Thèse de doctorat de l'Université Gustave Eiffel

École doctorale n°528, Ville, Transports et Territoires (VTT)

Préparée au Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT)

Prévenir et agir contre les violences sexuelles et sexistes subies dans les transports en commun. Ethnographie expérimentale et vidéo autour d'un « plan de lutte » à la RATP

Manon MARGUERIT

Thèse présentée pour l'obtention du doctorat en urbanisme et aménagement de l'espace Soutenue publiquement à l'Université Gustave Eiffel, le 6 février 2026

Composition du jury

Caroline GALLEZ, Directrice de recherche, Université Gustave Eiffel, Laboratoire Ville Mobilité Transport	*Directrice*
Anne JARRIGEON, Maîtresse de conférences, Université Gustave Eiffel, Laboratoire Ville Mobilité Transport	*Co-encadrante*
Nathalie ORTAR, Directrice de recherche, École nationale des travaux publics de l'État	*Rapportrice*
Corinne LUXEMBOURG, Professeure des universités, Université Sorbonne Paris Nord	*Rapportrice*
Marion TILLOUS, Maîtresse de conférences, Université Paris 8, Laboratoire d'Étude de genre et de sexualité	*Examinatrice*
Damien MASSON, Maître de conférences, CY Cergy Paris Université, Laboratoire PLACES	*Examinateur*
Arnaud PASSALACQUA, Professeur des universités, Université Paris Est-Créteil, Lab'Urba,	*Président et examinateur*

Cette thèse a été préparée au sein du Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT), Unité Mixte de Recherche (UMR-T 9403) entre l'École Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) et l'Université Gustave Eiffel.

Ce travail a été réalisé dans le cadre d'une convention industrielle de formation par la recherche (CIFRE) avec la RATP





À Mischa et à Colette, vous êtes la relève

À Arlette et Marie-Claude, mes grands-mères adorées

À toutes les personnes qui ont subi des violences sexuelles

Sommaire

Introduction générale....17

CHAPITRE 1....35

L'opérateur de transport, nouvelle interface pour les victimes de violences sexuelles et sexistes dans les transports en commun ?

CHAPITRE 2....123

Des expérimentations menées dans le cadre d'une enquête ethnographique féministe

CHAPITRE 3....169

Un (re)positionnement de la RATP qui s'inscrit dans une histoire

CHAPITRE 4....235

Expérimentations à partir des marches exploratoires, un outil de légitimation pour la RATP

CHAPITRE 5....319

Incarnation du (re)positionnement de la RATP : les agent·es face à une nouvelle mission de prise en charge

CHAPITRE 6....403

Une expérimentation audiovisuelle pour redonner la parole aux victimes : le documentaire *Visibles*

Conclusion générale....467

Bibliographie....481

Résumé....544

Remerciements

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont participé à l'élaboration de ce travail, qui a été pour moi une expérience intellectuelle à la fois stimulante et partagée. Je pense en premier lieu à mes deux directrices de thèse, Caroline Gallez et Anne Jarrigeon, qui m'ont accompagnée depuis le tout début du projet et ont soutenu son évolution avec exigence et constance. Je leur suis profondément reconnaissante pour le parcours que nous avons réalisé ensemble. Anne, merci de m'avoir initiée à l'éthique de la réalisation documentaire. Caroline, merci d'être un modèle de bienveillance, toujours soucieuse du bien-être de tes doctorantes. Enfin, je remercie chaleureusement Corinne Luxembourg, Natalie Ortar, Arnaud Passalacqua, Damien Masson et Marion Tillous d'avoir accepté de faire partie du jury de soutenance et de consacrer du temps à la discussion de ce travail.

Je souhaite adresser ma profonde gratitude à Sandrine Charnoz : cette thèse n'aurait jamais vu le jour sans ton engagement. Merci d'avoir défendu son financement et de m'avoir donné la possibilité de mener mon enquête dans les conditions que je souhaitais. Ma reconnaissance va également aux autres membres de l'équipe « plan de lutte », Anne Saint-Jalme et Christelle Rousseau, ainsi qu'aux collègues Bastien Perroy, Jean-Baptiste Pouzenc et Géraldine Medda. Je remercie aussi Guillaume Blouet pour les moyens mis à disposition au sein de l'entreprise, et T. pour son accueil chaleureux sur la ligne 13. Je souhaite enfin remercier toutes celles et ceux qui ont contribué, de près ou de loin, à l'avancement de ce travail : les personnes qui ont partagé leur histoire, celles qui m'ont accueillie alors que mes analyses étaient encore en construction, ainsi que les agent·es de la RATP qui ont rendu possible mon immersion, en particulier V., dont l'accueil a toujours été d'une grande générosité.

Je souhaite exprimer ma gratitude à l'ensemble du groupe JEDI, à Claire Hancock, Muriel Froment-Meurice et Mari Oiry-Varacca, pour m'avoir aidée à affiner ma démarche de recherche, à clarifier mes positions scientifiques et à mieux comprendre les engagements qu'elle suppose. Les séminaires à Saint-Malo, les sessions de travail sur les îles du Frioul et les échanges lors des séminaires ont constitué autant de moments précieux. Je voudrais également revenir en arrière et remercier Nadine Cattan, qui a encadré mes deux mémoires de recherche. Merci de m'avoir accordé toute ta confiance, même lorsque mes sujets semblaient atypiques, y compris celui sur la piscine, de m'avoir donné l'envie de poursuivre en thèse. Ma reconnaissance va aussi à Marion Tillous, qui m'a montré d'autres manières d'enseigner et dont l'engagement a été une source constante d'inspiration. Enfin, je remercie le projet Fair Mobility, dont le financement de ma dernière année m'a offert les conditions nécessaires pour rédiger sereinement ce manuscrit.

Je souhaite adresser un immense merci au laboratoire Ville Mobilité Transport, qui a été pour moi un véritable lieu de vie, de travail, d'échanges et de soutien. Je pense tout particulièrement aux fées du secrétariat, Virginie Debusschere et Sandrine Fournials, ainsi qu'à celles de la direction : Anne Aguilera, dont la bonne humeur et l'implication ont marqué mon quotidien, Nicolas Coulombel et Florent Le Néchet (Laurent, ton tour arrive plus loin), et, hors direction, à Philippe Poinçot pour la confiance accordée à travers de nombreuses vacations, ainsi qu'à Virginie Boutueil, Gwendal Simon, Sandrine Wenglenski, Alexis Poulhes, Laurent Proulhac, Emre Korsu, Laetitia Dablanc, et j'en oublie c'est sûr. Un merci spécial à Marianne Thébert, dont les gossips m'ont souvent permis de souffler lorsque je venais m'affaler sur le canapé. Merci à Leslie Belton Chevallier, dont le rire résonne dans les couloirs. Je pourrai dire la même chose pour Marion Albertelli et je la remercie également, ainsi que Pétronille Reme-Harnay, de m'avoir accompagné pour la suite. Enfin, merci à Laurent Terral et Benoit Conti pour tous les shots descendus en soirée.

Je voudrais adresser un remerciement tout particulier à Félix Cardoso ainsi qu'aux participantes de *Visibles*. Vous avez été les premières personnes à m'accueillir sur le « terrain », à tolérer mes débuts hésitants et à vous prêter au jeu jusqu'au bout. Félix, merci pour tout ce que tu m'as transmis en matière de réalisation filmique. Merci aussi à Nounours, Gonçal et Léa Z d'avoir participé à un bout d'essai, même si le Club Méditerranée n'a finalement pas validé ma candidature. J'en profite également pour remercier ma psy, puisque je l'ai rencontré lors du tournage de *Visibles*. Merci à Lilite, Yassine, Martin, Xavier, Anna, Lucie, April, Emma, et tant d'autres, pour les moments sérieux comme pour ceux plus légers. Merci aussi à Lou, Thomas Q., Kofi, Timothée et Félix Carreyre. Mes remerciements vont également à Abel et Margot, la relève prometteuse des doctorant·es. Je remercie aussi Manon E., Léa Z., Angèle, Gonçal, Léa de Frémont et Alberica pour toutes nos scandales chez Line - merci à Line pour les shots au litchi - mais surtout pour votre bienveillance et vos encouragements durant les moments difficiles de la thèse.

Il est temps d'adresser mes remerciements à celles et ceux qui, par leur présence et leur amitié, ont préservé mon équilibre tout au long de cette aventure. Merci à mes amies du magistère, Aurélie, Annette, Lucile et Zoé, pour leur soutien constant. Merci également à Miklos et Coline, à la team FS Mathilde et Thibaut, ainsi qu'à Kévin, Audrey, Sinan, Julian et Anne-Laure. Merci à Adèle pour ton écoute infaillible, à Ariane et Aurore pour vos traits d'humour salvateurs, et à Charlotte pour avoir accepté de livrer une part de ton histoire devant la caméra, un geste dont je mesure pleinement la difficulté. Merci aussi à Toto, notamment pour m'avoir initiée au blackjack : je sais désormais comment faire fortune en dehors du monde académique. Merci à Anaïs et Géraldine, qui me supportent depuis maintenant vingt-cinq ans.

Un immense merci à Maya, ma « jumelle » de thèse, pour ta patience face au cliquetis incessant de mon clavier, pour les soirées mémorables, les congrès AESOP, les éclats de rire et toutes les étapes traversées côte à côte (cette cheville s'en souviendra). Merci à Flora, mon autre jumelle de thèse mais issue d'une autre famille disciplinaire, rien ne serait possible sans toi, ton soutien a été essentiel. J'ai eu une chance incroyable de vivre tout cela avec vous. Et merci à Élise, aucun mot ne saurait traduire à quel point je t'en suis reconnaissante.

Je veux également remercier ma famille : Alix, Pénélope, Julie, Colette et Christine ; Lucie, Bella et Mischa ma petite nièce ; mes deux grands-mères adorées, Arlette et Marie-Claude ; mon père, allergique à l'écriture inclusive ; et ma mère, que j'aime infiniment. Merci aussi à mes frères, Raphaël et Maximilien : votre présence m'est indispensable. Enfin, *last but not least*, merci à Thomas, qui a fini par vivre cette thèse presque autant que moi. À toutes nos nouvelles aventures qui commencent maintenant.

Clés de lecture

Usage de l'écriture inclusive

> Nommer est tout aussi difficile que représenter. Les mots pour qualifier les femmes en métiers d'hommes font défaut et on hésite à en créer, comme si la nomenclature des professions était figée, une fois pour toutes. […] Féminiser c'est dévaluer. D'où l'attachement de certaines femmes, aujourd'hui encore, au masculin qui seul confère prestige, le refus d'une féminisation langagière qui risque de dévaloriser une position si chèrement acquise.
>
> Michelle Perrot, préface de l'ouvrage de Juliette Rennes (2013 : 9), *Femmes en métiers d'hommes : Cartes postales (1890-1920)*

Cette citation de l'historienne Michelle Perrot m'a aidée à formuler l'une des préoccupations rencontrées lors de mon enquête : la nécessité de démasculiniser[1] les noms de métiers à la RATP, en particulier dans les fonctions où les femmes sont nombreuses, comme celles d'agent·es de station. Comme le souligne Michelle Perrot, ce travail linguistique permet de rompre avec un système hiérarchique où le masculin est considéré comme plus valorisé et universel, et contribue à rendre les femmes visibles. Cette réflexion rejoint l'avertissement de Roland Barthes qui rappelait dans sa leçon inaugurale du 7 janvier 1977 que la langue est « fasciste » : elle porte en elle un pouvoir normatif et autoritaire, et la forme même du discours véhicule toujours des idées (Barthes, 2015 [1977]). Nommer n'est donc jamais neutre : démasculiniser les termes relève d'un geste linguistique, symbolique et politique, bien au-delà d'un simple choix stylistique.

Pourtant, je n'ai jamais entendu, ni au sein de l'entreprise – quel que soit le service –, ni à l'extérieur, l'usage du féminin « agente ». Comme le rappelle l'historienne et critique littéraire Éliane Viennot, ce terme – tout comme orfèvresse, mairesse, tavernière, poétesse ou médecine – était

[1] Pour l'historienne de la littérature et critique littéraire Éliane Viennot, il ne s'agit pas tant de féminiser la langue française que de la démasculiniser (2018). D'une part, pour ramener l'usage du masculin à sa juste place ; d'autre part, pour éviter que l'idée d'une « féminisation de la langue » ne donne prise à un prétendu complot féministe visant à remplacer le masculin par le féminin. Elle rappelle également que la démarche ne consiste pas transformer de force des mots masculins en féminins, puisque les termes sont formés à partir d'un radical commun, auquel on ajoute juste des marques de genre.

pourtant employé couramment à l'oral jusqu'à la massification de l'enseignement au milieu du XXème siècle (2018). À l'instar du terme « agent », dans les pratiques discursives des opérateurs de transport, les termes « voyageur », « usager », « client » constituent des mots génériques, présentés comme neutres, ils effacent la présence des utilisatrices des transports en commun, pourtant majoritaires. Cette masculinisation automatique, présentée comme neutre en français, m'est apparue problématique dans l'écriture. Ainsi, mes choix rédactionnels ne se limitent pas à des normes formelles : ils s'inscrivent dans une volonté de cohérence avec l'objet de ma recherche. L'écriture non sexiste, ou inclusive, ne fait pas l'objet d'un consensus institutionnel. J'ai donc établi mes propres règles :

- Le masculin seul n'apparaît que lorsque je restitue un extrait d'entretien afin de respecter la parole des personnes enquêtées, une citation ou un document officiel ;
- Pour certains termes, je garde la formulation sans écriture inclusive : j'écris par exemple « les individus » et non pas « les individu·es »
- J'utilise l'écriture inclusive pour parler des « victimes », afin d'inclure les mineur·es et les personnes minorisées de genre ;
- J'utilise le point médian pour isoler le ·e du féminin et j'ajoute le « ·s » après la marque de genre afin de faciliter la lecture et la compréhension. Par exemple, « un·e usager·e », « les participant·es » ;
- J'emploie les formes féminines courantes, même lorsqu'elles ne figurent pas au dictionnaire. Ainsi, « autrice » est préférée à « auteure ». Dans le Rapport de l'Académie française sur la féminisation des noms du 1er mars 2019[2], l'usage du terme « autrice » est qualifié de « cas épineux » au motif que « le caractère tout à fait spécifique de la notion, qui enveloppe une grande part d'abstraction, peut justifier le maintien de la forme masculine. » (2019 : 10). Cet argument masque cependant une réalité historique : la forme « autrix » existait déjà au IVème siècle, notamment sous la plume de Saint Augustin et reste employée durant tout Moyen Âge. Elle est éradiquée au XVIIème siècle lors de la création de l'Académie française, puis totalement évincée dans les années 1890, époque où l'Académie française considère que le métier d'écrivain ne sied pas aux femmes. Le terme sera progressivement réhabilité au cours des XXème et XXIème siècle (Evain & Pèpe, 2019) ;

[2] Pour consulter le rapport : https://www.academie-francaise.fr/sites/academie-francaise.fr/files/rapport_feminisation_noms_de_metier_et_de_fonction.pdf

- J'évite les formes simplifiées : je n'ai pas automatiquement préféré au masculin générique l'ajout d'un simple « ·e ». J'utilise par exemple « chercheur·se » au lieu de « chercheur·e », quitte à alourdir certaines expressions ;
- Pour les noms en « ·eur / ·ice » et « ·eur / ·euse », j'ai choisi de féminisation en un seul bloc : « lecteur·ices », « chercheur·se » ;
- Au singulier, avec l'emploi de déterminant, j'ai parfois dédoublé les noms afin de ne pas écrire « le·la ». Par exemple « le lecteur et la lectrice » ;
- Pour les pronoms, j'ai choisi de dédoubler : « ils et elles », « celles et ceux » ;

Un petit point de vocabulaire

Femme : Tout au long de ma thèse, j'adopterai une conception large du genre : parler des « femmes » renverra aussi bien à celles qui sont assignées à ce genre qu'à celles qui s'y identifient.

Minorisées : Pour référer aux personnes minorisées en raison de leur genre ou de leur orientation sexuelle, je mobilise le terme « minorisées » plutôt que « minorités » afin de sortir d'une approche strictement numérique. La minorisation est un processus, d'origine notamment institutionnelle.

Participant·es : Dans une dynamique d'empouvoirement, j'ai choisi d'utiliser le terme de « participant·es » et non « d'enquêté·es » afin de rappeler la démarche active de partage des récits, parfois traumatiques, mais aussi parce qu'ils et elles ont souvent eu un rôle actif dans la collaboration à l'enquête.

Victime : Dans le monde anglophone, le terme de « survivant·e » est souvent privilégié pour désigner les victimes de violences sexuelles pour rappeler leur résilience, leur force et leur capacité à aller de l'avant. J'ai néanmoins choisi d'utiliser le terme « victime » pour maintenir le sens juridique de personne ayant subi un préjudice et qui peut faire valoir ses droits et rappeler qu'elles disposent aussi d'une capacité d'agir.

Usager·es / voyageur·ses : Pour désigner les utilisateur·ices des transports en commun, je privilégie le terme de « voyageur », le plus couramment utilisé par les agent·es RATP. J'emploi « usager » lorsque j'évoque aussi les autres personnes présentes dans les espaces RATP sans forcément se déplacer, comme les personnes sans-abris. Quant au terme « client·e », utilisé depuis plusieurs années par la RATP, j'ai mis un point d'honneur à ne jamais l'utiliser dans mon enquête, car il traduit un glissement vers une logique commerciale et concurrentielle. Ce changement sémantique illustre la transformation progressive d'un service public d'intérêt général en un acteur soumis à des impératifs de rentabilité sous l'influence croissante d'Ile-de-France Mobilités, l'autorité

organisatrice des transports. Par ailleurs, les agent·es RATP avec qui j'ai travaillé constatent que ce statut de « client » légitime certaines violences et l'agressivité croissante envers eux et elles. Il ne figure donc dans mon texte que lorsqu'il est utilisé par les personnes interrogées elles-mêmes ou lorsque je cite des documents de la RATP.

Introduction générale



Image 1 : Publicité issue de la campagne « Ticket chic, ticket choc », Affiche « Tickez choc. » 1982, © Collection RATP

Lancée par la RATP en 1981, la campagne publicitaire « Ticket chic Ticket choc » a pour objectif de rompre avec l'image routinière du « métro-boulot-dodo » et cherche à séduire un public masculin et célibataire (Tate, 2005 cité par Passalacqua, 2009 ; Passalacqua et al., 2018). Plusieurs affiches de cette campagne mettent en scène des corps féminins dans une logique de « male gaze » (Mulvey, 1975), c'est-à-dire en adoptant un regard masculin hétérosexuel, voyeuriste et objectifiant. L'une d'elles met en scène le bas du dos d'une femme en gros plan, couchée dans une position subjective, les fesses moulées dans un jean, où un ticket de métro jaune fait office d'étiquette (Image 1).

Le slogan « Tickez choc. », avec son point final et sa forme impérative, semble clore tout débat : la « deuxième voiture » sera le métro ou l'autobus, présentés comme la promesse d'une aventure amoureuse. Exposée dans l'espace public, l'image offre aux passant·es le spectacle d'un corps féminin démultiplié, aux fesses surdimensionnées.

Quatre décennies après cette campagne publicitaire, la RATP déploie en 2020 un « plan de prévention et de lutte contre les violences sexuelles et sexistes ». Quels facteurs ont conduit l'entreprise à s'engager sur ces enjeux, jusqu'à institutionnaliser son action dans une telle démarche ?

L'émergence d'un problème public : les violences sexuelles dans les transports en commun

En 1995, la quatrième conférence mondiale sur les femmes des Nations Unies organisée à Pékin érige la lutte contre les violences sexuelles en priorité : l'absence de données chiffrées y est dénoncée et les États sont incités à en produire (Jaspard, 2011). En 2000, l'enquête nationale sur les violences envers les femmes en France (ENVEFF) est la première enquête statistique réalisée en France sur ce thème. Elle mentionne les transports en commun comme l'un des espaces au sein desquels se déploient les agressions sexistes et sexuelles. L'enquête révèle qu'une femme sur cinq subit des insultes et des menaces verbales dans la rue, les transports en commun et les lieux publics et pour la moitié d'entre elles de façon répétée (Jaspard & Équipe ENVEFF, 2001 ; Équipe ENVEFF, 2003). Cette même enquête identifie que « c'est au cours des déplacements que se produisent la plupart des agressions » (Blidon, 2021 [2016] : 281). Enfin, l'enquête établit un lien entre la fréquence de ces violences et la taille des villes : elle constate que c'est dans les grandes villes, au sein desquelles l'existence et l'usage des transports en commun est plus courant, que ces violences sont les plus concentrées. Les transports en commun ne font cependant pas l'objet d'une analyse spécifique dans l'étude.

En France, la reconnaissance institutionnelle des violences sexuelles dans l'espace public s'est construite autour de l'émergence du « harcèlement de rue ». Popularisée par l'activiste américaine Holly Kearl dans son ouvrage *Stop street Harassment: Making Public Places Safe and Welcoming for Women* (2010), la question du « harcèlement de rue » prend de l'ampleur dans le débat public en 2012 à la suite de la diffusion du documentaire *Femme de rue* de Sofie Peeters, dans lequel elle filme le harcèlement qu'elle subit dans les quartiers populaires de Bruxelles. L'impact médiatique de ce film illustre la façon dont les institutions s'approprient la question des violences sexuelles lorsqu'elle peut servir à stigmatiser certaines populations jugées indésirables : la politisation du harcèlement de rue est ainsi fortement imprégnée d'une lecture culturaliste (Gayet-Viaud & Dekker, 2021).

Constatant que le débat public sur le « harcèlement de rue » tarde à se traduire par des actions d'ampleur de la part des pouvoirs publics, en novembre 2014, l'association « Osez le féminisme » publie une enquête menée auprès de cent cinquante femmes, qui révèle que les trois quarts d'entre elles modifient leur comportement dans les transports en commun par crainte d'être agressées et que 94 % ont été témoins de violences sexistes. L'association lance ensuite une campagne sur les réseaux sociaux intitulée *#TakeBackTheMetro* ainsi que le hashtag *#WagonSansCouillon* pour recueillir les témoignages des victimes de violences sexuelles dans les transports en commun, interpellant publiquement la RATP via ses comptes Twitter (maintenant X).

À la suite de ces interpellations, en janvier 2015, Marisol Touraine, alors ministre des Affaires sociales, et Pascale Boistard, secrétaire d'État chargée des Droits des femmes, saisissent le Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes[3] (HCEFH). Publié quelques mois plus tard, le rapport du HCEFH révèle que 100 % des six-cents utilisatrices interrogées avaient déjà subi des violences sexuelles dans les transports, la plupart avant leur majorité (HCEFH, 2015 : 5). Ce rapport officialise ainsi la reconnaissance de ces violences au plus haut niveau de l'État et conduit à l'élaboration d'un « plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports », dans lequel sera notamment formulé des recommandations aux opérateurs de transport comme la SNCF et la RATP (Cazeneuve et al., 2015).

La même année, l'enquête Violences et Rapports de genre (Équipe VIRAGE, 2017), qui réactualise l'enquête Enveff, permet de recueillir des données plus précises sur l'environnement des transports en commun. L'enquête montre que les violences sexuelles y prennent des formes spécifiques : « les attouchements des seins et des fesses, les baisers forcés et le pelotage rapportés par les femmes, qui constituent la grande majorité des violences sexuelles commises dans les espaces publics, sont des agressions commises à la faveur de l'anonymat et de la promiscuité, par exemple dans les transports » (ibid. : 44).

[3] Le Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes a été créé par décret le 3 janvier 2013 par François Hollande, alors président de la République. Son objectif est « d'assurer la concertation avec la société civile et d'animer le débat public sur les grandes orientations de la politique des droits des femmes et de l'égalité ». Il peut être saisi par le·la Premier·e ministre ou le·la Ministre chargé·e des droits des femmes pour évaluer les politiques publiques qui concernent l'égalité entre les femmes et les hommes et formuler des recommandations. Il a été inscrit dans la loi relative à l'égalité et à la citoyenneté du 27 janvier 2017 qui lui confie la mission d'établir un rapport annuel sur l'état du sexisme en France.

En 2016, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT[4]) se saisit également de cette question et mène une enquête auprès de six milles femmes qui révèle que si 81 % des femmes ont subi des violences sexuelles dans l'espace public, ce nombre atteint 87 % dans les transports en commun (Dubrincat et al., 2016 : 11). Ces violences ont lieu au sein des véhicules de transport dans 84 % des cas et sont commises par des hommes (95 %) ou des groupes d'hommes (55 %) (ibid. : 14). La majorité de ces faits s'est déroulée durant les heures de pointe (65 %) et dans 89 % des cas la victime déclare que les témoins ne lui ont pas apporté d'aide (ibid. : 15-48).

L'année suivante, en 2017, le mouvement *#MeToo*, initié à la suite des révélations d'agressions sexuelles dans le milieu du cinéma, devient un phénomène social, mondial et politique, un mouvement « total » selon les autrices de l'ouvrage *Les violences sexistes après #MeToo* (Cavalin et al., 2022 : 9). Il bouscule le débat public par son caractère viral, transnational et par ses déclinaisons nationales et locales. En France, il prend la forme du hashtag *#BalanceTonPorc*, lancé sur le réseau social Twitter (X) par la journaliste Sandra Muller en octobre 2017, qui encourage des milliers de femmes à témoigner publiquement de violences et de harcèlements subis dans leur quotidien professionnel ou personnel.

Ces vagues de prises de parole révèlent l'ampleur systémique des violences sexuelles, qui relèvent d'un « fait social » au sens de Durkheim (2019 [1895]), entendu comme un phénomène à la fois assez fréquent pour être jugé régulier, suffisamment répandu pour avoir un caractère collectif, et « susceptible d'exercer sur l'individu une contrainte extérieure », c'est-à-dire s'imposant aux consciences individuelles. Pour le sociologue Ludovic Gaussot : « Ces violences ne sont pas anecdotiques, isolées, extraordinaires, spectaculaires, inexplicables. […] Elles sont prévisibles, relativement stables, elles font partie du fonctionnement ordinaire de nos sociétés […] elles font système » (2016). Autrement dit, ce ne sont pas quelques comportements individuels qui posent problème, mais bien l'ensemble d'un fonctionnement social, politique, économique et institutionnel qui crée et perpétue ces violences (Fricker, 2007). Pour Jalna Hanmer (1977), reconnaître cette dimension structurelle ne signifie pas qu'un changement soit impossible, mais implique qu'il doit viser les conditions globales d'organisation et de fonctionnement de la société.

[4] La FNAUT est une association de consommateur·ices agréée par l'Etat, elle conseille et défend les usager·es de tous les modes de transport public et les représente également auprès des Pouvoirs publics, des autorités organisatrices et des entreprises de transport.

Le mouvement #*MeToo* exerce ainsi une pression inédite sur les institutions et les entreprises pour qu'elles s'engagent davantage dans la prévention et la prise en charge des violences sexuelles.

En 2018, la RATP lance une de ses premières campagnes de communication contre les violences sexuelles et sexistes intitulée « Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel : victimes ou témoins, donnez l'alerte ! » (Image 2). En dénonçant explicitement ces violences, la campagne vise à les rendre visibles, à les nommer et à encourager leur signalement. Comparée aux publicités sexualisantes des années 1980 (Image 1), elle souligne une évolution radicale de la RATP qui, en lien avec le contexte social, se positionne comme un acteur engagé dans la lutte contre les violences sexuelles. Pourtant sur les affiches, les agresseurs sont représentés sous les traits d'animaux sauvages (Image 2), ce qui suscite de vives critiques[5], notamment sur le réseau social Twitter (X) en avril 2019. Le collectif féministe NousToutes lance le hashtag #*BalanceTonMetro* sur Twitter (X), qui se hisse rapidement à la quatrième position des tendances en raison du grand nombre de témoignages publiés[6]. La communication et l'image de l'entreprise sont altérées au moment même où elle entre dans une logique de mise en concurrence.

[5] Des critiques qui viennent aussi bien de milieux militants, universitaires, que de la part d'associations de défense des animaux et de mouvements réactionnaires. En voici deux exemples : https://www.inumaginfo.com/campagne-harcelement-sexuel-ratp-sncf-region-ile-de-france-et-association-ferus-loup-ours-requin-07032018-721.html ; https://www.causeur.fr/neo-feminisme-harcelement-ratp-sncf-150108

[6] Sur Twitter (X), une tendance désigne un sujet, un mot-clé ou un hashtag qui connaît, à un moment donné, une forte activité (nombre de tweets, retweets, réponses, citations). Il est calculé par un algorithme qui prend en compte le volume de tweets, la vitesse d'augmentation et la géolocalisation. Une tendance ne correspond pas simplement au sujet le plus discuté en général, mais à celui qui connaît une progression particulièrement rapide. Les tendances apparaissent dans une liste visible par les utilisateur·ices, ce qui leur donne encore plus de visibilité et amplifie la circulation du sujet. Autrement dit, un hashtag qui se hisse dans les tendances Twitter (X), signifie qu'il devient l'un des thèmes les plus massivement discutés à ce moment-là.



Image 2 : « Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel : victimes ou témoins, donnez l'alerte ! », 2018, © Collection RATP

L'année 2019 est également marquée par la publication de l'enquête « Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France » de l'Institut Paris Région qui montre que 40,9 % des franciliennes ressentent un sentiment d'insécurité dans les transports en commun (Heurtel, 2020 : 12), que 28 % des violences – sexuelles ou non – ont eu lieu dans ces espaces, gares comprises, et que les femmes y sont particulièrement exposées (ibid. : 33-34). L'actualisation de cette enquête en 2022 confirme ces résultats : pour 36,2 % des déclarantes, le harcèlement sexuel se combine à l'agression physique qui peut prendre la forme de viols, tentatives de viol, attouchements ou encore frottements (Heurtel & Fussy, 2022). Si 48 % des victimes de violences sexuelles déclarent se reporter vers d'autres moyens de déplacement (taxi, vélo, voiture), 42,7 % des femmes n'ont pas d'autre choix que les transports en commun. Elles sont ainsi contraintes à développer des stratégies spécifiques dans ces espaces, comme rester attentives (98,6 %), adapter leur tenue vestimentaire (65,2 %) ou se faire accompagner (40,4 %).

Ces initiatives relancent le débat public sur les violences sexuelles dans les transports en commun, mettent en évidence l'ampleur du phénomène, les lacunes des outils existants et exercent une pression sociale et médiatique sur la RATP. En mars 2020, Sandrine Charnoz, déjà cheffe de projet à la RATP, est choisie pour déployer un « plan de prévention et de lutte contre les violences sexuelles et sexistes » au sein de l'entreprise. Les violences sexuelles et sexistes relèvent d'un problème systémique, qui concerne les opérateurs de transport au même titre que d'autres acteurs collectifs, sur lequel la RATP fait un choix de positionnement singulier. Comme le souligne Sandrine Charnoz lors d'une présentation de ce travail de thèse en interne, l'entreprise aurait pu

« ne pas y être »[7]. Même si, pour un transporteur attentif à ses voyageur·ses, à son réseau comme à ses agent·es (Joseph, 1988 ; Joseph & Jeannot, 1995), ce choix apparaît comme une évolution cohérente. Au-delà de la question du rôle que peut jouer un opérateur de transports face à un problème social global, ce (re)positionnement soulève d'autres interrogations centrales : de quelle manière la RATP se saisit-elle de cette problématique ? Quelles attentes s'expriment à son encontre ? En quoi le nouveau « plan de lutte » élaboré au sein de l'entreprise répond-t-il à ces attentes ?

Un « plan de lutte pour prévenir et lutter contre les violences sexuelles et sexistes » au sein de la RATP

La terminologie même du « plan de lutte », avant son contenu, révèle plusieurs éléments du positionnement de l'entreprise au sein d'un système d'acteur·ices.

Dans le contexte anglophone militant, des verbes comme *fight*, *struggle*, *end*, *erase* sont fréquemment utilisés pour parler des violences sexuelles. C'est également dans ces milieux que s'est imposée l'expression *sexual and gender-based violence*. L'association écossaise Zero Tolerance, créée en 1992, ou encore les associations américaines RAINN (Rape, Abuse & Incest National Network), fondée en 1994 et V-Day, en 1998, les utilisent dans des slogans comme « *eradicating violence* », « *ending men's violence against women* » et « *fight violence against women* ». De même, certaines ONG, comme ACTED, UN Women et Amnesty International emploient explicitement les formules « *fighting sexual and gender-based violence* » ou directement l'acronyme « SGBV », dans leurs campagnes.

