

la question qui fâche

Faut-il réserver des voitures aux femmes dans les transports en commun ?

« Les femmes ne se sentent pas en sécurité dans les transports d'Ile-de-France », assure Marie K., autrice d'une pétition lancée le 24 octobre sur le site Change.org. « Chaque jour, des milliers de femmes empruntent la ligne RER pour aller travailler, étudier ou rentrer chez elles. Mais au lieu de se sentir en sécurité, elles vivent leurs trajets avec un sentiment constant de vulnérabilité et d'inquiétude », poursuit cette Francilienne. « Les femmes ne devraient pas ressentir de crainte à chaque trajet. Elles ont le droit de se déplacer dans la sérénité et la sécurité », conclut-elle. Selon une étude de la Mission interministérielle pour la protection des femmes (Miprof), sept femmes sur dix ont déjà subi des violences sexistes et sexuelles dans les transports franciliens.

Cette pétition, qui a recueilli plus 14 000 signatures en quelques jours, appelle Ile-de-France Mobilités et la SNCF à « agir concrètement » en lançant des voitures réservées aux femmes et aux enfants sur les lignes RER. Marie K. cite plusieurs pays où de telles mesures auraient déjà été mises en place. « Au Japon, les voitures réservées aux femmes existent depuis plus de vingt ans et renforcent la sécurité de millions de passagères. En Inde, au Mexique, à Dubaï, ces mesures sont devenues la norme. En Allemagne, en Autriche, en Suisse, des zones sécurisées et des compartiments réservés aux femmes existent déjà, notamment sur les lignes régionales et de nuit. Partout, les résultats sont clairs : un sentiment accru de sécurité, plus de confiance dans les transports publics et une meilleure protection pour les femmes et les enfants. »

Lancée quelques jours après l'agression d'une jeune Brésilienne dans une rame de RER dans le Val-de-Marne, cette proposition ne fait pas l'unanimité, y compris auprès de féministes. Pour Ernestine Ronai,

Une pétition lancée le 24 octobre réclame la création de voitures réservées aux femmes dans les RER après l'agression récente d'une jeune femme. L'idée ne fait pourtant pas l'unanimité, y compris dans les associations de lutte contre les violences faites aux femmes.

« Au Japon, les voitures réservées aux femmes existent depuis plus de vingt ans et renforcent la sécurité de millions de passagères. »

Marie K., l'autrice de la pétition

c'est même « une mauvaise idée ». « On demande aux femmes d'être responsables de leur protection en allant dans des voitures qui leur seraient réservées alors que c'est à la société de le faire, explique cette pionnière de la lutte contre les féminicides. Alors qu'on assiste à une prise de conscience sur la nécessité de protéger les femmes, ce genre de proposition serait un pas en arrière. »

Même analyse du côté du Centre Hubertine-Auclert, dédié à l'égalité femmes-hommes. « La sécurité des femmes est un droit fondamental dans les transports en commun, mais leur réserver des voitures pour les protéger serait une illusion, estime Charlotte Baelde, sa présidente. Ce serait une manière d'isoler les femmes au lieu de responsabiliser les agresseurs. » Et même une « double peine », dit-elle, car « on réduirait leur liberté sans répondre au problème de fond ».

Charlotte Baelde rappelle que l'enjeu pour lutter contre les

violences sexistes et sexuelles, « c'est d'abord l'éducation à l'égalité, la déconstruction des stéréotypes de genre et la condamnation des agresseurs ». Ernestine Ronai souligne également le rôle de la prévention. « Des campagnes d'information existent déjà dans les transports, mais elles ne sont pas assez connues. Il faut les rendre plus visibles pour permettre aux femmes victimes de mettre des mots sur les violences qu'elles vivent et aux témoins de reconnaître une agression. »

Ainsi, le numéro d'alerte 31.17, qui permet de signaler toute agression ou tout acte de harcèlement sur le réseau francilien (métro, train, RER), 24 heures sur 24 et sept jours sur sept, est-il « insuffisamment utilisé », reconnaît Charlotte Baelde. « C'est un dispositif que nous avons contribué à mettre en place. Une femme victime d'agression peut appeler ou envoyer des SMS et elle est prise en charge par des agents qui peuvent aussi interpellier l'agres-

L'enjeu, « c'est d'abord l'éducation à l'égalité, la déconstruction des stéréotypes de genre et la condamnation des agresseurs ».

Charlotte Baelde, présidente d'un centre dédié à l'égalité femmes-hommes

seur grâce aux caméras de surveillance », précise-t-elle.

Tous les nouveaux trains et métros « sont vidéoprotégés », renchérit Frédéric Péchenard, vice-président de la région Ile-de-France chargé de la sécurité et de l'aide aux victimes. « Sans oublier les 3 000 agents de sécurité sur le terrain, composés de forces de police, d'agents de la RATP et de la sûreté ferroviaire, et maintenant de la brigade régionale des transports (BRT) lancée par Ile-de-France Mobilités, détaille-t-il. La sécurité des femmes est une priorité érigée par Valérie Pécresse à son arrivée en 2016, et nous mettons en place beaucoup d'actions concrètes pour lutter contre ce fléau. »

La création de voitures réservées aux femmes ne lui semble ni « une nécessité » ni même « une solution d'avenir », car ce serait « une manière de faire peser l'insécurité sur les victimes et pas sur les agresseurs », assure-t-il, lui aussi. La région plaide plutôt pour l'utilisation de la vidéosurveillance algorithmique expérimentée pendant les Jeux olympiques mais interdite depuis. Ces caméras augmentées par l'intelligence artificielle permettent de reconnaître des événements prédéfinis comme des mouvements de foule, un bagage oublié ou un comportement jugé anormal.

Paula Pinto Gomes