles qui s'interposent relatent la gravité des événements.

✓ **La diffusion de la responsabilité**

Plus il y a d'individus présents sur le lieu d'agression, plus la personne se déculpabilise et ne se sent pas concernée par la situation. Cela consiste à trouver des excuses à son inaction : le sujet peut par exemple se dire *« ça ne doit pas être si grave que ça sinon les autres interviendraient, donc ce n'est pas utile que j'intervienne »*.

Ici, le nombre de témoins affecte le jugement que le sujet porte sur la gravité de l'évènement : plus il y a de témoins inactifs, moins l'évènement est jugé grave et donc moins le sujet intervient. Autrement dit, quand je sais que d'autres peuvent tout comme moi venir en aide à une victime, j'ai tendance à penser que les autres sont tout aussi responsables que moi de l'aide à apporter, donc je me sens moins personnellement responsable de cette aide.

Aussi, plusieurs éléments permettent d'expliquer l'effet spectateur : l'influence sociale, la pression du groupe (peur de faire le mauvais choix, peur d'être mal évalué), la dilution de la responsabilité, la dissonance cognitive, la banalisation des actes d'agression, les réactions minoritaires).

3.3. Les victimes

Si nous avons parlé de nombreuses fois des victimes, quelques points méritent d'être soulignés.

- 1- Les victimes ne se prononcent pas toutes sous le vocabulaire de « victime ». Certaines relativisent même ce statut du fait de l'habitude de propos sexistes par exemple. D'autres refusent plus nettement encore la dimension « victimaire » de la démarche de plainte ou le recours au statut de victime pour des raisons similaires.
- 2- Les victimes ne se disent pas toutes victimes face à un même acte. D'une part car la répétition des faits aura tendance à augmenter le recours au statut de victime. D'autre part, se reconnaître victime s'oppose parfois à une stratégie « *d'empowerment* », de reconstruction.
- 3- Il existe selon les témoignages un temps de latence entre le fait et sa mise en mot : la victime est parfois la dernière à reconnaître l'acte dont elle a été victime.

Ceci ne retire en rien le caractère éprouvant des événements sexistes qui « angoissent » « énervent » « apeurent » les victimes qui, pour beaucoup, préfèrent « jouer » « l'indifférence ». A cet égard, la plupart ne recherchent pas de soutien : par habitude, lassitude, incertitude des faits ou certitude que la reconnaissance de ces derniers ne sera pas établie.

Tableau 4 : Réaction des femmes après une situation de harcèlement/violence, en effectifs

Réactions	effectifs
Jouer l'indifférence	2691
Etre tétanisée	435
Répondre par de l'agressivité	668
Répondre posément	974
Répondre avec humour	354
Courir	212
Essayer de dégoûter cette/ces personne(s)	147

3.3.1 La question du consentement : un impensé de l'espace public

Tout au long de cette enquête, la notion de consentement a plané sur les entretiens et les observations. Au cœur des revendications féministes et des tensions dans les interactions entre les individus violentés ou violentables, le concept du « consentement » éclaire tout particulièrement notre recherche. On distinguera de ce point de vue plusieurs spécificités :

1- Consentement, désir, volonté et plaisir

Consentir n'est pas désirer : on peut désirer une relation sans forcément consentir à la voir se déployer dans un endroit ou à un instant précis. On peut, à l'inverse consentir à quelque chose qui ne relève ni du désir, ni du plaisir (pour avoir la paix). Enfin, la question de l'autonomie et de la volonté sont au cœur de cette interrogation : le « je » qui consent est-il pleinement autonome, dans quelle mesure (n') a-t-il (pas) le choix ? (Marzano, 2006)

2- Consentement et « non-consentement »

Il semblerait que cette notion de consentement n'apparaisse réellement qu'en régime de « non consentement » justement, c'est-à-dire a posteriori d'une action, très peu au cours de l'action, jamais en amont. Or « consentir », ce qui relève toujours du contexte, ce qui saisit entre éléments objectivables (un « non ») et éléments sensibles (regard détourné), n'est pas un « fait » mais un « processus ».

3- Consentir, au-delà des incompréhensions :

Dans ce contexte de prise en compte du consentement dans l'unique cadre des actions « non consenties », les femmes apparaissent comme celles qui n'ont pas su dire, face à des hommes qui n'ont pas su comprendre. L'interprétation du « non consentement » comme une incompréhension domine alors malheureusement, à défaut d'interprétation plus juridiques ou « implicantes » pour les auteurs.

4- Culpabilisation des victimes et biologisation des auteurs

Le risque est aussi, au-delà d'une interprétation limitée du consentement, de ne retenir que les faits suivants : les femmes sont des « victimes » totales et les hommes des individus toujours et éternellement dépendants de leurs instincts, sexuels notamment. Un risque d'essentialisation des relations réside donc dans cet endroit du non consentement. Ceci ne soustraie en rien le poids de la réalité statistique : les femmes sont les cibles très majoritaires d'hommes qui n'interrogent pas leur consentement.

3.3.2- Agression et harcèlement : quels impacts ?

De nombreuses recherches ont été menées sur les effets traumatiques des violences et des discriminations sur les femmes. Et certains psychiatres ont mis en relief trois types de syndromes post-traumatiques qui peuvent s'appliquer à l'adulte²⁰.

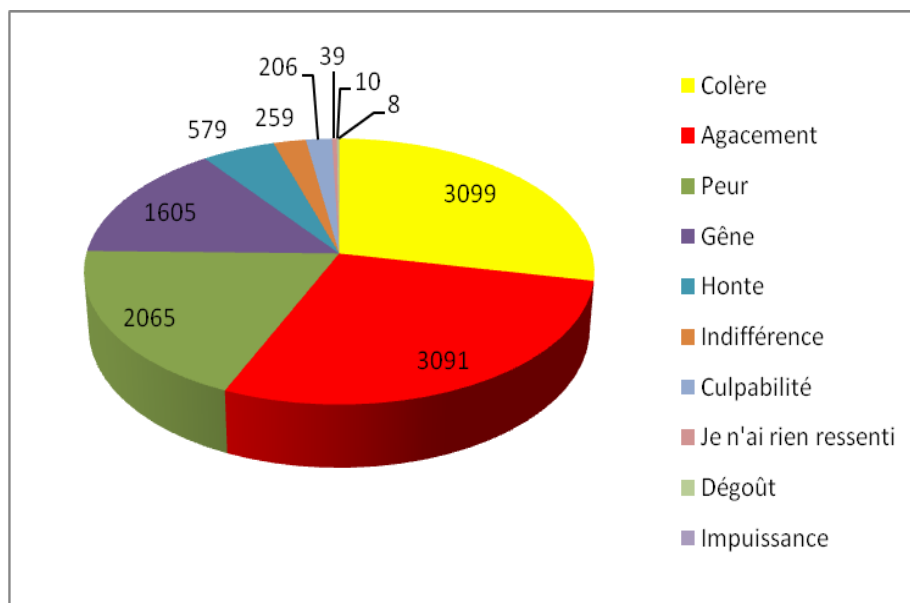
- *La reviviscence de l'événement traumatique.* Des souvenirs répétitifs et envahissants perturbent la femme. Celui-ci peut reproduire sous forme de mise en scène l'événement traumatisant. La personne vit des « *Flashbacks* » dans lesquels elle revoit les images du trauma et revit émotionnellement l'événement. Ce type de symptôme peut déclencher un stimulus semblable au traumatisme lorsque par exemple un lieu le lui rappelle. Dans ce cadre là, on peut imaginer à quel point le fait que les violences se perpétuent sur un trajet quotidien peut être traumatisant ;

²⁰ Daligan, L., *La victime, la thérapie et la loi*, in Les traumatismes psychiques, Sous la direction de Michel De Clercq et F. Lebigot - Ed. Masson Paris, 2000 ; Smith, J., Coutanceau, R., *La violence sexuelle, approche psycho-criminologique - Evaluer, soigner, prévenir*, Dunot, 2010 ; Sadlier, K., *L'état de stress post-traumatique chez l'enfant. Apports et limites*, PUF, 2001.

- *L'évitement* : dans cette seconde forme, la personne se détache d'autrui, évite de parler, de penser à l'événement. Elle tente de réduire toutes les activités et les lieux qui lui rappellent l'événement. A tel point qu'elle peut en oublier des aspects importants et ne plus se souvenir de la scène violente. Elle a du mal à s'attacher aux gens, à ressentir des sentiments ;
- *L'hyperactivité neurovégétative* : la femme a du mal à s'endormir, éprouve des difficultés de concentration, a des excès de colère, des réactions de sursaut exagérées.

Si notre enquête par questionnaire ne permet pas de penser l'impact des violences en termes de risques post-traumatique, les femmes ont pu verbaliser un certain nombre d'émotions.

Figure 16 : Emotions/sentiments décrits par les femmes suite à l'agression/harcèlement, en effectifs (plusieurs modalités) N=4083



87% des femmes ayant vécu une situation de harcèlement n'ont pas cherché de soutien particulier après avoir subi un incident.

Le nombre de dépôts de plainte est extrêmement faible du fait de la banalisation de ces événements. Les victimes ne perçoivent pas forcément qu'il s'agit d'une infraction. Le chiffre noir est ici considérable.

De la même manière, les statistiques de Kéolis, ne reflètent que très peu de données concernant les faits de harcèlement.

« Les victimes ne nous les signalent pas systématiquement et si elles le font à la police, nous n'avons pas de retour. » (Kéolis)

En 2015, il leur a été signalé un seul cas de harcèlement dans un Bus (gestes déplacés et tentative d'embrassade) et trois faits d'exhibition (pas spécifiquement envers la clientèle féminine mais signalés par les femmes).

En 2016, deux faits d'attouchement ont été signalés par des femmes, ainsi que trois « frotteurs » et quatre faits d'exhibitionnisme.

Tableau 5 : Recherche de soutien après une situation de harcèlement/violence, en effectif et en %, N=4065

Soutien	Nb. cit.	Fréq.
Non	3535	86,96%
Oui	530	13,04%
TOTAL OBS.	4065	100%

Nous pouvons alors nous interroger sur les raisons de ce silence. Quelques pistes peuvent être envisagées

La lassitude face à la répétition des faits

« Je vais pas passer ma vie à dire aux hommes d'arrêter d'être misogynes. Je ne ferais que ça sinon. Il faut passer outre. »

La banalisation du phénomène

« C'est dans la nature des hommes de séduire. Parfois ils sont maladroits mais ça a toujours été comme ça au fond »

La peur de la non reconnaissance

« Qu'est-ce qu'on va dire à la police ? Qu'on a été suivie dans la rue ? Si c'est pour se faire entendre dire qu'on n'avait pas à être habillée comme ça, non merci ! »

Tout d'abord, pour expliquer les difficultés que peuvent rencontrer les femmes à dénoncer une situation violente, il est nécessaire de poser comme premier constat que certaines ne réalisent pas qu'elles sont « victimes » de violences de genre. Aussi, à l'instar de P. Bourdieu, nous considérons que si peu de femmes ne dénoncent les violences de genre c'est parce qu'elles tendent à accepter leur situation comme « allant de soi », à la percevoir comme inscrite « dans l'ordre des choses ».

Cette adhésion peut se comprendre pour l'essentiel par la somatisation d'une relation sociale. La « loi sociale convertie en loi incorporée (n'est pas de celles) que l'on peut suspendre par un simple effort de la volonté, fondée sur une prise de conscience libératrice. S'il est tout à fait illusoire de croire que la violence symbolique peut-être vaincue par les seules armes de la conscience et de la volonté, c'est que

les effets et les conditions de son efficacité sont durablement inscrits au plus intime des corps sous forme de dispositions. »²¹

La peur de ne pas être prises au sérieux et d'être rejetées sur le plan social empêche souvent les femmes de demander de l'aide. L'enquête ENVEFF²² menée par M. Jaspard montrait par exemple que de nombreuses femmes n'ont jamais parlé de ces violences jusqu'à ce qu'elles soient interrogées pour l'étude. Celles qui cherchent de l'aide s'adressent principalement à des membres de leur famille ou à des amis, plutôt qu'à des organismes. Seule une minorité contacte la police.

Les mots ne laissent pas de traces visibles contrairement aux coups, alors, coincée entre la peur de ne pas être prise au sérieux par l'institution judiciaire et résignée à subir du harcèlement, elles peuvent mettre en place des stratégies de protection.

« Aujourd'hui, on en parle plus mais il y a 10 ans quand j'en étais le plus victime, personne n'en parlait vraiment, et l'entourage (masculin) ne comprenait pas » ; « Je raconte l'anecdote à mon compagnon, qui rit de cette mésaventure anecdotique ».

Par ailleurs, il n'est pas évident de dénoncer l'agresseur, car il faut ensuite pouvoir le décrire physiquement et avoir une confrontation avec lui afin d'avoir les versions de chacune des parties, accepté d'être jugée, contredite. Certaines ont honte de ce qui s'est passé : « la honte est une souffrance et dans l'intersubjectivité [...] [elle] fait surgir sur nous ce qui devait rester caché. C'est une déchirure traumatique devant témoins, réels ou imaginaires. C'est pour n'avoir ni su, ni pu empêcher que cela advienne que le sujet va se sentir coupable, voire responsable : « Ce qui m'est arrivé, je l'ai bien mérité ».²³

²¹ Bourdieu, P. *La domination masculine*, Seuil, Coll. « Points essais », Paris, 1998, pp.60-61.