Ce langage issu des mouvements militants a progressivement été repris dans les discours institutionnels en France : la référence à la « lutte contre les violences faites aux femmes » apparaît dans les plans d'égalité, les comités interministériels et les déclarations officielles du gouvernement dès les années 2010. L'expression s'est consolidée dans le sillage de la désignation de l'égalité femmes-hommes comme « Grande Cause du quinquennat » par Emmanuel Macron en 2017, ancrant durablement la formule « lutte contre les violences faites aux femmes » dans le langage politique officiel. La loi Schiappa de 2018 (n° 2018-703), qui introduit notamment la contravention d'outrage sexiste pour sanctionner le harcèlement de rue, consacre juridiquement l'expression « lutte contre les violences sexuelles et sexistes », dont l'acronyme devient « VSS ».

Selon les articles 222-22 et 222-23 du Code pénal, les violences sexuelles désignent tous les actes à connotation sexuelle commis avec violence, contrainte, menace ou surprise, englobant aussi

[7] Affirmation prononcée dans le cadre de la présentation de ma thèse à la RATP en juillet 2025. Sandrine Charnoz m'a autorisée à utiliser son expression.

bien le viol que le harcèlement sexuel, l'exhibition ou le voyeurisme. Le terme « sexisme » n'est pas explicitement défini dans le Code pénal, mais selon sa définition usuelle, il est fondé sur des stéréotypes et permet de qualifier des propos ou comportements visant une personne en raison de son sexe ou de son genre. L'usage conjoint des notions de « violences sexuelles » et de « sexisme » élargit ainsi le spectre des violences prises en compte : il ne s'agit plus de réprimer uniquement les viols et les agressions sexuelles, mais d'agir également sur la dimensions symboliques, quotidiennes et structurelles des violences sexuelles.

Le déploiement d'un « plan de prévention et de lutte contre les violences sexuelles et sexistes » suggère une action coordonnée, pluri-institutionnelle, assortie d'objectifs, de moyens, d'un calendrier et d'un suivi. Il implique pour la RATP un engagement sur la prévention et sur la lutte, qui suppose la mise en place d'outils pour éviter que les violences ne se produisent, comme des campagnes de communication, mais aussi pour agir directement sur les violences, comme les signalements, l'arrestation des agresseurs et la prise en charge des victimes. Pour un opérateur de transport, la mise en œuvre d'un tel « plan » produit des effets concrets : elle suppose de rendre visibles les violences sexuelles et sexistes dans les transports en commun en tant que problème public, d'inscrire l'entreprise dans le débat social, de l'obliger à prendre des engagements, mais aussi de l'exposer aux critiques. La reprise de termes issus du milieu militant traduit une volonté politique forte de s'inscrire dans les logiques de responsabilité et de réponse à des attentes sociales croissantes.

Au sein de la RATP, le « plan de lutte » est lancée à l'initiative de trois personnes clefs : la dirigeante du pôle « Expérience Client Marketing et Service » (ECMS), le Secrétaire général de la RATP qui supervise les équipes de sûreté (SUR), et la directrice de la communication (CML). Il se situe donc au croisement de plusieurs directions stratégiques et combine enjeux de sûreté, d'image de marque et de qualité de service. Il est rattaché plus particulièrement au pôle ECMS, ce qui témoigne de son rôle clef dans la relation entre les voyageur·ses et l'entreprise.

Afin de proposer, déployer et suivre les outils qui constitueront ce « plan », un poste de « chef·fe de projet – Lutte contre les violences sexuelles » s'ouvre au sein de la RATP, sur lequel Sandrine Charnoz est recrutée. Son expertise en « conduite du changement », un domaine qui regroupe l'ensemble des méthodes et outils mobilisés pour accompagner les transitions internes – qu'il s'agisse de réorganisations, de modernisation ou de numérisation des services – semble particulièrement adaptée à la transformation structurelle que suppose la prise en charge d'un problème systémique comme celui des violences sexuelles. Elle mène par ailleurs une carrière

politique, un atout pour le poste puisqu'il s'agissait aussi d'assurer un rôle de « porte-parole » de l'entreprise, en interne comme en externe.

Les formations sont au cœur du volet « prévention » du « plan ». Élaborées en partenariat avec des associations féministes, notamment celles qui ont interpellé la RATP dans les années 2010, elles sont destinées à la fois aux voyageur·ses pour leur apprendre à réagir en cas de problème, mais aussi aux agent·es et aux salarié·es de la RATP, dans une logique qualifiée de « symétrie d'attention ». Ces formations prennent la forme de courtes vidéos de formation en ligne, appelées « Kapsuls », à destination des agent·es de station et des agent·es de la sûreté, afin de leur apprendre les bases de l'accueil des victimes ; et d'un programme, intitulé « Stand Up », qui permet de se familiariser avec une méthode, celle des « 5D[8] », pour intervenir sans se mettre en danger.

Sandrine Charnoz souhaite également lancer des « marches exploratoires » sur le réseau RATP. Initiées au Canada dans les années 1990 et reprises en France dès les années 2000, elles consistent à faire cheminer un groupe de femmes sur un itinéraire prédéfini pour recueillir leurs ressentis sur l'espace public. L'objectif est d'identifier, à partir de leurs observations, des pistes d'amélioration transmises ensuite aux services compétents pour une éventuelle mise en œuvre. En France, l'une des figures majeures de ces marches est Dominique Poggi, militante du Mouvement de Libération des Femmes dans les années 1970, qui a contribué dès les années 2000 à leur mise en pratique dans une démarche d'empouvoirement via les associations Maturescence et À Places Égales (Bulot et al., 2004). Leur institutionnalisation par les pouvoirs publics en France les a cependant cantonnées aux quartiers relevant de la politique de la ville, un cadrage sécuritaire qui a fait l'objet de nombreuses critiques, y compris par Dominique Poggi elle-même (Biarrotte, 2021 : 138). Dans le cas de la RATP, les marches exploratoires visent à favoriser la réappropriation du réseau, en présentant les aménagements de sécurité mobilisables en cas de problème et en favorisant le dialogue avec les agent·es, chargé·es de recruter les participant·es et d'accompagner le parcours.

Pour le volet « lutte », un protocole de prise en charge des victimes est élaboré, dont la mise en œuvre est confiée aux agent.es. Ces dernier·es assurent un premier accueil des victimes et les orientent dans leur parcours de plainte et de soin. Concrètement, l'agent·e est censé·e accueillir la victime dans son guichet, lui remettre un flyer contenant les coordonnées d'associations et l'adresse

[8] « Distraire » l'attention de l'agresseur, « Déléguer » en demandant de l'aide à quelqu'un·e d'autre, « Documenter » en filmant ou photographiant, « Diriger », c'est-à-dire demander explicitement à l'agresseur de partir et « Dialoguer » avec la victime pour la rassurer.

des commissariats en gare et lui proposer de prendre un taxi pris en charge par l'entreprise, pour aller porter plainte.

Enfin, à l'articulation entre prévention et lutte, Sandrine Charnoz souhaite déployer une application numérique, Walk In Peace (WIP), qui permet de faire son trajet en co-piétonnage. En cas de problème, l'application permet aussi de déclencher un signal sonore – particulièrement strident – pour « casser l'effet témoin[9] » et mobiliser les personnes présentes. WIP est également relié au 3117, le numéro d'urgence de la SNCF, auquel la RATP est rattachée. Cette application prolonge les expérimentations déjà initiées par l'application « Mon Chaperon », lancée à Montpellier en 2016 pour faciliter les trajets partagés.

Une enquête sur la construction de la légitimité de la RATP à se (re)positionner dans la prévention et la lutte contre les violences sexuelles

Cette rapide revue des outils qui constituent ce « plan » suggère que la RATP se positionne au sein d'une pluralité d'acteur·ices, dont certain·es sont spécialisé·es sur les questions de violences sexuelles et sexistes et disposent du droit et de la compétence pour agir sur cette problématique, comme les associations féministes et les institutions médico-judiciaires qui prennent en charge les victimes.

Au-delà de l'engagement dont il témoigne, la mise en œuvre du « plan » interroge directement les conditions de la reconnaissance de la RATP en tant qu'actrice légitime à agir sur ce sujet, par les organisations compétentes, les acteur·ices politiques, mais aussi par les voyageur·ses et bien sûr par les agent·es, qui vont devenir une cheville ouvrière essentielle de la mise en œuvre du « plan ». Dans quelle mesure la RATP peut-elle être considérée comme autorisée ou appropriée à intervenir dans ce contexte ? Comment l'entreprise parvient-elle à être reconnue dans ce rôle inédit ?

Ce sont ces questions sur la construction de la légitimité de la RATP en tant qu'actrice de la lutte contre les violences sexuelles et sexistes auxquelles je me suis intéressée dans cette thèse, en

[9] « L'effet témoin » désigne un phénomène psychosocial observé dans les situations d'urgence : plus le nombre de témoins présents est élevé, moins il est probable que l'un d'eux intervienne pour aider une personne en détresse. Autrement dit, la probabilité d'aide décroît à mesure que le nombre de spectateur·ices augmente. Ce mécanisme repose sur une diffusion de la responsabilité : chacun·e pense que quelqu'un d'autre va agir. Ce phénomène a été mis en lumière après le meurtre de Kitty Genovese, survenu à New York en 1964, alors que trente-huit personnes auraient assisté à la scène sans intervenir.

m'appuyant pour ce faire sur l'analyse du déploiement du « plan de lutte ». Plus précisément, j'énonce ma problématique générale de la façon suivante :

Comment un acteur majeur des transports peut-il devenir légitime dans la prévention et la lutte contre les violences sexuelles et sexistes ? Comment la mise en œuvre du nouveau « plan de lutte » de la RATP éclaire-t-elle la manière dont l'entreprise cherche à jouer ce rôle et les conditions nécessaires pour y parvenir ?

Le « plan de lutte » de la RATP est un objet complexe, que je propose de considérer comme un « dispositif », au sens défini par Michel Foucault : un « ensemble résolument hétérogène, comportant des discours, des institutions, des aménagements architecturaux, des décisions réglementaires, des lois, des mesures administratives, des énoncés scientifiques, des propositions philosophiques, morales, philanthropiques, bref : ce qui relève du dit aussi bien que du non-dit. » (2001 : 229). Un dispositif ne se résume pas à une série d'outils ou d'actions : il est composé à la fois de discours (les « dits ») et d'éléments matériels ou implicites comme les pratiques (les « non-dits »). C'est un agencement hétérogène de normes, d'institutions, de savoirs, de technologies, structuré autour d'une stratégie, qui se transforme en permanence, se réajuste, se reconfigure.

Envisagé dans cette perspective, le « plan de lutte » ne se réduit pas aux protocoles et directives définis et formalisés au siège de la RATP, mais il intègre également les discours, savoirs scientifiques, militants et institutionnels mobilisés pour légitimer et structurer l'action ; les aménagements matériels et technologiques présents dans les stations ; les pratiques professionnelles des agent·es ; les interactions avec les voyageur·ses ; la coordination avec des associations et des institutions autour des victimes. Le dispositif du « plan de lutte » est constitué par un réseau de relations dans lequel chaque élément contribue à définir ce qui est permis, attendu ou approprié pour prévenir et lutter contre les violences sexuelles et sexistes. Le « plan » évolue constamment et se réajuste aux contextes sociétaux et locaux, mais aussi selon les retours qu'il reçoit.

Le « plan » n'a pas d'existence propre et autonome, sa pérennité et sa mise en œuvre dépendent des quelques responsables qui le portent au niveau central et de celles et ceux, notamment des agent·es, qui sont enrôlé·es par le dispositif et qui « l'actionnent » dans leur pratique quotidienne. Non seulement le « plan de lutte » implique une pluralité d'acteur·ices, mais il se déploie à l'interface entre différents mondes sociaux et espaces de pratiques – qu'il s'agisse de la sphère institutionnelle, associative, professionnelle ou des usager·es. Je fais l'hypothèse que c'est dans ces zones d'échanges et de contact, que je nomme « interfaces », que le « plan » participe à la construction de la légitimité à agir de la RATP.

L'interface n'est pas un synonyme de médiation, la notion est empruntée à l'anglais et renvoie en informatique à la « jonction entre deux matériels ou logiciels permettant l'échange d'informations selon des règles communes ». Elle désigne également un « lieu d'interaction, de jonction ou de moyens d'interaction entre deux systèmes, deux organisations ». En géographie, l'interface est définie comme « une ligne ou un plan de contact entre deux systèmes ou ensembles distincts » (Brunet et al., 2005 [1997]). Dans ma thèse, je m'appuierai sur ces définitions qui désignent un espace où circulent informations et pratiques, et qui rend possible des échanges entre des institutions qui, autrement, ne communiqueraient pas spontanément. Je me réfèrerai également à son sens en chimie qui assimile l'interface à une « surface de contact à la frontière entre deux milieux, deux parties de matière ». Cette définition évoque l'image d'une membrane, mince et souple, qui forme ou enveloppe un organe, tapisse une cavité, et permet des échanges vitaux.

Le « plan de lutte » est un dispositif mouvant, ses interfaces sont des zones souples et actives d'échanges et de négociations, dans lesquelles le « plan » prend forme et a un effet concret. Dans ma thèse, j'envisage donc les interfaces comme les lieux où se croisent et s'articulent des logiques, attentes et pratiques propres à chaque monde social, institutionnel, associatif, professionnel. Elles jouent un rôle actif : elles permettent au dispositif de se concrétiser dans la réalité quotidienne et de s'ajuster aux contextes locaux et aux interactions entre les acteur·ices.

L'interface pourrait ainsi être envisagée comme une « surface de projection », c'est-à-dire un espace où la RATP « projette » ses actions, décisions et intentions, où le « plan de lutte » devient concret, visible et opérant, où il entre en contact avec d'autres acteur·ices et contextes sociaux. La RATP rend tangible son « plan » dans l'espace social et matériel où elle est légitime à agir. Selon cette conception, une des interfaces du « plan de lutte » serait le réseau RATP lui-même, au sein duquel l'entreprise est juridiquement responsable et met en œuvre son « plan » à travers des dispositifs d'aménagement, comme l'implantation d'outils de vidéosurveillance, ou de communication, comme les numéros d'urgence et les campagnes de prévention.

Par ailleurs, pour construire et maintenir sa légitimité à agir dans la lutte contre les violences sexuelles et sexistes, un problème systémique qui par définition dépasse largement les compétences d'un transporteur, l'entreprise met en place d'autres interfaces, qu'elle gère ensuite activement, en veillant à leur fonctionnement.

Dans ma thèse, j'ai observé et analysé concrètement le déploiement du « plan de lutte » au sein des différentes interfaces dans lesquels il prend forme et mobilise différents acteur·ices. J'ai structuré mon investigation autour de trois hypothèses principales :

Hypothèse 1 : Le réseau RATP est l'espace où l'entreprise est légitime à agir en tant que responsable juridiquement de la sécurité des voyageur·euses. Cependant, dans le cas de son implication dans la lutte contre les violences sexuelles et sexistes, ce périmètre d'intervention dédié en premier lieu aux transports en commun se trouve largement débordé, à la fois du fait de la nature même des mobilités qui s'y déroulent partiellement et transitoirement, et de l'étendue du système d'acteur·ices concerné et impliqué dans la lutte contre les violences sexuelles.

En effet, la mobilité ne peut se comprendre de manière segmentée : elle ne se réduit pas à la circulation des personnes et des biens. Elle constitue « un phénomène social total […] au cœur de processus sociaux » (Bassand, 1986) et s'envisage comme une expérience située et corporelle (Cresswell, 2006 ; Sheller, 2017). En ce sens, les violences survenant dans les transports en commun ne peuvent être séparées de celles vécues dans la rue ou dans l'espace privé : les espaces sont connectés entre eux dans le cadre d'un « continuum spatial » (San Martin Zapatero, 2019 : 275). Ce débordement implique que la RATP construise et organise une pluralité d'interfaces avec des acteur·ices issues de différentes sphères, notamment politique, associative, juridique et médicale. Pour que le « plan de lutte » puisse exister et se déployer, la RATP doit se chercher des allié·es et « embarquer » ces acteur·ices, c'est-à-dire les convaincre de la légitimité de son action et les faire participer.

En se (r)epositionnant elle-même au centre d'un système complexe d'acteur·ice et en jouant un rôle de mise en relation et de coordination pour assurer le fonctionnement du « plan », la RATP est appelée à construire sa reconnaissance en tant qu'actrice légitime à agir. Elle devient ainsi un point de référence : pour les acteur·ices qui ne sont pas directement impliqué·es dans la lutte contre les violences sexuelles et sexistes, comme d'autres opérateurs de transport, pour celles et ceux qui le sont, comme les associations féministes et les institutions médicales et judiciaires autour de la victime, et pour ceux et celles qui participent à la mise en œuvre du plan en interne, comme les agent·es.

Hypothèse 2 : Les agent·es en station constituent un rouage essentiel dans la mise en œuvre du « plan de lutte ». Ils et elles sont positionné·es à l'interface entre la RATP et les victimes, en tant que premiers interlocuteurs et premières interlocutrices de leur prise en charge. Chargé·es par la RATP de cette nouvelle mission, ils et elles suscitent également des attentes de la part des victimes.

Isaac Joseph (1988) souligne la complexité et l'ambivalence du travail des agent·es de station : ils et elles ne se limitent pas à appliquer des règles, mais doivent constamment ajuster leur « position de parole » en fonction des situations. Entre une posture autoritaire et non dialogique pour constater des infractions, et une posture relationnelle et dialogique pour promouvoir la qualité

de service, leur travail se situe au croisement de tensions permanentes : contrôle et accompagnement, sanction et service. C'est précisément dans cette capacité à naviguer entre des registres différents que s'expriment leurs compétences professionnelles. Isaac Joseph montre que le travail de l'agent·e est déjà structuré par des logiques multiples et parfois contradictoires. Je fais l'hypothèse que la prise en charge d'une victime de violences sexuelles ajoute une mission supplémentaire et que ce travail relationnel peut être appréhendé grâce aux théories du *care*.

Observer ce qui se passe en station, au niveau des agent·es, permet de comprendre les conditions concrètes de mise en œuvre du « plan de lutte » et la manière dont ils et elles contribuent à la légitimité de la RATP dans la lutte contre les violences sexuelles et sexistes.

Hypothèse 3 : Si la RATP est responsable de la sécurité dans son réseau et légitime à agir pour prévenir ou lutter contre les violences qui s'y produisent, la prise en charge des victimes déborde du cadre de ces événements ponctuels. Une agression survenant à un instant donné dans un espace de transport dépend de manière plus large des expériences vécues antérieurement, des identités et des trajectoires individuelles.

La situation de violence vécue par la victime s'inscrit dans un « continuum » de violences anticipées et/ou vécues (Kelly, 2019 [1987]), qui peuvent profondément transformer les pratiques de mobilité. L'expérience traumatique et les réactions des victimes varient également en fonction du contexte social, historique et politique, mais aussi des caractéristiques individuelles (Salmona, 2018 ; 2022). Elles peuvent également être amplifiées par un manque de soutien social et familial et les personnes exilées, handicapées ou minorisées de genre, sont plus vulnérables à leurs effets traumatiques (Salmona, 2022 ; Paré 2024).

En prenant en charge une victime, La RATP prend aussi en charge son vécu, ses traumatismes et la complexité de son expérience. Je formule l'hypothèse que c'est en se plaçant du côté des victimes qu'il devient possible de comprendre ce dont les agent·es sont réellement chargé·es, ce que le « plan de lutte » encadre mais aussi ce qu'il invisibilise.

Des expérimentations dans une enquête ethnographique pour redonner la parole aux personnes concernées

Les violences sexuelles affectent l'intime, le corps et les relations affectives, leur verbalisation est particulièrement difficile. Construire une enquête sur ces violences pose donc des difficultés spécifiques, liées à la fois à la nature de l'objet étudié, aux effets qu'elle pourrait avoir sur les participant·es mais aussi sur moi, en tant que chercheuse. Repartir du point de vue des victimes nécessite de faire des choix méthodologiques et d'interroger ma propre place : comment recueillir

leurs témoignages sans provoquer de nouvelles formes de violence ? Au nom de quelle légitimité pouvais-je leur demander de me confier leurs récits ? Comment éviter de les psychologiser, de figer leurs récits et de les (sur)interpréter à l'aune de ma propre expérience ? Comment prendre suffisamment de distance alors même que j'étais directement impliquée par l'enquête, « affectée » au sens de Jeanne Favret-Saada (1990) ?

Pour appréhender la complexité des expériences vécues, observer les pratiques et leur représentation, et rendre visibles des dimensions souvent occultées des rapports sociaux, l'ethnographie s'est imposée dans mon enquête comme la méthode la plus adaptée. Elle s'inscrit dans le prolongement du travail d'anthropologues qui donnent une attention particulière aux détails du quotidien et mettent le corps au cœur de l'analyse. (Anderson, 2011 [1923] ; Mauss, 2021 [1966] ; Bourgois, 2001 [1995] ; Héritier, 2003 ; Jarrigeon, 2007). Son approche sensible, incarnée et réflexive permet de mener mon analyse à partir de mon engagement corporel et émotionnel. L'ethnographie permet également d'introduire une perspective féministe, notamment dans ma propre tentative de redonner la parole aux personnes concernées et restituer une place centrale à leurs expériences. L'ethnographie nécessite un engagement émotionnel important, une attention constante à ne pas trahir ou réduire les vécus (Spivak, 2020 [1988]), et un questionnement permanent sur ma position et ma responsabilité dans la relation d'enquête.

J'ai combiné l'ethnographie à une approche phénoménologique féministe inspirée des travaux de Simone de Beauvoir (1986 [1949]) et d'Iris Marion Young (2005 [1980]), qui considèrent que la compréhension du monde passe par l'expérience corporelle genrée. Cette approche m'a permis de saisir comment les violences sexuelles et sexistes s'inscrivent dans un « continuum » et produisent un effet cumulatif et corrosif sur l'existence. La phénoménologie du trauma telle que théorisée par Mary-Catherine McDonald (2019) et Éléonore Paré (2024), éclaire l'usure structurelle que ces violences imposent aux corps, en permettant de penser la manière dont ils sont marqués par leur accumulation et révèle également les stratégies mises en place pour y faire face. Ces violences façonnent durablement la façon dont les victimes appréhendent le monde : le traumatisme potentiellement engendré « s'incruste dans l'existence, dans la durée, de manière protéiforme (son expérience varie d'une personne à l'autre) et souvent totalisante (plusieurs aspects du vécu se transforment) […] déstabilise le schéma corporel et altère la perception qu'un·e se fait du monde » (McDonald, 2019 ; 2023 cité par Paré, 2024).

Cet ancrage phénoménologique et féministe m'a permis de saisir dès le départ l'importance de prendre en compte les expériences vécues pour examiner d'autres manières de saisir les violences sexuelles, dans leur dimension sensible et corporelle et dans leur inscription dans un « continuum ».

L'expérimentation à partir de l'observation du déploiement du « plan » m'est apparue comme une voie possible pour penser cette complexité. Elle ne consiste pas seulement à se placer du côté des victimes, mais aussi à accepter l'incertitude et la perte de contrôle inhérente à toute démarche de « terrain »[10], une posture plus complexe à adopter dans le cadre d'un dispositif institutionnel. La RATP a une longue tradition d'expérimentations et de collaborations avec la recherche, qui m'a sans doute fait bénéficier d'une grande liberté dans leur élaboration. Cette démarche m'a conduite à (ré)interroger ma place – et ma propre légitimité - en permanence, pour éviter de réduire, figer ou trahir les expériences des personnes. En ce sens, ces expérimentations constituaient également des essais pour mettre au centre les récits le vécu des personnes concernées, pour leur redonner la parole.

L'une d'entre elle a consisté à co-réaliser un film documentaire, *Visibles* (Marguerit & Cardoso, 2022), consacré aux violences vécues par des couples de lesbiennes au cours de leurs déplacements. Le film devient ici le « terrain » de recherche : le tournage, la scénarisation et le montage étaient menées en même temps. *Visibles* vise à restituer la capacité d'agir des participantes et à se situer au plus près de leur expérience, un choix méthodologique qui s'inscrit dans la lignée d'autres expérimentations, comme celles de Damien Masson (2009 : 108), d'Anne Jarrigeon (2018) ou encore de Cécile Cunny et d'Hortense Soichet (Barbier et al., 2020).

L'enquête menée dans cette thèse a été réalisée dans le cadre d'une Convention industrielle de formation par la recherche (CIFRE) au sein de la RATP pendant trois ans et durant une année supplémentaire grâce aux liens gardés avec l'équipe. Dans le cadre d'une enquête ethnographique, j'ai mené une observation participante au sein de l'équipe en charge du « plan de prévention et de lutte contre les violences sexuelles et sexistes » de la RATP, d'abord au pôle « Expérience Client Marketing et Service » (ECMS), puis au département « Marketing et Commercial » (DMC), dans lequel le « plan de lutte » s'est institutionnalisé. Cette immersion longue m'a permis de suivre de près et de participer activement à la mise en place et au déploiement des outils du « plan de lutte ». Pour comprendre ce que ce « plan » impliquait pour les agent·es et les transformations qu'il engendrait dans leurs pratiques professionnelles, je les ai accompagné·es quotidiennement dans le cadre d'une immersion de plusieurs mois sur la ligne 13.

[10] Dans ma thèse, j'emploie des guillemets pour désigner les différents « terrains » de mon enquête, afin de souligner que le terrain n'existe pas en soi : il est construit.

Plan de la thèse

Mon manuscrit s'organise en six chapitres :

Dans le **premier chapitre**, je présente ma revue de littérature. Je reviens d'abord sur les recherches qui ont mis en évidence la dimension genrée et corporelle de la mobilité, puis sur celle qui ont montré que les violences sexuelles s'inscrivent dans un « continuum » d'expériences, mais aussi dans un « continuum » spatial. Ces violences peuvent avoir des conséquences traumatiques profondes sur la mobilité à prendre au sérieux dans le (re)positionnement d'un opérateur de transport comme nouvel interlocuteur dans un parcours de plainte et de soin, déjà complexe et fastidieux pour les victimes.

Le **deuxième chapitre** revient sur la manière dont j'ai mené mon enquête. J'ai suivi le déploiement du « plan de lutte » de l'intérieur, en participant activement à la mise en œuvre de ses outils. J'ai également mené une série d'expérimentations dans le cadre d'une ethnographie féministe, qui a été pensée avec des précautions éthiques et une réflexivité sur ma propre place dans la recherche. J'y décris également les tensions traversées, notamment la difficulté à sortir d'une approche normative pour adopter une posture d'observatrice. Ce chapitre interroge concrètement ce que signifie concevoir et expérimenter des outils de prévention, tout en évoluant au sein d'un « plan » lui-même en construction.

Le **troisième chapitre** situe le « plan de lutte » dans une histoire de la prise en compte des violences sexuelles : il montre que le (re)positionnement de la RATP s'inscrit dans un contexte plus large. À partir de différentes archives, j'identifie cinq tournants entre 1970 et 2020, notamment liés aux multiples interpellations dont l'entreprise a fait l'objet. L'historicisation du « plan de lutte » permet de mettre en évidence de quelle manière le choix des outils s'inscrit dans la stratégie de légitimation de la RATP.

Le **quatrième chapitre** est consacré aux marches exploratoires, l'une des vitrines symboliques du (re)positionnement de la RATP dans la lutte contre les violences sexistes et sexuelles : comment leur lancement, puis leur cadrage éclairent-t-ils leur rôle dans la construction de la légitimité de la RATP ? J'y analyse leur ré-articulation progressive avec les opérations de rénovation qui les a progressivement ancrées dans une logique d'aménagement. J'y montrerai l'intérêt de réintroduire une dimension expérimentale, en revenant sur la série d'expérimentation que j'ai menée en collaboration avec l'Université Paris 8 et la ligne 13.

Dans le **cinquième chapitre**, j'interroge plus précisément la façon dont sont impliqué·es les agent·es RATP dans le « plan de lutte », dans quelle mesure ils et elles s'en saisissent et quels

effets cette implication produit sur leurs pratiques professionnelles. À partir de mon immersion ethnographique de plusieurs mois auprès des agent·es sur la ligne 13, je documente précisément leur quotidien et analyse leur nouvelle mission de prise en charge à partir des théories du *care*.

Dans le **sixième chapitre** j'analyse la série documentaire *Visibles*, co-réalisée avec Félix Cardoso en 2022, qui porte sur les violences lesbophobes vécues lors des déplacements. Le documentaire constitue une tentative expérimentale de redonner une place centrale aux récits des personnes concernées. En quoi mon expérimentation révèle-t-elle la complexité à la fois de la conception d'un dispositif de lutte et de l'instauration de sa légitimité dans ce processus ?

CHAPITRE 1

L'opérateur de transport, nouvelle interface pour les victimes de violences sexuelles et sexistes dans les transports en commun ?

Le Geôlier

Mes sueurs nocturnes graissent son assiette de petit-déjeuner.

Le même placard de brouillard bleu est mis en place

Avec les mêmes arbres et pierres tombales.

C'est tout ce qu'il peut trouver,

Le cliquetis des clés ?

J'ai été droguée et violée.

Sept heures assommées de mon esprit droit

Dans un sac noir

Où je me détends, fœtus ou chat,

Levier de ses rêves humides.

Quelque chose a disparu.

Ma capsule de sommeil, mon zeppelin rouge et bleu

Me lâche d'une terrible altitude.

Carapace brisée,

Je m'étale aux becs des oiseaux.

Oh, petits vilebrequins– –

De quels trous cette journée de papier est-elle déjà pleine !

Il m'a brûlée avec des cigarettes,

Prétendant que je suis une négresse aux pattes roses.

Je suis moi-même. Ce n'est pas suffisant.

La fièvre dégouline et se raidit dans mes cheveux.

Mes côtes se voient. Qu'est-ce que j'ai mangé ?

Mensonges et sourires.

Sûrement le ciel n'est pas de cette couleur,

Sûrement l'herbe devrait onduler.

Toute la journée, collant mon église d'allumettes brûlées,

Je rêve de quelqu'un d'autre entièrement.

Et lui, pour cette subversion

Me blesse, lui

Avec son arsenal de faux-semblants,

Ses masques froids et élevés d'amnésie.

Comment suis-je arrivée ici ?

Criminelle indéterminée,

Je meurs avec variété– –

Pendu, affamé, brûlé, accroché.

Je l'imagine

Impuissant comme un tonnerre lointain,

Dans l'ombre duquel j'ai mangé ma ration fantôme.

Je lui souhaite la mort ou le départ.

Cela, semble-t-il, est l'impossibilité.

Être libre. Que ferait l'obscurité

Sans fièvres à manger ?

Que ferait la lumière

Sans yeux à poignarder, que ferait-il

Faire, faire, faire sans moi.

Sylvia Plath, in *Ariel*, (2011 [1965])

Introduction

Ce premier chapitre constitue la revue de littérature de ma thèse consacrée aux violences sexuelles et sexistes durant les déplacements, et plus particulièrement à la manière dont un opérateur de transport fonde sa légitimité à agir dans leur prévention et leur prise en charge. Comme tout état de l'art, il ne saurait être totalement exhaustif : sa construction, les références mobilisées et les angles choisis sont marqués par mes sensibilités personnelles, mon parcours et mon vécu. Une autre chercheuse ou un autre chercheur aurait probablement fait d'autres choix[11]. Ainsi, si mon travail s'appuie sur les apports d'urbanistes, de géographes et de sociologues, il convoque aussi largement l'anthropologie et la philosophie. Une place centrale est également donnée aux disciplines cliniques, notamment la psychiatrie, la psychologie, la victimologie[12] et les recherches sur le psycho-traumatisme, domaine dans lequel je me suis formée au cours de mon enquête. Cette orientation interdisciplinaire permet de croiser des perspectives rarement mises en dialogue, comme celles des études urbaines, et de la victimologie.

Les recherches sur les violences sexuelles dans l'espace public s'attachent encore peu à repartir du vécu des victimes, point de vue à partir duquel je souhaite mener mon enquête. Que signifie concrètement « repartir du point de vue des victimes » ? Comment et pourquoi ce point de vue éclaire-t-il les enjeux liés à l'irruption d'un opérateur de transport comme nouvel interlocuteur dans le parcours de plainte et de soin ? La RATP insiste particulièrement sur l'importance de signaler toute violence sexuelle, notamment pour que les victimes aillent porter plainte, étape nécessaire pour récupérer les images de vidéosurveillance supprimées au bout de soixante-douze heures. Quelles sont les conséquences de cette injonction pour les victimes ?

Une première partie de mon état de l'art sera consacrée aux travaux des féministes des années 1970 : elles ont documenté la façon dont le genre influençait la mobilité. À partir de ces travaux, je montrerai que la mobilité est une pratique corporelle et située : les femmes et les personnes minorisées sont particulièrement exposées aux violences sexuelles durant leurs

[11] À ce titre, j'ai commencé ma thèse parallèlement à celle de Raphaël Adamczak, doctorant en CIFRE à la SNCF sur la mobilité des femmes et leurs expériences des transports publics. Son travail, inscrit en psychologie sociale, porte sur les écarts de genre dans la perception de l'espace public. Il aborde la question à travers le « sentiment de vulnérabilité », plus marqué chez les femmes, en lien avec le harcèlement dont elles font l'objet et la conception des espaces urbains, historiquement pensée pour répondre en priorité aux besoins masculins.

[12] Née du croisement de la criminologie et de la psychiatrie dans les années 1950 aux États-Unis, la victimologie est une discipline qui vise à améliorer les conditions et faire reconnaître leurs droits aux victimes.

déplacements, qui s'inscrivent dans un « continuum » d'expériences vécues (Kelly, 2019 [1987]). Ce « continuum » a également une dimension spatiale, ce que je montrerai dans une deuxième partie. Plusieurs recherches récentes en géographie et en aménagement ont par exemple montré que l'espace public, dont les transports en commun font parties, est une continuité de l'espace privé. Par ailleurs, dans les transports publics, les violences sexuelles prennent des formes spécifiques liées à la configuration même des lieux. Dans cette partie, j'aborderai aussi la représentation des agresseurs, largement absente des recherches qui croisent mobilité et violences sexuelles. Dans une troisième partie, j'analyserai le rôle singulier de l'opérateur de transport. La particularité de ces espaces réside dans la présence d'un acteur institutionnel susceptible de devenir un interlocuteur direct pour les victimes. En repartant de leur vécu, j'interrogerai la place d'un opérateur de transport dans le parcours de plainte et de soin des victimes.

I – La mobilité est une pratique et une expérience genrée

La mobilité a longtemps été étudiée principalement sous l'angle des migrations, qu'il s'agisse des populations nomades (Choplin, 2006 ; Pliez, 2006 ; Retaillé, 1998) ou des personnes exilées (Weber, 2013 ; Clochard, 2014 ; Robin & Louis, 2019 ; Schmoll, 2020). Elle est également largement abordée lorsqu'elle implique un déplacement au sein d'une échelle sociale (Sorokin, 1927 ; Leclercq & Pagis, 2011 ; Pasquali, 2021). La socio-économie des transports s'est pour sa part concentrée sur la mobilité quotidienne, définie comme l'ensemble des déplacements[13] liés à la réalisation des activités ordinaires. Pour Caroline Gallez (2015 : 8), cette conception a toutefois été critiquée pour son approche fonctionnaliste, qui tend à réduire la mobilité au seul acte de déplacement. Or, elle ne peut se réduire aux seuls mouvements effectifs des personnes ou des biens dans l'espace, elle constitue « un phénomène social total […] au cœur de processus sociaux » (Bassand, 1986), comme l'ont montré les auteur·ices du *mobility turn* dans les années 1990 (Bassand, 1986 ; Urry, 2000 ; Kaufmann, 2002 ; Gallez & Kaufmann, 2009).

Pourtant, à l'exception de l'ouvrage *Gendered Mobilities* dirigé par Tim Cresswell et Tanu Priya Uteng (2016 [2008]), peu de recherches prennent en compte la façon dont les caractéristiques individuelles, comme le genre, la race, l'orientation sexuelle ou encore les capacités physiques, façonnent les pratiques de mobilité et sont en retour façonnées par elles (Cresswell, 2006 ; Nicholson et al., 2016 ; Sheller, 2017). Dans cette première partie, je présenterai les apports de la géographie féministe qui a mis en évidence le fait que les femmes avaient des pratiques de mobilité

[13] Un déplacement se caractérise « par une origine, une destination, un motif – école, achats, travail… – et un ou plusieurs modes, effectuée par un individu entre son domicile comme lieu de départ et son domicile comme lieu d'arrivée, à condition que le retour soit effectué le même jour » (Demoli & Gilow, 2019 : 138)

différentes des hommes, liées notamment à une socialisation marquée par la crainte de l'espace public. J'examinerai également les critiques que les dispositifs institutionnels de lutte contre les violences sexuelles dans l'espace public suscitent dans la littérature scientifique. Enfin, je montrerai que la mobilité peut être envisagée comme une expérience située et corporelle, en proposant de l'analyser avec une approche phénoménologique : anticipées ou vécues, les violences sexuelles peuvent transformer en profondeur les pratiques de mobilité.

1) Que révèlent les travaux féministes de l'influence du genre sur la mobilité ?

1.1 La mise en évidence de « schémas de déplacement » genrés

Avant d'aborder la question plus spécifique de la mobilité, je vais revenir sur la notion de « genre » elle-même. La remise en question d'une lecture biologique des caractéristiques attribuées aux hommes et aux femmes est au cœur de travaux en anthropologie, en philosophie et en sociologie dès les années 1930 (Lépinard & Lieber, 2020). À partir de ses travaux sur la sexualité dans les cultures de la Polynésie, de l'Océanie et de l'Indonésie, l'anthropologue américaine Margaret Mead (1973 [1928] ; 2001 [1935]) révèle que les comportements masculins et féminins relèvent avant tout de contextes culturels, et non de déterminations biologiques. À la fin des années 1940, Simone de Beauvoir rejette l'idée d'un destin féminin prédéterminé, soulignant le caractère social de la différenciation des sexes, ainsi que les rapports de pouvoir qui la structurent (1986 [1949]). Dans la même période, la sociologue britannique Viola Klein critique également la notion de « caractère féminin » (1989 [1946]). Sans employer le terme de genre, ces pionnières partagent une même démarche : interroger la dimension biologique et naturalisée de la différence entre les sexes, et mettre en lumière la construction sociale de cette différenciation.

Le premier usage du terme « genre » est attribué au psychologue américain John Money, qui l'emploie en 1955 dans un article qui décrit l'écart entre l'anatomie sexuelle ambiguë d'enfants qu'il suit et leur identité sexuée vécue (Money et al., 1955). Dans les années 1960, le psychiatre Robert Stoller reprend la notion pour distinguer sexe anatomique, identités de genre et orientation sexuelle, en affirmant que ces dimensions sont indépendantes (1994). Selon Éléonore Lépinard et Marylène Lieber, cette première conceptualisation du genre ne portait cependant aucune critique des normes ou de la socialisation sexuées : il s'agissait au contraire, en corrigeant les ambiguïtés sexuelles, d'ajuster les corps des enfants intersexes à la norme sociale et de rétablir la binarité du genre considérée comme légitime (2020 : 13). La sociologue britannique Ann Oakley propose une redéfinition critique de la notion, en remettant en cause la vision biologique et fonctionnaliste dominante (2016 [1972]). Elle met en lumière la tendance de la sociologie à naturaliser les

différences entre les sexes et insiste sur le rôle du processus de classification sociale, façonné par un conditionnement dès l'enfance.

La féministe matérialiste et sociologue Christine Delphy est une des premières chercheuses francophones à utiliser le terme « genre » pour souligner qu'il constitue avant tout un principe de division et de hiérarchisation. Selon elle, le sexe est un marqueur social, un outil de bipartition hiérarchique justifiant la domination des femmes (Delphy, 2013 [2001]). Dans la même perspective, l'anthropologue Nicole-Claude Mathieu observe que, quelle que soit l'articulation proposée entre sexe et genre, une asymétrie persistante dévalorise le féminin (cité par Hirata et al., 2004 [2000]), rejoignant ce que l'anthropologue américaine Gayle Rubin désigne comme un « système sexe/genre » (1975). Les notions de « rapports sociaux de sexe » (Kergoat, 1992 ; 2001) et de « classes de sexe », qui rappellent que la domination est aussi matérielle, insistent sur l'exploitation et l'asservissement des femmes : elles ont constitué l'une des voies d'intégration progressive du concept de genre en France.

Le genre est donc une construction sociale de la différence des sexes et des rapports sociaux qui en découlent. Comme l'explicite la philosophe Elsa Dorlin (2009), le « genre » est une catégorie descriptive et un concept d'analyse critique qui ne se réduit pas à la catégorie « femmes » mais s'apparente à une bicatégorisation indissociable d'un système hiérarchisé de domination fondé sur un ordre patriarcal hétérosexuel. En rendant compte des rapports de pouvoir qui structurent les relations entre individus, le genre devient un « outil favorisant une démarche déconstructiviste et dénaturalisante […] qui engage à réfléchir aux différentes formes que prennent les privilèges sur l'échiquier social, tout comme aux formes de subjectivation qui en découlent » (Lépinard & Lieber, 2020 : 21). La géographe Marianne Blidon souligne également que le genre produit de la différenciation spatiale et qu'inversement l'espace produit de la différenciation de genre et participe de la construction des identités masculines et féminines (Blidon, 2011b).

En France, Jacqueline Coutras et Jeanne Fagnani montrent dès les années 1970 que les femmes ont un « schéma de déplacement » différent de celui des hommes : leur fréquence de déplacement est plus élevée, pour autant leur distance parcourue et leur temps de déplacement sont inférieurs (1977). En plus de leur activité professionnelle pour laquelle elles effectuent des déplacements domicile-travail, les femmes sont toujours majoritairement en charge de ce que les deux chercheuses appellent des « déplacements obligatoires » multiples et variés (ibid. : 97) liés aux responsabilités familiales et domestiques auxquelles elles sont assignées. Pour reprendre l'analogie de Nancy McGuckin et Elaine Murakami (1999), si les déplacements prennent la forme de « chaînes » plus ou moins longues et complexes selon les rôles sociaux endossés par les

individus, celle des femmes aurait la forme d'un « halo, un espace plein, vécu dans toutes ses dimensions » (Tillous, 2022 : 37), tandis que celle des hommes serait réticulaire.

Cette différence est notamment le résultat du « travail reproductif » exercé principalement par les femmes, à la différence du « travail productif », qui produit des biens et des services ayant une valeur monétaire. Théorisée dans les années 1970 par la philosophe italienne Silvia Federici (2016 [1975]), cette notion est une extension de la théorie marxienne de l'exploitation formulée dans *Le Capital* (Marx, 1993 [1867]). Elle désigne l'ensemble du travail domestique gratuit et peu valorisé, comme le ménage, la cuisine, l'éducation, le soin aux personnes, l'organisation de la famille etc. Pour autant, le travail reproductif constitue le « pilier de toutes les activités économiques, car il produit de la force de travail, la capacité des gens à travailler ; en bref, il produit des travailleur·euses » (Federici, 2021 : 179). Il est donc nécessaire pour renouveler les individus et les communautés biologiquement, culturellement et socialement (Renault, 2021).

Selon Christine Delphy et Diana Leonard (2019), la famille doit s'analyser comme un système économique responsable de la subordination des femmes. Leur éloignement du marché de l'emploi engendre une « division sexuelle du travail » (Kergoat, 1992 ; 2001), entendue comme le fait que les hommes et les femmes n'exercent pas les mêmes activités. Pour Danièle Kergoat « cette forme de division sociale du travail a deux principes organisateurs : le principe de séparation (il y a des travaux d'hommes et des travaux de femmes) et le principe hiérarchique (un travail d'homme "vaut" plus qu'un travail de femme) » (2001 : 36).

Au niveau professionnel, les femmes occupent par exemple plus difficilement des emplois qualifiées[14] et leurs lieux de travail sont souvent situés plus proches des domiciles afin qu'elles puissent continuer à assurer les fonctions domestiques. Selon Céline Saint-Pierre et Monique de Sève (1991), cette proximité peut résulter d'une « négociation dans le couple » menée par les femmes avec leur conjoint : pour travailler, elles doivent justifier que leur travail n'entrave pas la prise en charge du « travail reproductif ».

[14] C'est le « plafond de verre », qui désigne le fait que dans une structure hiérarchique, les échelons supérieurs sont moins accessibles à certaines catégories de personnes, notamment en raison de leur classe sociale, leur race ou leur genre, voire un cumul de toutes ces discriminations. L'expression vient du film *Le Mur Invisible* d'Elia Kazan (1947) où un journaliste se fait passer pour un juif afin d'écrire une série d'articles sur l'antisémitisme, découvrant ainsi les frontières invisibles auxquelles se heurtent le citoyen juif au quotidien.

Pour Ines Sanchez de Madariaga (2013), il incombe en effet encore majoritairement aux femmes de réaliser les « mobilités du *care*[15] », que Marion Tillous propose de traduire par « mobilités du travail domestique et affectif » :

> Le fait de prendre soin d'un·e parent·e âgé·e par exemple, de lui rendre visite ou de l'accompagner dans ses démarches administratives et de santé, […] tous les déplacements résultant des responsabilités domestiques et affectives : accompagner un·e proche (à l'école, à l'hôpital, au football, à la gare, etc.) ; faire des courses pour la vie quotidienne ou pour des occasions spéciales comme un anniversaire ; effectuer des démarches administratives ; rendre visite à des proches malades ou âgé·es […] L'assignation au travail du *care* astreint les femmes à une organisation spatio-temporelle complexe qui contraint leur « motilité », c'est-à-dire leur capacité à être mobiles géographiquement et socialement. (Tillous, 2022 : 36)

Ces déplacements liés au travail domestique et affectif sont donc largement assumés par les femmes, elles structurent et contraignent leurs pratiques de mobilité. Ils ne sont pas secondaires et occupent une place centrale dans l'organisation quotidienne. L'exemple des travailleuses domestiques étudié par Lilite Rossignol dans sa thèse (en cours d'écriture) révèle que, même lorsque leur emploi est éloigné du domicile et qu'elles doivent parfois enchaîner plusieurs lieux de travail, elles optimisent également leur temps de déplacement – en effectuant des courses sur le trajet ou en prenant leurs repas dans les transports – afin d'assurer l'organisation familiale.

1.2 Une socialisation différentiée aux modes de transport

Depuis une dizaine d'années, nombreux sont les travaux à avoir montré que les modes de transports utilisés par les femmes se distinguent de ceux des hommes. Les enquêtes globales transports montrent par exemple qu'elles prennent plus les transports en commun, notamment le bus, et qu'elles marchent plus que les hommes (cité par Tillous, 2022 : 35). Par ailleurs, les femmes ont moins accès aux deux roues motorisés (Dupont-Kieffer & Krakutovski, 2011 ; Dupont-Kieffer, 2014 ; Coquelet et al., 2019). Pour Susan Hanson (2010), ces constats ne résultent pas d'un choix conscient mais plutôt de contraintes sociales et économiques, ce que les exemples du vélo et de la voiture illustrent bien. Assimilée à un mode de déplacement durable, la pratique du vélo s'est largement développée. Pour autant, les femmes sont moins socialisées à l'utiliser durant leurs déplacements (Sayagh, 2018 ; 2021). Outre les mobilités liées au *care* qui font d'elles des

[15] La notion de *care* sera définie dans la troisième partie de cet état de l'art.

accompagnantes, les femmes sont plus chargées que les hommes, ont d'avantage peur de l'accident et se sentent plus en insécurité la nuit (Abord de Chatillon et al., 2021).

La voiture individuelle reste également majoritairement utilisée par les hommes. Pour le sociologue Vincent Kauffmann, le choix d'un mode de transport s'appuie sur des raisons « axiologiques » (2002), c'est-à-dire sur les valeurs qui y sont associées. Or, Tim Cresswell rappelle que les liens entre hommes et voiture sont construit dès l'enfance, par exemple dans le choix des jouets offerts aux enfants (Uteng & Cresswell, 2016 [2008]). La voiture est considérée comme un attribut de la masculinité : selon Marion Tillous elle est associée à des valeurs de puissance, de force, de conquête et de rapidité, véhiculées notamment par les publicités (2022 : 38). Elle montre par exemple que le choix du logo par les constructeurs automobiles n'est pas neutre, à l'instar de celui de la marque Volvo – un rond surmonté d'une flèche – qui représente le sigle masculin qui se rapporte au dieu Mars, dieu de la guerre.

Cet accès différentié à la voiture individuelle s'appuie également sur des raisons matérielles – les femmes ont des revenus et un patrimoine inférieurs à ceux des hommes (Bessière & Gollac, 2019) –, ainsi que sur une vision essentialiste des compétences de conduite qui construit à des « stéréotypes négatifs » (Steele & Aronson, 1995 cité et traduit par Flore & Wicherts, 2015 : 26). Dans sa thèse sur le genre et la réussite à l'examen pratique du permis B, Céline Dentella (2023) montre que, même si elle repose sur des idées reçues largement contredites (IFSTTAR, 2018 cité par Peltier, 2023), la croyance sociale en l'incapacité des femmes à gérer les situations stressantes – « la femme au volant » – influence leur obtention du permis de conduire. Pour Marie-Axelle Granié, « quand les deux membres d'un couple hétérosexuel sont présents dans une voiture, l'homme conduit dans 80 % des cas » (Eychenne, 2025).

1.3 Une intériorisation des peurs urbaines sexuées dans l'espace public

> La mère est sourdement hostile à l'affranchissement de sa fille et, plus ou moins délibérément, elle s'applique à la brimer […] on exige de la jeune fille qu'elle reste à la maison, on surveille ses sorties […] si elles vagabondent dans les rues, on les regarde, on les accoste.
>
> (Simone de Beauvoir, 1986 [1949] : 96).

Cette citation extraite du *Deuxième Sexe* de Simone de Beauvoir[16] illustre le rôle des mères dans la socialisation des femmes à craindre l'espace public. À la fin des années 1980, la géographe Gill Valentine conceptualise la notion de « géographie de la peur des femmes » ou *Geography of women's fear* (1989) soulignant que si la peur est une construction spatiale, elle n'en a pas moins des effets sur la pratique de l'espace urbain par les femmes. Pour la sociologue Marylène Lieber, les femmes ont intériorisé l'idée qu'elles étaient des proies et ont ainsi « incorporé le discours qui les construisent comme *femmes*, c'est-à-dire vulnérables et physiquement impuissantes, en particulier face à la violence masculine » (2008 : 215). Ces représentations, constamment renforcées par la famille, mais aussi les institutions et les médias et même les campagnes de prévention, comme je le montrerai plus loin, nourrissent l'idée qu'un danger plus grave peut toujours survenir (ibid. : 21). Ces « peurs urbaines sexuée » les conduisent à sans cesse anticiper des violences potentielles et à « toujours calculer le risque qu'elles courent lorsqu'elles se trouvent dans l'espace public » (ibid. : 65). Dans la note rapide n°608 de l'Institut Paris Région, Hélène Heurtel le résumé ainsi :

> Par-delà les différences physiques, la vulnérabilité peut renvoyer à une socialisation différentielle, c'est-à-dire à une « construction sociale spécifique des individus selon qu'ils sont de sexe féminin ou masculin ». Notamment dans l'espace public, les femmes font l'objet de contraintes normatives plus fortes : horaires de sortie et lieux à éviter, codes vestimentaires et comportementaux à adopter, etc. La vulnérabilité ressentie par les femmes dans l'espace public est ainsi, en partie, le fruit d'un apprentissage. (2012 : 2).

La « vulnérabilité[17] ressentie » par les femmes est accentuée par la masculinisation des espaces publics qui devient plus perceptible à mesure que la nuit tombe. Selon Eva San Martin Zapatero (2019), ces discours sur l'insécurité fonctionnent comme un « couvre-feu », ils engendrent une régulation sociale des femmes et renforcent leur évincement de l'extérieur. La culture populaire

[16] Je m'appuie sur les travaux de Simone de Beauvoir mais j'ai conscience qu'elle est aujourd'hui une philosophe controversée, elle aurait notamment eu une relation avec une de ses élèves de quinze ans ainsi que des relations amoureuses avec ses étudiantes, qu'elle « rabattait » ensuite vers son compagnon Jean-Paul Sartre. Elle est en outre l'incarnation de la féministe universaliste blanche, son chapitre sur « les lesbiennes » dans le *Deuxième Sexe* ainsi que sa non-inclusion des femmes racisées font aujourd'hui l'objet de discussions.

[17] Il me semble important de préciser que la notion de « vulnérabilité » dépasse largement la conception habituelle qui en est faite. Dans les discours publics, la vulnérabilité est souvent réduite à une faille ou une fragilité, associée à un manque de pouvoir qui justifierait une protection extérieure, paternalistes (Butler et al., 2016 : 176). Or, pour Audrey Lorde (2020 [1984] cité par Provost, 2021), la vulnérabilité n'implique pas nécessairement incapacité ou passivité, elle n'est pas incompatible avec la puissance d'agir : elle peut s'inscrire dans des formes de résistance à l'oppression, constituer un processus de subjectivation politique.

illustre cette vision construite des violences dans l'espace public, comme le montrent la scène de viol subie par Monica Bellucci dans le tunnel d'*Irréversible* de Gaspar Noé (2002) ou la tentative de viol de Thelma sur un parking dans *Thelma et Louise* de Ridley Scott (1991). Ces scènes présentent plusieurs points communs : elles se déroulent de nuit, dans des lieux isolés, impliquent des agresseurs inconnus et ultra-violents. Elles représentent la quintessence du viol que les femmes apprennent à craindre, alors même que les enquêtes ont montré que les violences sexuelles ont majoritairement lieu dans l'espace privé et que la victime connaît la plupart du temps son agresseur (Équipe ENVEFF, 2003 ; Équipe VIRAGE, 2017 ; Brown et al., 2020). Dans l'espace public, les violences sexuelles surviennent le plus souvent en journée et dans des lieux familiers et fréquentés, comme le soulignent Stéphanie Condon, Marylène Lieber et Florence Maillochon « les trois quarts [des agressions ont lieu] dans des environnements familiers […] et non pas des endroits inconnus » (2005 : 283).

Les recherches sur la mobilité ont montré que les femmes et les hommes se déplacent différemment, influencés en partie par la socialisation et les « peurs urbaines sexuée » de l'espace public. Je vais maintenant revenir sur les auteur·ices qui se sont intéressé·es aux dispositifs institutionnels de prévention et de lutte pour faire face à ces violences et qui ont montré comment ils s'appuient sur ces représentations.

2) Critiques féministes des dispositifs de lutte contre les violences sexuelles et sexistes dans l'espace public

2.1 Une stigmatisation des agresseurs

La lutte contre les violences sexuelles devient un axe prioritaire en 1995 lors de la conférence mondiale sur les femmes à Pékin : le manque de statistiques est dénoncé et les États sont appelés à produire des données (Jaspard, 2011). En France, la première enquête nationale sur les violences envers les femmes est l'enquête Enveff réalisée par téléphone en 2000, elle constitue un tournant institutionnel (Équipe ENVEFF, 2003). Nicole Péry, alors secrétaire d'État aux Droits des femmes et à l'Égalité professionnelle (1998-2002), s'appuie notamment sur ses résultats pour lancer la campagne nationale « En cas de violences, brisez le silence » (Lieber, 2008). Les violences sexuelles dans l'espace public sont devenues un problème public en France sous l'angle du

« harcèlement de rue »[18], terme popularisé par l'activiste américaine Holly Kearl dans son ouvrage *Stop street Harassment: Making Public Places Safe and Welcoming for Women* (2010).

À partir de 2010, plusieurs associations françaises se mobilisent contre le harcèlement de rue, parmi lesquelles « Osez le féminisme » fondée en 2009 et affiliée à Hollaback[19], ou encore « Stop harcèlement de rue »[20] en 2014. La diffusion du documentaire *Femme de rue* de Sofie Peeters en 2012, dans lequel elle filme en caméra cachée le harcèlement dont elle est victime dans les quartiers populaires de Bruxelles, est un tournant dans la mise à l'agenda politique de ces violences. Selon la sociologue Carole Gayet-Viaud, l'impact médiatique de ce documentaire révèle la manière dont les institutions s'emparent de la question des violences sexuelles lorsqu'elle permet de stigmatiser des populations considérées comme indésirables. Dans un article co-écrit avec le sociologue Mischa Dekker, elle montre ainsi que la politisation du harcèlement de rue est largement traversée par une dimension culturaliste.

> Ce sont souvent des quartiers à forte mixité culturelle et ethnique qui ont été mis au centre des débats médiatiques et qui ont accéléré la politisation et la mise à l'agenda public de ces questions […] la « culture » des hommes issus de l'immigration s'est vue mobilisée pour expliquer leurs comportements sexistes. Ces cadrages du problème de harcèlement de rue concourent à produire une « culturalisation » du problème […] Un tournant en la matière a sans doute été la série d'agressions sexuelles ayant pris place la veille du Nouvel An 2016 à Cologne. Associant, dans un fait divers glaçant, des regroupements d'hommes migrants et des faits multiples de violences sexuelles, l'événement a précipité la « droitisation » de la question. En France, un an après ces événements de Cologne, la controverse a été relancée par une pétition émise par des habitants du quartier La Chapelle-Pajol à Paris, relayée par le journal *Le Parisien* qui titrait « Les femmes, une espèce en voie de disparition au cœur de Paris », donnant l'occasion à des figures politiques d'envergure nationale de droite, voire d'extrême droite, de se positionner sur un sujet (et d'afficher un « féminisme ») jusque-là peu investi. (2021 : 16).

Pour Carole Gayet-Viaud et Mischa Dekker, ce cadrage médiatique et politique ne se contente pas de visibiliser la question, mais oriente sa lecture en stigmatisant certains groupes

[18] Le « harcèlement sexuel » désigne l'ensemble des interactions à caractère sexuel qui peut prendre la forme de remarques, d'insultes, de regards, de sifflements jusqu'à l'exhibition et les attouchements. Par leur caractère répétitif et leur accumulation dans l'espace public, le terme de « harcèlement » est utilisé pour les qualifier.

[19] Le collectif Hollack sensibilise les témoins contre le harcèlement de rue depuis 2005 aux États-Unis.

[20] Le collectif « Stop Street Harassment » a été fondé en 2012 par Holly Kearl aux États-Unis.

sociaux et territoriaux, en particulier les quartiers populaires à forte mixité culturelle et ethnique. Comme le montrent les exemples de Cologne et du quartier La Chapelle-Pajol, la dénonciation des violences est instrumentalisée à des fins politiques et identitaires. La même logique avait également été observée par Marion Tillous dans son analyse des wagons en non-mixité[21], ce dispositif devient prétexte à une « violence de classe » : « les hommes des classes laborieuses (usagers des transports collectifs) sont désignés comme seuls responsables de violences envers les femmes » (2017 : 93 ; 2020a).

Cette « culturalisation » se cumule à des formes de classisme et engendre une spatialisation des violences sexuelles qui permet un « renforcement du contrôle et la traçabilité, la sécurisation et la fortification des espaces de vie quotidienne » (Coutras, 2003). Se dessine alors ce que Christine Delphy et Sylvie Tissot appellent une « géographie du sexisme » (2017 [2009]) qui restreignent les violences aux espaces périphériques, alors même qu'elles traversent toutes les classes sociales et n'ont pas de frontières spatiales (Hancock, 2014 ; Hancock & Lieber, 2017). Pour Stéphanie Archat, « l'espace constitue un euphémisme, ou plutôt une métonymie, servant à désigner certains hommes qui y sont associés […] en lien avec une conception universaliste républicaine qui ne dit pas la race » (2022 : 473).

Je précise que j'utilise le terme « race » dans la continuité de Colette Guillaumin : la « race » n'est pas une réalité biologique mais une construction historique et sociale, dont les critères varient selon les contextes et les époques (Guillaumin, 2016 [1972]), mais qui produit une catégorisation raciale qui a des effets concrets. Autrement dit, la « race » est un rapport social, produit de processus historiques et sociaux, qui fonde des hiérarchies et organise l'exploitation et l'oppression spécifiques de certains groupes (ibid.). Dans cette perspective, il s'agit de rendre visibles les logiques de production des hiérarchies raciales (Mazouz, 2020 : 48-49), qui ne se réduisent pas à des « hostilité », pour reprendre le terme utilisé par Colette Guillaumin, mais doivent être analysées comme un rapport de pouvoir définissant et hiérarchisant des catégories.

[21] Les wagons en non-mixité sont un dispositif qui fait débat depuis 1910, alors que les femmes dénonçaient déjà les violences sexuelles qu'elles subissaient dans le métro. L'hebdomadaire satirique *Le Rire* évoquait en effet dans son numéro du 12 novembre 1910 l'existence de « frôleurs » et de « peloteurs » qui profitaient de la promiscuité des rames. Un conseiller municipal avait alors suggéré la création de compartiments en non-mixité, mais le projet fut critiqué, faute de moyens et de preuves de son efficacité.

Par ailleurs, davantage utilisés comme « mécanisme de concurrence entre territoire », la lutte contre les violences sexuelles est également un support du processus de gentrification dont l'objectif est de déplacer des individus considérés comme indésirables (ibid.).

2.2 Qui sont les destinataires implicites des dispositifs de lutte ?

La racialisation et le culturalisme qui touchent les agresseurs visent également les victimes potentielles de ces agressions. Comme bell hooks le montre, dans le contexte états-unien, les discours féministes produisent des « distorsions de race et de classe » (2017 [1984] : 66) et la politisation des violences s'est focalisée sur les expériences de femmes blanches de classes moyennes et supérieures, invisibilisant celles des femmes noires. Pour Kimberlé Crenshaw : « le sexisme tel qu'il est vécu par des femmes d'une race particulière (blanche) est largement à la base du mouvement des femmes » (Crenshaw & Oristelle, 2005 : 61). En Europe, cette absence de prise en compte des violences sexuelles et sexistes à l'égard des femmes racisées se cumule à une nouvelle préoccupation des institutions publiques pour les formes d'« oppression » spécifiques qu'elles subiraient et qui alimentent l'idée que « les femmes du monde musulman, plus que les autres, sont opprimées et aliénées » (Tissot, 2007 : 15). Marta Roca i Escoda et Marylène Lieber (2015) ont par exemple montré comment en Suisse les politiques de lutte contre les violences faites aux femmes se concentrent sur certaines formes de violences comme l'excision ou les mariages forcés.

Comme le résument Claire Hancock et Marylène Lieber, ces politiques de lutte s'adressent principalement à une « catégorie réduite de femmes, les bourgeoises blanches ayant souvent un degré élevé de formation, surtout si leur prise de parole conduit à disqualifier ou pointer du doigt comme 'indésirables' d'autres catégories de femmes, racisées, voilées vendant du sexe, consommant de la drogue, ou ne se comportant pas en conformité avec la morale bourgeoise » (2017 : 24). De ce fait, elles marginalisent les autres expériences de violences, comme celles liées au racisme (ibid.) ou à l'orientation sexuelle (Debonneville & Lieber, 2021).

Cette dualité femmes victimes blanches / hommes agresseurs racisés pose en filigrane la question de l'appropriation des corps. Dans sa thèse, Stéphanie Archat s'appuie sur trois contextes – américain, britannique et français – pour montrer comment se construit cette appropriation du corps des femmes :

> Un exemple […] qui illustre bien ce point, est fourni par l'« affaire » mentionnée par A. Davis dans son travail sur le « mythe du violeur noir » (1982/2020) d'un jeune garçon de 14 ans qui, pour avoir sifflé une femme blanche, a subi un lynchage (donc été assassiné), en 1953 dans le Mississippi aux États-Unis. En Angleterre, à la fin du XIXe siècle, L. Mathieu, au sujet de la prostitution, fait état du thème de la « traite des blanches » qui a conduit à une « panique morale », et en particulier à des

> formes d'indignation qui prennent un sens nationaliste, en dénonçant la prostitution de jeunes filles ou femmes anglaises à l'étranger, donc auprès d'hommes étrangers. Il écrit ainsi : « il apparaissait particulièrement intolérable que des jeunes filles soient sexuellement soumises à des étrangers » (Mathieu, 2015a, p. 9). Dans le contexte français plus contemporain, Todd Shepard (2017) montre comment, à la suite de l'indépendance algérienne, se construit dans les années 1960 et 1970 une figure de l'« Arabe » menaçante notamment pour les Françaises, les hommes immigrés algériens étant, entre autres, accusés d'être des violeurs. (2022 : 49-50).