²² Jaspard, M., *Les violences envers les femmes en France, une enquête nationale*, La documentation Française, Paris, 2001.

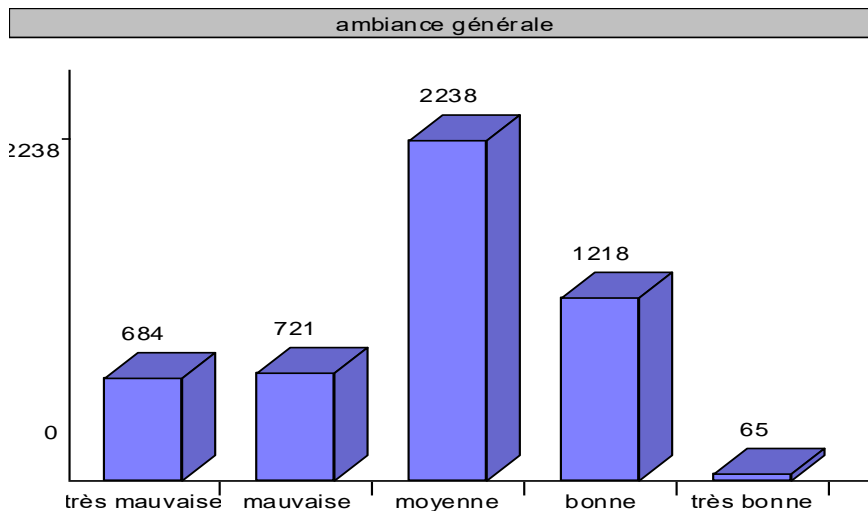
²³ Grihom Marie José, *Pourquoi le silence des femmes ? Violence sexuelle et lien de couple*, Dialogue 208 « Violence faites au corps des femmes » p.72-74

III. LE SENTIMENT D'INSECURITE

1- Déplacements et ambiance générale

Nous avons d'abord demandé aux répondantes comment elles trouvaient l'ambiance dans les transports et dans leurs déplacements. Les graphiques ci-dessous montrent une répartition des réponses avec un choix multiple laissé aux répondantes. En retravaillant plus précisément les réponses nous obtenons des résultats tout à fait parlants. Le tableau et le graphique ci-dessous offrent plusieurs lectures : seul 1% des femmes trouve l'ambiance générale « très bonne » et un quart trouve l'ambiance générale « bonne ». C'est-à-dire que 75% des femmes la qualifie de « moyenne » à mauvaise et très mauvaise (28% cumulés pour les deux dernières propositions).

Figure 17 : Evaluation de l'ambiance au sein des transports publics, en effectifs et en %, N=4964



ambiance générale	Nb. cit.	Fréq.
très mauvaise	684	13,8%
mauvaise	721	14,5%
moyenne	2238	45,1%
bonne	1218	24,5%
très bonne	65	1,3%
TOTAL OBS.	4964	

Moyenne = 5,32 Ecart-type = 1,65

Tableau 6 : Evaluation de l'ambiance au sein des transports publics en fonction du nombre d'incidents de harcèlement/violence vécus au cours des 12 derniers mois, en effectifs et en %, N=5210

Mesure de l'ambiance	Très mauvaise	Mauvaise	Bonne	Très bonne	TOTAL
Nb de faits					
Dix fois et +	3,9% (24)	62,3% (384)	33,1% (204)	0,3% (2)	100% (614)
Entre deux et cinq fois	1,4% (28)	55,7% (1105)	42,5% (844)	0,2% (3)	100% (1980)
Entre six et neuf fois	2,3% (13)	62,8% (358)	34,7% (198)	0,2% (1)	100% (570)
Une fois	1,2% (9)	45,4% (338)	52,2% (389)	0,7% (5)	100% (741)
TOTAL	1,7% (74)	52,3% (2185)	44,8% (1635)	0,4% (11)	100% (3905)

La dépendance est très significative. $\chi^2 = 85,19$, ddl = 9, $1-p = >99,99\%$.

Les cases encadrées en bleu (rose) sont celles pour lesquelles l'effectif réel est nettement supérieur (inférieur) à l'effectif théorique.

Le tableau ci-dessus montre que la grande majorité des femmes ayant déclaré avoir subi des faits à caractère sexiste au moins cinq fois dans l'année ont une perception générale de la ville plutôt mauvaise. Ce qui montre la corrélation entre la persistance des faits et le sentiment d'insécurité.

Pour autant, cette significativité statistique n'explique pas que sur les 614 femmes victimes d'incidents à caractère sexiste plus de dix fois, un tiers d'entre elles trouvent l'ambiance plutôt bonne.

On peut ici parler de violence symbolique dans la mesure où il y a incorporation de la violence par les victimes (Bourdieu, 1970). En effet, les femmes, comme nombre de personnes discriminées, en raison notamment du caractère répétitif du sexisme ordinaire, ne le perçoivent pas systématiquement. Lors des entretiens et des focus-groupe, celles-ci déclarent au départ que « tout va bien », mais au fil des discussions se remémorent un événement plus ou moins traumatique.

Au total, la répartition retravaillée des sentiments durant les trajets se répartit de la sorte :

Tableau 7 : Sentiment éprouvé par les femmes au cours de leurs déplacements, en effectifs et en %, N=4911

ressenti trajet	Nb. cit.	Fréq.
Détendue, sereine	2226	45,3%
Détendue et stressée à la fois	512	10,4%
Enervée	350	7,1%
stressée, inquiète	1823	37,1%
TOTAL CIT.	4911	100%

« On ne peut pas dire que je sois vraiment rassurée mais on ne peut pas dire non plus que je sois tout le temps sur le qui vive... »

Les femmes sont, dans leurs déplacements, peu rassurées mais se déplacent quand même. Cette ambivalence dans le sentiment d'insécurité est plus importante, lorsqu'il n'y a personne ou qu'il y a trop de monde. Aussi, la sélection des trajets, et par conséquent la privation d'une partie de la ville, semblent une stratégie ou tout du moins un « fait accompli » réel, que le dernier graphique souligne particulièrement

Par voie de conséquence, leur présence seule, la nuit, dans des espaces jugés insécurisés, apparaît alors inconsciente : la femme qui ose sortir est stigmatisée. La victime de harcèlement devient alors coupable de avoir pas mesuré à quel point sa présence n'est pas « normale ». Elle doit être consciente des dangers de la ville, rester sur ses gardes et au mieux éviter certains espaces le soir et des tenues « suggestives ».

Si ses vêtements, sa posture, son physique, deviennent l'objet de discriminations, chacune devient alors responsable de ce types de pressions subies dans les déplacements en certains lieux, la nuit. « *L'image du corps, construite à force d'expériences agréables ou douloureuses, se vit au travers du regard des autres et dans la rencontre du corps des autres* ». (Audibert,-Pouzet ; Gouget, 2003)

Son corps est exposé à des représentations construites socialement, en découle des attentes de rôles conditionnées par des réalités objectives mais aussi subjectives.

La confrontation entre l'imaginaire collectif et les pratiques en matière de déplacement de femmes qui « s'exposeraient » au harcèlement, peut engendrer chez elles un sentiment de culpabilité mais aussi des stratégies pour investir ces espaces réservés aux hommes. Aussi, certaines sociétés de transport misent leur communication sur ce sentiment d'insécurité dans les déplacements des femmes, à l'instar d'Uber.



2- Ambiance perçue et expérience des trajets : des sentiments ambivalents

Les focus-groupes dévoilent que l'expérience dans les trajets et le sentiment général des femmes dans la ville est ambivalent. Simultanément, les femmes répondent qu'elles occupent (quand même) la ville, certes moins que les hommes, et qu'elles expérimentent le plus souvent un sentiment peu serein. Comment, dès lors, expliquer ce paradoxe d'une perception anxiogène de la ville et d'une présence et d'un usage de la ville, même moins prégnant que les hommes.

Trois explications peuvent être mobilisées :

UNE TENSION APPARENTE : ENTRE LES PEURS DANS LA VILLE ET LES USAGES DE LA VILLE

➔ Hypothèse #1 : L'intériorisation de la domination sexiste.

Si les femmes utilisent la ville malgré une forte appréhension de cette dernière c'est peut-être que la répétition des faits, l'habitude des gestes et des propos sexistes transforment les discriminations et les incivilités en bourdonnement, en potentialité urbaine constante. Ce faisant, les femmes intériorisent ce sexisme comme une éventualité toujours déjà présente. Le sexisme fait littéralement la ville des femmes et leurs déplacements.

De la même manière, l'affichage de la publicité sexuelle et sexiste s'exhibe aux yeux de tous, ce qui peut poser deux problèmes : l'absence de filtre pour protéger les enfants d'une réception d'images érotiques et l'usage d'images discriminantes pour faire la promotion d'une marque. Or, une intervention régulatrice ne peut se faire de manière isolée et impacte en conséquence les réfractaires à la censure. Entre la liberté d'expression, l'atteinte à la dignité et la protection des personnes vulnérables, les décisions de l'Autorité de Régulation Professionnelle de la Publicité laissent la part belle au sexisme. Peu de marques voient leurs campagnes sexistes retirer de l'espace public.





Hypothèse #2 : Le déploiement de stratégies de déplacement

Une seconde hypothèse peut être envisagée pour expliquer ce paradoxe apparent : si les femmes utilisent la ville c'est à la condition de stratégies nombreuses qui les autorisent à se déplacer quand bien même : écouteurs sur les oreilles, faire attention à ses vêtements, sortir en groupe, éviter certains quartiers (comme le montre la photo suivante de Raphael Guesdon).

Au sein de Bordeaux Métropole, comme ailleurs en France, les femmes qui se déplacent la nuit adoptent davantage de stratégies d'évitement qu'en journée. Elles peuvent par exemple modifier leur itinéraire :

63,1% des femmes ayant le sentiment d'être détendue dans l'espace public expliquent ne pas éviter des lieux ou lignes de transport en particulier.

A l'inverse, **54,1% des femmes qui ressentent un sentiment d'inquiétude dans l'espace public disent éviter des lieux ou lignes de transports ou des moments de la journée connotés dangereux** comme la place de la Victoire ou la Gare St Jean, en soirée.

Les attitudes d'évitement impliquent des changements dans les activités de la vie quotidienne afin d'éviter des remarques, des agressions, des sifflements, etc.

Le choix de la tenue vestimentaire est une autre stratégie mise en œuvre : 25,7% des femmes expliquent faire attention à leur apparence physique dans l'espace public:

« Je ne m'habille pas sexy quand je prends les transports en commun ou quand je me promène seule dans la rue, j'ai été suivie plusieurs fois, interpellée par un compliment agressif de bon matin... cela n'arrive pas lorsque je m'habille mal (jogging, grande veste). Alors pour l'instant, je fais ça » (Femme, Bordeaux Métropole)

Certaines ne vont pas porter de vêtements trop près du corps, trop courts ou trop colorés afin de ne pas attirer le regard. Un jogging permet par exemple de pouvoir courir ou de se confondre avec un homme.

D'autres femmes privilégient le fait de sortir accompagnées et se déplacent souvent en groupe. Afin d'éviter le harcèlement, elles peuvent prétendent avoir un mari ou un compagnon dans le cas où un homme l'aborderait. Elles évitent de « stationner » seule, s'obligent à être toujours en mouvement, afin de sembler moins accessibles. Elles évitent de regarder les inconnus dans les yeux, mettent un casque sur leurs oreilles, tentent de devenir invisibles, sourdes, muettes.

« Sur le trottoir d'en face, un groupe de jeunes garçons, style « kaïra » (bien que je sois contre les stéréotypes) a commencé à m'insulter et à me crier "réponds quand on te parle salope". Je les ai ignorés et j'ai fait comme si j'appelais quelqu'un. Ils ont continué leur chemin, j'ai grimpé sur mon vélo qui se situait quelques mètres plus loin et j'ai pédalé le plus vite possible, portable à la main et en regardant derrière moi toutes les 2 minutes ». (Femme, Bordeaux Métropole)

Certaines se rapprochent davantage conducteurs/trices lors de leur déplacement en transport en commun.

« J'ai remarqué qu'elles se mettent plus proches des conducteurs, par sécurité, il y a eu une suspicion d'agression sexuelle dans les transports. Parfois, il y a des frotteurs... On dit aux femmes « attention, restez vigilante », même les mecs on les prévient. Donc après les femmes parfois la nuit restent à proximité des conducteurs, tant dans les trams que les bus. Moi quand je vois des jeunes femmes seules, je leur dis de rester près du conducteur, parce que si vous criez il va vous entendre alors que au fond non. Quand elles sont en groupe, elles sont en sécurité. Les jeudis soirs, vendredis soirs et samedis soirs, là on a beau leur dire attention, c'est compliqué. Ca dépend des horaires aussi. De la gare à la Victoire, c'est la cours des miracles. De la viande soûle, des incivilités. Quand je vois les femmes, même les jeunes filles, je me dis "mais qu'est ce qu'elles font là ?" Elles sont alcoolisées, elles sont habillées très légèrement. Il vaut voir ce qui leur tourne autour... C'est de la viande pour les mecs. (Conducteur de bus et contrôleur TBM).

Ainsi dit, la condition d'utilisation de la ville par les femmes est une segmentation des déplacements et un usage réel mais partiel de la ville.