La racialisation des violences sexuelles prend des formes spécifiques selon les contextes territoriaux : aux États-Unis, il s'appuie sur le mythe du violeur noir pour maintenir l'ordre racial ségrégationniste, tandis qu'en France elle s'est construite autour de la figure de l'« Arabe violeur » qui stigmatise les hommes immigrés algériens dans le contexte de l'indépendance. Par ailleurs, ces trois exemples révèlent en filigrane la transgression d'un ordre social qui réserve aux hommes blancs le monopole de l'appropriation des corps des femmes blanches, comme le titre de la contribution d'Alice Debauche, « 'They' rape 'our' Women » (2011), c'est-à-dire « ils violent nos femmes », le suggère également.

Dans sa thèse, elle analyse l'articulation entre genre et « racialisation », entendu comme « un processus d'altérisation et de hiérarchisation de catégories, naturalisées, historiquement et socialement construites, qui relève de rapports de pouvoir » (Archat, 2022 : 46). À travers l'exemple d'un quartier de Granville perçu par ses enquêté·es comme « dangereux » et plus exposé au harcèlement de rue en raison de la présence d'une population « d'origine maghrébine, très banlieue », elle montre comment ce double mécanisme est mobilisé et légitimé dans les discours publics au nom du « sentiment d'insécurité des femmes », mais seulement de certaines femmes, extérieures au quartier (2022 : 363-364).

Comme le rappelle le sociologue Sébastien Roché dans sa thèse (1991), le sentiment d'insécurité[22] combine une insécurité vécue, c'est-à-dire des expériences perçues comme menaçantes ou perturbatrices de la vie quotidienne, avec une insécurité conçue, entendue comme la manière dont ces expériences sont médiatisées ou interprétées par les individus, les médias et les institutions. Ce sentiment est donc une construction sociale entre des conditions réelles

[22] Le sociologue Laurent Mucchielli rappelle que le terme « insécurité » apparaît dans un article de presse dès 1907 (2010). Avec la loi « Sécurité et liberté » présenté par le garde des Sceaux Alain Peyrefitte, le débat prend une autre ampleur au milieu des années 1970 : dans un rapport publié en 1977 intitulé « Réponses à la violence », une « soudaine montée de la violence en France » est dénoncé engendrant un « sentiment d'insécurité général ». Ce rapport réinstalle le thème de la sécurité dans le débat politique.

d'insécurité, les caractéristiques individuelles et les cadres interprétatifs donnés par la culture politique et sociale.

Ainsi, le sentiment s'insécurité n'est pas un simple reflet des statistiques sur la criminalité, mais un sentiment ancré dans les expériences individuelles, les discours publics et les dynamiques institutionnelles. Pour Laura Badat, « l'insécurité est un sentiment qui laisse supposer qu'une personne vit dans un environnement physique ou social favorisant les atteintes aux personnes et aux biens. L'insécurité est synonyme de crainte, de danger ou de menace. Il s'agit donc d'un sentiment, qui se mesure auprès de la population et qui est plutôt subjectif. » (2022 : 8).

2.3 L'exemple des marches exploratoires

Pour illustrer cette critique des dispositifs existants, j'ai choisi de me focaliser sur l'exemple des marches exploratoires, non seulement parce que ce dispositif fait partie du « plan de lutte » de la RATP, mais aussi parce qu'il existe depuis les années 1990 et peut être considéré comme emblématique de la manière dont les institutions publiques ont traduit la question de la lutte contre les violences sexuelles dans l'espace public. En France, depuis la fin des années 1990, les initiatives nationales et locales intégrant la dimension du genre dans la conception, l'usage et la gestion des espaces publics se sont considérablement multipliées. Parmi les méthodologies mobilisées, les marches exploratoires figurent parmi les plus anciennes. Elles s'inscrivent aux côtés d'autres dispositifs centrés sur le genre recensés par Lucile Biarrotte dans sa thèse (2021 : 137), tels que les enquêtes sur la mobilité des femmes ou encore l'analyse genrée du processus de révision du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF).

Plusieurs travaux se sont intéressés aux marches exploratoires, d'abord ceux de Marylène Lieber (2008), puis plus récemment ceux de Laure Ferrand (2016 ; 2022), de Claire Hancock (2018), de Lucile Biarrotte (2021) et de Stéphanie Archat (2022 ; 2024). Ces marches exploratoires consistent à accompagner un groupe de femmes lors d'un itinéraire prédéfini pour recueillir leurs ressentis sur l'espace public et en tirer des pistes d'aménagement. En ce sens, les marches exploratoires ont été pensées comme un dispositif participatif, elles reposent sur l'idée de reconnaître l'expertise d'usage des habitantes et d'ouvrir un espace de décision plus horizontal. Comme le rappelle la sociologue Maryse Bresson, la participation consiste à donner un pouvoir de décision aux « "gens d'en bas" », de les « former […] comme des relais efficaces d'orientations politiques générales » dans un cadre délimité par les institutions (2014). Dans une perspective féministe, Dominique Poggi, figure centrale de leur diffusion en France, insistait sur leur dimension d'empouvoirement, l'objectif était que les femmes puissent s'approprier un espace et s'autonomiser (Biarrotte, 2021 : 430).

Toutefois, leur institutionnalisation en France à la fin des années 2000 marque un tournant. Laure Ferrand (2016) a montré comment leur objectif initial de participation était devenu une nouvelle injonction à faire consensus et que la parole des habitantes devait être validée et relayée par des médiateur·ices pour être audible. Lancée par les instances nationales de la Politique de la Ville[23], elles ont fait l'objet en 2009 d'un programme pilote du Secrétariat général du Comité interministériel des villes (SG-CIV), puis d'un premier guide méthodologique publié en 2012. Pour Claire Hancock :

> [Ce guide] porte un sous-titre éloquent : « Les femmes s'engagent pour la sécurité de leur quartier ». Il s'agit dans cette démarche de faire une place aux femmes dans le diagnostic urbanistique du quartier, et de leur donner voix au chapitre sur les améliorations nécessaires, objectifs indéniablement louables. Mais énoncer comme priorité à ces marches la « sécurité », c'est aussi prédéterminer les apports attendus, et risquer d'instrumentaliser l'expression des participantes dans une perspective uniquement sécuritaire qui risquerait de stigmatiser d'autres usagers des espaces publics. Cela peut revenir aussi à assigner à ces femmes le rôle de « gardiennes du local » dans les quartiers sensibles, en d'autres termes leur assigner un rôle inscrit dans la seule proximité, comme s'il leur appartenait de « faire le ménage » autour de leur domicile. (2018 : 12)

Le cadrage du dispositif autour de la « sécurité » orientait déjà les attentes vis-à-vis des participantes, Claire Hancock évoque un risque d'instrumentalisation de leur parole dans le cadre d'une stigmatisation de certains groupes. Autrement dit, leur expérience de l'espace est convoquée non pas pour transformer en profondeur l'urbanisme ou les rapports de genre, mais pour alimenter une logique de contrôle et de gestion sécuritaire des territoires. Par ailleurs, leur expertise est réduite à l'échelle domestique du quartier.

Dans cette continuité, Stéphanie Archat évoque une utilisation par les participant·es d'un « vocabulaire de 'l'occupation' » faisant par exemple référence à des lieux « squattés », à un « combat de territoire » souvent contre la présence de groupes d'hommes perçus comme dangereux (Mohammed & Mucchielli, 2007 cité par Archat, 2022). Dans le cadre des politiques d'attractivité territoriale, les marches ont alors davantage traité du « sentiment d'insécurité » que du harcèlement lui-même, en se concentrant sur l'aménagement des espaces publics et le déplacement de ces

[23] La politique de la ville vise, en France, à réduire les phénomènes de ségrégation socio-spatiale et d'inégalités sociales à l'origine des quartiers dits « sensibles » (Stébé, 2012 : 82 cité par Ferrand, 2016). Elle est mise en œuvre par des collectivités territoriales qui désignent des territoires prioritaires afin de permettre leur développement social et économique par des politiques du logement et de rénovation urbaine ou encore par la participation des habitant·es.

groupes jugés indésirables. Ce cadrage inscrit le dispositif dans une logique de prévention situationnelle (Maillard, 2010), centrée sur les causes contextuelles de la délinquance (Bonnet, 2012).

Dans sa thèse, Lucile Biarrotte (2021) montre également que, dans le contexte français, cette territorialisation du dispositif aux quartiers de la Politique de la Ville, déconnecte les marches de leur objectif initial de participation et d'empouvoirement. Cette dynamique a été renforcé lors de leur intégration aux quatrième et cinquième plan de lutte contre les violences faites aux femmes dont l'objectif est de « mettre fin au harcèlement sexuel […] dans l'espace public » (cité par Archat, 2022), elles sont alors devenues des « outils de rénovation urbaine », renforçant l'idée que l'insécurité des femmes est un problème localisé, plutôt qu'un enjeu structurel lié aux rapports de genre (Lieber, 2021 : 97).

Comme le montre l'exemple des marches exploratoires, le harcèlement de rue est désormais un « item » des politiques publiques (Lieber, 2008). Cependant, il reste traité comme une mission secondaire, souvent par des actions « symboliques et peu contraignantes » qui reposent principalement sur la bonne volonté des entreprises et des collectivités (Archat, 2022). D'une part, en raison d'une hiérarchisation des violences sexuelles qui conduit à concevoir le harcèlement de rue comme une des « moins pires » et la représentation des peines encourues sous forme de pyramide accentue cet effet de hiérarchie (Figure 1). D'autre part, lorsque des actions sont mises en place, rares sont celles qui tendent à subvertir l'ordre de genre en remettant en cause la domination masculine. Delphine Lacombe rappelle à ce titre qu'il s'agit davantage d'un « enjeu public » que d'un « problème public » : il est « possible de légiférer contre ces violences, tout en préservant leur ressort même, la domination masculine » (2022 : 248).

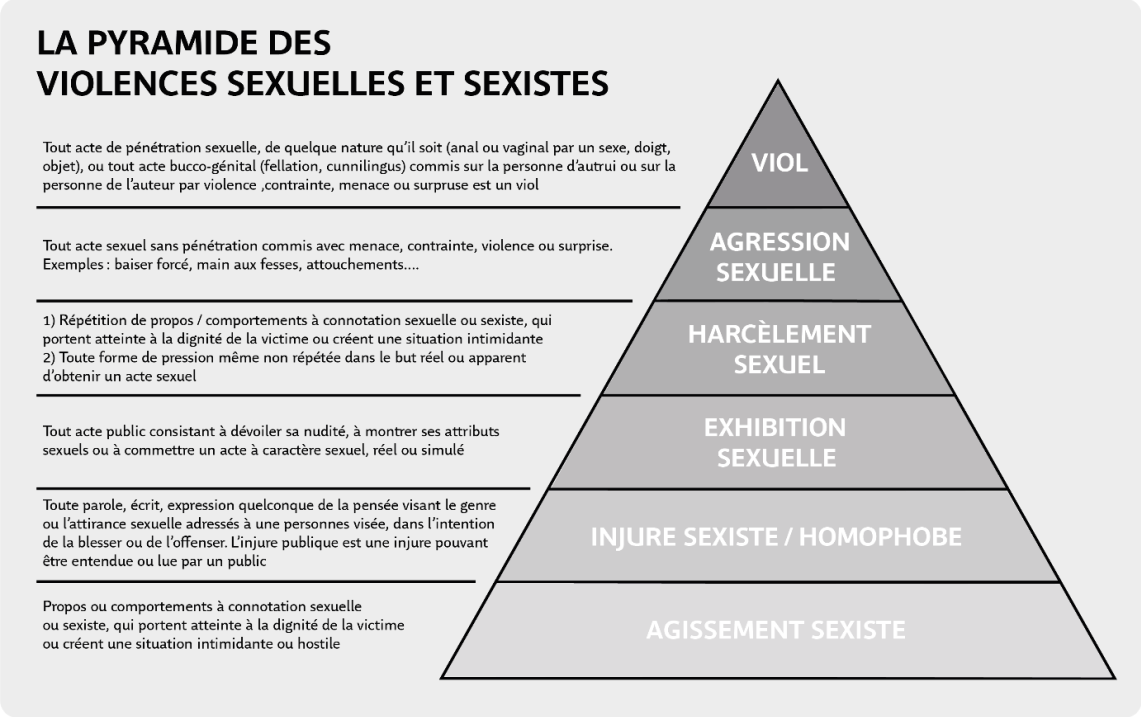


Figure 1 : Pyramide des violences sexuelles et sexistes de l'association HandsAway à partir de celle de l'Université d'Alberta

Plusieurs travaux s'accordent à montrer que les violences sexuelles dans l'espace public ont émergé en tant que problème public dans le cadre d'un double mécanisme : la racialisation des agresseurs et la construction d'une victime légitime. L'exemple des marches exploratoires illustre cette dynamique : conçues initialement comme des dispositifs participatifs permettant aux femmes de s'approprier l'espace, elles ont été institutionnalisées dans une logique sécuritaire qui contribue à stigmatiser certains groupes racisés. Pour dépasser ces écueils, je vais maintenant montrer qu'il est pertinent de recourir à la phénoménologie : les violences sexuelles sont systémiques, elles s'inscrivent dans une continuité d'expériences vécues et anticipées et engendrent des traumatismes qui peuvent affecter profondément la mobilité.

3) Approche phénoménologique de la mobilité

3.1 Le corps en situation de mobilité : un corps impliqué

La phénoménologie, courant de philosophie fondé par Edmond Husserl au début du XXème siècle, est une approche qui étudie les expériences vécues - en allemand *Erlebnis* -, en considérant que le corps et l'esprit ne peuvent être dissociés. Contrairement aux sciences physiques qui voient le corps comme une entité matérielle à mesurer pour en déduire des lois, le corps phénoménologique est une entité vivante : il constitue le point de départ de tout mouvement, oriente dans l'espace et le temps, participe aux interactions et peut s'analyser à travers les sensations

qu'il éprouve. Pour Merleau-Ponty (2021 [1945]), le monde est perçu par un corps situé, conditionné et socialisé, c'est-à-dire par un corps qui est « en situation » dans un contexte historique et culturel donné. Ancré dans l'expérience vécue, il est porteur de significations, constitue le fondement de la relation aux autres et conditionne ainsi la conscience simultanée de soi, d'autrui et du monde.

Dans le deuxième tome de ses mémoires, *La Force de l'âge* (2011 [1960]), Simone de Beauvoir raconte qu'au moment où le philosophe Raymond Aron évoque la phénoménologie, elle y voit un moyen de saisir la signification du monde. Elle intitule d'ailleurs le second volume du *Deuxième Sexe* (1986 [1949]) « L'Expérience vécue », pour traduire ce concept husserlien d'*Erlebnis,* et propose ainsi une phénoménologie féministe qui tente de saisir la condition féminine au prisme du corps et des expériences vécues[24]. Elle y explore la dimension sexuée de la corporéité ainsi que les mécanismes systémiques de la minorisation féminine à travers les expériences de l'apprentissage, du mariage, de la sexualité ou encore de la maternité. Elle met ainsi en évidence les ressorts et les mécanismes de la domination masculine.

Pour Simone de Beauvoir, la fillette est socialisée à se percevoir comme un « donné inerte », « une merveilleuse poupée » : elle doit « se faire objet » et « renoncer à son autonomie » (ibid. : 27-29). Deux perspectives se confrontent pour expliquer cette position subalterne des femmes : une perspective essentialiste, qui stipule que les femmes seraient par essence, donc par *nature*, plus soumises, et une perspective constructiviste, qui réduit cette soumission uniquement à un construit.

[24] Encore une fois, le *Deuxième Sexe* est un ouvrage qui présente des limites. Alors même que Simone de Beauvoir s'est inspirée de son voyage aux Etats-Unis pour l'écrire, elle ne parle pas de la condition des femmes noires et se contente de comparer le sort des femmes au sort des Noirs. Son féminisme ne tient compte que des femmes blanches, hétérosexuelles, de la classe moyenne (Kruks, 2005 : 289). Pour Françoise Vergès « à ces yeux, femmes et noirs sont deux sous-ensembles qui ne se touchent pas […] elle a un regard distant [sur la raison] de la présence des femmes noires aux Etats-Unis. La traite et l'esclavage, ça ne lui vient pas à l'esprit. Ses points aveugles sont constitutifs d'une histoire qu'elle n'a pas remis en question. Elle ne voit pas qu'elle est Française, bourgeoise, blanche et en quoi française n'est pas simplement une question de nationalité mais lui donne aussi une place dans le monde […] Dès lors, elle ne voit que ce qu'elle veut voir » (Masduraud & Urrea, 2025 : 51-53 min). Pour Judith Butler, un autre point aveugle du *Deuxième Sexe* est le traitement du lesbianisme : selon elle, son chapitre sur les lesbiennes est « très décevant […] il ne nous apprend rien » (ibid. : 41 min), il est même « homophobe » et Simone de Beauvoir référait à ses amantes comme à de « la vermine charmante ». Bien qu'elle consacre un chapitre entier aux travailleuses du sexe, à qui elle avait aussi donné la parole dans les numéros de décembre 1947 et janvier 1948 des *Temps modernes*, le *Deuxième Sexe* concerne surtout des femmes blanches de la bourgeoisie moyenne et plus élevée (Galster, 2013).

Simone de Beauvoir propose une troisième voie, la perspective existentialiste, selon laquelle l'existence précède l'essence. Autrement dit, il n'existe pas d'essence immuable à la femme, les femmes sont des individus prises dans une « situation », c'est-à-dire dans une manière de vivre dans le monde. Elles se trouvent donc soumises à un destin social qui leur préexiste et qui conditionne leur vie, dont la différence des sexes constitue un élément. Si certaines différences biologiques sont chargées de sens, c'est la dimension sociale qui leur confère une signification. La différence sexuelle est ainsi socialement située. L'approche existentialiste permet à Simone de Beauvoir de rappeler que si « la femme » est dans un « cercle vicieux [où] moins elle exercera sa liberté pour comprendre, saisir et découvrir le monde qui l'entoure, moins elle trouvera en lui de ressources, moins elle osera s'affirmer comme sujet » (ibid. : 29), cette situation n'est pas une « fatalité », elle peut être transcendée.

L'apport de la phénoménologie féministe de Simone de Beauvoir permet ici de considérer la mobilité comme une « situation » à part entière. Le déplacement est autant un espace d'apprentissage de leur condition par les femmes, qu'un moment où elles vivent diverses expériences qui vont ensuite marquer leur corps. Dans son ouvrage *Du Côté des petites filles* (1994 [1973]), Hélène Gianini Belotti montre comment les femmes reçoivent une éducation différentiée au corps et apprennent une certaine façon de se mouvoir largement façonnée par les normes sociales en vigueur. Pour la philosophe Iris Marion Young : « l'existence corporelle féminine est une intentionnalité entravée […] qui tend vers un but par un 'je peux' et qui, en même temps, se retient d'y engager toute sa puissance corporelle en raison d'un 'je ne peux pas' auto-imposé » (2005 [1980] : 31). Par l'exemple du lancer d'un ballon, elle montre que les mouvements des petites filles se caractérisent par une « timidité », une « immobilité » et une « incertitude » (ibid. : 36). Ce qu'elle appelle la « motilité féminine » se préfigure dans ces moments de socialisation :

> Lancer est loin d'être le seul geste où une différence typique se manifeste entre les hommes et les femmes dans l'usage de leurs corps. Une réflexion sur le comportement et le mouvement corporel féminins dans d'autres activités physiques révèlerait que ces activités, tout comme le lancer, sont fréquemment caractérisées par l'incapacité de faire usage de toutes les potentialités spatiales et latérales du corps. Même si l'on considère les orientations corporelles les plus banales des hommes et des femmes – la manière de s'asseoir, la station debout, ou la façon de marcher – on observe une différence typique dans le style et l'ampleur des gestes. (Ibid. : 26)

Iris Marion Young montre bien comment ces mécanismes relèvent de la socialisation, l'objectification corporelle entrave la liberté de mouvement et engendre un auto-contrôle de leur corps par les femmes pour faire face au regard qu'elles vont avoir d'elles-mêmes mais surtout à

l'anticipation du regard masculin porté sur elles. Dans sa thèse, Anne Jarrigeon analyse la façon dont ces logiques se (re)configurent dans l'espace urbain :

> Erigées en objet légitime des regards, [les femmes] font quotidiennement, et de diverses manières, l'expérience du caractère profondément inégalitaire de l'être vu. […] J'insiste sur l'articulation fondamentale entre l'instauration des regards, la disciplines des corps et la prise en compte des sujets sociaux […] Plusieurs exemples pourraient être commentés pour interroger les ressorts de cette articulation. Je privilégierai celui emblématique des jeunes femmes, véritablement surexposées aux regards dans différentes sphères de la société et que la ville expose tout particulièrement. La convergence des regards se fait essentiellement en direction de leur corps, et participe de processus complexes de disciplinarisation, au cœur de la performance de la féminité. (2007 : 139).

Comme l'explicite Anne Jarrigeon, dans l'espace public les femmes, et en particulier les jeunes femmes, sont constamment exposées aux regards sur leur corps. Cette surexposition ne relève pas seulement de l'observation, mais participe activement à des mécanismes de contrôle social : les regards deviennent un outil de disciplinarisation qui contraint les femmes à se conformer aux normes de féminité. L'« être vu » est une expérience profondément inégalitaire : il produit une asymétrie entre celles qui sont regardées et ceux qui regardent. L'espace public amplifie cette exposition, faisant de la ville un lieu où s'entrelacent surveillance, injonctions corporelles et assignations de genre. Ainsi, les regards ne sont pas neutres : ils participent à la reproduction des rapports de domination et à la construction performative de la féminité. À ce titre, la philosophe Camille Froideveaux-Metterie évoque une « liberté corporelle sous contraintes » :

> C'est tout particulièrement vrai pour les femmes qui […] doivent désormais assumer une liberté nouvelle dans tous les domaines corporels [comme la mobilité]. Dotées du pouvoir de réfléchir et d'agir sur la dimension incarnée de leurs existences, les femmes subissent dans le même temps des injonctions sans précédent à se conformer aux normes communes. Affranchies des anciennes déterminations, elles affrontent simultanément de nouveaux diktats concernant ce qu'elles doivent faire de leurs corps. Cette expérience quotidienne d'une *liberté corporelle sous contraintes* se présente comme une gageure dont on mesure encore mal la portée : écartelées entre l'infini des potentialités et l'avalanche des injonctions, les femmes subissent le vertige de la liberté d'être soi, elles éprouvent la sexuation de leur existence, tant sur le plan intime de leurs affects que sur le plan social de leur rapport au monde et aux autres. (2018 : 88-89).

L'expérience corporelle des femmes est donc traversée par des injonctions contradictoires : d'un côté, elles disposent d'une liberté inédite, notamment en matière de mobilité et de choix liés à leur corps ; de l'autre, cette liberté s'accompagne de nouvelles injonctions normatives qui dictent comment elles doivent l'exercer. Autrement dit, l'émancipation corporelle s'inscrit dans un cadre

contraignant où la possibilité de « faire de son corps ce que l'on veut » reste encadrée par des diktats sociaux et culturels. L'expérience de la liberté est donc ambivalente : entre promesse d'autonomie et charge normative, le corps devient alors un terrain de tensions où s'articulent affects intimes, pressions sociales et rapports de pouvoir genrés.

Sur le plan de la mobilité, cette « liberté corporelle sous contraintes » s'incarne particulièrement par le fait que durant leurs déplacements, au-delà d'être constamment regardées, les femmes font très attention au regard porté sur elles, et font aussi très attention au fait qu'elles ne peuvent pas porter leur regard n'importe où (Jarrigeon, 2019c). Ainsi, repenser la mobilité à l'échelle du corps, consiste aussi à repenser la mobilité à l'échelle du regard, point de départ des violences sexuelles.

3.2 Une mobilité entravée : les violences sexuelles dans l'espace public

L'espace public n'est pas seulement un cadre physique, mais un lieu vécu, investi et pratiqué par les individus. Traditionnellement perçu comme un négatif de l'espace domestique – du domicile, du « chez soi » –, il inclut aussi bien les espaces ouverts de la ville – rues, places, parcs etc. – et les espaces recevant du public comme les transports en commun. Au-delà de sa matérialité, l'espace public possède également une dimension relationnelle : ce sont des espaces de rencontres socialement organisés par des rituels d'exposition ou d'évitement, des règles tacites selon la conception interactionniste d'Erving Goffman :

> Quand des personnes s'engagent dans des rapports mutuels réglés, elles se mettent à employer des pratiques sociales courantes, autrement dit des modèles d'adaptation aux règles, qui incluent la conformité, l'esquive, les déviations secrètes, les infractions excusables, les violations flagrantes etc. Ces modèles aux motivations diverses et aux fonctionnements variés du comportement réel, ces routines associées aux règles fondamentales, tout cela constitue ce qu'on pourrait appeler un « ordre social » (1973 [1959] : 12).

Cet « ordre social » s'inscrit dans un ensemble de règles implicites qui prennent la forme de rites « d'évitement », le fait de ne pas soutenir le regard par exemple, et de « présentation », et cadre les interactions dans l'espace public (Goffman, 1974 : 55). Véritable « milieu d'observabilité réciproque » (Joseph, 1992a : 100 cité par Jarrigeon, 2007 : 107), l'espace public est donc un lieu de « mise en tension des identités entre distance et proximité, entre le face-à-face avec autrui et la coprésence du tout un chacun » (Joseph, 1998 : 107 cité par Jarrigeon, 2007 : 109). Il est aussi le produit de rapports sociaux où « s'expriment, se mettent en scène et se forment les identités sociales » (Blidon, 2011a : 4), il peut constituer ainsi l'expression matérielle des rapports de

domination tout en étant à l'origine de leur reproduction (Denèfle, 2004 ; Froment-Meurice & Fleury, 2016).

Dans les années 1990, la sociologue américaine Carole Gardner montre que dans l'espace public les femmes et les lesbiennes[25] sont une catégorie « situationnellement désavantagée » , elles font l'objet de « rituels d'incivilités » (1995 : 16). Elle montre ainsi que les règles implicites de l'espace public définit par Erving Goffman (1973 [1959] ; 1974) ne sont plus respectés dès lors que l'autre personne est une femme ou une personne minorisée. Elles ne sont alors plus protégées par leur anonymat, véritable « pellicule protectrice » (Pétonnet, 1987). Le psychanalyste Jacques Lacan (1973) avait par ailleurs démontré qu'il existait un lien entre l'existence d'un lieu de retrait, même symbolique, et la possibilité de se constituer et de continuer à s'éprouver comme sujet.

Cette impossibilité de se soustraire aux regards portés sur elles ou aux tentatives d'interactions dont elles font l'objet les contraint à subir diverses « brimades », que Marylène Lieber appelle des « rappels à l'ordre sexué », « interprétées comme une première étape conduisant à des violences plus graves » (2008 : 65). Leur expérience de l'espace public est ainsi marquée par une double contrainte : tout en devant préserver leur autonomie et leur liberté de déplacement – la mobilité étant devenue une norme (Orfeuil & Ripoll, 2015 : 36) – elles doivent également maintenir une attitude civile et courtoise, y compris face aux inconnus, et éviter ainsi une escalade de violences.

L'enquête nationale sur les violences envers les femmes en France (Équipe ENVEFF, 2003), ainsi que l'enquête violences et rapports de genre de 2015 qui la réactualise (Équipe VIRAGE, 2017) révèlent qu'une femme sur cinq est concernée par les violences sexuelles dans l'espace public, principalement durant les déplacements, dans des endroits fréquentés habituellement et dans la plupart des cas en journée ou tôt le matin (Blidon, 2021 [2016] : 281). Pour faire face aux violences, les femmes déploient un véritable « savoir-faire » (Lieber, 2008) qui consiste à mettre en place des stratégies d'évitement – refuser une sortie –, de dissimulation – adapter sa tenue –, ou de contournement – prendre un taxi ou se faire raccompagner –, jusqu'au renoncement à la sortie dans certains cas (Jarrigeon, 2019b).

[25] Teresa de Lauretis souligne qu'il existe « un grand nombre d'options auto-définitionnelles pour les lesbiennes » (2023 : 35), je me réfère à la définition proposée par Natacha Chetcuti-Osorovitz dans laquelle « lesbienne » désigne des personnes se définissant comme telle, « des réalités variées et mouvantes » dans le cadre d'une définition de soi constamment rejouée ou renégociée (2013 [2010]).

Qu'en est-il des personnes minorisées ? Je m'appuierai particulièrement sur le cas des lesbiennes dans cet état de l'art, une partie de mon enquête a en effet porté sur les violences qui les visent spécifiquement. Si l'enquête Enveff ne consacre qu'un seul paragraphe aux personnes minorisées de genre (Jean-Jacques, 2023 : 42), l'enquête Virage apporte un éclairage sur les violences que les lesbiennes subissent dans l'espace public. Elle révèle qu'elles sont encore plus exposées à l'exhibitionnisme et aux tentatives de viol mais aussi aux injures sexistes et aux menaces par rapport aux personnes hétérosexuelles (Alessandrin & Dagorn, 2023). Les enquêtes annuelles menées par SOS-Homophobie (2013 ; 2015 ; 2023) rappellent également que les violences à l'encontre des personnes minorisées commencent au regard – qu'ils soient curieux, menaçants, intrusifs ou lubriques –, dont la banalité est justement à requestionner.

Ces enquêtes montrent également que six lesbiennes sur dix déclarent être confrontées aux violences sexuelles dans l'espace public, qu'elles sont en augmentation depuis le COVID-19 (SOS-Homophobie, 2023) et qu'elles touchent majoritairement les lesbiennes qui se déplacent avec leur partenaire, leur présence rend visible leur orientation sexuelle (Cattan & Leroy, 2010 ; SOS-Homophobie, 2013 ; Clerval & Brunner, 2013). Elles subissent une double marginalisation liée à la fois à leur identité de genre et à leur appartenance à une minorité sexuelle. Ces violences prennent la forme de « stigmatisations verbales » : regards, insultes et harcèlement (Chetcuti-Osorovitz & Jean-Jacques, 2019).

Dans son article « La casuistique du baiser. L'espace public, un espace hétéronormatif », la géographe Marianne Blidon rappelle que « les marques publics d'affection constituent un bon indicateur pour évaluer le poids des normes sociales et leur intériorisation dans les pratique du quotidien […] ce régime de (in)visibilité trace des frontière, plus ou moins poreuses, qui permettent de repenser les conditions et les modalités de l'accès de chacun à l'espace public » (Blidon, 2008). Autrement dit, les couples ajustent leur comportement en fonction du contexte et de l'espace traversé. Dans sa thèse, Sarah Jean-Jacques (2023) montre que cette invisibilisation dépend de ce qu'elle a appelé la « charge hétéronormative » relative à l'espace traversé, c'est-à-dire la charge mentale qui conduit les lesbiennes à ajuster constamment leur comportement pour éviter les violences. Ces stratégies prennent donc fréquemment la forme d'une hypervigilance, afin d'anticiper toutes les situations possibles, et d'une autocensure. Dans sa thèse sur l'expérience des personnes trans dans l'espace public, Milan Bonté (2022) a également montré que les femmes trans subissent un très haut niveau de violence et que les hommes trans continuent à craindre les conséquences des violences masculines.

3.3 La dimension phénoménologique du trauma[26]

Les violences sexuelles dans l'espace public s'ancrent dans une continuité d'expériences de violences vécues par les femmes et les personnes minorisées au cours de leur vie. C'est le premier sens de la notion de « continuum » théorisée par la sociologue Liz Kelly en 1987 :

> À mesure que les entretiens[27] étaient retranscrits et analysés, il est devenu clair que la plupart des femmes avaient été confrontées à la violence sexuelle au cours de leur vie. Il apparut tout aussi clairement qu'à chaque forme de violence évoquée lors des entretiens correspondait un large éventail d'expériences possibles. C'est la raison pour laquelle j'ai commencé à recourir au terme de « continuum » pour décrire l'étendue et la variété de la violence sexuelle dans leur vie. […] le concept vise à mettre en évidence que la violence sexuelle existe dans la plupart des vies des femmes, même si la forme qu'elle revêt varie, comme la façon dont les intéressées définissent les faits […] et en sont affectées sur le moment et par la suite […] Aussi le concept ne doit-il pas être compris comme une ligne droite reliant les différents événements ou expériences. […] Le terme de continuum ne doit pas non plus être interprété comme une appréciation de la gravité de l'événement sur le moment ou par la suite. (Traduction de Marion Tillous, 2019)

Liz Kelly souligne que presque toutes les femmes interrogées avaient été confrontées, à un moment ou un autre de leur vie, à des formes de violences sexuelles. Celles-ci ne relèvent pas d'un registre unique, mais se déploient selon une grande diversité de modalités, d'intensités et de vécus subjectifs. Elle propose de dépasser une vision compartimentée ou hiérarchisée des violences pour montrer que toutes ces expériences s'inscrivent dans un même système de domination. Il ne s'agit pas de les placer sur une ligne graduée selon leur gravité, mais de reconnaître qu'elles participent toutes d'un même rapport de pouvoir qui structure la vie des femmes et affecte leur rapport au monde. Autrement dit, le concept de « continuum » ne désigne pas une connexion linéaire et aucune conclusion ne doit en être tirée en termes de gravité ou de conséquences pour les femmes. Recourir au concept de « continuum » met en évidence le fait que toutes les femmes sont

[26] J'utilise la plupart du temps le terme de « traumatisme » plutôt que celui de « trauma ». Ces deux termes sont souvent considérés comme des synonymes, mais le « trauma » réfère à un violent choc externe qui provoque une blessure physique ou psychique, donc à l'épisode de violence, alors que le traumatisme désigne les conséquences sur le psychisme de ce choc violent externe. Cette distinction explique pourquoi il s'agit d'une « phénoménologie du trauma » et non d'une « phénoménologie du traumatisme ». Dans ma thèse, le terme « trauma » est utilisé lorsque je me réfère à l'événement en lui-même.

[27] Liz Kelly a réalisé des entretiens avec soixante femmes, quarante-huit d'entre elles en ont fait un deuxième. Son enquête abordait l'enfance, l'adolescence et l'âge adulte afin d'appréhender les expériences de violence sexuelle dans le contexte spécifique de la vie de chacune.

confrontées aux violences sexuelles à certains moments de leur vie, il permet donc de relier les abus les plus communs et quotidiens avec les épreuves les moins communes qualifiées de délits.

Dans la fiction féministe d'Helen Zahavi *Dirty Weekend* (Zahavi, 2019), l'héroïne Bella, confrontée comme de nombreuses femmes à des violences sexuelles quotidiennes, subit le voyeurisme de son voisin. Cet événement marque un point de bascule : un matin, elle choisit de mettre un terme aux comportements oppressifs des hommes qui l'entourent et se transforme en tueuse en série. À partir du personnage de Bella, la philosophe Elsa Dorlin illustre comment toutes ces micro-agressions se cumulent et laissent des conséquences sur l'existence :

> Bella est bien une figure de la banalité qu'il y a à être violentée, […] nous faisons à peu près quotidiennement de façon répétitive, diverse, l'expérience de toute cette myriade de violences insignifiantes […] de ces regards salaces, de ces harcèlements licites, de ces réflexions humiliantes, de ces gestes intrusifs, de ces brutalités nauséeuses, qui endommagent nos corps comme nos vies. (2017 : 191).

Les violences sexuelles et sexistes ont un effet cumulatif et corrosif sur l'existence des femmes. Lorsque des agressions, même jugées « insignifiantes », s'accumulent au quotidien, elles produisent une usure structurelle des corps : ce sont les violences ordinaires et répétées qui finissent par peser lourdement sur l'existence. Elsa Dorlin propose d'appréhender ces violences à partir de ce qu'elle appelle une « phénoménologie de la proie » qui permet de penser à la fois la façon dont les corps sont marqués par leur accumulation mais aussi par toutes les stratégies mises en place pour y faire face, qu'elles aient été vécu ou non :

> Nous tentons par tous les moyens de supporter, de normaliser par une herméneutique du déni, en tentant de donner sens à une expérience en la vidant de son caractère invivable, insupportable. Bella est très vite agressée par un homme des plus « ordinaire » (c'est un détail important) qui la violente de toute part, et elle essaye de maintenir coûte que coûte la fiction d'une Bella d'« avant » agression […] Aussi, l'agression, loin de marquer un point de rupture dans l'itinéraire d'une vie sans histoires, n'est en fait que le révélateur de ce que les expériences continuées de la violences ont déjà abîmé, marqué dans le corps de Bella. Elles ont constitué son corps propre, son rapport au monde, ont charpenté la façon même dont ce monde *lui* apparaît, *la* touche ; elles ont modelé la façon dont son corps habite, affecte ce monde et s'y déploie. Il n'y a donc pas de retour possible à une vie *ante*-agression. Il n'y a pas de possibilité de « revenir » en arrière car, de fait, il n'y a pas de point d'accroche pour retrouver une féminité épargnée, qu'il faudrait restaurer ou déviolenter. (2017 : 193).

À travers l'exemple de l'agression de Bella, Elsa Dorlin insiste sur le fait que les violences sexuelles s'inscrivent dans une continuité d'expériences de violences déjà subies. Elle remet en question la croyance en une « vie d'avant », qui serait un retour à l'état avant l'agression, puisque le corps des femmes est marqué et abîmé par une série d'expériences de violences accumulées. Pour Elsa Dorlin, les traumatismes qui résultent de ces violences ont une dimension phénoménologique : ils façonnent la manière dont les femmes vont ensuite appréhender le monde sans possibilité de revenir à un état originel. Cette conception phénoménologique du trauma a été théorisée par la philosophe et thérapeute Mary-Catherine McDonald : le traumatisme engendré par les violences sexuelles ne laisse pas seulement « une cicatrice sur la peau », mais « s'incruste dans l'existence, dans la *durée*, de manière *protéiforme* (son expérience varie d'une personne à l'autre) et souvent *totalisante* (plusieurs aspects du vécu se transforment) […] déstabilise le schéma corporel et altère la perception qu'un·e se fait d'un monde » (2019 cité par Paré, 2024).

Dans la continuité d'Elsa Dorlin, selon Éléonore Paré (2024), le traumatisme s'inscrit autant dans l'anticipation de la « prédation continuelle » que dans le « caractère ordinaire et largement répandu » des violences sexuelles, qui déstabilisent déjà le rapport que les femmes entretiennent avec leur environnement avant même de réellement vivre ces violences. Ainsi, la « réalité expérientielle » des violences sexuelles est une superposition de la « mémoire corporéisée de la violence sexiste », c'est-à-dire l'anticipation d'une violence potentielle par encorporation du sexisme préexistant, et de la « mémoire traumatique », donc la possible reviviscence du traumatisme lorsque la violence a eu lieu (ibid.). La phénoménologie du trauma permet de saisir la façon dont les violences n'affectent pas uniquement le corps, elles sont vécues à travers lui dans un système d'absorption et de réactions qui forment l'expérience.

J'aborderai les conséquences traumatiques des violences sexuelles dans la troisième partie de ce chapitre. Néanmoins, le croisement entre la phénoménologie féministe et le psycho-trauma dans une « phénoménologie de la proie » ou « du trauma » permet ici de comprendre comment l'anticipation et/ou le vécu des violences sexuelles, ainsi que les adaptations et les stratégies d'évitement qui en résultent, marquent les corps en déplacement et donc l'expérience de la mobilité. Le cas des chaussures analysé par Anne Jarrigeon montre que rien n'est laissé au hasard :

> Choisir ses chaussures, c'est décider d'une certaine 'allure', de l'éprouver, de la produire extérieurement et de la soumettre à l'assentiment anonyme. Porter des chaussures convoque, de façon plus ou moins précise, stratégique ou revendiquée, un univers de référence correspondant à une certaine expérience corporelle […] Le port des talons correspond à une forme de performance de l'identité féminine […] Les jeunes femmes tendent à éviter de porter des talons hauts si elles sont seules en ville la nuit. Elles sont implicitement contraintes à marcher – il est louche et risqué

> de stationner longtemps – et à marcher vite de surcroît. Beaucoup avouent alors préférer des chaussures « sourdines » ne les signalant pas et permettant éventuellement de « courir au cas où ». (2016 : 158-160).

Si porter des talons peut relever d'un choix esthétique et d'une mise en scène de la féminité, selon les moments de la journée, les femmes adaptent leurs pratiques vestimentaires en fonction d'un calcul stratégique lié à leur sécurité. Les talons deviennent inadaptés : ils entravent la mobilité – il serait difficile de courir avec –, et augmentent la visibilité à cause du bruit qu'ils font.

La littérature scientifique évoquée dans cette première partie a montré que la mobilité est façonnée par le genre, les socialisations différenciées et les violences sexuelles, qui influencent profondément la manière dont les femmes et les personnes minorisées se déplacent dans l'espace public. Les dispositifs institutionnels de l'espace public ont fait l'objet de critiques : ils reproduisent des stigmatisations et des hiérarchisations, notamment raciales, et occultent la dimension systémique des violences. Pourtant, ces violences, loin d'être des événements isolés, s'inscrivent dans un continuum d'expériences vécues et anticipées qui marquent durablement les corps et génèrent des traumatismes affectant la mobilité, ce que l'apport de la phénoménologie a permis de montrer. Dans la deuxième partie de ce chapitre, je reviendrai sur les recherches qui analysent la dimension spatiale du concept de « continuum » : l'espace privé et l'espace public s'inscrivent dans une continuité, et les transports en commun, en raison de leurs caractéristiques spécifiques, apparaissent comme des lieux publics privilégiés pour les agresseurs.

II – Les transports en commun : des espaces publics d'opportunité pour les agresseurs

> Tous les hommes connaissaient ce jeu-là : on suit la première femme un peu possible qu'on a rencontrée, qui venait à votre rencontre, jusqu'à ce qu'elle tourne par exemple à gauche. Alors, à la première femme sans contre-indication qui vient en sens inverse, on quitte la toute première, et on suit la nouvelle en revenant sur ses pas. […] Aurélien, qui, en tout ça, était resté très potache pour ses trente ans, était capable de tourner ainsi des heures et des heures dans Paris. Jamais on ne peut bien détailler une femme comme on le fait en suivant une inconnue. On a à peine vu son visage, on essaye de se le figurer quand elle tourne légèrement la tête, et puis le peu de joue qu'on voit alors n'est gâché par rien, c'est facilement joli chez la femme cette attache du cou et de l'oreille. De dos, on possède vraiment une inconnue, elle n'est pas défendue par son expression, il n'en reste que l'animal, la bête à courber ; on la soumet déjà à fixer son attention sur la nuque, la racine des cheveux. La démarche trahit la femme, son intimité. Puis il y a la croupe, les jambes. Aurélien se plaisait infiniment à déshabiller les femmes dans sa tête, à imaginer leurs dessous, sans rien embellir, avec une certaine cruauté […].
>
> Louis Aragon, 1972 [1944], *Aurélien*, chapitre XVI : 151-153)

J'ai choisi cet extrait du roman *Aurélien* de Louis Aragon pour introduire cette deuxième partie de mon état de l'art : il illustre explicitement l'objectivation des femmes dans l'espace public. Le personnage Aurélien se prête à un jeu dans la rue qui consiste à suivre des femmes au hasard des rencontres. La femme suivie devient la « proie » d'un jeu de domination, elle est comparée à un « animal », une « bête à courber ». Cet exemple fait écho au concept de « continuum » proposé par Liz Kelly (2019 [1987]), notamment à l'expérience continue de surveillance, de contrôle et de subordination dans l'espace public : « parler de continuum permet d'analyser ces violences comme un moyen fondamental de contrôle social, essentiel au maintien d'un ordre social sexué » (Lieber, 2008 : 46).

Dans sa thèse sur la dimension spatiale des violences conjugales, Evangelina San Martin Zapatero propose une autre dimension au concept de « continuum » : « un continuum spatial entre le dedans et le dehors susceptible de favoriser l'appartenance à un ensemble » (2019 : 275). Reconnecter les espaces entre eux dans le cadre d'un « continuum spatial » permet de remettre en question la distinction espace privé et espace public : bien que « le huit clos conjugal est l'espace dans lequel les violences à l'encontre des femmes sont les plus nombreuses » (Équipe ENVEFF, 2003 : 118), les violences qui surviennent dans la rue ou dans les transports en commun ne peuvent être séparées de celles vécues dans le foyer.

Autrement dit, comme plusieurs travaux féministes récents en géographie et en aménagement se sont attachés à le montrer, les violences vécues dans l'espace privé ont des

répercussions sur la pratique des espaces publics. Dans cette deuxième partie, je reviendrai sur les recherches qui ont montré que les violences conjugales, *a priori* éloignées des violences vécues dans l'espace public, ont pourtant des liens avec les mobilités, elles invitent à prendre au sérieux les victimes dans toute la continuité de leurs expériences. J'aborderai ensuite la question des agresseurs : les caractéristiques des transports en commun favorisent des formes spécifiques de violences sexuelles et constituent ainsi des espaces d'opportunité pour les agresseurs.

1) Les conséquences des violences vécues dans l'espace privé sur les mobilités

1.1 Les violences conjugales, un moyen d'appropriation du corps des femmes

Les violences conjugales ont été étudiées dans différentes disciplines. En psychologie, elles sont parfois expliquées par la folie, l'alcoolisme ou un passé de violences vécues dans l'enfance du conjoint. En socio-économie, elles sont reliées aux tensions issues des rapports de classes à l'origine des agissements violents dans le cadre familial[28]. En sociologie, elles sont analysées comme le produit d'un rôle de genre assigné aux hommes (Rinfret-Raynor & Cantin, 1994). Au-delà de ces approches, l'État moderne a contribué à définir les rapports de domination conjugale. Le Code civil de 1804 établit en effet la soumission de la femme mariée à l'autorité de son mari : l'article 213 stipule que « le mari doit protection à sa femme, la femme obéissance à son mari ». Dans son ouvrage *Violences conjugales : Évolutions d'une lutte* (2004), l'historien Michel Thiry rappelle que l'époux pouvait ainsi recourir à des mécanismes de « correction », dont la violence, pour réaffirmer l'ordre conjugal. Cette régulation ne concernait pas seulement le couple : la communauté elle-même veillait au respect de la « morale familiale » et intervenait en cas de conflit (ibid. : 28). Il cite l'exemple d'un paysan de Lavasterie qui, en 1871, s'interposa entre un mari et sa femme en l'accusant de « faire le déshonneur du village et de la commune ».

La frontière entre espace privée et espace communautaire s'est progressivement accentuée (Delphy, 1995). La reconnaissance juridique des violences conjugales en tant que telle remonte à 1992, bien après l'interdiction des violences dans l'espace public. Comme le souligne Evangelina San Martin Zapatero : « bien que ces dispositions juridiques favorisent une évolution dans la considération publique de ces agissements, rendant poreuse la frontière entre la sphère publique et la sphère privée, une inertie sociale à l'œuvre viendrait la contrecarrer » (2019 : 85). Différents mécanismes participent en effet à la banalisation et à l'invisibilisation des violences conjugales : l'emploi d'un langage neutre qui efface la spécificité des violences subies par les femmes, ou encore la psychologisation des discours, qui alimente leur culpabilisation (Romito & Julien, 2006 cité par

[28] L'enquête Enveff rappelle que les violences traversent toutes les classes sociales.

San Martin Zapatero, 2019). Renvoyées à la sphère privée, ces violences échappent ainsi à une prise en charge effective par l'action publique, ce qui entretient les conditions de leur reproduction, malgré l'existence de lois censées les prohiber.

Dans son travail sur la « crise de la masculinité » (2012 ; 2022), Francis Dupuis-Déri montre qu'un nouvel ordre patriarcal s'est constitué en réaction aux dénonciations croissantes des violences sexuelles, notamment depuis #*MeToo*, autour de la constitution d'une nouvelle cause, celle de la défense des pères. Ce contexte a conduit à un recentrage de la lecture des violences conjugales : elles sont réduites à des relations privées et interpersonnelles entre conjoint·es, souvent expliquées par des approches psychanalytiques. Dans la pensée masculiniste qu'il étudie, les hommes se disent victimes de l'indisponibilité et de l'insoumission des femmes, qui engendreraient une frustration sexuelle, renforcée par un climat répressif qui les empêcherait de les aborder dans l'espace public. Incapables, selon eux, d'imposer leur autorité dans la sphère privée comme dans la sphère publique, les hommes seraient devenus des « esclaves », contraints de réaffirmer leur droit de propriété sur le corps des femmes.

Cette logique s'inscrit dans ce que Colette Guillaumin a appelé le « sexage » : un rapport d'appropriation matérielle des femmes qui englobe non seulement leur force de travail et leur temps, mais aussi leur corps, comme en témoigne l'obligation implicite de relations sexuelles dans les couples hétérosexuels cisgenres (2012 [1978]). Colette Guillaumin souligne que la « démonstration de force (les coups) » constitue un instrument central de cette appropriation. Pour Francis Dupuis-Déri cet usage de la violence est également un attribut de la masculinité, conçu comme le moyen privilégié pour rétablir la position dominante des hommes. Au sein du couple, les auteurs de violence tendent à nier cette dimension politique en affirmant que les femmes seraient tout aussi violentes qu'eux, occultant ainsi que ces violences relèvent d'une logique structurelle de domination.

1.2 La dimension spatiale des violences conjugales

Les approches issues du féminisme matérialiste et des théories des masculinités[29] permettent de comprendre les violences conjugales comme un système structuré d'oppression de

[29] L'arrivée en France des *masculinity studies* est marquée par la traduction en 2014 des travaux de Raewyn Connell. Ils renouvellent l'analyse du genre : il ne s'agit plus seulement d'étudier le rapport de pouvoir entre hommes et femmes, mais aussi les rapports de domination internes au groupe des hommes. Cette analyse de la « classe des hommes » dans une perspective critique du patriarcat avait déjà été amorcée par des féministes matérialistes, comme Christine Delphy et Colette Guillaumin.

genre. Pour la sociologue Jalna Hanmer (1977), la violence masculine constitue ainsi un mécanisme de « contrôle social des femmes ». Plusieurs travaux récents ont proposé de renouveler l'analyse en adoptant une perspective géographique et multiscalaire. L'approche spatiale révèle que ces violences ont aussi des conséquences sur la pratique de l'espace public et sur les mobilités (San Martin Zapatero, 2019 ; Tillous, 2020b ; 2022).

Dans sa thèse, Evangelina San Martin Zapatero (2019) a par exemple montré comment l'espace de vie des victimes se réduisait au fur et à mesure que la violence du conjoint se mettait en place, entrainant ce qu'elle a appelé une « déprise spatiale ». Cette déprise s'installe progressivement par la violence verbale : le conjoint cherche d'abord à isoler sa partenaire de ses réseaux de sociabilité – en adoptant par exemple une attitude désobligeante devant ses proches –, puis par un travail de « déqualification », il va porter atteinte à l'image de soi de sa compagne, en lui renvoyant par exemple en permanence l'idée qu'elle n'est pas à la hauteur. Pour s'en protéger, les victimes réduisent alors leur participation sociale et leurs activités. Cette atteinte à l'identité participe à la mise en place d'une emprise du conjoint sur sa conjointe.

Exclues du jeu social et professionnel, les victimes se retrouvent assignées à la sphère domestique. Le conjoint met alors en place ce que le sociologie américain Evan Stark appelle un « contrôle coercitif » dans l'ouvrage *Coercive Control: How Men Entrap Women in Personal Life* (2007), c'est-à-dire un ensemble de procédés destinés à maintenir sa domination. Ceux-ci prennent la forme d'une emprise, entendue en psychologie comme une appropriation, une domination et une empreinte durable sur l'autre, qui réduit la victime à un objet (Hirigoyen, 2006), mais aussi d'un véritable « contrôle spatial », où le partenaire définit tous les paramètres du déplacement. Les limites géographiques et temporelles de la victime se restreignent progressivement, elle n'est plus autorisée à se déplacer que pour certains motifs.

Ce contrôle peut également passer par des mécanismes financiers, comme la vérification du niveau d'essence ou des factures de carte bleu, ou par des injonctions relatives à l'apparence, comme des remarques sur les tenues. Dans certains cas, le conjoint va jusqu'à retirer les clés du domicile, confinant sa compagne dans l'espace domestique. Pour Evangelina San Martin Zapatero, les femmes victimes de violences conjugales perdent leur autonomie de déplacement : elles développent un autocontrôle qui conduit à une perte de leurs « compétences spatiales » :

> L'intrusion opérée par la violence conjugale détruit toute démarcation spatiale qui sépare et protège les espaces de vie de la partenaire féminine. Les codes spatiaux se brouillent et les différents espaces se voient remplacés par l'existence d'un seul et unique espace total et totalisant, où la partenaire

féminine est engloutie dans la logique d'une conjugalité qui prend les contours d'une institution totale. Au fur et à mesure que les démarcations disparaissent, les espaces publics et privés se transforment en espaces domestiques. […] Lorsqu'elles sont accompagnées des conjoints à l'extérieur, la menace que représente leur présence motive chez elles des attitudes d'effacement […] Lorsqu'elles y sont seules, l'emprise créée par la relation génère un contexte de contrôle qui inhibe leur rapport avec les espaces extérieurs. Cela réactive un agir spatial à l'extérieur de type rationalisé, fonctionnel et conditionné. D'autre part, la disqualification permanente à leur égard atteint leurs compétences spatiales. Elles perdent de la confiance et doutent de leurs capacités. Cet état de fait augmente la dépendance à l'égard du lien conjugal et les évince d'autres pratiques sociales, les cantonnant à celles de la sphère domestique. (2019 : 288).

L'emprise exercée par le conjoint déborde ainsi largement du foyer : elle abolit les frontières entre les espaces privé et public pour les refaçonner en un espace « totalisant », analogue à ce qu'Erving Goffman (2013 [1968]) appelait une « institution totale », c'est-à-dire un cadre qui absorbe et régule tous les aspects de la vie des individus. Cette dynamique a plusieurs conséquences : elle entraîne une domestication de l'espace public et lorsque la victime sort avec son conjoint, elle adopte des comportements d'effacement dictés par la menace implicite ou explicite qu'il représente. Lorsqu'elle sort seule, ses mobilités sont réduites et rationalisées : elles perdent confiance en elles et en leur capacité à s'orienter ou à se projeter dans l'espace et ressentent une illégitimité à l'occuper.

Le contrôle coercitif passe également par la mise en place de mécanismes de surveillance : par interconnaissance – photos postées sur les réseaux sociaux ou demande directe par SMS –, mais aussi au moyen de dispositifs de géolocalisation installés dans les téléphones portables ou sur les véhicules et qui s'appuient de plus en plus sur les nouveaux logiciels espions[30], comme le traçage GPS, les caméras, les micros mais aussi applications[31] (Tillous, 2020b ; 2022 : 63-64). Ces dispositifs permettent au conjoint de mettre en place un véritable « régime panoptique » (Bentham, 1977) :

[30] Une enquête menée aux États-Unis auprès de centres d'hébergement de femmes victimes de violences au sein du couple a montré que 85 % d'entre elles étaient victimes de cyber-contrôle. En France, le Centre Hubertine Auclert estime que 19 % des femmes victimes de violences conjugales pensaient avoir déjà été surveillé : 44 % d'entre elles rapporte que leur conjoint connaissait leurs déplacements sans qu'elles en aient parlé (cité par Tillous, 2022).

[31] Bien que la loi de 2020 interdit de géolocaliser en temps réel ou de consulter l'historique - même celui des enfants - , plusieurs applications comme « Hello Spy », « Sprynger » ou encore « Couple Tracker », dont les publicités vantent une surveillance mutuelle des partenaires, sont utilisées pour suivre la conjointe. Certains logiciels peuvent être détournés de leur usage initial comme l'application « Life360 » qui permet de savoir où se trouvent les membres d'une famille ou encore Snapchat avec sa carte géolocalisée (Tillous, 2020b).

> Une fois installées, ces applications [logiciels espions] sont indétectables par l'utilisateur·rice de l'appareil puisque aucune icône spécifique n'indique leur présence. […] La localisation d'une personne peut également être déduite de données telles que les relevés bancaires ou les publicités géolocalisées reçues par une personne parce qu'elle se trouvait à côté d'un magasin ou d'un restaurant précis (soit via des applications telles que Facebook ou Waze, soit parce que le téléphone a été détecté par une balise Beacon utilisant la technologie Bluetooth) […] Enfin, il est possible de savoir où se trouve une personne par le biais de dispositifs de sécurité domestiques tels que caméras de vidéosurveillance, détecteurs de présence ou micros (Tillous, 2022 : 63)

Pendant la crise du COVID-19, les violences conjugales se sont intensifiées (Tillous, 2022) et elles continuent encore d'augmenter : selon le service statistique ministériel de la sécurité intérieure (SSMSI), en 2022, elles ont augmenté de 15 % par rapport à l'année précédente et en 2023, de 10 %.

Comme l'ont révélé plusieurs affaires très médiatisées – notamment celles de Jacqueline Sauvage, Alexandra Lange ou Valérie Bacot –, certaines femmes victimes de violences conjugales ont tué leur conjoint violent. La sociologue Natacha Chetcuti-Osorovitz a rencontré certaines de ces femmes détenues dans son enquête menés dans un centre pénitentiaire (2021). Dans son ouvrage *Femmes en prison et violences de genre : résistances à perpétuité* qui restitue cette enquête, elle explore leurs trajectoires de vie, leurs expériences de l'incarcération et la manière dont l'exécution de la peine affecte leur subjectivité, leur corps et leur quotidien. Son analyse met en lumière le caractère disciplinaire de l'institution pénitentiaire, qui présuppose une continuité linéaire entre l'individu, l'acte commis, l'intention et la peine. Ce cadre réduit le « crime » et la « peine » à une lecture individualisante, ignorant à la fois le continuum des violences de genre et les effets structurels des rapports sociaux de sexe sur les parcours de ces femmes. Elle s'interroge alors :

> Comment donner un sens à la peine quand le passage à l'acte s'inscrit dans une histoire longue de violences cumulées ? Quand la personne n'a pas été reconnue victime de violences de genre, quand elle n'a pas été jugée crédible par la famille, ni par les institutions éducatives, sociales et judiciaires ? Comment reconnaître les faits que la justice a retenus contre vous quand ces faits mêmes sont pris dans un contexte conjugal qui a été un dispositif enfermant ou violent, mais en même temps valorisant et structurant du point de vue de la position de « femme » ? (2021 : 22)

Ces questionnements mettent en évidence l'impasse produite par l'institution judiciaire face aux parcours marqués par le continuum des violences de genre. La peine pénale repose sur une lecture individualisée et décontextualisée des faits, alors même que ceux-ci s'inscrivent dans des trajectoires longues d'emprise, de déni institutionnel et de non-reconnaissance du statut de victime.

Le paradoxe souligné est que le couple violent apparaît simultanément comme un dispositif d'oppression et comme un cadre structurant de socialisation de genre, ce qui complexifie la possibilité pour les femmes concernées de donner un sens à la condamnation. Dans son enquête, Natacha Chetcuti-Osorovitz met également en évidence la mise en place d'un système de solidarité, voire d'admiration, envers les détenues qui ont commis « des meurtres d'autodéfense » pour protéger leurs enfants ou leur propre vie. Elle décrit un véritable « renversement de la figure de la meurtrière » : la femme n'est plus perçue comme l'auteure d'un crime, mais comme une victime contrainte, dont le passage à l'acte s'inscrit dans la continuité d'un vécu marqué par la violence (ibid. : 32).

1.3 Le cas de l'inceste : quels impacts sur la mobilité ?

Les violences conjugales influencent les mobilités de deux manières : d'une part parce que le conjoint cherche à en exercer le contrôle ; d'autre part parce qu'elles peuvent provoquer chez la victime une perte de compétences spatiales et une diminution de la confiance en son autonomie, entraînant une dépendance accrue au conjoint pour ses déplacements. Toutefois, les violences dans l'espace privé ne se limitent pas aux situations conjugales. Je souhaite ici poser des hypothèses sur le cas de l'inceste, que j'envisage comme une forme de violence sexuelle inaugurale, qui, comme elle apparait très tôt dans la vie d'un individu, a des effets si profonds qu'il est parfois difficile d'en percevoir l'ampleur. Le cas de l'inceste, comme celui des violences conjugales invitent à reconsidérer les victimes dans la continuité de leurs expériences.

Dans de nombreux cas, il peut provoquer une amnésie traumatique, c'est-à-dire un trouble cognitif dissociatif entraînant l'oubli temporaire des violences subies et donc d'une partie de son histoire personnelle. N'ayant pas réalisé d'enquête spécifique sur l'inceste et ses effets sur la mobilité, et n'ayant trouvé aucune recherche existante sur ce sujet, j'expose dans cette courte section quelques hypothèses qui de proposent des pistes sur la façon dont l'inceste impacte durablement le rapport au monde et à la mobilité.

L'inceste est défini comme toute relation sexuelle entre deux ou plusieurs membres d'une même famille, reliés par un lien de parenté ou par alliance. La prohibition de l'inceste a été largement traitée par les anthropologues qui en ont fait un « constituants de la condition humaine » (Journet, 2013). En 1949, dans sa thèse sur les structures élémentaires de la parenté, Claude Lévi-Strauss montre que la prohibition de l'inceste est un fait à la fois universel et culturel, un préalable nécessaire à la structuration des sociétés humaines (2017 [1949]). Pour autant, la Commission indépendante sur l'inceste et les violences sexuelles faites aux enfants (CIIVISE) estime qu'en 2022, une personne sur dix en France a été victime d'inceste dans son enfance, soit environ 5,5 millions

d'individus. Son rapport indique également que chaque année, 160 000 enfants subissent des violences sexuelles en France. En 2024, elle estime qu'en moyenne trois enfants par classe sont victimes d'inceste (CIIVISE, 2023). Par ailleurs, l'Union pour l'Enfance, en partenariat avec Face à l'Inceste, a mené fin 2024 une enquête dans huit établissements accueillant 381 jeunes âgé·es de 0 à 21 ans, afin de mesurer l'ampleur des violences sexuelles subies par les jeunes pris·es en charge par l'Aide Sociale à l'Enfance (ASE) : un enfant sur deux aurait été victime de violences sexuelles, dont une part significative d'incestes. Selon l'enquête *Parents complices, parents protecteurs*[32] menée en 2022, seulement 5 % des pères et 6 % des mères portent plainte lorsqu'ils ou elles ont pris connaissance des faits. De son côté, le rapport de la CIIVISE de 2023 révèle que 40 % des professionnel·les restent inactif·ves face à ces situations. L'inceste touche toutes les classes sociales et sa réalité reste encore largement méconnue en raison de l'absence de données représentatives (Brey & Drouar, 2022).

Qui sont les victimes d'inceste ? Les statistiques indiquent qu'une fille sur cinq et un garçon sur treize subissent des violences sexuelles de la part d'un membre de leur famille, avec 21 % des cas avant six ans, 51 % avant onze ans et 80 % avant quinze ans (Debauche et al., 2017). La sociologue Marie Romero précise dans son rapport sur les mineurs auteurs d'infractions sexuelles[33] publié en 2023 que 92 % des mineurs auteurs de violences sexuelles incestueuses en France sont des garçons et que l'âge moyen des victimes lors de la première agression dans le cas d'inceste commis par des mineurs est de 7 ans. L'anthropologue Corentin Legras (2025) a également montré que l'inceste commis par des mineurs s'inscrit dans des rapports de genre qui minorisent les filles au profit des garçons et structurent l'organisation familiale. Selon lui, les fils aînés bénéficient de privilèges et de responsabilités liés à la combinaison des statuts de genre et d'aînesse. Ils héritent ainsi d'un rôle central dans la reproduction des rapports de domination au sein de la parenté, rôle qui peut s'exprimer par des formes de violence mobilisant les normes de genre comme outil de coercition.