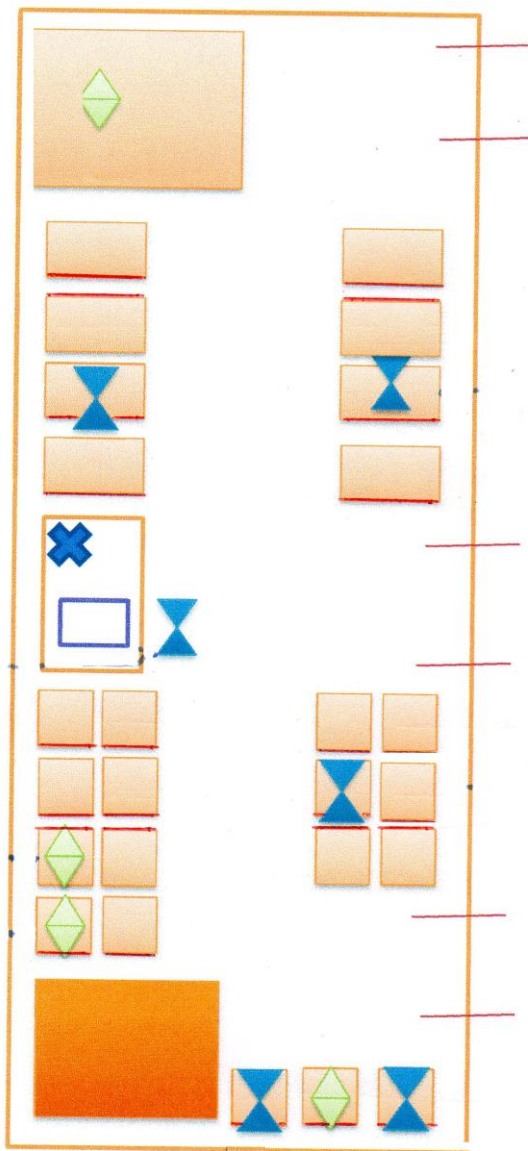
Dans le schème ci-dessous (réalisé par Justin Gadran) nous voyons bien le positionnement des femmes dans plusieurs bus et tramway : près de la sortie. Parmi les stratégies observées, celle-ci permet notamment d'envisager une sortie plus rapide ou une intervention du conducteur en se situant au-devant du bus par exemple.










Hypothèse #3 : Des résistances subjectives

Enfin, une troisième hypothèse se dessine du côté de la subjectivité des femmes à l'épreuve de la ville qui « font avec », « font contre » ou bien « font quand même » avec les peurs, les écueils et les empêchements réels ou appréhendés car leur vie est urbaine.

Dans ce contexte, et parce que la vie urbaine ne serait être qu'angoisses et peurs, les femmes utilisent « malgré tout » la ville pour ne pas réduire leurs appréhensions à de la crainte et des amputations totales en terme d'accès aux services, loisirs, de déplacements etc. Les loisirs, le travail ou les enfants exigent de composer avec la ville, matériellement et émotionnellement.

Schéma du bus à l'allée :



-  Portes
-  Place du Conducteur
-  Sièges
-  Espaces Pour handicapés
-  Bloc
-  Position de l'observatrice
-  Positions de femmes
-  Positions d'hommes
-  Poussette

3-Ages, catégories sociales et sentiments urbains

Ce tableau ci-dessous montre que le sentiment d'insécurité dans les transports varie considérablement selon les situations professionnelles des femmes. L'expérience de la ville est donc aussi une expérience de classe. Ainsi, seulement 40% de femmes ouvrières, employées et sans activité professionnelle trouvent l'ambiance bonne, alors qu'elles sont plus de 55% pour les cadres, ingénieures et professions intermédiaires (53,4%). Robert Castel (2003) a bien montré l'impact de l'insécurité sociale sur le sentiment d'insécurité. Le fait d'avoir de faibles revenus, d'être au chômage ou avec un avenir incertain entraîne aussi des peurs qui s'étendent à d'autres domaines (santé, environnement, peur des autres...).

Tableau 8 : Ambiance perçue lors de l'usage de bus et tram de Bordeaux, selon la CSP, en %, N=5120

Ambiance CSP	Non réponse	Très mauvaise	Mauvaise	Bonne	Très bonne	Total
Non réponse	12,3%	18,7	36,8	31	1,2	100%
Agricultrice exploitante	0	22,7	31,8	40,9	4,5	100%
Artisane, commerçante, cheffe d'entreprise	0	18,2	39,2	42	0,7	100%
Cadre, ingénieure	0,2	11,7	32,5	52,9	2,7	100%
Employée	0,3	15,9	42,9	39,3	1,5	100%
Etudiant	0,3	13,2	41,7	44	0,8	100%
Ouvrière	0	14,7	44,1	35,3	5,9	100%
Profession intermédiaire	1	11,5	34,1	52	1,4	100%
Retraitée	1,3	11,4	41,8	40,5	5,1	100%
Sans activité pro	0,4	16	45,2	37,6	0,8	100%
TOTAL	0,8	13,8	40,2	43,9	1,3	100%

Les modes de vie expliquent également ces écarts en fonction des professions. Les étudiantes sont les plus exposées en raison de leur âge et de la fréquence d'utilisation des transports. Ainsi que les ouvrières, les employées et les personnes sans activité, qui pour des raisons essentiellement économiques utilisent davantage les transports.

« C'est étrange car quand il y a trop de monde, on subit les hommes qui se frottent mais quand il n'y a personne on a aussi peur qu'un groupe d'hommes arrive et nous embêtent... C'est toujours une question d'équilibre, c'est compliqué »

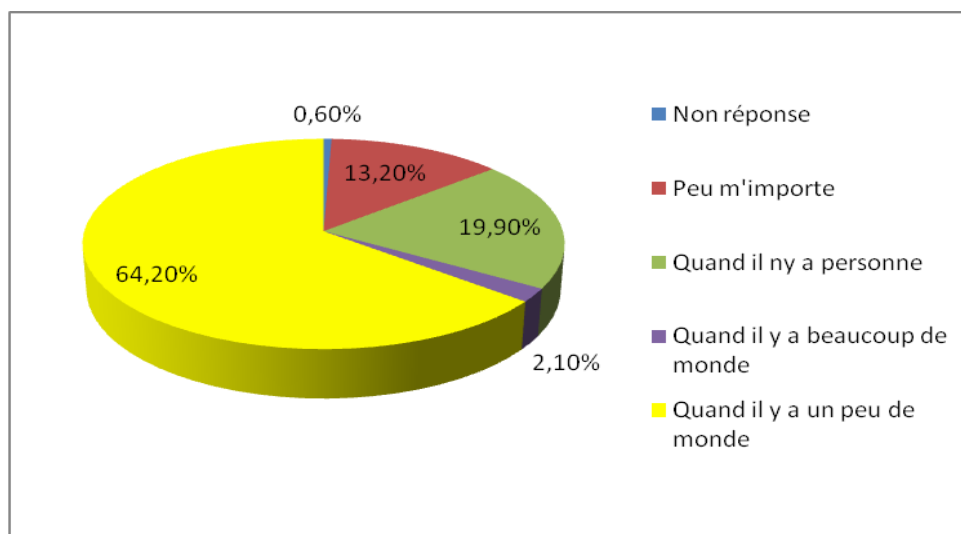
Les femmes cadres, ingénieures et professions intermédiaires, qui sont les seules à se sentir plutôt bien dans les transports, sont celles aussi qui l'utilisent le moins, en privilégiant leur véhicule personnel.

Si l'on observe l'appréhension de l'ambiance générale en fonction des répartitions par âge nous notons très clairement que les plus de 30 ans sont surreprésentées parmi celles qui trouvent l'ambiance très bonne (même si cette réponse reste toujours minoritaire). A l'inverse, les moins de 30 ans sont sous représentées dans cette même catégorie de femmes trouvant l'ambiance générale très bonne lors de leurs déplacements.

Il en résulte une observation plusieurs fois soulignée dans ce rapport : les jeunes femmes et les étudiantes sont majoritairement celles qui, non seulement font face à des propos, gestes ou discriminations sexistes mais aussi celles qui appréhendent le plus mal l'ambiance générale.

Toutefois, la notion « d'ambiance générale » ne permet de restituer pleinement le sentiment d'insécurité. En effet, comme nous l'avons vu à de nombreuses reprises, ce dernier reste très ambivalent et ne répond jamais parfaitement soit à un « sentiment global » soit à des « faits réels » (sinon dans le cas des agressions répétées).

Figure 18 : Préférence d'usage des transports publics selon le nombre de passager, en % N=4964



Mais peu importe l'âge ou la CSP, il existe un impact de la foule dans les transports sur le sentiment de sécurité dans les déplacements : La grande majorité des femmes préfèrent utiliser les transports lorsqu'il y a un peu de monde, et pointent la foule comme étant source de problèmes. En effet, les transports bondés augmentent le risque de frottements indésirables et d'attouchements sexuels comme le montrent les récits suivants :

« Un homme d'une soixantaine d'années s'est frotté contre moi dans un tram qui était plein de monde » (femme de 42 ans)

« Dans le bus bondé, un homme s'est collé derrière moi et s'est frotté avec insistance avec son sexe en érection » (étudiante de 27 ans).

Tableau 9 : Préférence du nombre de passagers présents en fonction de l'ambiance perçue lors de l'usage de bus et tram de Bordeaux, selon la CSP, en %, N=5210

moments plus sereins	Peu m'im- porte	Quand il n'y a per- sonne	Quand il y a beau- coup de monde	Quand il y a un peu le monde	TOTAL
ambiance générale					
Non réponse	0,0%	5,3%	0,0%	28,9%	100%
très mauvaise	7,7%	31,4%	2,2%	58,5%	100%
mauvaise	7,2%	23,9%	2,1%	66,9%	100%
moyenne	11,8%	19,9%	2,6%	65,6%	100%
bonne	15,3%	16,0%	1,8%	66,9%	100%
très bonne	29,9%	12,1%	1,8%	56,3%	100%
TOTAL	13,2%	19,9%	2,1%	64,2%	100%

La dépendance est très significative. $\chi^2 = 219,61$, ddl = 15, 1-p = >99,99%. Les cases encadrées en bleu (rose) sont celles pour lesquelles l'effectif réel est nettement supérieur (inférieur) à l'effectif théorique. Les valeurs du tableau sont les pourcentages en ligne établis sur 5210 observations.

4-Des lieux sensibles

« La rue est avant tout un ensemble de lieux distincts, définis par leur position. Ces lieux ont des fonctions et des statuts divers : logements, lieux de travail ou encore fonds de commerce, ils sont de statut privé, public ou semi-public. [...] Les rues (et l'idée que l'on s'en fait) se différencient selon l'espace et le réseau de relations dans lesquels elles s'inscrivent, à différentes échelles.

A l'échelle du quartier, une rue ne peut se comprendre sans les autres rues ou places qui l'entourent – avec lesquelles peuvent jouer des complémentarités, par exemple entre une rue passagère et un square, ou encore entre une rue commerçante et des rues plus résidentielles - et les caractéristiques du quartier lui-même, comme sa morphologie ou sa composition sociale »²⁴.

Or, « la construction sociale de la peur des violences se manifeste dans la division socio-sexuée de l'espace ». Aussi, les femmes ne s'autorisent pas à investir certains espaces.

²⁴Antoine Fleury, *La rue : un objet géographique ?*, Tracés, Revue de Sciences humaines, 5 | 2004, consulté le 08 juin 2016 sur <http://traces.revues.org/3133>

Tableau 10 : Auto-censure des femmes sur leurs déplacements, en effectifs et en %, N=4964

Eviter certains espaces	Nb. cit.	Fréq.
Non réponse	48	1,00%
Non	2883	58,00%
Oui	2033	41,00%
TOTAL OBS.	4964	100%

41% des répondantes affirment ainsi restreindre les déplacements dans certains quartiers ou à certaines heures.

« Quand on a entendu quelqu'un ou quelque chose sur un quartier de la ville par exemple et bien on est plus vigilante je pense. C'est pour ça que les femmes marchent plus vite : c'est parce qu'elles ont peur. Et ça c'est un sentiment que les hommes ne peuvent pas comprendre. Peut-être que c'est différent aujourd'hui, pour les jeunes, mais moi, à mon âge (58ans), je sais que j'évite consciemment certains lieux oui... »

L'espace public est ainsi réparti en divisions socio-sexuées, avec certains lieux davantage propres aux hommes, et où les femmes peuvent ressentir un sentiment d'insécurité plus important lors de leurs déplacements. Ce sentiment s'appuie aussi sur un taux de criminalité plus important dans certains lieux et se renforce par la présence de force de l'ordre, venant rappeler que l'endroit n'est pas « sécuritaire ».

« Je sais qu'aux Quinconces, les samedis matin et dimanches matin, il y a des services de sécurité, parce qu'il y a la sortie des boîtes etc. et que là, effectivement, il y a souvent des soucis. Si vraiment on sent qu'il y a un danger aussi bien pour les passagers que pour ceux qui s'embrouillent, on s'arrête et on appelle la sécurité, pour qu'il y ait une intervention. Après, il faut ouvrir les portes pour que les personnes qui se sentent menacées puissent sortir, qu'ils ne se retrouvent pas dans un milieu confiné. (Conducteur de bus TBM).

Pour ces femmes « franchir les limites spatiales, c'est (...) s'exposer au risque de violences. »²⁵ D'ailleurs, l'impact des médias, des institutions et des campagnes de prévention de la violence, renforcent le « sentiment de vulnérabilité physique lié au fait d'être une femme » et les représentations évoquées précédemment.

« Le sentiment d'insécurité est un processus de lecture du monde environnant. On le saisit chez les individus comme un syndrome d'émotions (peur, haine, jalousie) cristallisées sur le crime et ses auteurs »²⁶. C'est « un phénomène qui, au-delà des différences sociales et sexuelles, s'imposerait à tous dans les mêmes termes »²⁷. Néanmoins, si le taux de victimation des hommes est plus élevé que celui des femmes dans l'espace public, celles-ci se sentent plus sujettes aux agressions. Alors, quels facteurs augmentent le sentiment d'insécurité des femmes ?

²⁵ Stéphanie Condon, Lieber Marylène, Maillouchon Florence, *Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines*, Revue française de sociologie 2005/2 (Vol. 46), p.265-294

²⁶ ROCHER Sébastien, *Le sentiment d'insécurité*, Paris, PUF, 1993, p.20.

²⁷ Condon Stéphanie, Lieber Marylène, Maillouchon Florence, « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », Revue française de sociologie 2/2005 (Vol. 46) , p. 265-294

URL : www.cairn.info/revue-francaise-de-sociologie-2005-2-page-265.htm.

En comparant les lieux dans la ville, en fonction du sentiment d'insécurité qu'ils renvoient, nous remarquons de prime abord que certains espaces de la ville ressurgissent : la Victoire par exemple. La part des jeunes et étudiantes n'est pas étranger à ce résultat sans toutefois que ce phénomène soit entièrement explicatif. En effet, les lieux festifs et les rassemblements d'hommes sont ici à interroger.

Viennent ensuite la gare, les Aubiers et le cours de la Marne comme espace, appréhendés, comme des espaces de discriminations sexistes et d'insécurité. On pourra ici faire l'hypothèse que pour certains quartiers (comme les Aubiers) il s'agit plus de réputations que d'expériences vécues (ce qui ne signifie aucunement que rien ne s'y déroule) alors que d'autres quartiers (comme la gare) sont des quartiers où l'expérience du sexisme semble, à l'aune du profil géographique des répondantes, plus probable. Encore une fois, on notera que les réputations, c'est-à-dire les représentations et les rumeurs, ont un effet non négligeable sur les stratégies et les appréhensions relatives aux déplacements.

Aussi, nous soulignons l'importance du terme « nuit » dans les réponses venant augmenter d'autant plus notre attention non seulement sur les lieux mais plus encore sur les horaires d'usage des lieux. Pour le dire autrement, à la question de savoir « où » ont lieu les insultes et agressions, nous préférons l'interrogation conjointe du lieu et de l'horaire ; la fin de journée et la nuit revenant de manière récurrente dans les témoignages.

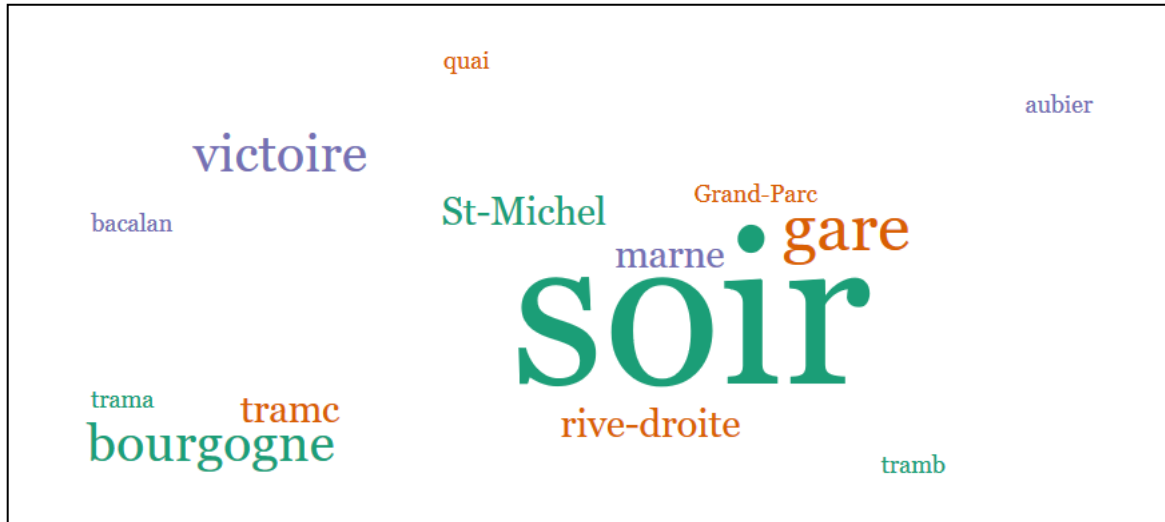


Place de la victoire au matin (photo : Raphael Guesdon)



Gare Saint Jean au sortir des boites (Photos : Raphael Guesdon)

Quel que soit le lieu, le sentiment d'insécurité est davantage ressenti la nuit, non en raison d'un danger réel qui augmenterait au coucher du soleil, sinon en raison des représentations sociales. Ainsi, ce n'est pas « le manque de lumière » qui augmente le sentiment d'insécurité des femmes lors de leurs déplacements nocturnes, mais plutôt « la dimension sociale de la nuit ».



Nos résultats rejoignent ceux d'une enquête sur l'insécurité dans les espaces publics²⁸ menée dix ans plutôt en France. Il y aurait une « dimension temporelle des contraintes imposées aux femmes par le monopole masculin des espaces publics »²⁹.

En effet, la nuit représente souvent un risque significatif, « qui évoque tous les dangers, le moment de la journée où une femme ne devrait pas se retrouver au dehors, seule³⁰ ».

C'est à ce moment-là que le risque d'agression et de viol leur paraît souvent le plus prégnant. Piero Amerio³¹ émet l'hypothèse que ce résultat est dû également au fait que l'entourage proche (amis, famille) renvoie un discours négatif concernant l'espace public à travers les échanges mais aussi en employant des « comportements de protection » à l'égard des adolescents jeunes filles

²⁸ Condon Stéphanie, Lieber Marylène, Maillochon Florence, *Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines*, *Revue française de sociologie* 2/2005 (Vol. 46), p.265-294

²⁹ Darke 1996, Valentine, 1992, *ibid.*

³⁰ Stéphanie Condon, *Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines*, *Revue française de sociologie* 2005/2 (Vol. 46), p.265-294

³¹ Piero Amerio, « Adolescents et sentiment d'insécurité : dimensions et antécédents, Sentiment d'insécurité et pensée sociale », *Psychologie & Société* p.25-45

IV. FOCUS SUR QUELQUES CRITÈRES DE DISCRIMINATIONS

Dans cette partie nous revenons sur les expériences de la discrimination sexiste et sur le sentiment d'insécurité des femmes en ne nous focalisant plus seulement sur la question du sexe des victimes mais en prenant en compte d'autres critères comme le racisme, les discriminations à l'encontre du physique, du handicap mais aussi les homo/transphobies³².

Cette lecture donne à voir un élément central : 42% des femmes victimes de propos injurieux, de harcèlement, d'agressions et discriminations sexistes dans l'espace public et les transports ne mettent pas spontanément en avant la question du sexisme mais plutôt ce qui relève d'une autre caractéristique, sexuelle, ethnique, de genre ou de santé. Voici la répartition des réponses si l'on s'intéresse aux critères de discriminations subies que les femmes retiennent en ces situations :

Tableau 11 : Type de discriminations vécues au cours des douze derniers mois, au sein de Bordeaux Métropole, en %, N= 2166

DISCRIMINATIONS	%
SEXISME	58 %
RACISME	15 %
APPARENCE	15 %
LGBT – PHOBIES	10 %
HANDIPHOBIE	2%

À cet égard, l'approche intersectionnelle montre que si toutes les femmes, quelle que soit leur nationalité, sont touchées par des inégalités maintenues par une société patriarcale, les « blanches » s'en sortent mieux que les immigrées car elles n'ont pas à subir le racisme et ses effets : précarisation, ghettoïsation, illettrisme, isolement, perte d'estime de soi, etc.

Pour le dire autrement, ce point de vue fait référence aux travaux de P.-H. Collins qui a introduit la notion de « systèmes d'oppressions entrecroisées » pour désigner « les effets multiples et imbriqués du racisme, du sexisme et du « classisme », auxquels elle greffe d'autres facteurs de discrimination tels que l'hétérosexisme, l'âge, etc ».³³ C'est dans cette idée que la ville doit prendre en considération la nécessité d'adapter l'espace public à la diversité des femmes et des violences qu'elles subissent.

³² Le regroupement catégoriel a privilégié l'ordre des réponses données et la catégorie handicap. Ainsi, les catégories concernant l'apparence et le handicap ont été privilégiées dans ce tableau.

³³ Collins-H, P., *Black feminist thought: knowledge, consciousness, and the politics of empowerment*, Routledge, New York, 1990. In, Corbeil, C., Marchand, I., « L'intervention féministe intersectionnelle : un nouveau cadre pour répondre aux besoins pluriels des femmes marginalisées et violentées. », janvier 2007, p.5. [en ligne] <http://www.unites.uqam.ca/arir/pdf/interventionfeminineintersectionnelle_marchand_corbeil.pdf>.

1- Effet croisé des discriminations

Les discriminations ne sont jamais, ou rarement, rabattables uniquement sur un seul critère. Par conséquent, l'expérience des discriminations se fait toujours au croisement de plusieurs éléments, comme le reflètent les témoignages recueillis dans nos groupes focus :

« Nous les lesbiennes on connaît bien le regard des mecs. Des fois on dirait qu'ils vont nous casser la gueule et d'autres fois qu'ils sont hyper excités. Mais quand, en plus de ça t'es black ou tu sors avec une black, t'entends aussi des remarques racistes du style "ça te suffit pas d'être gouine, faut que tu te tapes un négresse".... J'ai déjà entendu ça oui... » (Fleur, 23ans, étudiante)

« J'ai l'impression que lorsqu'il s'agit de défendre les femmes c'est toujours des blanches dont il s'agit. Je suis désolée mais quand t'es noire ou arabe ou asiat, forcément tu vis pas ce que vivent les femmes blanches en terme de sexisme. Quand on te met les mains dans les cheveux pour te "draguer" sous prétexte que "tes cheveux crépus c'est excitant" par exemple » (Nadia, 29ans, cadre dans une association)

Tableau 11 : Actes discriminants et perception de l'ambiance au sein des trams et bus de Bordeaux Métropole, en %

Ambiance générale Actes à caractère Discriminatoire	Ambiance générale					TOTAL
	Non réponse	Très bonne	Plutôt bonne	Plutôt mauvaise	Très mauvaise	
Sexisme	6	19	24	25	26	100%
Racisme	0	18	21	27	33	100%
Physique	9	13	13	29	35	100%
Homophobie / transphobie et racisme	4	16	16	28	36	100%
Homophobie/transphobie et discrim. Physique	4	9	19	29	39	100%
Handicap	4	12	18	27	39	100%

Plusieurs points doivent être de ce point de vue soulignés :

- ✓ Les personnes victimes de discriminations racistes, homophobes, transphobes, handiphobes ou liées à l'apparence sont nombreuses à trouver les déplacements compliqués ;
- ✓ L'expérience de la discrimination dans les déplacements nuit à une bonne perception de l'ambiance générale dans les transports et espaces publics.

2- Apparences et discriminations

Qu'entend-on par « apparences » ? La loi souligne que ce qui relève de l'apparence touche à de nombreuses caractéristiques de la personne (âge, état de santé, genre, sexe etc...). Toutefois, toutes les personnes « stigmatisables » ne sont pas, de manière égale, touchées par les discriminations. Le lien avec le sentiment de l'être et de pouvoir l'être reste, de ce point de vue, un élément marquant de tou.te.s les discriminé.e.s, en fonction de leur apparence.

Si, « au commencement était l'insulte » pour le dire comme Didier Eribon (1999), c'est-à-dire un mot stigmatisant et inaugural du sentiment de pouvoir être de nouveau stigmatisé, très vite la subjectivité de la / du discriminé-e est imprégnée de ce fait. Autrement dit, la personne stigmatisable n'a pas besoin d'être de nouveau stigmatisée pour savoir qu'elle peut potentiellement l'être et le simple fait de se savoir stigmatisable agit sur la conscience.

Les remarques liées à l'apparence physique peuvent, dans l'enquête qui a été la nôtre, se recouper en deux grandes réalités différentes

- ✓ **La police de genre** (filles féminines, mais pas trop, sexisme ordinaire et transphobie)

Les filles et femmes contrôlent leur corps et leur tenue par peur et aussi par incorporation :

« je ne m'exhibe pas je ne suis jamais jambes nues, toujours soignée » déclare une jeune femme de 29 ans.

Les auteures d'agressions sexistes peuvent aussi être d'autres filles dans une logique de rappel à l'ordre genré comme le montre ce témoignage d'une lycéenne :

« Un groupe de filles très agressives se sont moquées de mon apparence (style) j'ai évité toute confrontation mais elles ne voulaient rien savoir juste s'acharner sur moi et par la suite elle m'ont tabassée à 5 dans le tram et personne autour n'a rien dit ».