Selon la psychiatre Audrey Cassiaux (2024a), les victimes d'inceste peuvent, souvent longtemps après les faits – parfois jusqu'à l'âge adulte si le souvenir a été refoulé –, développer des troubles psychiques et dépressifs, ressentir honte et dégoût de soi, éprouver colère et méfiance envers les institutions, la famille ou la société, mais aussi adopter des conduites à risque. Dans *Le*

[32] Pour en savoir plus : https://facealinceste.fr/blog/enquete/parent-complice-parent-protecteur-enquete

[33] Dont voici le lien : https://www.justice.gouv.fr/documentation/ressources/rapport-prise-charge-mineurs-auteurs-dinfraction-caractere-sexuel-maics

Berceau des dominations. Anthropologie de l'inceste, l'anthropologue Dorothy Dussy montre par exemple que l'enfant qui subit des violences sexuelles peut avoir un comportement entreprenant avec des adultes, ce qui peut l'exposer à de nouvelles violences (2021 : 199). Le psychologue clinicien Benjamin Abdessadok (2022) souligne aussi que la relation imposée par l'adulte rend l'enfant plus vulnérable aux dérives de l'emprise sexuelle, et donc plus difficile pour lui de poser des limites à l'âge adulte. Par ailleurs, les enfants victimes d'inceste ont 31 % de chance d'être confrontés à des violences ultérieures, notamment conjugales (Salmona, 2022 : 160 ; CIIVISE, 2023). La psychiatre Muriel Salmona rappelle qu'un enfant confronté à une mémoire traumatique sera encore plus exposé et vulnérable qu'un adulte n'ayant pas vécu de tels traumatismes dans l'enfance, en raison de l'absence de « référence stable » et de son obligation à « se construire comme il peut dans un univers violent et incohérent, où il est constamment en insécurité » (ibid. : 155).

Comment le cas de l'inceste éclaire-t-il la nécessité de repartir du point de vue des victimes ? Aucune recherche ne porte sur les conséquences de l'inceste et des violences sexuelles subies par les enfants dans leur relation à l'espace public, ni dans les conséquences sur leurs futures mobilités. Je fais néanmoins l'hypothèse que l'installation d'une mémoire traumatique chez l'enfant peut l'amener à se mettre plus facilement en danger – parfois volontairement – dans l'espace public dans le cadre de « conduites dissociantes », c'est-à-dire en recherchant à reproduire intentionnellement le traumatisme initial (Salmona, 2022 : 176). D'autre part, il peut développer des stratégies d'hypervigilance et de sur-anticipation, mobilisant ainsi « une énergie incroyable à tout contrôler, ce qui l'épuisera » (ibid. : 156-157). Muriel Salmona décrit ce phénomène comme un « formatage des victimes », qui « piège l'enfant devenu adulte dans la position d'être toujours au service et à l'écoute d'autrui […] face à de nombreux abus » (ibid. : 159-160). Elle compare l'enfant victime à un « esclave parfait », qui tentera quoi qu'il arrive de désamorcer toute situation perçue comme violente. Il est possible de mettre cette attitude en lien avec une des stratégies d'évitement évoquée par les femmes dans l'espace public, qui, du fait de leurs expériences des violences sexuelles, cadrent leur posture pour ne surtout pas énerver l'agresseur :

> L'hypervigilance et les conduites de contrôle peuvent de façon paradoxale être aussi un facteur de risque […] une victime surveille continuellement tout ce qui l'entoure dans un lieu public, avec toutes ses antennes déployées, elle va être immanquablement alertée par des personnes ayant des comportements anormaux ou un regard inquiétant, et elle sera alors attentive à leurs agissements. Cet état d'alerte, d'hypervigilance et la fixation de son regard sur la ou les personne(s) « bizarre(s) » la désignera aussitôt auprès de ces agresseurs comme une victime, et donc une proie potentielle. Et c'est de cette façon qu'elles se retrouvent choisies comme cible et abordées par des agresseurs qui vont littéralement leur « mettre le grappin dessus » et ne plus les lâcher, en usant de stratégies

d'emprises dissociantes (en les sidérant) ou de stratégies de séduction, pour les manipuler (Salmona, 2022 : 161).

L'hypervigilance est donc paradoxale : si elle est généralement considérée comme un mécanisme de protection face aux menaces, elle peut augmenter l'exposition au risque. Les mécanismes d'auto-protection peuvent donc, dans certains contextes, se retourner contre celles et ceux qu'ils étaient censés protéger.

Plusieurs recherches récentes ont donc montré que les violences subies dans l'espace privé, notamment les violences conjugales, peuvent restreindre fortement les mobilités et l'autonomie des victimes. Les enquêtes sur les violences conjugales et la littérature anthropologique sur l'inceste ouvrent un champ de question pour penser plus globalement l'expérience des victimes de violences sexuelles dans les transports en commun, que ces violences s'y soient produites ou non. Se situer du côté des victimes, consiste aussi à prendre en compte leurs expériences plus globale et à penser ces violences comme un « continuum », là où un transporteur produit de la discontinuité. Je vais maintenant aborder la question de la représentation des agresseurs.

2) La représentation des agresseurs

2.1 L'agresseur, un « Monsieur tout le monde »

Durant mon enquête, j'ai rencontré un enquêteur de la brigade spécialisée des infractions sexuelles de la sûreté régionale des transports[34] (SRT) avec qui j'ai réalisé un entretien. En entrant dans son bureau, je suis restée sans voix : les quatre murs étaient recouverts d'une centaine de photos d'hommes de tous âges – l'un d'entre eux n'avais même pas encore quinze ans –, de toute couleur de peau et de tout milieu socio-économique. Constatant ma surprise devant sa « décoration », l'enquêteur s'est exclamé « Eh oui, c'est Monsieur tout le monde en fait ! ». Durant mes années de thèse, nombreux sont celles et ceux à m'avoir donné leur intime conviction sur les auteurs de violences sexuelles, évoquant des « pervers », des « marginaux », des « détraqués », des « drogués », des « déviants » et j'en passe. Rares sont celles et ceux qui perçoivent cette réalité : les agresseurs ne sont pas des figures exceptionnelles, mais des individus ordinaires.

La psychosociologie a pourtant largement montré qu'un des ressorts de la violence était le contexte. L'expérience menée par Stanley Milgram (2017 [1963]) a révélé que la présence d'une

[34] La SRT existe depuis 2015, elle dépend du ministère de l'Intérieur. La RATP et la SNCF se sont mises en lien avec elle depuis peu.

autorité, parfois juste incarnée par une blouse, suffisait à amener des individus ordinaires à commettre des actes d'une extrême violence. La même année, Hannah Arendt se rend à Jérusalem pour assister au procès d'Adolf Eichmann où elle conceptualise ce qu'elle appelle la « banalité du mal » : dans une lecture politique, elle interroge la façon dont le totalitarisme tranforme un individu ordinaire en criminel : « Eichmann n'était pas fou au sens psychologique du terme et encore moins au sens juridique. […] Pire, ce n'était sûrement pas un cas de haine morbide des Juifs, d'antisémitisme fanatique, ni d'endoctrinement d'aucune sorte » (1991 [1966]).

La plupart des travaux qui portent sur la question de l'agresseur concerne les violences conjugales. Dans *Un troussage de domestique*, Christine Delphy affirme « On ne dira jamais assez que les violeurs, comme les délinquants de la route, ne sont justement pas des délinquants ; comme les maris violents, ce sont des hommes ordinaires ; les plus ordinaires des hommes. Des hommes "normaux" » (2011 : 20). Sur la question des conjoints violents, le numéro spécial de la revue de psychologie *Perspectives Psy*, sorti en 2017, porte sur les « Caractéristiques du fonctionnement psychique des auteurs de violences conjugales. L'abandon en question » (Ferraty-Giacardi & Delbreil, 2017). Un autre numéro spécial dans la revue *Lien Social* évoque leur prise en charge (Penna et al., 2021). L'enquête immersive journalistique de Mathieu Palain *Nos pères, nos frères, nos amis* (2023), dont le titre est emblématique, s'intéresse à la socialisation des hommes à la violence. Interrogé par Arte sur le court métrage *Soupe Froide* (Monteiro, 2024) dans lequel une femme se remémore ses années de mariage et raconte son quotidien des violences conjugales, Mathieu Palain évoque la représentation de l'agresseur **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**: « ce qui est bien c 'est qu'il est pas représenté comme un type débraillé, en jogging : il ressemble à un mec normal, ce sont des mecs normaux […] il faut sortir de l'image monstrueuse de représentation d'un type qui serait totalement désociabilisé […] c'est absolument transclasse[35] ». Dans le court métrage, le conjoint est en effet représenté sans visage, vêtu simplement d'une chemise.

Plus récemment, *L'Atlas mondial des sexualités* a intégré un chapitre sur la « sociologie de l'agression sexuelle en France » écrit par Nadine Cattan et Stéphane Leroy qui rappelle que les trois quarts des agresseurs hors du ménage sont connus par les femmes victimes (Cattan & Leroy, 2016 : 72-73). Concernant l'inceste, Dorothy Dussy a consacré plusieurs parties de son ouvrage *Le Berceau des dominations, anthropologie de l'inceste* (2021) à la question des agresseurs. Elle reprend les recherches de Louise Armstrong qui montraient déjà que l'incesteur était un homme « bien inséré dans la

[35] Pour voir l'entretien dans son intégralité : https://www.arte.tv/fr/videos/119192-000-A/soupe-froide-vu-par-mathieu-palain/

société » (Armstrong, 1987 cité par Dussy, 2021 : 97) et affirme que « l'incesteur n'est pas une personne extraordinaire » (ibid. : 65), mais quelqu'un qui voit « midi à sa porte », qui est capable de « manipuler son monde » (ibid. : 94). Elle évoque une forme de pragmatisme, selon son enquête, ils vont « chercher [leur plaisir sexuel] […] là où c'est le plus simple ou le plus rapide pour eux […] là où il peut le trouver, là où c'est facile, pas cher, et sans nécessité d'opération de séduction dont le résultat n'est en outre jamais assuré » (ibid. : 133).

2.2 L'agresseur est-il un pervers ?

Le problème des violences sexuelles ne réside donc pas dans l'existence de figures d'agresseurs « monstrueux », mais bien dans le fait que des individus ordinaires, dans certains contextes, adoptent des comportements de prédation. Pour la sociologue Jalna Hanmer (1977), les violences sexuelles sont trop nombreuses pour être considérées comme des cas isolés commis par des auteurs déviants. D'où viennent alors les « prénotions », c'est-à-dire les « notions confuses, mélanges indistincts d'impressions vagues, de préjugés et de passions » (Durkheim, 2019 [1895]), qui continuent de faire de l'agresseur un « pervers » ?

Dans son ouvrage *Histoire du viol*, Georges Vigarello (1998) retrace l'évolution de l'image du violeur au fil des siècles.. Après la Révolution française, elle était dominée par deux figures : celle du noble libertin – à l'image de Sade - et celle du rural, assimilé à une bête frustre. Avec l'exode rural et la révolution industrielle au XIXe siècle, la représentation change : le violeur devient l'ouvrier ou l'étranger au quartier. C'est aussi à cette époque que se diffusent dans la presse et la médecine les figures de « l'instituteur pédophile », du « père incestueux » ou encore du « meurtrier d'enfants ». Au cours du XXème siècle, c'est la figure de l'individu perverti par la ville, véritable lieu de débauche, qui apparaît : le violeur devient un homme ordinaire, intégré dans la société. Toutefois, cette banalisation n'efface pas les écarts de perception : les viols commis contre des femmes adultes sont souvent jugés différemment, et davantage tolérés, que ceux commis sur des enfants. Dans les deux cas, l'agresseur reste pourtant mis à distance, à la fois par les récits médiatiques[36], et par les choix institutionnels, qui tendent à stigmatiser certaines catégories de la population.

[36] C'est le cas lorsque les médias donnent des surnoms aux tueurs et/ou violeurs en série les classant d'emblée comme des créatures monstrueuses : « l'Ogre des Ardennes » pour Michel Fourniret ou encore « le Monstre de Marcinelle » pour Marc Dutroux en sont des exemples.

D'un point de vue étymologique, perversion vient du latin « per » et « vertere » qui signifie « tourner », au sens de « mal tourner ». Dans son ouvrage *Les déséquilibres de l'amour* (2014), l'historienne Julie Mazaleigue-Labaste rappelle que la notion de « perversion » apparaît au XVIIIème siècle, en même temps que celle de « liberté individuelle ». Elle désigne alors l'emprise de la passion sur les individus, perçue comme une force irrationnelle qui les pousse vers la folie. Pour devenir un être autonome, l'individu doit donc lutter contre toutes les formes possibles d'aliénation, dont la passion, qui constitue un débordement non-contrôlé. À ce titre, la perversion est une déviation qui empêche l'individu de répondre de ses actes, puisqu'il ou elle est dominé·e par ses désirs. Par ailleurs, Julie Mazaleigue-Labaste rappelle que le domaine de la sexualité, relativement tabou, est celui qui échappe le plus à la maîtrise, ce qui a conduit à réduire le sujet de la perversion à celui de la « perversion sexuelle ». Ainsi, tous les désirs perçus comme « déviants » doivent rester cachés et le « pervers » devient l'Autre, une figure repoussoir qu'il ne convient pas d'incarner.

Le psychanalyste Gérard Bonnet (2021) rappelle que le terme « perversion » est mobilisé en psychanalyse dans des acceptions variées : il peut désigner un symptôme isolé – comparable à une phobie – qui se traduit par des agissements sexuels excessifs ; un passage à l'acte sexuel hors normes, marqué par la répétition et la réduction de l'autre à un objet ; ou encore un registre de l'inconscient où le sujet refoule ses propres désirs. Pour Freud, la libido humaine est d'ailleurs fondamentalement perverse. Pour autant, le *Larousse* définit le pervers comme une personne « encline à faire le mal et qui le tente par des moyens détournés », insistant sur la volonté de satisfaire ses désirs aux dépens de l'autre. Au cours d'une enquête journalistique sur la soumission chimique, Félix Lemaître interroge une psychologue spécialiste des violences sexuelles au sujet des pervers : pour elle « ils n'ont pas d'accès à l'empathie […] ce n'est pas de l'impulsion. Il y a de la préparation. Il n'y a pas de remords. Ce sont des gens qui se délectent des conséquences, qui les imaginent et qui aiment avoir le contrôle sur l'autre. Ils jouissent de la manipulation […] qu'ils mettent en place pour approcher leur victime » (2024 : 22). Elle cite le cas d'un photographe qui prenait des photos de femmes dénudées sans mettre de pellicule dans l'appareil ou d'un homme qui avait monté une société fictive de garde d'enfant pour piéger des candidates et obtenir des confidences intimes. Le pervers agresserait rarement sexuellement ses victimes selon elle. L'étude menée par les psychiatres Arnaud Martorell et Roland Coutanceau (1998) sur les pédophiles rappelle d'ailleurs que les agresseurs sexuels sont rarement diagnostiqués comme « pervers » au sens clinique du terme.

Pourtant, le traitement médiatique de récents procès, comme celui de Dominique Pélicot, illustrent la persistance de la figure de l'agresseur perçu comme un « pervers ». Un article du journal *Le Monde* sur l'avocat de Dominique Pélicot titrait par exemple « Cédric G., l'autre pervers

majuscule du procès des viols de Mazan » (Seckel, 2024). Par ailleurs, en réaction à la tribune publiée dans *Libération* contre les violences masculines systémiques[37], l'émergence sur les réseaux sociaux du *#notallmen* (*#pastousleshommes*) persiste à déplacer la focale : les violences ne seraient pas structurelles mais le fait de quelques individus déviants.

Pour Charlotte Buisson et Giuseppina Sapio, cette « fabrique médiatique » des auteurs repose sur une polarisation : d'un côté, une surreprésentation de l'agresseur anonyme, racisé et issu des classes populaires ; de l'autre, des personnalités publiques blanches et célèbres, comme Dominique Strauss-Kahn et Gérard Depardieu[38], figures de « l'homme de pouvoir » qui, par leur statut social et professionnel, exercent une domination spécifique sur les femmes (2025 : 21). Dans les deux cas, un processus de « monstrification » est à l'œuvre : les auteurs sont construits comme des figures exceptionnelles, ce qui contribue à occulter le caractère systémique et ordinaire des violences masculines.

2.3 Stratégies de l'agresseur

Il y a néanmoins un point commun entre les pervers et les agresseurs sexuels, aucun des deux n'agit dominé par des « pulsions », c'est-à-dire pour répondre à une irrépressible envie sexuelle, d'un débordement, qui serait à l'origine des violences. Dorothy Dussy montre par exemple que les incesteurs interrogés dans son enquête gardent toujours une maîtrise de leurs gestes : l'exemple de la pénétration vaginale, considérée pour eux comme la pratique la plus dangereuse juridiquement, révèle qu'ils définissent les pratiques sexuelles mises en place avec leur victime selon le risque légal encouru (2021 : 113). Selon l'anthropologue, l'agresseur « sait se tenir […] il ne lui est jamais venu à l'idée d'incester qui que ce soit au grand jour, de peur de se faire prendre » (ibid. :

[37] Dont voici le lien : https://www.liberation.fr/idees-et-debats/tribunes/proces-des-viols-de-mazan-plus-de-200-hommes-signent-une-feuille-de-route-contre-la-domination-masculine-20240921_TXUFM4QHOVAD7BOALPIKBKD6HE/?redirected=1

[38] Les autrices prennent l'exemple de la plaidoirie de Jérémie Assous, avocat de la défense de Gérard Depardieu, pour montrer comment le champ lexical de « l'exceptionnalité » est mobilisé. Cette rhétorique se déploie d'une part autour de la personnalité de l'acteur, présenté comme quelqu'un qui « ne regarde pas le monde comme nous », il est comparé aux « grands sportifs » dont les comportements seraient marqués par une intensité hors norme. D'autre part, elle s'ancre dans des métaphores physiques : Depardieu est décrit comme un « éléphant » qui, lorsqu'il traverse un couloir en occupe tout l'espace, ce qui expliquerait les agressions sexuelles, ou encore comme un « Obélix » qui aurait « tapé trop fort », images convoquées pour minimiser et excuser des agressions sexuelles en les naturalisant comme les conséquences d'une force incontrôlable (Buisson & Sapio, 2025 : 21).

128). Il veille donc à ce que l'acte se déroule dans la plus grande discrétion, conscients de son caractère répréhensible, il pèse les risques et ajuste ses comportements en conséquence.

Dans le cas des violences conjugales, plusieurs schémas ont été réalisés pour illustrer les stratégies du conjoint. D'abord, l'agresseur choisit sa victime, puis il la séduit avant de l'isoler, de la dévaloriser, voire de la terrifier avant d'inverser la responsabilité. Une fois ce contrôle établi, s'installe un cycle en quatre phases : montée de la tension, passage à l'agression, minimisation et justification – qui implique pour la victime un sentiment de culpabilité face aux remorts du conjoint –, puis réconciliation fondée sur de fausses promesses. Ce cycle va se répéter et s'accélérer dans le temps, enfermant la victime dans une dynamique où l'agresseur impose son pouvoir tout en masquant la préméditation de ses actes.

Dans un entretien conduit par les sociologues Armelle Andro et Christelle Hamel avec Emmanuelle Piet, fondatrice du Collectif Féministe Contre le Viol (CFCV), celle-ci souligne l'importance pour les victimes de comprendre la stratégie de l'agresseur afin de pouvoir s'en libérer :

> Lorsque je leur fais part du schème de violence que je repère dans leur récit, les femmes me disent, étonnées : « Vous le connaissez ? On dirait que vous êtes dans ma chambre ! » Je leur réponds que ça me rappelle des choses que j'ai déjà entendues. Je leur explique que ce qu'on sait des agresseurs violents, c'est qu'ils ont exactement toujours le même mode d'action. Je leur montre du reste un descriptif des stratégies de l'agresseur que je garde toujours sur moi. Je leur dis : « Vous voyez, il vous a choisie. Comment vous a-t-il choisie ? Il vous choisit toujours parce que vous êtes plus petite que lui. Parce que vous êtes un peu boudinée, gondolée. Après il vous a isolée. Comment fait-il pour vous isoler ? Il vous interdit de voir la famille. Ensuite, il vous insulte : ‹ Tu es une salope ! › etc. Après, il vous attrape, vous dévalorise, vous humilie. Vous vous trouvez alors trop petite pour répondre. Ensuite, il vous dit que c'est de votre faute, pour n'importe quel prétexte et vous vous sentez coupable. Et vous ne savez jamais quand la violence va arriver. Donc il menace : ‹ Si tu parles, je te tue ! › et personne ne doute alors qu'il est violent. » Quand je leur décris tout ça, je leur donne une photocopie du descriptif. D'abord, elles ne se retrouvent pas dans le portrait, et puis elles me disent : « C'est exactement ça. » Ça leur permet de tout remettre à l'endroit. Ce schème fonctionne avec tous les agresseurs, qu'ils soient violeurs conjugaux, pères violeurs, agresseurs de mineurs ou personne dans la rue. Il est très performant : il aide les femmes à penser qu'il y a des stratégies, qu'il y a un mode de faire. J'emploie aussi le schème des violences lorsque je fais des formations. (2010 : 95).

Emmanuelle Piet explique ainsi aux victimes comment le caractère répétitif du schéma de la violence et la récurrence du mode d'action. Il ne s'agit pas de caricaturer mais de leur montrer que la violence obéit à une logique stratégique et structurée. Pour les victimes, le fait de mettre des

mots et un cadre sur l'expérience vécue aide à objectiver la violence. Cela leur permet de reconnaître la manipulation, la culpabilisation et l'isolement comme des stratégies délibérées, plutôt que comme des fautes personnelles. Le descriptif du schéma est utilisé à deux niveaux : auprès des victimes pour leur permettre de se situer et de comprendre ce qui leur arrive, de « tout remettre à l'endroit », et dans le cadre de formations professionnelles, pour transmettre une grille de lecture efficace de la violence.

Cette mise en évidence d'une potentielle stratégie de l'agresseur permet de rappeler que la violence n'est ni un « projet irrationnel » (Jamin, 1984 cité par Cardi & Pruvost, 2017 [2012] : 16-17), ni une « cruauté […] dépourvue de sens » (Balibar, 2010 [1996] cité par Cardi & Pruvost, 2017 [2012]). Cette conception d'une impossible maîtrise pose la violence sous le prisme de l'irrationnalité et de la marginalité et rejoue ainsi la thèse d'individus isolés. Elle permet aux hommes de se distinguer de la figure de l'agresseur, considéré soit comme un « pervers » incapable de maîtriser ses pulsions, soit comme une brute incapable de contrôler sa violence. En ce sens, les viols brutaux mis en scène dans *Irréversibles* et *Thelma et Louise,* auxquels je faisais référence dans la première partie de cet état de l'art, constituent ce que Dorothy Dussy appelle une « situation idéal typique du viol » (2021 : 60), c'est-à-dire des cas exceptionnels de viols qui permettent aux hommes de ne pas s'interroger sur leur propre comportement.

L'affaire DSK en 2011 en est un bon exemple : les médias ont diffusé l'idée qu'un accusé devait correspondre à un profil type de violeur, qui répond à une intention de nuire et une agressivité manifeste (Cardi & Pruvost, 2017 [2012] : 118), alors même que la violence peut être exercée par des hommes disposant de diverses ressources économiques, politiques ou géographiques, et que des femmes peuvent parfois en faire usage comme ressource (Ibid.). Pour les sociologues Alice Debauche et Christelle Hamel, cette affaire, à l'instar de celles impliquant Bertrand Cantat ou Roman Polanski, révèle en creux un système de « complaisance des hommes de ces classes vis-à-vis de la violence » (2013 : 7). Dorothy Dussy souligne également que les hommes ne s'identifient pas aux agresseurs dans la mesure où ils ne partagent pas la même définition du viol[39] : « L'incesteur définit le viol à partir de l'état d'esprit qui prédispose à son

[39] Dans le droit français, selon l'article 222-23 du Code pénal (du 23 avril 2021), le viol est « une agression sexuelle » impliquant « tout acte de pénétration sexuelle, de quelque nature qu'il soit, ou tout acte bucco-génital commis sur la personne d'autrui ou sur la personne de l'auteur par violence, contrainte, menace ou surprise ». Après, le procès « des viols de Mazan », la question d'intégrer le non-consentement à la définition du viol a ressurgi, un projet a été déposé

passage à l'acte […] l'incesteur se sert ; il n'est pas forcément un violeur et n'a pas l'intention de violer, au sens de violenter, d'exercer une violence » (2021 : 113). Les hommes interrogés assimilent en outre le viol à l'acte de pénétration vaginale par un pénis et ne font pas toujours le lien avec les actes qu'ils ont imposés à leur(s) victime(s) (ibid. : 115).

Je n'ai pas trouvé de recherche portant spécifiquement sur les stratégies des agresseurs dans les transports en commun. Précédemment, j'ai rappelé que dans l'espace public, et notamment lors de leurs déplacements, les femmes et les personnes minorisées étaient particulièrement touchées par les violences sexuelles. Sans verser dans une approche comportementaliste, je me suis attachée à montrer qu'il fallait prendre la question des agresseurs au sérieux pour rendre visibles la banalité et la systématicité des violences sexuelles, et socialiser la lutte contre ces violences. Cela soulève des questions concrètes : comment se reconfigurent ces violences dans les transports en commun ? Pourquoi constituent-ils un espace public spécifique, particulièrement propices à ces violences ? Peuvent-ils être considéré comme des espaces où l'agresseur trouvent plus facilement « midi à sa porte » pour reprendre l'expression de Dorothy Dussy ?

3) Les violences sexuelles dans les transports en commun

3.1 Les transports en commun : une continuité de l'espace public

Traditionnellement, les transports en commun sont considérés comme une sous-catégorie de l'espace public : ils sont envisagés en négatif de l'espace domestique et constituent un espace d'anonymat où les interactions sont organisées par des rites (Goffman, 1974). Pour Antoine Fleury et Jean-Baptiste Frétigny (2024), l'espace public et les transports en commun sont en interdépendances : le contrôle des flux, comme la politique de dissuasion de l'installation des personnes sans abri en retirant des assises, a par exemple d'abord été expérimenté dans le métro avant d'être appliqué dans la rue. Pour autant, les transports en commun se distinguent du réseau viaire – rues, places, boulevards – ou encore des espaces verts par le fait, notamment, qu'ils sont gérés par un opérateur et sont soumis à un droit d'entrée (Joseph, 1995 : 13).

Le passage d'un espace à l'autre consiste en un franchissement de différents seuils, comme les escaliers de la station, les tourniquets ou le véhicule de transports lui-même. Une autre particularité des transports en commun réside dans la densité de « passagers anonymes coincés ensemble dans un espace fermé » (Tonnelat, 2012 : 205). Pour Muriel Froment-Meurice et Antoine

par deux députés EPR où le viol serait défini comme « tout acte non consenti de pénétration sexuelle, de quelque nature qu'il soit, ou tout acte bucco-génital ou tout acte bucco-anal commis sur la personne d'autrui ou sur la personne de l'auteur par violence, contrainte, menace ou surprise » (Cordier, 2025).

Fleury, les transports en commun sont « des espaces complexes, de véritables morceaux de ville » : l'ouverture de nouvelles stations avec des espaces plus vastes, le développement de commerces et de services, contribuent à faire des stations non seulement des lieux de circulation, mais également des espaces publics significatifs (2016).

Dans les transports en commun, les voyageur·ses doivent se conformer à un ensemble de règles : juridiques, comme l'interdiction de fumer ; de sécurité, comme le fait ne pas descendre sur les voies ; et contextuelle, comme l'interdiction de circuler avec sa trottinette dans les espaces RATP. Ces contraintes s'ajoutent à celles propres à l'espace public. Les particularités matérielles de ces lieux engendrent ainsi des règles collectives, des attentes réciproques et des sanctions en cas de manquement. Tout écart à ces normes peut être sanctionné par différents types de surveillant·es : agent·es de la police spéciale de l'opérateur de transport, contrôleur·ses, ou encore les autres voyageur·ses, qui peuvent intervenir ou signaler un incident. En plus des rites d'interaction de l'espace public (Goffman, 1974 ; Lofland, 1989), dans les transports en commun la mobilité coopérative, le fait de faire attention à ne pas se rentrer dedans, et l'inattention civile, celui de pas soutenir le regard, sont plus particulièrement à l'œuvre :

> Lorsqu'ils sont assis, les passagers adoptent généralement des comportements discrets – assis droits, ne tournant initialement la tête ni à droite ni à gauche et conservant un visage sans expression. Les gens sans journaux ou livres peuvent commencer à regarder les autres passagers, alternant des coups d'œil rapides ou flous avec d'innocents regards dans le vide. Ces coups d'œil sont très restreints et déguisés. Ils le sont pour ne pas être interprétés comme des invitations å la rencontre. Ce sont les composants du comportement de ce que Goffman a appelé "l'inattention civile". (Lévine et al., 1973 cité par Tonnelat, 2012).

Les interactions dans les transports en commun s'appuient sur un comportement corporel très codifié : rester assis, avoir un visage neutre et garder la tête immobile, qui constituent autant de signalements de respect de la sphère privée des autres. Par ailleurs, le regard doit être contrôlé afin de ne pas être interprété comme une invitation à communiquer ou une intrusion. Or, comme l'a montré Carole Gardner (1995), ces règles ne s'appliquent déjà pas aux femmes et aux personnes minorisées dans l'espace public. Quelles transgressions sont à l'œuvre dans un espace clos comme les transports en commun ?

3.2 Les violences sexuelle dans les transports en commun

Du fait des contraintes inhérentes aux transports en commun, il est encore plus difficile pour les femmes et les personnes minorisées de se soustraire aux regards et aux interactions qui

leur sont déjà imposés dans l'espace public. Isaac Joseph définissait par exemple le métro comme un espace propice pour un premier contact (1998). De son côté, Anne Jarrigeon montre comment les transports en commun instaurent des logiques spécifiques de « voir/être vu », représentant une difficulté supplémentaire pour des voyageur·ses déjà pris entre mobilité, dans les couloirs de circulation par exemple, et immobilité, sur les quais ou au sein des véhicules de transport :

> Les éléments matériels de la ville en sont les médiateurs complices. « On s'est regardé dans le carreau », disent certains à propos des vitres du métro ou du RER. Parfois les yeux s'accrochent à travers la fenêtre d'un bus, dans une forme de provocation dont la jouissance est renforcée par le tabou. Certains lieux rendent possibles de véritables orgies de regards ; les gens y contournent les règles d'évitement ou de brièveté, mises au jour par Goffman […] les yeux s'y offrent et s'y saisissent d'autant plus intensément qu'ils n'ont aucune conséquence et ne demandent pas d'être assumés. (2007 : 131).

Anne Jarrigeon souligne ici le paradoxe de l'anonymat dans l'espace urbain : malgré l'absence d'interconnaissance entre les individus, des échanges de regards intenses et chargés de signification peuvent survenir. Ces moments sont facilités par les éléments matériels, comme les vitres des métros ou les fenêtres des bus, qui permettent des interactions visuelles détachées des normes habituelles de l'espace public. Ces regards prennent une dimension quasi transgressive, renforcée par le tabou social : ils permettent une jouissance de la relation visuelle sans engagement et sans conséquences immédiates. Il s'agit d'un contournement des règles décrites par Erving Goffman. Avec l'expression très imagée d'« orgie de regards », Anne Jarrigeon souligne un renversement de l'asymétrie entre ceux qui d'habitude peuvent regarder, les hommes, et celles qui ne peuvent pas, les femmes, grâce par exemple aux vitres.

Bien que les transports publics ne répondent pas aux caractéristiques architecturales du « panoptique », tel que défini par Jérémy Bentham (1977), puisqu'il n'y a pas de point de vue d'ensemble, ni de renversement symétrique, la circulation des regards peut devenir un « piège » au sens de Michel Foucault :

> L'effet majeur du panoptique : induire chez le détenu un état conscient et permanent de visibilité qui assure le fonctionnement automatique du pouvoir. Faire que la surveillance soit permanente dans ses effets, même si elle est discontinue dans son action ; que la perfection du pouvoir tende à rendre inutile l'actualité de son exercice ; que cet appareil architectural soit une machine à créer et à soutenir un rapport de pouvoir indépendant de celui qui l'exerce, bref que les détenus soient pris dans une situation de pouvoir dont ils sont eux-mêmes les porteurs. (2003 [1975] : 202 cité par Jarrigeon, 2007 : 136).

Dans les transports en commun, les voyageur·se se savent observé·es, voire surveillé·es, ce qui suffit à la mise en place d'une (auto)- « discipline des corps » (Foucault, 2003 [1975]). L'immobilité des corps devient donc une performance, à laquelle les femmes et les personnes minorisées doivent particulièrement se prêter pour éviter les potentiels « rappels à l'ordre sexués » (Lieber, 2008), qui ont cette-fois ci lieu dans un espace fermé où la fuite est quasiment impossible. Si le transporteur est présent dans ses espaces, au moyen d'affiches de communication, d'annonces sonores et de son propre personnel, le contact avec lui reste néanmoins difficile (Tillous, 2020a), voire inexistant, et le temps d'intervention en cas d'agression n'est pas instantané.