« Depuis les attentats de janvier 2015 je crois qu'il ne se passe pas une semaine sans que je sois l'objet de regards ou de remarques très violentes sur mon voile. Je pense vivement à déménager ou à quitter la France. On ne peut plus être une femme musulmane aujourd'hui. »

- ✓ **Le dégoût des corps gros** (harcèlement des personnes en surpoids)

Rares sont les personnes en surpoids à se plaindre ; ce sont généralement les tiers présents qui relatent les incidents :

« Une femme se fait insulter sur son apparence alors que le tram est plein, je suis à un wagon d'écart et personne ne fait rien, je me déplace pour aller voir l'homme et lui dire qu'il n'a pas à parler comme cela » / « Mon surpoids (je ne suis pas obèse mais ...) Certains se permettent de me rabaisser parfois par des regards déplaisants, des remarques méchantes sur moi... », étudiante de 24 ans. « Comme je ne me suis pas écartée il m'a insultée sur mon apparence lui et les autres occupants de la voiture » (étudiante de 21 ans).

Toutefois, la police de genre et les questions de poids se rejoignent également en ce sens qu'elles marquent, sur le corps féminin, un stigmate du côté du désirable, de l'attrance, de la mode et de la disponibilité pour les hommes.

Tableau 12 : Nombre de discriminations recensées au cours des 12 derniers mois liées à l'apparence, en effectifs et en %, N=127

Combien de fois avez-vous subi cela		
	Nb	% cit.
Dix fois et +	10	7,9%
Entre six et neuf fois	74	58,3%
Entre deux et cinq fois	12	9,4%
Une fois	31	24,4%
Total	127	100,0%

Parmi celles qui déclarent avoir été discriminées du fait de leur apparence, 65% disent l'avoir été plus de 5 fois au cours des 12 derniers mois, là où « seulement » 30% des répondantes en moyenne, dans cette enquête, déclarent cette fréquence.

Tableau 13 : Nombre de femmes restreignant leurs modes et lieux de déplacement parmi celles relatant des discriminations liées à l'apparence au cours des 12 derniers mois, en effectifs et en %, N=130

Lieux ou lignes évités	Nb.	% Cit.
Non	68	52,3%
Oui	62	47,7%
Total	130	100%

De même : moins de 42% des répondantes de l'enquête déclarent éviter des espaces lors de leurs déplacements. Or dans cette catégorie de personnes discriminées, le taux monte à plus de 47%.

L'évitement n'est pas seulement lié au sexisme, mais parfois aussi au classisme. En effet, la théorie de la comparaison sociale (Festinger, 1954) montre que les individus se jugent eu égard à ceux qui les entourent. De fait, pour maintenir une estime d'eux-mêmes, ils peuvent stratégiquement éviter d'être confrontés à des personnes qui mettraient en danger leur auto-considération.



Photo © L. César-Franquet

La question de l'apparence ne peut pas être désolidarisée de celle de la classe sociale. Chez les plus jeunes (les études sur le climat scolaire nous l'apprennent), la question du genre ou du poids se doublent d'une question sociale : être à la mode, à la « bonne » mode, celle qui colle au genre et qui octroie, dans le « bon » poids, une capacité d'attraction. La rue, les transports ou les espaces publics ne sont pas non plus exempts de ce phénomène de discrimination liée à l'apparence et qui ne touche pas uniquement les plus jeunes.

« Je ne vais jamais aux grands hommes » nous dit Sylvie, 42 ans. « D'abord j'ai pas d'argent mais même si j'en avais on me regarderait bizarrement. Je sais pas faire moi » poursuit-elle.

Si la question de l'apparence est toujours à saisir « en contexte », c'est-à-dire que toute la ville n'est pas marquée totalement par un rejet total des apparences non-minces, non-binaires, ou de classe, il n'en demeure pas moins que les apparences légitimes au centre-ville dessinent aussi des « habitus » territorialisés.

3-Racismes

Les expériences du sexisme ne se départissent pas non plus, pour un certain nombre de femmes, d'expériences racistes. Si l'actualité permet de souligner les écueils vécus par les femmes asiatiques, arabes, noires et surtout voilées, les résultats n'indiquent toutefois pas, dans les témoignages recueillis, un profil de victime en particulier. C'est donc, assez généralement, le fait d'être « racisée » qui produit un sentiment d'anxiété dans la ville, un sentiment de discrimination, et conséquemment un usage différent de l'urbain.

« La semaine dernière, une personne plutôt âgée a caressé mes cheveux en me disant que c'était bien que j'assume mes cheveux crépus. Comme si on se connaissait, comme si c'était moins important d'avoir le consentement d'une femme noire pour la toucher »

Tableau 16 : Nombre de discriminations recensées au cours des 12 derniers mois liées à l'appartenance ethnique, en fonction de la présence d'accompagnateurs/trices, en effectifs et en %, N=599

victime seule ou accompagnée		
	Nb	% cit.
Accompagnée	129	21,5%
Seule	470	78,5%
Total	599	100,0%

Du point de vue des auteurs de violences, d'insultes, de discriminations etc..., le fait que la victime soit en groupe semble être un problème moindre que pour les femmes blanches.

En effet plus d'une femme « racisée » sur cinq ayant vécu des brimades, insultes ou agressions dans l'espace public, n'était pas seuls lors des événements.

Tableau 14 : Nombre de discriminations recensées au cours des 12 derniers mois liées à l'appartenance ethnique, en fonction de la présence de témoins, en effectifs et en %, N=594

Présence de témoins		
	Nb	% cit.
Entre 10 et 30 personnes	100	16,8%
Je ne m'en souviens pas	177	29,8%
Moins de 10 personnes	173	29,1%
Non	107	18,0%
Plus de 30 personnes	37	6,2%
Total	594	100,0%

Plus encore, le nombre de témoins est relativement important : pour un quart d'entre elles, les actes et propos ont été commis devant plus de 10 personnes, venant alors souligner l'opprobre public que représentent les gestes et les paroles racistes dans la ville.

« Casse-toi sale arabe : on t'a jamais appris qu'il fallait laisser passer ? »

Une autre caractéristique doit être ici soulignée : les femmes « racisées » qui témoignent de harcèlement ou de discriminations dans la ville et dans leurs déplacements sont, à une majorité écrasante des étudiantes (95% des cas).

Etant donnée la surreprésentation de cette population dans notre échantillon, regardons les résultats si l'on ne s'intéresse qu'aux femmes actives. Dans ce cas, 25% des femmes stigmatisées du fait de leur origine sont au chômage et 20 % sont

employées. Les violences sociales, sexistes et racistes se combinent à cet endroit des corps « racisés » et précaires d'une manière toute particulière.

Tableau 18 : Eviter d'usage de moyens de transport et l'accès à certains quartier, en fonction l'appartenance ethnique, en %

Lieux évités	%
OUI	43,2%
NON	56.8 %

Au total dans cette enquête, 15% des répondantes expriment un sentiment d'angoisse et des expériences de harcèlement dans la ville du fait de leurs origines : ce constat nous amène à souligner la surreprésentation de cette population parmi les victimes. D'ailleurs ces femmes-là sont plus nombreuses à éviter certains lieux que la moyenne des répondantes :

Nous ne pouvons donc pas enfermer le racisme à une forme unique de comportements. Si le geste de la mise à l'écart, de la discrimination, du rejet ou du dégoût sont similaires, les intensités et les contextes de réalisation ne sont évidemment pas les mêmes.

3.1. Femmes « noires », « roms » et « arabes » : un racisme qui augmente

L'enquête de la ville de Bordeaux (2014) était parvenue à démontrer l'augmentation des actes et propos racistes dans les bus, trams et espaces publics après les attentats « Charlie ». Les témoignages vont en ce sens :

« Avant on peut pas dire qu'on était complètement tranquilles mais quand même aujourd'hui on sent les regards sur nous » nous raconte Maria, 50 ans.

Elle souligne l'augmentation des contrôles policiers et la violence des altercations qu'elle peut subir, notamment lorsqu'elle fait la manche dans la rue.

3.2. Femmes voilées : l'explosion du phénomène raciste

S'il existe une catégorie de femmes « racisées » qui connaît une augmentation particulière du racisme, c'est bel et bien, selon les témoignages recueillis, les femmes voilées.

« On m'a craché dessus dans la rue »

« Devant la mairie, une femme a fait le signe de croix en me voyant »

« Alors que je faisais les courses, un vigile est venu me voir pour me dire qu'il allait vérifier mes affaires car quelqu'un lui avait signalé une femme voilée »

« Maintenant on veut nous interdire de porter le voile dans la rue ! Comment veux-tu qu'on se sente chez nous ? ».

3.3. D'autres minorités en deçà des radars de l'enquête

Dans cette enquête malheureusement, les discriminations à l'encontre des femmes asiatiques n'ont, par exemple, pas pu être mesurées : un seul témoignage émerge des entretiens : celui d'une étudiante d'origine asiatique :

"Dans le tram, j'ai été harcelée..Il m'a abordée en me demandant quelles étaient mes origines (chinoise en l'occurrence)".

A l'identique, d'autres femmes, comme les femmes en situation de prostitution ou les femmes sans abri (SDF) ne sont pas parvenues à être saisies, venant interroger notre méthode. Pour autant, la question des personnes sans domicile a été abordée dans les commentaires des questionnaires; évoquant la crainte provoquée par les hommes SDF et les agressions subies par ces mêmes femmes comme en témoignent les citations suivantes :

"La pire expérience que j'ai pu avoir ça a été un SDF qui m'a suivie de Gambetta (là où je descendais du bus) jusque Pey Berland (dans la rue de mon appartement) en me hurlant dessus, m'insultant, me menaçant". Jeune femme de 25 ans.

"Une femme SDF qui subissait sans broncher les commentaires désobligeants, voire malveillants des autres utilisateurs du bus".

Par ailleurs, si les personnes en situation de prostitution n'ont pu être interrogées, les commentaires relevés dans les questionnaires montrent à quel point ces personnes sont massivement repérées comme "figure repoussoir"; et ce, aussi bien par les hommes que par les femmes comme le montrent les témoignages relevés dans les récits du questionnaire :

« La situation qui m'a le plus marquée est la fois où je suis sortie en fin d'après-midi, vers 17h, avec des amies pour nous promener vers la place de la Victoire. Une bande de jeunes m'ont insulté de " salope" et "PUTE" en me demandant si je voulais coucher »

« Je suis allée faire les courses (rue Tauzia), une voiture est passée avec plusieurs hommes dedans en criant "sale PUTE je vais te trouer le cul" »

4-Homophobie / transphobie

Les cas d'homophobie dans la ville représentent 10% des témoignages de notre enquête. Ils regroupent des cas parfois tout à fait différents du point de vue de l'identité des victimes comme de la perception qu'en ont les discriminants : les femmes trans ne se confrontent pas toujours aux mêmes aléas que les femmes lesbiennes et bisexuelles dans leurs déplacements.

Les victimes d'homophobie et de transphobie sont majoritairement seules lorsque les événements surviennent. Au même titre que l'ensemble des situations rencontrées par les femmes ayant répondu à cette enquête, les témoins sont majoritairement passifs et les actes se déroulent à hauteur de 20% en présence de témoins nombreux (plus de 10).

Très significatifs sont les chiffres relatifs aux espaces évités : alors qu'en moyenne des répondantes sont 42% à éviter des lieux, les lesbiennes, bisexuelles et trans sont 57,7 % à éviter des lieux au cours de leurs déplacements, de peur de discriminations, d'insultes, d'agressions...

« On sait bien qu'on devrait pas se poser ces questions, mais avec ma compagne on s'est rendues compte qu'en voyageant à Londres ou Amsterdam on se touchait plus facilement, on se tenait la main. A Bordeaux, on évite ».

Tableau 15 : Eviter l'usage de moyens de transport et l'accès à certains quartier, en fonction de sa sexualité, en %

Lieux évités	%
OUI	57,7%
NON	42,3%

Toutefois, contrairement aux autres types de réponses, les personnes homosexuelles et trans, ne sont pas particulièrement touchées en fonction des moments de la journée. L'insulte homophobe se répète alors à toute heure de la journée et dans tous les lieux, rendant les personnes concernées stressées et inquiètes dans leurs déplacements pour 45% d'entre elles (les réponses « détendues » et « sereines » n'étant cochées que par 29% des répondantes).

« Y'a pas vraiment de moments, je sais pas, c'est n'importe quand en fait. La dernière fois, c'était devant l'école de ma fille, avec ma femme, et un couple hétérosexuel nous a dit « pauvre enfant, je la plains », en nous regardant. On s'y attendait pas, vraiment ! »

4.1. Homophobie et lesbophobie

La question de l'homophobie, et dans cette recherche, de la lesbophobie, a son pendant protecteur, qu'est celui de la communauté. Force est de constater que les bars lesbiens et les espaces lesbiens sont peu nombreux sur Bordeaux, ce qui renforce semble-t-il un sentiment d'absence dans la ville, et d'illégitimité.

« A Paris c'est assez simple. C'est pas qu'il n'y a pas d'homophobie, mais tu sais où sortir, où tu peux embrasser ta copine et draguer. A Bordeaux c'est quand même plus compliqué. Et quand y'a un bar lesbien il ferme » témoigne Valérie, ancienne présidente d'une association LGBT sur Bordeaux.

A l'image des populations « racisées », on interrogera ici l'hypothèse d'une préférence au « communautarisme » marquée chez les minorités et nous soulignerons la nécessité de se sentir protégé dans quelques espaces, alors que la ville peut être perçue comme anxiogène par certain.e.s.

4.2. La transphobie dans la ville

La population trans a très peu témoigné dans cette enquête. Nous ne sommes donc pas en mesure d'établir de différences nettes entre les personnes trans discriminées ayant témoigné. Toutefois, deux perspectives peuvent être soulignées³⁴

Une transphobie directe :

Dans cette forme de transphobie, la personne discriminante et / ou harcelante, sait que sa victime est trans et c'est au nom de sa transidentité que l'agression a lieu.