Dans l'introduction générale de ma thèse, j'ai présenté les principales statistiques sur les violences sexuelles dans les transports en commun, par exemple le fait que 100 % des femmes ont été victimes de harcèlement sexuel dans ces espaces (HCEFH, 2015), et que ces violences ont majoritairement lieu durant les heures de pointe et à l'intérieur des véhicules de transports (Dubrincat et al., 2016). L'hyperdensité des rames, qui peut atteindre jusqu'à six personnes par mètre carré, engendre une promiscuité des corps qui permet aux agresseurs de commettre des violences. Les enquêtes révèlent aussi que ces violences engendrent des conséquences sur leur mobilité, elles peuvent par exemple adopter des stratégies de toute sorte pour se déplacer.

En 2023, la RATP a lancé une nouvelle enquête pour réactualiser celle de la FNAUT de 2016. Elle a été confiée au cabinet d'études marketing et innovation ENOV et s'intitule « Quelle perception client et vécu relatif au harcèlement et aux violences sexuelles et sexistes dans les transports en commun ? » (ENOV, 2024). Pour cette enquête, deux-milles-cent personnes – dont mille-quatre-cents femmes - ont répondu à un questionnaire qui décrivaient d'abord les actes, par exemple « Avez-vous été regardé avec insistance », avant d'aborder spécifiquement les violences. L'enquête intègre également un volet qualitatif : une vingtaine de femmes a rempli un carnet de mobilité pendant une semaine, participé à des entretiens mais aussi des ateliers collectifs. L'enquête révèle que sur les douze mois précédant l'enquête, 44 % des répondantes déclarent avoir été victime d'agissement sexiste, 17 % d'une agression, 12 % de harcèlement, 11 % d'injures sexistes ou homophobes et 9 % d'exhibition. Quelles dimensions des violences sexuelles sont occultées par ces statistiques ? Comment peuvent-elles prendre en compte celles et ceux qui renoncent justement à se déplacer (Jarrigeon, 2019a ; 2019b) ?

Marion Tillous a montré que ces violences prennent des formes spécifiques aux transports publics, comme les attouchements, l'exhibition et les frottements[40] (Tillous, 2020a), catégorie par ailleurs inventée spécifiquement pour les transports en commun. L'enquête ENOV montre que les jeunes femmes, particulièrement celles âgées de 15 à 25 ans, constituent la catégorie d'âge la plus exposée aux violences sexuelles dans les transports en commun. Dans sa thèse en criminologie, Sian Lewis (2018) a également montré que les violences sexuelles dans les transports publics sont des violences « en mouvement » : elles sont corrélées aux rythmes de la ville et du métro qui permettent aux agresseurs non seulement une plus grande discrétion mais aussi de jouer sur l'ambiguïté. Son enquête montre aussi que les femmes sont souvent réticentes à l'idée de « faire une scène » dans un espace public clos, et à l'idée de perturber leurs propres rythmes urbains. Enfin, du fait de la nature transitoire de l'espace du métro, les femmes voient souvent la situation comme temporaire. Cet aspect éphémère permet aussi aux agresseurs de disparaître rapidement.

Pour y faire face et les éviter, l'enquête ENOV révèle que huit femmes sur dix restent en état de vigilance constante, 93 % d'entre elles adoptent une posture fermée, 93 % préfèrent s'assoir à côté d'une femme ou d'une famille, 85 % préfèrent un siège sans personne à côté, 83 % restent dos aux portes ou aux murs, 68 % adaptent leur tenue vestimentaire. Certaines de ces stratégies, comme le choix des vêtements, reprennent des pratiques déjà observées dans l'espace public, tandis que d'autres s'ajustent aux contraintes spécifiques de l'espace des transports, comme le fait de rester dos aux murs.

Pourtant récente, l'enquête ENOV n'évoque la question des personnes minorisées, qu'à travers la rubrique « injures sexistes ou homophobes ». Comme le soulignent les démographes Tania Lejbowicz et Mathieu Trachman (2018), rares sont les enquêtes où ces personnes se sentent non seulement légitimes à répondre, mais également représentées dans les questions posées. D'une part, elles font du sexe le principal indicateur du genre et reprennent la distinction entre hétérosexualité, homosexualité et bisexualité pour saisir l'identification sexuelle, ce qui peut être perçu comme violent pour certain·es répondant·es. De plus, le choix de partir d'un questionnaire élaboré « par et pour des hétéros » produit un sentiment d'exclusion. D'autre part, les expériences de genre et de sexualité dépassent largement la dimension normative de ces enquêtes et sont bien

[40] En France, le frotteurisme et les attouchements sont considérés comme une agression sexuelle, ces actes sont passibles de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende (Figure 1). Cependant, à la différence du vol et des autres violences, il n'y a pas de circonstance aggravante pour les violences sexuelles dans les transports en commun. La mise en place de la circonstance aggravante permettrait l'inscription des agresseurs au Fichier Judiciaire des Auteurs d'Infractions sexuelles (FIJAIS) et engendrerait une peine plus lourde.

plus complexe qu'un binarisme et une distinction entre trois orientations sexuelles, d'autant que ces identifications restent mouvantes et évolutives au cours de la vie d'un·e individu·e. Par ailleurs, le traitement médiatique de ces violences en dissimule une grande partie. Les violences lesbophobes, par exemple, ne sont rapportées que lorsqu'elles prennent une forme physique ou spectaculaire, comme l'agression d'un couple lesbien dans le métro à Londres (Le Monde, 2019).

Nadine Cattan et Stéphane Leroy ont montré que les gays et les lesbiennes perçoivent certains segments de l'espace public comme des « lieux de l'impossible », c'est-à-dire des lieux où ils et elles « ont conscience du fait qu'ils sont stigmatisés ou regardés autrement » et où ils et elles « développent une connaissance implicite des limites à ne pas franchir » (2010 : 11-12). Pour les répondantes à l'enquête sur la visibilité lesbienne réalisée par SOS-Homophobie (2015), ce sont précisément dans les transports en commun que se déploient le plus les violences à leur encontre. Ils constituent donc des « lieux de l'impossible » et la sociologue Sarah Jean-Jacques a montré dans sa thèse (2023 : 392) qu'ils apparaissent comme « l'endroit le plus répulsif » pour les lesbiennes, car la « charge hétéronormative »[41] y est omniprésente et les contraignent à dissimuler encore plus leur couple, voire à l'invisibiliser totalement :

> Le fait d'être enfermée dans le métro représente une contrainte pour les lesbiennes car s'il se passe quoi que ce soit elles ne peuvent pas prendre la fuite. Cette distinction entre la rue envisagée comme un « espace qui défile » et le métro qui impose une posture « figée et statique » […] se fonde sur l'une des particularités des transports en commun : la proximité physique des corps et la distance des personnes. La proximité avec les autres usagers représente déjà un empiètement de l'*Umwelt* des lesbiennes, c'est la raison pour laquelle elles ne préfèrent pas échanger d'affection dans ce cadre. Elles ne peuvent pas anticiper la réaction des personnes coprésentes et encore moins s'extraire de l'espace s'il se passe quelque chose. (ibid. : 389-393).

En tant qu'espace confiné et contraignant, par rapport à la rue perçue comme « un espace qui défile », les transports en commun impose une immobilité ainsi qu'une proximité physique qui conduisent les lesbiennes à neutraliser leurs gestes ou signes d'affection pour éviter d'attirer l'attention ou de se mettre en danger. L'impossibilité d'anticiper les réactions des autres usager·es et la difficulté à fuir en cas d'agression expliquent en partie pourquoi ces espaces sont perçus comme particulièrement oppressifs pour les personnes minorisées. Pour Sarah Jean-Jacques, elles y deviennent le centre d'une « gamme de regards […] de la curiosité à la menace » (2023 : 405),

[41] Pour rappel, la charge hétéronormative désigne la charge mentale des lesbiennes dans un environnement hétérosexuel qui les conduit à ajuster constamment leur comportement pour éviter les violences, notamment en couple (Jean-Jacques, 2023).

d'une « attention incivile » permanente. Pour y faire face, elles calculent en permanence leur gestuelle amoureuse, qui doit faire l'objet d'une négociation avec leur partenaire.

Par ailleurs, plusieurs recherches récentes montrent que les personnes trans sont particulièrement exposées aux violences dans les transports en commun (Lubitow et al., 2020 ; Bonté, 2022). Dans son analyse de l'enquête « Trans et Transport » lancée par l'association FéminiCités en 2017, le géographe Milan Bonté a montré que les personnes trans sont plus exposées aux violences physiques et sexuelles dans les transports en commun franciliens que dans les autres régions (2022 : 125). Il observe également que les situations de contrôle sont particulièrement vécues comme des violences :

> Dans l'ensemble des cas, le contrôle commence par une question ou une interrogation de l'agent-e, intrigué-e par le prénom ou la photo qui ne semble pas correspondre au genre de l'usager-e contrôlé-e. L'usager-e, soupçonné-e de tricher sur son identité, doit se justifier en révélant publiquement sa transition. Cela expose ainsi l'usager-e aux violences transphobes, de la part des contrôleurs-ses comme d'autres usager-e-s : de nombreuses moqueries, violences verbales et abus d'autorité sont rapportés sur la figure. Dans l'ensemble des cas, c'est le fait de révéler publiquement le changement de genre qui pose problème. (2022 : 290)

La procédure de contrôle d'identité devient un moment de suspicion et de mise en doute. Le prénom ou la photo, perçus comme « non conformes » au genre attendu, déclenchent un soupçon immédiat de fraude. Cette suspicion institutionnelle contraint l'usager·e à révéler sa transition de façon non consentie dans un espace public clos et devant des inconnu·es. Dans sa thèse, Milan Bonté propose de dépasser la dichotomie « visibles/caché » pour décrire les stratégies d'accès à la ville des personnes trans et révèle ainsi des « stratégies d'ancrage en escale » : un même espace, comme les transports en commun, peut être approprié ou fui.

Plusieurs travaux ont montré que les transports en commun constituent un terrain particulièrement propice aux violences sexuelles, en raison notamment de leurs caractéristiques matérielles. La configuration des rames favorise une approche discrète et rend possible l'agression dans une relative invisibilité. Dans cette deuxième partie, je me suis attachée à montrer l'intérêt de s'appuyer sur les différentes dimensions du concept de « continuum » pour repartir du vécu des victimes. Dans la troisième et dernière partie de mon état de l'art, je vais d'interroger la place possible d'un opérateur de transport dans leur parcours de plainte et de soin.

III – Un opérateur de transport qui se positionne comme nouvelle interface dans le parcours de plainte et de soin des victimes de violences sexuelles

Je suis verticale

Mais je voudrais être horizontale.
Je ne suis pas un arbre dont les racines en terre
Absorbent les minéraux et l'amour maternel
Pour qu'à chaque mois de mars je brille de toutes mes feuilles,
Je ne suis pas non plus la beauté d'un massif
Suscitant des Oh et des Ah et grimée de couleurs vives,
Ignorant que bientôt je perdrai mes pétales.
Comparés à moi, un arbre est immortel
Et une fleur assez petite mais plus saisissante,
Et il me manque la longévité de l'un, l'audace de l'autre.

Ce soir dans la lumière infinitésimale des étoiles,
Les arbres et les fleurs ont répandu leur fraîche odeur.
Je marche parmi eux, mais aucun d'eux n'y prête attention.
Parfois je pense que lorsque je suis endormie
Je dois leur ressembler à la perfection –
Pensées devenues vagues.
Ce sera plus naturel pour moi, de reposer.
Alors le ciel et moi converserons à cœur ouvert,
Et je serai utile quand je reposerai définitivement :
Alors peut-être les arbres pourront-ils me toucher, et les fleurs m'accorder du temps.

Sylvia Plath, in « *Arbres d'hiver* » (1999 [1971] : 67)

Dans la conclusion de son article sur le « continuum », Liz Kelly (2019 [1987]) rappelle « qu'aucune distinction claire ne peut être établie entre les 'victimes' et les autres femmes » puisque toutes les femmes sont confrontées aux violences sexuelles. Dans la continuité de ces réflexions, dans cette troisième partie, j'interrogerai d'abord, l'usage même du terme « victime ». Roger Herla, Pierre-Nicolas Bourcier et Sandrine Bodson (2018) soulignent que c'est moins le mot en lui-même qu'il convient de rejeter que les significations qui lui sont associées. À partir de leur analyse de l'accompagnement des femmes victimes de violences conjugales, les auteur·ices montrent que le terme est chargé de connotations péjoratives, associé à la faiblesse, la fragilité et parfois à une essentialisation des femmes. Pourtant, il ne s'agit pas de l'abandonner, mais bien de réfléchir à son

usage en en explorant les différents sens. Comment l'historicisation du terme permet-elle de montrer que se dire « victime » peut être un acte collectif d'agentivité, d'empouvoirement et un moyen de reprendre le pouvoir sur son vécu ?

Je reviendrai ensuite sur leur parcours de plainte et de soin : le flou qui entoure la notion de « victime » engendre des difficultés de reconnaissance, lesquelles compliquent l'accès et le suivi de ce parcours. Comment cette complexité se redouble-t-elle dans les transports publics pour la victime qui fait face à interlocuteur inhabituel, l'opérateur de transport ? Je m'appuierai sur la littérature clinique, comme la victimologie et la psycho-traumatologie, pour tenter de saisir les enjeux de l'arrivée d'un tel interlocuteur. La première prise en charge est décisive, or, elle est parfois assurée par des personnes qui ne disposent pas d'une formation spécifique. En quoi les théories du *care* peuvent-elles éclairer ce que cette prise en charge implique pour les agent·es RATP ? À partir du cas de cette première prise en charge, j'analyserai les enjeux du (re)positionnement de la RATP en tant que nouvelle « interface » pour la victime.

1) Se dire « victime » a une dimension subversive

1.1 Un terme connoté sur lequel s'appuie les représentations institutionnelles

Dans le monde anglophone, le terme de « survivant·e » est souvent privilégié pour désigner les victimes de violences sexuelles. Pourquoi utiliser le mot « victime » ? Étymologiquement, le mot vient du latin *victima,* qui désigne une « bête offerte en sacrifice aux dieux » (Girard, 1993 [1972]). Par extension, une victime désigne toute personne offerte en sacrifice. À partir du XVIIIème siècle, le terme est utilisé pour désigner toute personne tuée ou blessée à la suite d'un cataclysme, d'un accident ou d'une violence quelconque. Dans son usage contemporain, la plupart des dictionnaires l'utilise pour qualifier les personnes ayant subi un grave dommage corporel. Par abus de langage, dans le sens commun, « victime » renvoie plus largement à toute personne qui subit un préjudice ou une injustice : est « victime » celui ou celle qui subit la violence ou les injustices de quelqu'un·e, celui ou celle qui souffre à la suite d'événements néfastes, celui ou celle qui meurt à la suite d'une maladie ou d'un accident, celui ou celle qui a été violé·e, torturé·e, assassiné·e (Marzano, 2006).

Dans le champ des violences sexuelles, Georges Vigarello rappelle dans son ouvrage *Histoire du viol* (1998) que l'usage du terme « victime » s'est imposé tardivement : longtemps, le viol a été appréhendé avant tout comme une atteinte à la propriété des hommes, aux mœurs et à la dignité des familles. Cette évolution résulte en grande partie de la dénonciation progressive des violences à l'encontre des enfants, portée notamment par les mouvements féministes des années 1960 – l'inceste devient alors le lieu d'une mémoire traumatique collective (Rechtman & Sarthou-Lajus, 2011) – puis amplifiée dans les années 1980 (Debauche, 2021 : 848). Sur le plan juridique, la

résolution n°40-34 du 29 novembre 1985 de l'Assemblée générale de l'ONU définit les victimes comme « des personnes qui individuellement ou collectivement, ont subi un préjudice, notamment une atteinte à leur intégrité physique ou mentale, une souffrance morale, une perte matérielle, ou une atteinte grave à leurs droits fondamentaux, en raison d'actes ou d'omissions qui enfreignent les lois pénales ». Une personne peut être reconnue comme victime « que l'auteur soit ou non identifié, arrêté, poursuivi ou déclaré coupable, et quels que soient ses liens de parenté avec la victime ».

Toutefois, la notion ne se limite pas à cette acception juridique : elle convoque aussi un imaginaire plus large, souvent associé à la vulnérabilité ou à l'impuissance, ce que traduisent des expressions familières comme « fais pas ta victime ». Pour la philosophe Michela Marzano :

> Une victime est une personne réduite à un état d'impuissance radicale, un individu qui perd son statut d'humain et qui se trouve ainsi transformé en un simple objet, une chose dont on dispose librement. La victime serait ainsi celui (ou celle) dont la volonté et le désir ne sont pas pris en compte ; celui (ou celle) dont le corps et ses « limites » sont bafoués ; celui (ou celle) qui perd la possibilité d'exprimer son point de vue, d'agir dans le monde et d'habiter son corps comme un espace propre ; celui (ou celle), finalement, dont le statut de sujet moral et social est remis en question. (2006 : 12).

Restreinte « à un état d'impuissance radicale », la victime est dépouillée de toute agentivité, au point de perdre son « statut d'humain ». Michela Marzano souligne ainsi qu'être victime revient à voir son statut de sujet remis en question : la violence a donc des effets traumatiques qui ne se limitent pas à l'atteinte d'un corps, mais détruit les conditions mêmes de l'existence subjective. Dans cette perspective, Elsa Dorlin rappelle que « la victime est par essence passive, mutique, irresponsable. Elle ne peut pas se constituer par elle-même comme un sujet par sa puissance d'agir puisqu'on suppose qu'elle n'a pas pu agir » (2017).

Roger Herla, avec Pierre-Nicolas Bourcier et Sandrine Bodson insistent quant à eux sur le caractère prescriptif du langage : le terme « victime » contribue à assigner celles et ceux qu'il désigne à des attitudes attendues de passivité, de soumission ou de silence. La psychiatre Muriel Salmona compare même les victimes de violences sexuelles à des « esclaves parfaits, soumis, dévoué » (2022 : 156). Par ailleurs, lorsqu'il désigne une femme, le genre grammatical du mot renforce cette assignation en essentialisant les victimes à travers des stéréotypes.

Les représentations médiatiques et institutionnelles des victimes de violences sexuelles vont dans le même sens. Dans le chapitre « Répliquer » de son ouvrage *Se défendre, une philosophie de la violence*, Elsa Dorlin analyse les campagnes de lutte contre les violences conjugales des trente dernières années et montre qu'elles « ont quasiment toutes rejoué la même et unique scène de

violence […] actualisant ainsi la vulnérabilité prêtée à la féminité plutôt que de proposer des formes alternatives de féminité et des outils pour répliquer à la violence » (2017 : 183). À travers plusieurs exemples de campagnes, elle montre que les femmes sont représentées « le visage maculé de coups », « tuméfiés », « bâillonnées », voire comme des « cadavres recouvert d'un drap bleu ». Ces représentations « tragiques » et « mortifère » (ibid. : 186) participent à la stéréotypisation d'une « norme dominante de féminité vulnérable » où les femmes sont privées de leur capacité d'agir. Les victimes apparaissent donc comme des « figures sans défense » coincées dans une « impuissance radicale » et ces campagnes constituent « l'expression les plus prosaïques d'une sémiologie genrée et racisée » : elles jouent sur un « registre de la protection compassionnelle », voire engendre « un certain plaisir à montrer le spectacle du corps blessés, dominés, voire morts […] une érotique de la domination » (ibid. : 183-188).

À la suite d'Elsa Dorlin, Giuseppina Sapio analyse les campagnes institutionnelles mettant en scène des victimes de violences conjugales et se pose la question suivante : « de quelles négociations et de quels compromis les représentations institutionnelles des femmes victimes de violence sont-elles le produit ? » (2020). Pour y répondre, la chercheuse a réalisé plusieurs ateliers dans un centre d'accueil de femmes victimes de violences conjugales auprès de sept femmes à qui elle montre ces campagnes :

> Toutes les enquêtées déploraient l'absence de représentations des violences psychologiques, contrairement aux violences physiques qui sont, selon elles, médiatiquement sur-représentées […] Elles soulignaient ainsi le danger réel constitué par ces représentations qui, en véhiculant un stéréotype de femmes étant exclusivement victimes de coups, risquent d'entraver le processus de dénonciation de celles qui subissent des violences psychologiques tout aussi graves : « Pour le policier, la violence psychologique n'existe pas et, quand il reçoit quelqu'un qui veut porter plainte pour ça, il a l'impression qu'il perd son temps parce que, concrètement, on ne voit rien. Si tu as un cocard ou un bras cassé, alors ils vont considérer l'affaire ». La critique des médias émane d'un sentiment d'injustice que les femmes semblent éprouver face à des récits dans lesquels les hommes sont souvent dépeints comme des sujets mentalement instables ce qui a pour effet de les affranchir de leurs responsabilités (ibid. : 59)

Ces représentations produit des effets sur les victimes : les femmes interrogées par Giuseppina Sapio constatent que les violences physiques sont largement médiatisées, ce qui crée un stéréotype de la « femme battue » essentiellement défini par des blessures visibles. À l'inverse, les violences psychologiques, moins tangibles et moins spectaculaires, restent largement invisibilisées. Cette absence de représentation médiatique contribue à leur méconnaissance et à leur sous-estimation dans les institutions, notamment policières, et influence directement la perception

institutionnelle : un préjudice visible par des bleus et des fractures est plus facilement reconnu et pris en charge. Les violences psychologiques, en revanche, sont souvent minimisées par les professionnels, ce qui peut décourager les victimes de les dénoncer. Elles soulignent également que la représentation des hommes comme des individus mentalement instables a pour effet de les déresponsabiliser.

Les mêmes logiques peuvent être observées dans la campagne de la RATP de 2018 « Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel : victimes ou témoins, donnez l'alerte ! » que j'ai déjà évoqué dans l'introduction générale et sur laquelle je reviendrai dans le troisième chapitre de ma thèse (Image 3). La campagne met en scène des agresseurs sous les traits d'animaux sauvages – ours, crocodile, requin, loup –, tandis que la victime est généralement représentée comme une jeune femme blanche et mince, seule, terrifiée et dépourvue de toute agentivité.

Comme le souligne la sociologue Carole Gayet-Viaud, il s'agit « d'une mise en scène dramatique qui montre une jeune femme, telle une proie […] menacée par un animal sauvage […] transformant l'environnement (la rame de métro) en […] milieu sauvage et hostile » (2021 : 79). Ces campagnes sont peu représentatives de la réalité systémique des violences sexuelles et proposent des « rhétoriques de la dramatisation […] en caricaturant la 'sauvagerie' supposée des auteurs d'incivilités. Elles contribuent ce faisant à diffuser des perceptions discutables, voire potentiellement contre-productives des problèmes, notamment pour la définition des réponses publiques pertinentes à apporter. » (Ibid.). Les travaux d'Elsa Dorlin, de Giuseppina Sapio et de Carole Gayet-Viaud mettent en lumière la manière dont ces campagnes construisent l'image de la « bonne victime », légitime à se signaler et à recevoir un accompagnement.



Image 3 : Campagne de la RATP « Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel : victimes ou témoins, donnez l'alerte ! », 2018, © Collection RATP

Ce registre de la vulnérabilité, diffusé à l'échelle institutionnelle, influence également la manière dont les victimes s'identifient. Dans sa thèse, Tania Lejbowicz s'interroge sur l'existence de conditions sociales ou de « capacités variables » qui faciliteraient la déclaration des violences sexuelles (2022 : 301). Elle distingue trois processus : « l'identification », « l'énonciation » et la « dénonciation ». Selon elle, pour se reconnaître comme victime, il faut d'abord sortir de plusieurs idées préconçues : un viol ne s'accompagne pas forcément de violences physiques, et le terme « victime » ne doit pas être perçu comme péjoratif, honteux ou stigmatisant suggérant une faiblesse de caractère (ibid. ; Salmona, 2023 : 67).

Se désigner comme « victime » constitue la première étape pour revendiquer des droits à la justice et aux soins, ce qui interroge l'usage du terme : comment l'employer sans tomber dans les pièges de la victimisation ? Permet-il de rendre compte de toute la complexité des violences sexuelles ? Cette dernière question se pose également aux professionnel·les, comme l'explicite Roger Herla, Pierre-Nicolas Bourcier et Sandrine Bodson :

> S'il reste un support possible d'identification (pour les personnes victimes) et de reconnaissance (par les autres, professionnel-e-s ou non), ce terme devient un piège quand, choisi et donné par « les autres » (même bienveillant.e.s), il occupe soudain tout l'espace, freine ou empêche l'élaboration par

> les femmes que nous rencontrons d'un récit personnalisé de leur vécu et limite leurs perspectives d'émancipation. (2018).

Ainsi, si le terme « victime » permet une reconnaissance des faits de violences vécues, il participe également à maintenir l'injustice systémique par l'image qu'il véhicule.

1.2 L'apport du concept de « violences sexuelles et de genre » pour repenser le terme « victime »

Le concept de « violences sexuelles et de genre » croise les notions de « violences sexuelles » et de « violences de genre ». Je vais les expliciter ici afin de montrer comment leur combinaison permet de bousculer la définition même de la violence : sa perception est liée à des subjectivités multiples, façonnées par les caractéristiques individuelles et les expériences vécues. Cette approche ouvre ainsi un espace où les personnes concernées peuvent s'identifier et se raconter selon leur propre récit et leur temporalité, ce qui pose les bases d'une autre conception des victimes.

La philosophe Hannah Arendt (2016 [1972]) propose une distinction entre le rapport de pouvoir politique, qui peut exister sans recourir à la violence et peut même être fragilisé par celle-ci, et le rapport de domination, qui repose principalement sur la violence. Pour les féministes matérialistes des années 1970 et 1980, la violence sert à établir et à maintenir le rapport de domination patriarcal, remettant en cause l'idée selon laquelle les dominées consentiraient à leur oppression. Nicole-Claude Mathieu (1991) introduit à cet égard la distinction essentielle entre céder et consentir, montrant que les victimes ne sont pas responsables de la violence qu'elles subissent. Une autre dimension importante est celle de la « suspicion de consentement » (Tillous, 2022 : 15) : quelle que soit la violence subie, la victime est fréquemment soupçonnée d'avoir provoqué l'acte, de « l'avoir cherché », de ne pas « être partie », ou de ne pas s'être opposée.

La philosophe Manon Garcia étudie les ressorts de cette « soumission » des femmes à partir d'une perspective phénoménologique dans son ouvrage *On ne naît pas soumise, on le devient* (2018). La question de la soumission a longtemps été considérée comme immuable : dans une perspective essentialiste, elle est considérée comme intrinsèque aux femmes. Lorsque Rousseau évoque l'éducation de Sophie, la future femme d'Émile, dans *Émile ou De l'éducation* (2009 [1762]), il rappelle que la soumission est une vertu féminine et un devoir moral, elle est une condition d'une bonne entente entre les hommes et les femmes. Pour Freud (1928), les femmes sont masochistes et prennent plaisir à la passivité, elles sont soumises *par nature* et cette soumission est au fondement de la différence sexuelle.

Dans une perspective constructivisme, Catharine MacKinnon analyse la soumission comme un processus d'apprentissage. Selon elle, « la domination masculine est sexuelle » (1989) : elle est constitutive de la sexualité masculine, tout autant que la sexualité est au cœur de leur domination. Elle prend l'exemple de la pornographie pour montrer que l'excitation des hommes provient bien plus du pouvoir sur les femmes et de la violence en leur encontre qui s'y manifeste que sur l'acte pénétratif en lui-même. Dans cette logique, plutôt réductrice, les femmes sont réduites à des objets destinés à la satisfaction masculine. Dorothée Dussy parvient à un constat similaire dans son étude de l'inceste : « l'incesté est obéissant comme la plupart des enfants, il est assez rapidement habitué aux relations sexuelles et les éventuelles marques d'opposition ou de refus disparaissent avec la répétition des rapports » (2021 : 114). L'enfant est donc une proie idéale puisqu'il est soumis non seulement par *nature*, il est « obéissant », mais aussi par socialisation, devenant plus facilement un corps objet « manipulable à loisir » (ibid. : 121).

Ainsi, quelle que soit leur forme, les violences sexuelles s'inscrivent dans un système où l'agresseur cherche avant tout à exercer un contrôle et une emprise sur la victime. Dans le cas des violences conjugales, le modèle de la « roue de Duluth[42] » met en évidence les mécanismes intrinsèques de la domination : l'objectif pour le conjoint est d'obtenir le pouvoir et le contrôle sur sa partenaire en ayant recours à toutes sortes de violences – intimidation, psychologiques, économiques etc. –, ces violences ne se réduisent donc pas aux dimensions physiques et sexuelles (Figure 2). Bien que ce modèle fasse débat – il lui est notamment reproché de ne pas inclure les personnes minorisées -, il permet de penser les violences au-delà de l'événement lui-même, en les inscrivant dans un processus constitué, qui peut se déployer dans la durée comme dans l'immédiateté.

Dans une perspective similaire, le philosophe Jan Philipp Reemtsma, montre que le pouvoir s'exerce et se maintient non seulement par l'alternance entre sanction et gratification, mais aussi par des mécanismes plus insidieux produisant un « sentiment d'irréalité et d'angoisse diffuse très différent de la peur toute simple que provoque une menace sans ambiguïté » (2011 : 130 cité par Tillous, 2022 : 58). Il distingue par ailleurs trois types de violences : « la violence localisante » qui « ne vise pas le corps d'autrui en tant que tel mais comme une masse déplaçable » ; la « violence raptive » qui « utilise le corps pour le soumettre à certains actes » ; la « violence autotélique » qui « veut endommager ou détruire le corps » (ibid. : 97 cité par Tillous, 2022).

[42] Élaborée dans la ville américaine du même nom, la roue de Duluth est issue d'un programme fondé par Ellen Pence et Michael Paymar pour réduire les violences conjugales et réhabiliter les agresseurs.



Figure 2 : La roue de Duluth. Sources : Tillous, 2022

Selon cette conception de la violence, les victimes sont considérées comme des corps-objets : dans le cas des violences conjugales par exemple, la question n'est plus de se demander « pourquoi elle ne part pas ? », mais plutôt « quels sont les mécanismes qui l'empêche de partir ? ». Ce renversement déplace le regard, en écartant l'idée d'un consentement des victimes à leur condition. Pour la psychiatre Muriel Salmona :

> Les violences sexuelles n'ont rien à voir avec un désir sexuel ou une tentative de séduction […] n'ont rien à voir avec l'amour. Désirer, aimer ne signifie pas posséder ni instrumentaliser pour son propre compte. Ce sont juste des armes très efficaces pour détruire et dégrader l'autre, le soumettre et le réduire à l'état d'objet et d'esclave que l'on utilise pour son plaisir. Il s'agit avant tout de dominer et d'exercer sa toute-puissance dans le cadre d'une prise de possession du corps d'autrui, d'une érotisation de la haine et de la violence, et d'une jouissance de la souffrance de la victime. (2022 : 89).

Muriel Salmona dissocie clairement les violences sexuelles de toute logique de désir, d'amour ou de séduction et rappelle qu'elles sont uniquement un instrument de domination, une manière d'exercer un pouvoir absolu. De ce fait, une analyse des violences sexuelles doit dépasser

la dichotomie victime/agresseur, soumission/domination, impuissance/puissance. Le concept de « violences sexuelles et de genre » permet de bousculer cette perspective dualiste.

Les violences sexuelles sont, selon Muriel Salmona, « toujours intentionnelles » (2022 : 336) : elles désignent le fait d'imposer à quelqu'un·e un propos, comportement ou contact à caractère sexuel. Quant aux violences de genre, elles renvoient à une « pluralités d'actes, d'ordre psychologique, physique ou sexuel, qui viennent sanctionner ce qui peut être vu comme des transgressions de l'ordre sexué et permettent de réaffirmer la dimension structurelle des rapports de pouvoir » (Simonetti, 2021). L'articulation des deux notions dans le concept de « violences sexuelles et de genre » met en évidence que ces violences reposent toujours sur un rapport de domination, d'emprise et de force, même si l'agresseur n'a pas nécessairement conscience de l'ensemble des préjudices qu'elles entraînent pour la victime. Elles apparaissent ainsi comme un moyen et une conséquence de l'appropriation masculine du corps et de la sexualité des femmes et des personnes minorisées (Debauche, 2021).