Une transphobie indirecte :

Dans ce cas de figure la personne harcelante ne sait pas que sa cible est trans mais l'agression s'organise autour d'une suspicion.

Le témoignage de Patricia (60 ans), illustre bien ces phénomènes :

« Nous étions dans la rue avec des amies et nous partions en boîte et un mec, un peu saoul je pense, nous a suivi. Il nous disait des inanités, il criait tout ça et nous, on se retournait pas. Et puis il s'est mis à nous insulter de pute, de travelos, de pédés. On allait en boîte alors forcément on n'était pas habillées en manteaux ! Et un peu plus loin dans la rue il nous a lancé une cannette de bière dessus. Une copine s'est retournée et là je crois qu'il a compris à qui il avait affaire et les insultes sont reparties de plus belle. On s'est réfugié dans la première boîte venue même si c'était pas là où nous voulions aller. »

³⁴ Arnaud ALESSANDRIN, Karine ESPINEIRA, *Sociologie de la transphobie*, MSHA, 2015.

5- Handiphobies

Les personnes déclarant avoir été discriminées en raison d'un handicap représentent 1% de l'effectif global des personnes en situation de discrimination ; soit **52 femmes**. A cela, se cumulent d'autres critères relevés tels que le racisme, et/ou l'homophobie.

Les personnes en situation de handicap se déclarent davantage stressées et inquiètes que les autres femmes. Seule une personne s'estime détendue durant les déplacements. Et l'on comprend nettement pourquoi au vue des témoignages.

« Je suis choquée par les personnes qui rentrent dans le tram alors qu'il n'y a plus de place quitte à écraser les passagers handicapés »

Si, en moyenne, 30% des répondantes de l'enquête disent éviter des espaces lors de leurs déplacements, elles sont 70% à le déclarer lorsque ces dernières sont victimes de discriminations du fait de leur handicap.

Les personnes en situation de handicap se déclarent multivictimisées. En revanche, nous notons une absence de réactions face à ces actes : toutes déclarent ne rien faire et « avoir très peur » ou déclarent « rester tétanisée ».

On comprend facilement cette sidération eu égard aux témoignages afférents :

« Une dame qui râlait alors que je cétais ma place à un couple d'handicapés parce que je ne me déplaçais pas assez vite », (femme âgée de 41 ans.)

D'autres relèvent le manque de civisme des usager.e.s :

« Égoïsme des gens qui ne se lèvent pas pour laisser leur place assise à des personnes âgées, femme enceinte ou handicapée ».

La question du handicap relève donc également de celle de la reconnaissance : les témoins sont-ils prêts à envisager la victime comme telle alors même que le handicap nécessite une adaptation de tou.te.s pour faciliter la vie des personnes les plus vulnérables ? Enfin, la question des rénovations urbaines doit être soulevée. A Carles Vernet par exemple, les nombreuses voitures stationnant sur les trottoirs et les voies abimées rendent les déambulations compliquées (photo 1). Aux Aubiers, les voies d'accès pour personnes à mobilité réduite sont également bien souvent obstruées (photo 2).



V- ZOOM SUR QUELQUES CONTEXTES : TRAMWAYS ET PARC-RELAIS

1-Zoom sur les utilisatrices de tram

Les modes de déplacement d'une personne dépendent de plusieurs facteurs (environnementaux, socio-économiques...), mais également du premier mode de transport choisi. Ainsi par exemple, si l'on amène ses enfants à l'école en voiture, les probabilités de conserver ce mode de transport tout au long de la journée (travail, loisirs...) sont bien plus importantes que si l'on s'y rend à pied ou à vélo (INSEE, n°128, sept. 2010).

Les étudiant.e.s et les lycéen.n.e.s utilisent massivement les modes de transports alternatifs (plus de 60% selon cette même enquête). C'est aussi pourquoi nous avons peu étudié les déplacements en voiture et privilégié les analyses concernant les femmes utilisant le tram dans cette étude, à la fois plus nombreuses et plus diversifiées dans les chaînes de déplacement.

Ce sont elles, comme le montre le tableau suivant, qui multiplient massivement les moyens de déplacement :

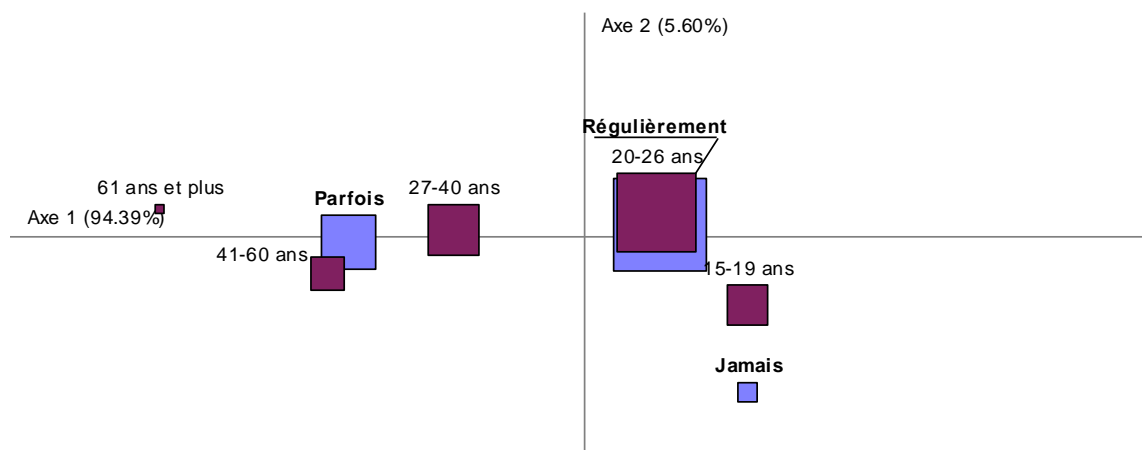
Tableau 16 : Modes de déplacement des utilisatrices de tram, en effectifs.

Chaînes de déplacement des usagères du tram				
	Jamais	Parfois	Régulièrement	Total
Fréquence d'utilisation bus	226	1 413	1 655	3 294
Fréquence d'utilisation vélo	1 537	1 011	581	3 129
Fréquence d'utilisation train	757	1 662	720	3 139
Fréquence de marche	16	273	3 020	3 309
Total	2 536	4 359	5 976	12 871

Les plus grandes utilisatrices de transports publics sont les 18-30 ans (avec la scolarisation des enfants après 30 ans, la voiture est davantage utilisée). Mais les jeunes filles et femmes de cet âge-là sont également les plus exposées au harcèlement dans l'espace public. On voit aussi ici que les sénières sont celles qui l'utilisent presque totalement (près de 95% d'entre elles). Ce sont aussi elles qui déclarent marcher moins fréquemment.

Comme le montre le graphique suivant où l'on voit qu'au bout de l'axe 1 les sénières qui sont moins nombreuses à utiliser fréquemment des transports tels le tram.

Figure 19 : Usage du tramway selon l'âge



A la question : si de peur, certains lieux sont évités, près de 43% répondent oui.

Parmi ces utilisatrices du tramway, 43% déclarent éviter certains lieux, certaines lignes, certains arrêts. Ce chiffre ne diffère pas beaucoup de la moyenne des répondantes. Le profil des utilisatrices du tramway est donc un profil proche des femmes ayant répondues à l'enquête de ce point de vue.

Tableau 17 : Comment vous sentez-vous lors de vos déplacements en transports en commun, en % (N=5210)

EMOTIONS PENDANT LES DEPLACEMENTS	%
DETENDUES	40%
STRESSEES INQUIETES	34 %
NON REPONSE	26%
TOTAL	100%

Ceci se retrouve également dans l'appréhension que les femmes utilisatrices du tramway ont de l'ambiance générale lors de leurs déplacements : un sentiment partagé, ambivalent, mêlé d'inquiétudes et de sérénité.

Toutefois, le tramway est un lieu où, de manière récurrente, les harcèlements violences et insultes sont signalés par les femmes. C'est par exemple le premier mode de transport que les femmes déclarent comme étant « le plus souvent » le lieu des violences (cf : partie 2.2).

Enfin, nous pouvons souligner que les lignes de tramway sont inégalement appréciées par les utilisatrices (cf : partie 3.4).

Tableau 18 : Occurrence des citations de lieux évités, en effectif, n=1601

Lignes et stations évitées	En effectifs
Victoire	389
Ligne C	144
Ligne B	100
Porte de Bourgogne	158
Saint Michel	134
Les Aubiers	117
Les Capucins	96
Cours de la Marne	96
Gare St Jean	397
Les Quais	69
Grand Parc	59
Total	1759

Le nombre d'observations est supérieur au nombre de répondantes car certaines femmes ont cité plusieurs lieux évités.

Il convient de noter que « le soir » et la « nuit » cumulés représentent 1244 réponses relatives aux espaces/temps évités dans la ville.

« J'ai une seule ligne qui est un peu plus « craignosse », où j'ai eu d'ailleurs les incidents dans le bus. C'était toujours sur cette ligne-là ! La ligne 15 pour la nommer. Sur la 15, tu as plus de chances de voir ce genre de choses. Elle passe par les Capucins, la Victoire, elle va jusqu'à Tourny, elle fait le grand axe et lie le tramway à beaucoup d'endroit. C'est une population plus populaire si je peux dire. Sur une autre ligne tu vois plus des gens qui vont au boulot etc, là il peut être 9h du matin, tu peux trouver des mecs bourrés. En tout cas, ce que je remarque quand elles s'installent dans le bus et qu'elles sont seules, elles restent rarement au fond. Elles s'installent soit dans la première moitié du bus, ou au maximum au trois quarts du bus. Quand elles sont accompagnées on remarque moins ce détail ».
Conductrice, receveur de transports en commun.

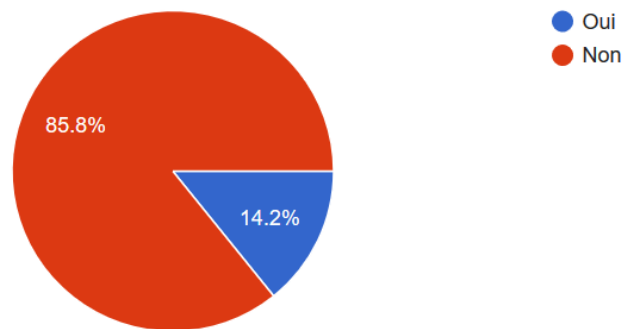
« J'allais à Porte de Bourgogne, mon terminus, une voiture y était garée, donc je me suis mis sur la 2^{ème} file ; je ne savais pas du tout ce qu'il faisait là, je pensais qu'il attendait quelqu'un au tram. Une femme est montée dans mon bus, elle devait avoir 45 ans à peu près, au départ elle n'a rien dit et s'est installée. Quand on est parti, elle est venue me voir et m'a dit « en fait je ne voulais pas prendre votre bus, j'attendais un autre, mais le monsieur qui était dans la voiture ne faisait que m'embêter, il faisait que faire le tour, j'ai eu peur, donc je suis montée. ». Elle est venue dans le bus pour se protéger ». (Conducteur de bus TBM)

2-Zoom sur les utilisatrices des parcs-relais

14 % des répondantes ont déclaré être utilisatrices de parcs-relais. Si nous nous intéressons aux caractéristiques de cette population nous nous rendons compte qu'elles sont en général plus âgées (du fait de l'utilisation de la voiture), comme le montrent les tableaux ci-dessous.

Figure 20 : L'usage des parcs relais, en %, N=5174

Êtes-vous une utilisatrice de parcs-relais (5174 responses)



Parmi celles qui utilisent les parcs-relais on retrouve moins de jeunes femmes que chez les femmes n'utilisant pas les parcs-relais.

Tableau 19 . Age des utilisatrices de parc relais, en effectifs et %

Quel est votre âge			Quel est votre âge		
	Nb	% cit.		Nb	% cit.
15-19 ans	62	9,1%	15-19 ans	614	14,7%
20-26 ans	309	45,2%	20-26 ans	2 205	52,7%
27-40 ans	177	25,9%	27-40 ans	916	21,9%
41-60 ans	121	17,7%	41-60 ans	395	9,4%
61 ans et plus	14	2,0%	61 ans et plus	52	1,2%
Total	683	100,0%	Total	4 182	100,0%

Le premier tableau indique l'âge de celles qui utilisent les parcs-relais.
Le second tableau indique l'âge de celles qui n'utilisent pas les parcs-relais.

Sociologiquement, les utilisatrices des parcs relais n'ont pas plus d'horaires de travail atypiques que les autres (10%). Mais les parcs-relais sont massivement plus utilisés par des CSP –Catégories Socioprofessionnelles moins aisées : il y a deux fois plus d'agricultrices et d'ouvrières parmi les utilisatrices des parcs et également beaucoup plus d'employées.

Tableau 20 : CSP des utilisatrices de parc-relais, en %, N = 734

CSP	UTILISATRICES DE PARC-RELAIS	NON UTILISATRICES
Agricultrices	0,7	0,4
Commerçantes	1,9	3,2
Cadres	11,4	10,7
Employées	22,1	13,9
Etudiantes	46,1	55,6
Ouvrières	1,4	0,6
Prof. Intermédiaires	11,6	8,4
Retraité.e.s, sans activité	4,8	7,2
Total	100%	100%

Leur temps passé dans les transports n'est pas beaucoup plus important que le temps passé dans les transports par les non utilisatrices (60% des répondantes, en moyenne, passent une heure par jour dans les transports).

Du côté de leurs appréhensions dans les transports, jugées de 1 à 10 (1 signifiant une très mauvaise appréhension et 10 une très bonne), quelques différences apparaissent entre celles qui utilisent et n'utilisent pas les parc-relais : les utilisatrices des parcs relais sont plus nombreuses à avoir un sentiment négatif à l'égard de leurs déplacements. A l'inverse donc, celles qui n'utilisent pas les parc-relais sont plus nombreuses à trouver les déplacements et les transports agréables. L'utilisation des parc-relais impacte donc négativement le sentiment de confort et de sérénité des femmes dans leurs déplacements.

Tableau 25 : Ressenti des utilisatrices de parc-relais

Comment trouvez-vous l'ambiance ?			Comment trouvez-vous l'ambiance ?		
Moyenne = 5,03			Moyenne = 5,37		
	Nb	% cit.		Nb	% cit.
1	18	2,6%	1	68	1,6%
2	37	5,3%	2	118	2,8%
3	63	9,1%	3	378	9,0%
4	122	17,6%	4	597	14,2%
5	180	25,9%	5	1 091	25,9%
6	144	20,7%	6	815	19,3%
7	92	13,3%	7	791	18,8%
8	30	4,3%	8	303	7,2%
9	7	1,0%	9	37	0,9%
10	1	0,1%	10	19	0,5%
Total	694	100,0%	Total	4 217	100,0%



Le premier tableau indique l'appréhension de celles qui utilisent les parc-relais. Le second tableau indique l'appréhension de celles qui n'utilisent pas les parc-relais.

L'analyse de l'utilisation des parc-relais permet aussi de mettre en lumière ceux qui sont les plus utilisés, en l'occurrence Buttinières, Arts et Métiers, Arlac, Galin et Stalingrad.

Tableau 26 : Les parcs relais les plus usités

parc relais plus utilisés			Si oui lequel utilisez-vous le plus		
	Nb	% cit.		Nb	% cit.
Arlac	76	10,5%	Arlac	72	10,6%
Arts & Métiers	95	13,2%	Arts & Métiers	95	14,0%
Bougnard	15	2,1%	Bougnard	14	2,1%
Brandenburg	14	1,9%	Brandenburg	12	1,8%
Buttinières	101	14,0%	Buttinières	100	14,7%
Floirac Dravemont	6	0,8%	Floirac Dravemont	4	0,6%
Galin	66	9,1%	Galin	62	9,1%
Gare de Bègles	21	2,9%	Gare de Bègles	21	3,1%
Gare Pessac Alouette	13	1,8%	Gare Pessac Alouette	9	1,3%
La Gardette	14	1,9%	La Gardette	14	2,1%
Lauriers	11	1,5%	Lauriers	9	1,3%
Le Haillan Rostand	31	4,3%	Le Haillan Rostand	29	4,3%
Les Aubiers	33	4,6%	Les Aubiers	33	4,9%
Les Pins	5	0,7%	Les Pins	5	0,7%
Mérignac Centre	14	1,9%	Mérignac Centre	11	1,6%
Pessac centre	17	2,4%	Pessac centre	12	1,8%
Porte de Bordeaux	3	0,4%	Porte de Bordeaux	1	0,1%
Quatre chemins	35	4,8%	Quatre chemins	34	5,0%
Ravezies	51	7,1%	Ravezies	49	7,2%
Stalingrad	66	9,1%	Stalingrad	63	9,3%
Unitec	35	4,8%	Unitec	31	4,6%
Total	722	100,0%	Total	680	100,0%

Le second tableau souligne la répartition des parc-relais utilisés par celles qui ont ne trouvent pas les déplacements sereins : des nuances apparaissent soulignant là que certains parc-relais plus que d'autres infusent un sentiment d'insécurité. C'est le cas par exemple de Stalingrad, Quatre-chemins, Les Aubiers, et de manière plus significative : Buttinières et Arts et Métiers.

A la frontière entre Lormont et Cenon, le site de la Buttinière est un espace sans habitant. Les premiers logements sont à plus de 300 mètres. Les deux quartiers à proximité, les Iris sur Lormont et Palmer sur Cenon, sont eux-mêmes desservis par une station de tramway, mais leurs habitants transitent par La Buttinière. L'âge moyen de la population fréquentant ce lieu reste plutôt jeune (moins de 30 ans). En effet, de nombreux lycéens et étudiants empruntent cette station pour se rendre aux Iris, à Stalingrad ou à Jardin Botanique, lieux ayant comme point commun la présence d'établissements d'enseignements secondaires ou supérieurs. Au regard du profil des répondantes à notre enquête, l'émergence de ce lieu semble logique.

L'expérience des parc-relais, et de certains en particulier, modifie la perception des déplacements et de leurs aspects plus ou moins sécurisés. L'emplacement et l'environnement de ces derniers influencent le sentiment d'insécurité.

Tableau 21 : Fréquence des incidents relevés par les utilisatrices de parc-relais

Combien de fois avez-vous subi cela			Combien de fois avez-vous subi cela		
	Nb	% cit.		Nb	% cit.
Dix fois et +	50	9,7%	Dix fois et +	563	16,6%
Entre deux et cinq fois	268	51,8%	Entre deux et cinq fois	1 715	50,6%
Entre six et neuf fois	65	12,6%	Entre six et neuf fois	502	14,8%
Une fois	134	25,9%	Une fois	610	18,0%
Total	517	100,0%	Total	3 390	100,0%

Le premier tableau indique les utilisatrices des parc-relais
 Le second tableau indique les non utilisatrices des parc-relais

Aussi, à l'instar de la Buttinière, les espaces manquant de luminosités et peu fréquentés la nuit, sont ceux qui rassurent le moins les utilisatrices des parcs-relais. Mais à comparer le « sentiment » d'insécurité et les « faits » rapportés, nous nous rendons compte que les utilisatrices de parc-relais sont moins nombreuses que les non-utilisatrices à avoir subi des agressions.

Moins de 10% des utilisatrices ont subi dix agressions et plus au cours de l'année quand plus de 16% des non utilisatrices déclarent avoir subi les agressions à la même fréquence.

Il en découle donc que les utilisatrices de parc-relais ont une perception plus anxieuse de leurs déplacements et que, corrélativement, l'utilisation des parc-relais augmente le sentiment d'insécurité.

Toutefois ce sentiment est pour partie décorrélé des faits réels qui montrent notamment que les femmes agressées 10 fois et plus sont nombreuses à ne pas prendre les parc-relais.

CONCLUSION

Cette enquête est la première en France d'une telle ampleur statistique (N=5218) sur la question du harcèlement des femmes dans l'espace public.

Effectuée autour de Bordeaux Métropole, elle ne signifie pas pour autant que la Métropole bordelaise soit plus anxiogène et criminogène que les autres villes de France. Elle montre toutefois que ce phénomène est massif et concerne donc potentiellement toutes les villes. Si le taux de réponses a pu être obtenu grâce à un appui des municipalités, de Bordeaux Métropole, de Kéolis, du Rectorat de Bordeaux, et de nombreux relais dans les réseaux sociaux, la conjoncture nationale et locale ont permis à plus de 5000 filles et femmes âgées de 15 à 85 ans résidant dans Bordeaux Métropole de témoigner.

Plusieurs points de cette enquête peuvent être rappelés :

La plupart des femmes se sentent en insécurité dans l'espace public

- ✓ Elles évitent certains lieux à certains moments. La rue et le tramway sont principalement pointés du doigt ainsi que des parcs-relais, à la tombée de la nuit. Des lieux festifs sont également très souvent cités (on note une hausse des réponses lors de l'UEFA). Le soir est vu comme le moment le plus anxiogène.
- ✓ Elles usent de stratégies individuelles pour échapper à ces discriminations (limitation des déplacements, être en groupe, adaptation de la tenue vestimentaire...)

Ce sentiment d'insécurité n'est pas créé ex-nihilo ; il est fortement corrélé aux rappels à l'ordre sexistes et/ou sexuels qu'elles subissent (intimidations, propos dégradants, intimidants, menaçants, attouchements, exhibitionnisme, viol...).

Ce harcèlement peut revêtir des formes plus intenses et plus traumatisantes selon les critères de discriminations (femmes en surpoids, « racisées », lesbiennes et trans sont fortement plus victimisées que les autres). Parmi les actes relevés 25% concernent des regards insistants, des présences envahissantes, 19% de commentaires non désirés, et autant d'attouchements, d'effleurements, 13% d'insultes et menaces, 6% d'exhibitionnisme.

AU TOTAL, MOINS de 18 % DES FEMMES DECLARENT NE PAS AVOIR SUBI DE SEXISME AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS.

Toutefois, la majorité des victimes ne demandent pas d'aide. La lassitude, la banalisation des faits et la peur de ne pas être reconnue comme victime marquent ce phénomène. En parallèle, 87% des témoins n'interviennent pas lors d'agressions ou d'insultes sexistes.

Ainsi, si l'espace public est un lieu de rencontre et de socialisation, un lieu où peut s'exercer le droit de circuler librement, il est aussi un lieu au sein duquel s'exerce par des biais plus ou moins directs, une restriction d'accès aux citoyennes. Aussi, la présence grandissante des femmes dans l'espace public n'a pas conduit à modifier l'imaginaire collectif leur interdisant implicitement l'appropriation de certains espaces autrefois dévolus aux hommes. En effet, les interactions femmes-hommes peuvent, dans un contexte social marqué par la violence, atteindre la corporéité féminine. Le harcèlement de rue leur rappelle alors que leur présence n'est pas souhaitable et les rend responsables de paroles et gestes non désirés à l'égard de leur corps.

Parce que toute violence est l'affaire de toutes et de tous, il est important de régir individuellement, mais aussi collectivement. Les violences de genre sont un thème qui, à l'instar de bien d'autres problèmes sociaux, ne saurait exister politiquement sans la participation de forces de pression et sa mise sur agenda médiatique. De la même manière, si le droit pénal fonctionne comme une sanction, les citoyens (auteur comme témoins de harcèlement) doivent être conscients des décisions pénales et les craindre. En effet, comment garantir l'ordre social dans une société où les violences à l'égard des femmes restent sous silence ?

A cet égard trois logiques combinatoires apparaissent :

- Une interrogation sur les discriminations qui ne se départit pas d'une interrogation sur les inégalités (comme causes et comme conséquences des discriminations).
- Une prise en compte des différentes échelles d'analyses face aux discriminations : un niveau systémique, qui met l'accent sur les phénomènes répétés du sexisme, un niveau subjectif et individuel qui insiste non seulement sur les conséquences du sexisme mais également sur les stratégies de résistance des femmes, puis un niveau intermédiaire d'actions collectives et d'actions locales.
- Une jonction efficace entre les diagnostics posés et les actions publiques, notamment dans l'accompagnement commun des préconisations du présent rapport.

Néanmoins, la dénonciation n'est pas une porte de sortie suffisante. Nous ne pouvons conclure sans questionner le rôle du système éducatif dans la prévention des discriminations de genre. La dissuasion non plus ne suffit pas. Il est temps désormais de se munir d'un plan de prévention ambitieux de lutte contre les violences sexuelles et sexistes en faveur de l'ensemble des femmes.

RECOMMANDATIONS

1. PREVENIR LE COMPORTEMENT DES INDIVIDUS POTENTIELLEMENT HARCELEURS ET ENCOURAGER LA DENONCIATION DES FAITS

Préconisation #1 : former et sensibiliser : auprès des publics (écoles, universités, entreprises, associations...)

Préconisation #2 : Déployer des campagnes de sensibilisation : dans les lieux publics et les transports (à l'instar de la campagne nationale "stop ça suffit").



Préconisation #3 : Renforcer le contrôle des affiches et publicités sexistes : qui participent à banaliser les comportements à caractère discriminatoire envers les femmes.

Préconisation #4 : Simplifier les plaintes et les espaces de témoignages : moins de 2% des victimes de harcèlement portent plainte selon la dernière enquête de la FNAUT. Pour y remédier, il est indispensable de créer des espaces de témoignages pour les victimes, afin de déculpabiliser, faciliter et encourager les témoignages par l'équivalent de sites tels "paye Ta Shneck", celui des transporteurs (Keolis, SNCF...). A Bordeaux, une page facebook existe déjà sur les témoignages de harcèlement dans les transports :

<https://www.facebook.com/sexismetbc/about/>.



Préconisation #5 : Informer les victimes de leurs droits : afin de les inciter à porter plainte. Et ce, par des informations juridiques sur le site des transports, dans les gares, dans les véhicules, des formulaires de pré-plaintes en ligne avant la plainte auprès des commissariats ou brigades de gendarmerie.

Préconisation #6 : Conseils pour réagir face à une situation de harcèlement : afin d'inciter l'intervention des témoins, qui ne réagissent pas comme l'a montré cette enquête et celle de la FNAUT. Le tumblr "Projet Crocodiles"³⁵ est un exemple d'outil efficace expliquant les mécanismes du harcèlement et montre clairement comment réagir en tant que témoin ou victime.



³⁵ <http://projetcrocodiles.tumblr.com/>

Préconisation #8 : Intégrer la question du genre : L'Île-de-France avec "les témoins de ligne" ou l'initiative "ambassadrices de lignes" insufflée par la TICE (opérateur de transport) recueillent et prennent en compte les témoignages des usagères dans la conception de projets, mais également dans leurs aménagements et leurs modifications.

2. LUTTER CONTRE LE SENTIMENT D'INSECURITE DANS LA RUE :

Préconisation #1 : Travailler avec l'existant : planifier des formations, des sensibilisations auprès des technicien.ne.s et agent.e.s qui interviennent dans les transports et l'espace public en lien avec les habitantes.

Préconisation #2 : Travailler en amont : former les professionnel.le.s (petite enfance, enfance, jeunesse). Former des professionnel.le.s qui pourront à leur tour être des relais de sensibilisation, notamment les coordonnateur/ice.s périscolaires. Intégrer l'égalité filles garçons dans la formation BAFA des animateurs pris en charge par la métropole.

Préconisation #3 : Mobiliser les savoirs associatifs : lancer des appels à projets, sur le modèle de ceux proposés par les assises de l'égalité (Septembre 2016) auprès d'associations visant à renforcer le sentiment de sécurité des femmes (ateliers, forums, marches exploratoires...)

Préconisation #4 : Travailler sur les représentations : lancer une campagne de sensibilisation contre le harcèlement de rue.

Préconisation #5 : Travailler sur les déplacements : généraliser les marches exploratoires sur les quartiers réhabilités de la ville de Bordeaux et de la métropole.

Préconisation #6 : Apporter une attention particulière aux parcours à risque tels que les gares en évitant les longs couloirs étroits et mal éclairés.

Préconisation #7 Créer des lignes à la demande avec la mise en place périodique d'une ligne spécifique sur demande. On peut penser, par exemple, à une ligne de nuit, active le weekend (puisque l'offre de transport est ralentie pendant cette période) utile (notamment) pour les femmes qui travaillent dans le secteur des services et les étudiantes.

Préconisation #8 : Renforcer les dessertes en soirée et le week-end : car les transports y sont plus rares et les femmes ayant des horaires atypiques deviennent plus à risque que les autres, en raison de la peur plus importante le soir corrélée avec la raréfaction des transports; les exposant davantage dans l'espace public.

3. LUTTER CONTRE LE SENTIMENT D'INSECURITE DANS LES LIEUX FESTIFS ET MASCULINS



Préconisation #1 : Développer la sensibilisation : mener des actions de prévention et de sensibilisation auprès des commerçants (bars, restaurant, boîtes, lieux sportifs)

Préconisation #2 : Développer des ressources préventives : rédiger un fascicule, des flyers, des affiches, de lutte contre le sexisme à diffuser dans les lieux festifs.

Préconisation #3 : Développer des ressources humaines : en augmentant la visibilité des acteurs/trices de prévention dans les lieux festifs (services civiques, médiateurs...)

Préconisation #4 : Développer des ressources techniques : mettre en place un numéro d'urgence spécifique.

Préconisation #5 : Développer des ressources territoriales : mise en place d'espaces de renseignements et d'aides sur les lieux festifs.

4. LUTTER CONTRE LE SENTIMENT DE DISCRIMINATION DES FEMMES DANS LES TRANSPORTS

Préconisation #1 : Travailler sur les déplacements : Développer les marches exploratoires sur les lignes desservant la ville de Bordeaux et la métropole.



Préconisation #2 : Sécuriser les déplacements :

Tester les arrêts à la demande sur certaines journées ou heures de la journée, comme l'a fait la ville de Nantes (qui l'a généralisé, car sans incidences sur le trafic).

Préconisation #3 : Travailler les représentations : Mettre en place des campagnes de prévention et de lutte contre le sexisme dans les transports de manière ponctuelle

lors du 25 novembre ou du 8 mars, ou de manière fixe (stickers dans les trams et bus) en veillant à multiplier les profils de femmes.

Préconisation #4 : Sensibiliser les acteurs : Généraliser les formations à destination des PIMMS, contrôleurs/ses etc.

Préconisation #5 : Promouvoir la sororité des déplacements : Tester du co-voiturage féminin ou des « taxis roses ».

Préconisation #6 : Intégrer la participation des usager.e.s dans la gouvernance : en les associant aux décisions d'aménagement par le biais des conseils de quartier, des associations dédiées....

BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE

ALESSANDRIN A., DAGORN J., CHARAÏ N. (2016), *La ville face aux discriminations*, Les cahiers de la LCD vol.1.

ALESSANDRIN Arnaud, RAIBAUD Yves (2013), *Géographie des homophobies*, Armand Colin.

BALKIN Steven, "Victimization rates, Safety and Fear of Crime", in *Social Problems*, 26 (3), February 1979, p. 343-357.

BILHERAN Ariane, *Le Harcèlement moral*, Paris, Armand Colin, 2006

BOZON Michel, BAJOS Nathalie, « Les agressions sexuelles en France : résignation, réprobation, révolte » in *Enquête sur la sexualité en France*, 2008, Chiffres Clés 2010, l'égalité entre les femmes et les hommes.

BROWN Elizabeth et MAILLOCHON Florence, « Espaces de vie et violences envers les femmes », in *Espaces, populations, société*, 2002-3, Questions de genre, p. 309-321.

COENEN Marie-Thérèse, *Corps de Femmes : Sexualité et contrôle social*, Editions De Boeck Université, 2002

DELPHY Christine, MOLINIER Pascale, CLAIR Isabelle et RUI Sandrine, « Genre à la française ? », *Sociologie*, N°3, vol. 3 | 2012.

DI LEONARDO Micaela, "Political economy of street harassment", in *AEGIS: Magazine on ending violence against women*, Summer 1981, p. 51-57.

FNAUT - Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, Marc DEBRINCAT, Christiane DUPART, Clélia LAURENT, « Etude sur le harcèlement des femmes dans les transports », 2016.

FORTIER Corinne, « Vulnérabilité, mobilité et ségrégation des femmes dans l'espace public masculin : point de vue comparé (France-Mauritanie-Égypte) », in *Égypte/Monde arabe*, Troisième série, 9 | 2011.

FRANQUET Laetitia, « Les violences de genre », thèse de sociologie, Université de Bordeaux, Universidad Autonoma de Barcelona, 2013. (Consultable en ligne) <http://www.theses.fr/2013BOR22049>.

GARDNER C. (1995), *Passing by – Gender and public harassment*, University of California Press.

HCEF. (2015), *Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun*.

GUENIF-SOUILAMAS Nacira et MACE Eric, Les féministes et le garçon arabe, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2004.

JASPARD Maryse et al., « Nommer et compter les violences envers les femmes : première enquête nationale en France », in Population et société, 364, janvier 2001.

JASPARD Maryse et al., Les violences envers les femmes en France : une enquête nationale, Paris, La Documentation française, 2003.

KISSLING E. (1991), « Street Harassment : The language of Sexual Terrorism », *Discourse Society*, vol. 2, n° 4, pp. 451-460.

LAGRAVE Rose-Marie, « Controverses : femmes et violence. Conflits de positions, conflits d'interprétation », in Le Mouvement social, 189, octobre-décembre 1999

LIEBER Marylène, Genre, violences et espaces publics – La vulnérabilité des femmes en question, Paris: Presses de Sciences Po, 2008.

MASUREL Hervé, Guide méthodologique des marches exploratoires. Des femmes s'engagent pour la sécurité de leur quartier, Hors-série Cahiers pratiques, les Editions du CIV, décembre 2012.

MORIN Thomas, JALUZOT Laurence, PICARD Sébastien, Femmes et Hommes face à la violence, INSEE Première, n°1473, novembre 2013.

VAN PUymbroeck Laura, Le phénomène du harcèlement de rue –Situation des étudiantes de la ville de Bordeaux, IUT Michel de Montaigne, Université Bordeaux 3, 2013-2014.

VENTRE André-Michel, SOULLEZ Christophe, Atteintes personnelles et opinions sur la sécurité déclarées par les hommes et les femmes interrogés lors des enquêtes « Cadre de vie et sécurité » INSEE – ONDRP, Synthèse et références - n°1, 2013.

VOURC'H Catherine, Sécu.Cités Femmes. L'approche différenciée par sexe est-elle pertinente en matière de sécurité urbaine ? Actes du colloque de Francfort, Paris, Forum européen pour la sécurité urbaine, 2000.

WIEVIORKA Michel, « Le sociologue et l'insécurité », in Sociologie du travail, 44 (4), Editions scientifiques et médicales, Elsevier SAS, Paris, 2002.

ZEILINGER Irène, Non c'est Non. Petit manuel d'autodéfense à l'usage des femmes qui en ont marre de se faire emmerder sans rien dire, Editions La Découverte, Paris, 2008.

Annexe : Table des graphiques et des tableaux

Figure 1 : Répartition des répondantes par classes d'âge, en %, N=4793.....	18
Figure 2 : Répartition des répondantes par CSP, en effectifs et en %, N=4793.....	19
Figure 3 : Répartition du temps passé dans les transports, en %, N=5170.....	21
Figure 4 : Fréquence d'utilisation des modes de déplacement au sein de Bordeaux Métropole, en %, N=5170	21
Figure 5 : Motifs des déplacements en %, N=5186	22
Figure 6 : Horaires de déplacement des femmes dans Bordeaux Métropole, en effectifs et en %, N=5172	22
Figure 7 : Répartition des lieux de vie des répondantes, en %, N=4341	23
Figure 8 : Répartitions des termes définissant le harcèlement et les violences vécus par les femmes au cours des 12 derniers mois lors de leurs déplacements au sein de Bordeaux Métropole, en effectifs et en %, N=4575	28
Figure 9 : Nombre de faits de harcèlement au cours des 12 derniers mois, selon les répondantes, en effectifs et en %, n=4130	29
Figure 10 : Lieux des faits de harcèlement les plus fréquents, selon les répondantes, en effectifs, n=4130.....	30
Figure 11 : Carte des déplacements d'une partie de la marche exploratoire au centre-ville de Bordeaux	32
Figure 12 : Profils des auteurs de discriminations citées par les répondantes, en effectifs, n=4350	33
Figure 13 : Profils des auteurs de discrimination, en effectifs, N=4315.....	33
Figure 14 : Réactions des témoins lors de faits de harcèlement ou des violences, vécus par les femmes au cours des 12 derniers mois au sein de Bordeaux Métropole, en %, N= 3239	37
Figure 15 : Présence/absence d'accompagnateurs/trices lors de la discrimination vécue par la victime, en %, N=4093.....	39
Figure 16 : Emotions/sentiments décrits par les femmes suite à l'agression/harcèlement, en effectifs (plusieurs modalités) N=4083.....	43
Figure 17 : Evaluation de l'ambiance au sein des transports publics, en effectifs et en %, N=4964.....	46

Figure 18 : Préférence d'usage des transports publics selon le nombre de passager, en % N=4964.....	54
Figure 19 : Usage du tramway selon l'âge	71
Figure 20 : L'usage des parcs relais, en %, N=5174.....	73
Tableau 1 : Répartition des répondantes par CSP hors étudiantes, en effectifs et en %, N=4793.....	20
Tableau 2 : Répartition des faits de harcèlement et de violence vécus par les femmes au cours des 12 derniers mois lors de leurs déplacements au sein de Bordeaux Métropole, en effectifs et en %, N=4575.....	27
Tableau 3 : Motifs des faits de harcèlement, selon les répondantes, en effectifs et en %, n=2791	29
Tableau 4 : Réaction des femmes après une situation de harcèlement/violence, en effectifs	41
Tableau 5 : Recherche de soutien après une situation de harcèlement/violence, en effectif et en %, N=4065	44
Tableau 6 : Evaluation de l'ambiance au sein des transports publics en fonction du nombre d'incidents de harcèlement/violence vécus au cours des 12 derniers mois, en effectifs et en %, N=5210	47
Tableau 7 : Sentiment éprouvé par les femmes au cours de leurs déplacements, en effectifs et en %, N=4911	47
Tableau 8 : Ambiance perçue lors de l'usage de bus et tram de Bordeaux, selon la CSP, en %, N=5120	53
Tableau 9 : Préférence du nombre de passagers présents en fonction de l'ambiance perçue lors de l'usage de bus et tram de Bordeaux, selon la CSP, en %, N=5210 ...	55
Tableau 10 : Auto-censure des femmes sur leurs déplacements, en effectifs et en %, N=4964.....	56
Tableau 11 : Actes discriminants et perception de l'ambiance au sein des trams et bus de Bordeaux Métropole, en %	60
Tableau 12 : Nombre de discriminations recensées au cours des 12 derniers mois liées à l'apparence, en effectifs et en %, N=127	62
Tableau 13 : Nombre de femmes restreignant leurs modes et lieux de déplacement parmi celles relatant des discriminations liées à l'apparence au cours des 12 derniers mois, en effectifs et en %, N=130	62
Tableau 14 : Nombre de discriminations recensées au cours des 12 derniers mois liées à l'appartenance ethnique, en fonction de la présence de témoins, en effectifs et en %, N=594	64

Tableau 15 : Eviter l'usage de moyens de transport et l'accès à certains quartier, en fonction de sa sexualité, en %.....	67
Tableau 16 : Modes de déplacement des utilisatrices de tram, en effectifs.	70
Tableau 17 : Comment vous sentez-vous lors de vos déplacements en transports en commun, en % (N=5210)	71
Tableau 18 : Occurrence des citations de lieux évités, en effectif, n=1601	72
Tableau 19 . Age des utilisatrices de parc relais, en effectifs et %	73
Tableau 20 : CSP des utilisatrices de parc-relais, en %, N = 734.....	74
Tableau 21 : Fréquence des incidents relevés par les utilisatrices de parc-relais	76