Ce concept ouvre une perspective intersectionnelle, en intégrant l'expérience des personnes minorisées de genre, et permet de replacer la victime au centre de l'analyse. La violence est alors définie comme tout acte de nature à impressionner vivement, elle ne se limite donc pas à sa dimension physique : elle réside dans l'impact subjectif qu'elle provoque, donc dans l'impression qu'elle fait sur la personne qui la subit. Est violent ce qui est perçu comme tel par la personne qui le subit, en fonction de son vécu, de ses référentiels, de ses normes et de ses propres limites. Cette approche reconnaît aux victimes la légitimité de se définir et de se raconter selon leur propre récit et leur temporalité.

1.3 Vers une conception existentialiste des victimes

Dans une perspective existentialiste, il est possible de transcender son destin : le corps peut aussi être éprouvé comme un lieu de libération, d'épanouissement. Pour la philosophe Michela Marzano :

> Pour sortir de l'impuissance dans laquelle son bourreau l'a renfermée, la victime a besoin de trouver les moyens nécessaires pour retrouver sa place de sujet dans le monde […] Rétablir des connexions avec le monde […] pouvoir à nouveau 'être-au-monde'. Car, au-delà des réparations que la justice peut éventuellement fournir, ce qui apparaît fondamental pour la victime est la possibilité […] de trouver les moyens d'accéder de nouveau au statut de sujet. C'est pourquoi le problème des victimes va bien au-delà des questions juridiques concernant la punition des coupables et la compensation des préjudices (2006 : 18).

Dans la situation de violence, l'agresseur réduit la victime à l'état d'objet : elle perd son agentivité, son pouvoir d'action, sa capacité à se projeter. L'expérience traumatique est alors une expérience de dépossession : la victime est privée de son « pouvoir être-au-monde ». La reconstruction ne saurait donc se limiter à la seule sanction judiciaire de l'agresseur : elle implique une véritable reconquête existentielle, consistant à retisser des liens avec le monde, à réaffirmer son existence comme sujet et à réinventer sa liberté.

L'existentialisme, en s'intéressant au point de vue situé de chaque individu, permet d'éclairer ce processus et de penser les conditions d'un dépassement des mécanismes de reproduction de l'oppression des femmes (Garcia, 2018 : 234). Or, comme le rappellent Richard Rechtman et Nathalie Sarthou-Lajus, il faut pouvoir « s'emparer de cette condition pour se faire entendre et réclamer des droits. [Cela] suppose de savoir se mobiliser, d'avoir des ressources, des représentants et de parler fort. Sinon vous n'existez pas. Le traumatisme ne donne la parole qu'à ceux qui sont capables de s'en emparer. Les autres demeurent invisibles » (2011 : 186). C'est aussi ce qu'affirment Roger Herla, avec Pierre-Nicolas Bourcier et Sandrine Bodson :

> Nous pensons qu'il est possible et nécessaire de faire cohabiter deux niveaux de sens au sein du même mot « victime » : d'une part l'impuissance relative, la vulnérabilité et les impacts, et, de l'autre, le refus, la lutte, la prise d'initiative et l'aptitude à se défendre. Le premier niveau permettant de dénoncer l'injustice, de légitimer la plainte et l'appel à l'aide. Et le second rendant justice aux ressources et compétences mises en œuvre par les personnes victimes…surtout quand elles trouvent autour d'elles l'écoute et le soutien auxquels elles ont droit. (2018)

Selon ces trois auteur·ices, le premier enjeu est un enjeu de langage : pour que la victime retrouve sa capacité d'agir, elle ne doit pas seulement *être désignée* – par les autorités médicales, les médias ou autre corps professionnel –, elle doit aussi *se raconter* en victime. C'est dans ce récit subjectif que s'ancrent à la fois la reconnaissance sociale et la capacité à (re)prendre la parole. La possibilité doit par exemple être laissée aux personnes concernées de faire ou non usage du terme « victime » pour désigner leur vécu. Cependant, se constituer comme sujet qui a une capacité d'agir ne passe pas forcément par la réappropriation de ce mot précis : elle pourrait aussi passer par son absence, son rejet, son usage ponctuel ou contextuel au fil du parcours de plainte et de soin.

Dans leur ouvrage *L'Empire du traumatisme. Enquête sur la condition de victime*, Didier Fassin et Richard Rechtman dénoncent une « injonction au traumatisme » (2024 [2007] cité par Debauche, 2021 : 848) afin de rappeler que seules les victimes peuvent s'identifier en tant que telle et préjuger de ce dont elles ont besoin. Ce choix relève d'un « processus féministe de reprise de pouvoir sur

les mots censés dire qui nous sommes » (Herla et al., 2018). C'est la démarche proposée par Giuseppina Sapio lorsqu'elles donnent à voir les campagnes contre les violences conjugales à des femmes victimes de ces violences dans son enquête (2020). Lors de cet atelier collectif, elles deviennent « actantes » et « actrices », elles ont de l'espace pour évoquer elles-mêmes leur récit. En sortant de leur individualité, elles peuvent prendre conscience du caractère systémique et structurel de leur vécu :

> [le dispositif expérimental permet] de penser le collectif et de se penser en collectif […] 'socialiser' la souffrance, la dépsychologiser » […] Une fois que les violences conjugales ne sont plus perçues comme le fait d'une relation spécifique, mais s'inscrivent dans un phénomène plus vaste, la subjectivation des femmes passe également par la reconnaissance du caractère aberrant de la demande que la société formule à leurs égards en postulant que, en l'absence d'une transformation culturelle et sociale du système de la domination masculine, elles se doivent d'opérer ce changement. (ibid. : 67-68)

L'idée de « socialiser la souffrance » signifie qu'elle cesse d'être uniquement individuelle ou psychologiquement internalisée, mais peut devenir un problème partagé : le traumatisme n'est plus un problème psychologique individuel, il est situé dans le contexte des rapports sociaux de pouvoir. Cette subjectivation est un processus actif : la victime retrouve sa capacité d'agir et à se penser comme sujet, non pas seulement individuellement, mais aussi collectivement. Il est possible d'y voir ici une « agency » au sens de bell hooks (2017 [1984] : 202), c'est-à-dire dans ce que les violences et la marginalisation produisent comme cohésion entre les victimes, structurée par leurs propres normes et qui constitue un espace privilégié de leur capacité d'agir.

Il y a donc différentes dimensions derrière le terme « victime », elles mettent en évidence l'intérêt d'une perspective existentialiste : se réapproprier, redéfinir, choisir – ou non –, ce terme permet à la personne de retrouver sa capacité d'agir et de se situer comme sujet face à la violence subie. Cette « identification » est la première étape pour qu'une personne, ayant subi un préjudice, puisse faire valoir ses droits à la justice et au soin, nécessaires à sa reconstruction. Je vais maintenant expliciter concrètement en quoi consiste le parcours de plainte et de soin, et à quel point il est complexe à appréhender et à suivre.

2) Un parcours semé d'embuches

2.1 Se signaler et aller porter plainte

Pour Tania Lejbowicz (2022), la reconnaissance de la victime passe par trois étapes successives : d'abord « l'identification », dont j'ai parlé précédemment, puis « l'énonciation » et enfin

la « dénonciation ». Les deux dernières étapes sont distinctes : l'énonciation correspond à la mise en mots des violences subies, tandis que la dénonciation vise la condamnation des faits. Ces trois processus sont nécessaires pour que la victime puisse aller porter plainte et avoir accès aux soins. Ils dépendent néanmoins des caractéristiques – âge, genre, orientation sexuelle – et des expériences individuelles.

Pour entamer une procédure judiciaire, la victime peut effectuer un signalement ou déposer une plainte auprès d'un commissariat, d'une gendarmerie ou directement auprès du procureur de la République. Lorsqu'elle décide d'aller se signaler, elle se heurte néanmoins à plusieurs obstacles. Les informations sur le circuit judiciaire, les droits aux soins et au suivi de la plainte, ainsi que les ressources disponibles sont souvent partielles, voire inexistantes (Salmona, 2023 : 115). Par exemple, peu de victimes savent qu'elles peuvent être accompagnées par une association – certaines spécialisées dans le soutien aux personnes minorisées de genre –, un·e proche, un·e avocat·e spécialisé·e ou un·e interprète tout au long de la procédure[43]. Dans le *Que sais-je - Le harcèlement sexuel*, Muriel Salmona consacre un chapitre aux « victimes qui doivent survivre seules », dans lequel elle insiste sur cette solitude face au parcours judiciaire :

> Des victimes subissent une très forte pression pour se taire, elles doivent être loyales, et ne pas faire de vagues qui pourraient nuire à la réputation d'un homme, d'une famille, d'un service, d'une institution, d'une entreprise […] Cette absence d'empathie et de solidarité, cette indifférence à l'égard des victimes de harcèlement et des autres formes de violences sexuelles sont si réelles que […] 8 Parisiennes sur 10 pensaient que personne ne les aiderait si elles étaient victimes de violences sexuelles dans le métro[44] […] notre enquête a montré que 83 % des victimes rapportaient n'avoir jamais été reconnues comme telles ni protégées. Et dans le cadre du travail, l'enquête du Défenseur des droits [DDD-Ifop, 2015] montrait que, pour faire face aux situations de harcèlement sexuel, 65 % des victimes déclarées estiment qu'elles n'ont pu compter que sur elles-mêmes. (2023 : 71-72).

Les plaintes restent encore très rares : seulement 0,07 % des faits de harcèlement sexuel donnent par exemple lieu à des plaintes (ibid. : 8), et seulement une victime sur quatre se déplace *effectivement* pour porter plainte (Chabanne et al., 2018).

[43] La victime peut également contacter le bureau d'aide aux victimes présent dans chaque tribunal judiciaire. Son rôle est de les renseigner, les orienter et les accompagner dans les procédures judiciaires. Il propose un accueil gratuit et confidentiel, ainsi qu'un accompagnement par des psychologues et des travailleur·ses sociaux dans certains cas.

[44] Étude Reuters parue en novembre 2014

Dans son enquête, Tania Lebjowicz (2023) distingue trois formes de dénonciation à la police. La première concerne les plaintes envisagées mais abandonnée, souvent liée à une appréhension de la durée de la pénibilité des démarches policières et judiciaires. Les décalages entre temporalités individuelles et institutionnelles, combinés à l'épreuve du témoignage oral, s'ajoutent à la crainte constante de voir sa légitimité remise en question (ibid.). L'enquête Vécu et ressenti en matière d'insécurité[45] du Service statistique ministériel de la sécurité intérieure de 2025 révèle que seulement 4 % des personnes minorisées portent plainte lorsqu'ils et elles sont victimes de violences.

Le second type de renoncement est lié à la peur d'être mal accueillie, pas crue ou considérée comme responsable, c'est-à-dire lorsque la plainte est déposée mais que les violences sexuelles ne sont pas reconnues (ibid.). L'artiste Cendre raconte par exemple la violence d'un policier qui a attribué sa plainte pour agression homophobe dans l'espace public à la « pleine lune ». Son expérience s'incarne dans la fresque *Minuit brûle*[46], qui met en scène la figure du loup à travers cent quatre-vingts risographies, un chiffre rappelant la moyenne annuelle des agressions physiques homophobes recensées en France par SOS-Homophobie. Les pellicules sont trempées dans son propre sang menstruel, ce qui altère les images : comme l'artiste, elles deviennent des survivantes, portant la mémoire des violences subies.

Dans son ouvrage *Sambre* (2023) sur l'affaire du violeur de la Sambre[47], la journaliste Alice Géraud évoque le cas d'une victime venue porter plainte après une agression tôt le matin : réprimandée par le policier pour sa présence dans l'espace public à « une heure pareille », sa plainte a été bâclée et certains termes ont été modifiés – « étranglée » devenant par exemple « agrippée » – modifiant ainsi la qualification des faits (ibid. : 60). Dans d'autres cas, la journaliste montre que les

[45] En voici le lien : https://mobile.interieur.gouv.fr/Interstats/Actualites/Enquete-statistique-sur-le-vecu-et-le-ressenti-en-matiere-de-securite-VRS2

[46] Voici un lien vers son installation artistique : https://cendredaniele.com/minuit-brule/

[47] Le violeur de la Sambre, Dino Scala, a commis une soixantaine de viols et d'agressions sexuelles entre 1988 et 2018 autour de la rivière de la Sambre, entre la France et la Belgique. Il a été jugé et condamné à 20 ans de réclusion criminelle.

policiers transformaient les plaintes en main courante[48], ce que Muriel Salmona constate encore aujourd'hui (Géraud, 2023 : 283 ; Salmona, 2023 : 113).

Ainsi, un tiers des victimes se voient refuser le dépôt de plainte (Chabanne et al., 2018), pratique pourtant illégale, qui constitue une violence symbolique supplémentaires. Pour les victimes, il s'agit d'une double peine, une forme de « victimisation secondaire[49] », la procédure judiciaire peut engendrer des souffrances supplémentaires distinctes de l'agression elle-même. La victimisation secondaire inclue le refus de prendre une plainte au commissariat, la lenteur des démarches, des questions intrusives ou l'obligation répétée de raconter les faits auprès de divers intervenant·es (policier, juge d'instruction, psychologue, psychiatre, audience, etc.). Selon la sociologue Véronique Le Goaziou, pour la majorité des victimes « il importe surtout que l'agression soit reconnue sur le plan moral par l'institution judiciaire […] que le viol soit nommé, qu'elles voient 'l'agresseur à sa vraie place de coupable' » (2019 : 140).

Tania Lebjowicz désigne enfin une dernière catégorie de dénonciation : « quand la plainte est déposée et que les violences sexuelles sont reconnues » (2023). Dans certains commissariats, des « référent·es violences » ont été formé·es et peuvent être accompagné·es de psychologues et/ou d'un·e travailleur·se social·e. Cette pratique a été instaurée en Belgique après l'affaire Marc Dutroux qui avait mis au jour de graves dysfonctionnements au niveau de la prise en charge des victimes. Le rôle du/de la référent·e consiste à accompagner la victime dès le dépôt de plainte, à la préparer aux entretiens avec les policier·es, mais aussi à gérer tous les aspects pratiques : prévenir les proches, trouver une garde d'enfant en urgence ou encore l'emmener chez le médecin.

Comme le montre le schéma de synthèse que j'ai réalisé pour faciliter la compréhension des procédures (Figure 3), une fois le processus judiciaire enclenché et l'enquête ouverte, la victime est orientée vers l'unité médico-judiciaire pour un examen médical et psychologique si nécessaire. Le parcours judiciaire se poursuit sous les directives d'un procureur de la République, chargé de déterminer la qualification des faits, de superviser les recherches des preuves, l'éventuelle garde à vue du mis en cause et, s'il considère que l'infraction est caractérisée, d'orienter les poursuites. S'il

[48] Contrairement au dépôt de plainte, la main courante n'engage pas de poursuites à l'encontre de l'auteur des faits, la procédure a pour but de signaler la nature et la date des faits aux forces de l'ordre, mais l'auteur n'aura pas connaissance de la main courante et ne sera pas convoqué.

[49] Lors du procès de Gérard Depardieu, la justice française a pour la première fois condamnée pour « victimisation secondaire », le tribunal a estimé que les plaignantes avaient été exposées à une « dureté excessive des débats à leur encontre » à cause de la défense, particulièrement offensive de l'avocat de Depardieu.

considère qu'il n'existe pas assez d'éléments permettant de caractériser l'existence du délit ou d'identifier son auteur, il peut classer la procédure sans suite. Pour les crimes, comme le viol, et pour certaines agressions sexuelles, le Procureur de la République est tenu de saisir un·e juge d'instruction. Son rôle est d'ordonner des expertises psychologiques et médico-légales, de réaliser une audition avec la victime et avec le mis en examen. Dans certains cas, il ou elle peut solliciter son placement en détention provisoire ou le placer sous contrôle judiciaire avec une interdiction de contact avec la victime. Lorsqu'il ou elle considère que la procédure est en état d'être jugée, le ou la juge d'instruction rend une « ordonnance de règlement » et proposer une « Convocation par Officier de Police Judiciaire » (COPJ), c'est-à-dire une convocation officielle à comparaître devant un tribunal. La procédure aboutit devant la Cour Criminelles ou Cour d'Assises (en cas de viol) ou devant le Tribunal correctionnel (en cas de délit) où il sera jugé pour ces faits.

Cependant, même lorsque les plaintes sont enregistrées, très peu débouchent sur une issue judiciaire : 10 % des viols font l'objet d'une plainte et seulement 1 % sont jugés en tant que tels (Chabanne et al., 2018). Plus de 80 % des plaintes pour harcèlement sexuel sont classées sans suite et seules 17 % donnent lieu à des poursuites. En 2018, sur une centaine de plaintes jugées au tribunal correctionnel, quatre-vingt-neuf aboutissaient à une condamnation pour harcèlement sexuel ; rapportées à l'ensemble des faits sur une année, cela représente seulement 0,007 % de condamnations (Salmona, 2023 : 105).

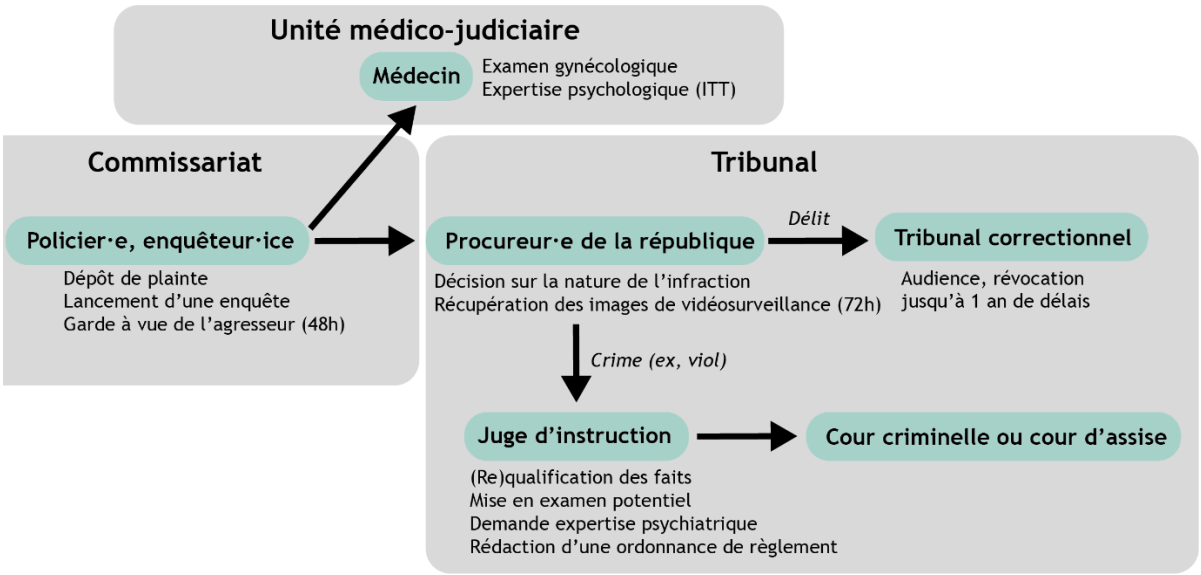


Figure 3 : Parcours de plainte et de soin de la victime, Schéma Manon Marguerit

L'objet de ma thèse n'est pas de travailler spécifiquement sur le volet judiciaire des violences sexuelles. Cependant, pour celles et ceux qui souhaitent approfondir cette dimension, il est pertinent de s'intéresser à la justice restaurative, appelée aussi justice réparatrice, dont l'objectif est

de faire dialoguer, avec l'aide d'un·e médiateur·ice, une victime et son agresseur (Jacquot, 2023 ; Jarry, 2024), ainsi qu'à la justice transformatrice, plus radicale par son approche systémique. Si la justice réparatrice se focalise sur la réparation individuelle des préjudices, la justice transformatrice cherche à transformer les structures sociales, politiques et économiques qui perpétuent les oppressions et la violence, en plus de réparer les torts dans une situation donnée. Sur ce sujet, je recommande vivement la lecture de l'ouvrage d'Elsa Deck-Marsault (2023) et plus récemment celui coordonné par Camille Soffer et Coline Zuber (2025).

2.2 Le rôle du médecin légiste

Jusqu'à la fin du XIXème siècle, la médecine envisageait la violence sous le prisme des dommages physiques directes. L'émergence de la neurologie, de la psychiatrie et de la psychanalyse apporte une attention nouvelle aux conséquences des violences sur la santé mentale, à travers l'étude des traumatismes liés à la guerre. L'observation des soldats américains de retour après la guerre du Vietnam (1955 - 1975) pousse par exemple les médecins à intégrer un « post Vietnam syndrome » au manuel diagnostique et statistique des troubles mentaux. Pour Didier Fassin et Richard Rechtman, c'est surtout la Shoah qui a constitué un véritable point de bascule : le traumatisme devient à la fois une « expérience inhumaine » et la « preuve de l'humanité de ceux qui l'ont vécue » (2024 [2007] : 36 cité par Fillion, 2008).

Dans le monde anglophone, le terme de « survivant·e » est souvent privilégié pour désigner les victimes de violences sexuelles pour rappeler qu'elles peuvent développer un syndrome de stress post-traumatique comparable à celui des vétérans de guerre, tout en mettant l'accent sur leur résilience, leur force et leur capacité à aller de l'avant. Pour autant, les études épidémiologiques ne faisaient encore aucun lien entre les violences vécues par les femmes et le fait qu'elles étaient trois fois plus nombreuses que les hommes à présenter un état de stress post-traumatique (Salmona, 2022). Les symptômes psycho-traumatiques des victimes de violences sexuelles ne sont décrits que dans les années 1960-1970 par les féministes nord-américaines, qui dénoncent la domination masculine et récusent les théories de Freud. Pour le psychologue clinicien François Krauss (2005), ses théories sont en partie responsables du retard dans la prise en compte des abus sexuels comme sources de traumatisme. Bien que Sándor Ferenczi ait défini le traumatisme dès 1918 comme « un effet de sidération, une perte de liberté » (Ferenczi, 2016 [1932] cité par Krauss, 2005 : 173), en France, l'état de sidération n'a été reconnu que le 11 septembre 2024 par la chambre criminelle de la Cour de cassation, établissant un lien crucial entre cet état et l'absence de consentement dans les cas de violences sexuelles.

Qu'est-ce que l'état de sidération ? Durant l'épisode de violence, la victime va sécréter une dose anormale d'hormones du stress pouvant devenir toxiques pour l'organisme et entrainer un risque vital cardio-vasculaire ainsi qu'un risque d'atteintes graves neurologiques. Elle se retrouve alors en danger de mort non seulement du fait de la volonté de nuire de l'agresseur, mais aussi en raison du risque vital créé par le stress extrême généré par la violence sexuelle. Pour faire face à ce risque, le circuit émotionnel peut alors disjoncter : le cerveau secrète des endorphines et d'autres substances, semblables à de la morphine. Il ne reçoit plus d'informations sur l'état émotionnel psychique et physique et se retrouve en incapacité de traiter la mémoire de l'événement : la victime perd ses repères spatiaux-temporels et peut se sentir paralysée. Elle peut alors avoir un trou noir, être en incapacité de raconter son agression ou avoir la sensation d'avoir été spectatrice de la scène (Salmona, 2018 ; 2022 ; 2023). Par cette déconnexion, la victime est dans un état de « dissociation traumatique » : durant quelques minutes, voire quelques heures, elle est en anesthésie émotionnelle. Dans certains cas, par exemple si la victime reste exposée aux violences, cet état peut s'installer dans la durée. Cette dissociation traumatique est un facteur de risque de re-victimisation et de mise sous emprise, mais empêche aussi les victimes d'être crues lors de la plainte ou de la procédure judiciaire[50].

L'état de sidération peut être constaté par le médecin légiste qui va réaliser l'analyse de la victime. Il est courant de penser que le rôle du médecin légiste est de réaliser des autopsies en cas de morts suspectes. En réalité, cette partie ne constitue que 10 % de son travail, la majorité étant d'effectuer des relevés après des agressions – qu'elles soient sexuelles ou non – en vue d'apporter des preuves pour accompagner une plainte. Romain Juston Morival (2021) rappelle que les restrictions budgétaires et l'accélération du temps judiciaire poussent les magistrat·es à prendre des décisions rapides, ce qui contribue à rendre d'autant plus influentes les données médico-légales pour orienter leurs décisions. Dans un article co-écrit avec Marine Delaunay (2023), il rappelle que l'absence du médecin légiste dans le parcours de plainte constitue un obstacle majeur à l'orientation pénale et aux choix de sanction étant donné son rôle en termes d'objectivation des faits de violences subies – que ce soit psychologiques ou physiques – et de conservation des preuves.

En effet, à l'intersection de la médecine et de la justice, le rapport médico-légal du médecin légiste a un rôle clef dans la qualification des faits, celui notamment de déterminer l'incapacité totale de travail (ITT), c'est-à-dire le nombre de jours nécessaires pour que la victime puisse à nouveau effectuer des actes de la vie quotidienne. Au-delà de huit jours, la plainte passe au tribunal

[50] Un policier rencontré lors de mon enquête m'expliquait par exemple qu'il arrivait que des victimes de violences sexuelles dans les transport en commun arrivent au commissariat avec un large sourire aux lèvres.

correctionnel. Son rôle est également de récupérer les vêtements de la victime, les potentiels flux qu'elle pourrait avoir sur elle, de prendre des photos et de mesurer les éventuelles blessures physiques. L'objectif est de produire un certificat détaillé en amont – ou non – de la plainte dans le cadre d'un travail d'expertise qui sera ensuite communiqué à la justice. Le médecin légiste peut également orienter la victime vers des professionnel·les pour sa prise en charge et faire directement le signalement au procureur. Dans son enquête sur les relations entre policiers et médecins légistes, Océane Pérona a montré qu'il existait des points de tension entre ces deux professions :

> Les médecins s'appliquent à faire comprendre aux policiers qu'il ne leur revient pas d'apporter la preuve de l'absence de consentement de la victime. De la même manière qu'ils distinguent le fait d'avoir été pénétrée et le fait d'avoir des lésions génitales, ils différencient l'absence de consentement de la victime de l'absence de traces de violences sur son corps. […] Dès lors qu'ils ne permettent plus d'affirmer avec certitude la matérialité d'une pénétration sexuelle, [les certificats] deviennent un objet de débat et de controverse entre producteurs et destinataires des expertises. Ces controverses autour de l'interprétation des certificats qui ne constatent pas de lésion traumatique révèlent l'existence de rapports différenciés aux victimes chez les médecins et les policiers, selon que la personne examinée est pensée d'abord comme un corps support de preuve ou comme un individu en souffrance. Envisagée dans une logique de constat, la victime de violences sexuelles est celle dont le corps fournit la preuve de la violence subie à travers les lésions constatées par le médecin légiste sur son certificat. Envisagée dans une logique d'assistance, la victime de violences sexuelles se définit par la souffrance qu'elle exprime, par ses propos ou par son attitude, indépendamment des conclusions de l'enquête policière. (2017a : 441).

Océane Pérona montre que la perception de la victime varie selon le corps de professionnel : si les policiers privilégient la matérialité et la vérifiabilité des lésions, les médecins légistes prennent en compte l'expérience subjective de la personne. Ainsi, la reconnaissance de la souffrance de la victime ne peut se réduire aux traces corporelles, mais exige une approche qui considère à la fois son vécu et ses propos, indépendamment des contraintes judiciaires.

Dans son ouvrage *Médecins légistes. Une enquête sociologique*, Romain Juston Morival montre néanmoins les médecins légistes peuvent avoir des propos moralisateurs et normatifs qui constituent des violences supplémentaires pour la victime. Il relate le cas d'un médecin légiste qui incrimine une femme victime de violences conjugales « il faut être deux. Un qui aime taper et un qui aime se faire taper » (2021 : 103 cité par Hamelin, 2022). L'anthropologue Christine Hamelin fait l'hypothèse que l'expertise du médecin légiste est influencée par les rapports sociaux, notamment de genre, de classe sociale et de race entretenus avec la victime.

Plusieurs expérimentations ont été mise en place, comme le programme Nénuphar analysé par la pédiatre et médecin légiste Caroline Rey-Salmon (2015), pour accentuer la coopération police-santé en cas d'agression sexuelle. Le programme Nénuphar vise à lutter contre les conséquences psycho-traumatiques développées par les enfants et adolescent·es victimes d'une agression sexuelle, en facilitant leur accès aux informations concernant les procédures à suivre. Quatre films et trois guides sont montrés aux enfants, adolescent·es et parents pour préparer à l'examen médico-légal, ils sont visionnés lors du dépôt de plainte à la brigade de protection des mineurs de Paris en collaboration avec les Officier·es de police judiciaire :

> À partir du récit fait par l'enfant aux enquêteurs et des constatations, l'examinateur adapte les examens complémentaires nécessaires À l'issue de l'examen, l'équipe soignante évoque la possibilité de bénéficier d'un accompagnement psychologique spécifique et remet aux familles le guide de présentation du volet « accompagnement et soutien ». Les familles demandeuses d'une aide rapide laissent leurs coordonnées et une psychologue les contacte sous 48 heures pour convenir avec elles d'un premier rendez-vous. Dans une logique d'intervention précoce, le premier rendez-vous est posé rapidement, c'est-à-dire dans la semaine suivant l'examen à l'umj. […] Il s'agit, au-delà d'une logique de soutien psychologique en phase aiguë, de transmettre aux personnes rencontrées les connaissances et repères nécessaires à la gestion d'un événement potentiellement psycho-traumatique. Nous savons que ces mineurs, s'ils ne bénéficient pas d'une prise en charge rapide, spécifique et adaptée, sont à risque de graves conséquences médico-psychosociales, et particulièrement de symptômes psychotraumatiques durables et plus ou moins invalidants. (ibid. : 160-161)

L'intérêt de cette démarche réside dans sa capacité à intervenir de manière « précoce » pour limiter les effets traumatiques. Elle combine évaluation médicale, accompagnement psychologique rapide et transmission de repères psychoéducatifs, offrant à l'enfant et à sa famille des outils pour comprendre et gérer l'événement subi et vise à prévenir l'installation de symptômes psycho-traumatiques durables.

2.3 Différents types de trauma et conséquences pour les victimes

En l'absence de prise en charge, les victimes de violences sexuelles peuvent développer une « mémoire traumatique », elles sont alors susceptibles de revivre la scène violente de façon hallucinatoire, avec les mêmes sensations, douleurs, odeurs, sentiments de détresse et de terreur[51]

[51] Un exemple pourrait être celui d'une des victimes de Jacques Rançon, « le violeur de la gare de Perpignan », analysé par Muriel Salmona qui a revécu l'événement lors de son passage à la barre à l'audience. Elle s'est mise à rire avec le même rire que son agresseur, puis à hurler comme si elle était à nouveau en train de revivre l'évènement, faute d'avoir

(Salmona, 2018). On distingue deux types de traumatisme : le traumatisme de « type 1 », lié à un événement unique comme une agression sexuelle isolée, un attentat, ou un accident de la route, et le traumatisme de « type 2 », lié à des événements prolongés ou répétés, comme les violences intrafamiliales (Cassiaux, 2024a ; 2024b). Le type de trauma est également défini selon la durée des symptômes : dans les quarante premières heures, des réactions « aiguës » liées au stress peuvent apparaître ; entre 48 heures et un mois, l'« état de stress aigu » peut s'installer ; au-delà d'un mois, si les symptômes persistent, il s'agit d'un « état de stress post-traumatique », sans que ce processus soit nécessairement linéaire. Dans le sillage de Didier Fassin et Richard Rechtman, je souhaite également préciser qu'il n'y a pas d'« injonction au traumatisme » (2024 [2007] cité par Debauche, 2021 : 848) et que toutes les victimes n'ont pas forcément de symptômes. Cependant, si la victime n'est pas – ou mal – prise en charge, elle a plus de chance d'en développer.

Comme je l'explicitais dans la deuxième partie de cet état de l'art, dans certains cas, la victime peut mettre en place plusieurs mécanismes de survie. Elle peut par exemple développer une hypervigilance, c'est-à-dire un contrôle total et constant de l'environnement pour anticiper toute situation imprévue. Elle peut également chercher à recréer un état de dissociation par des conduites auto-agressives, comme l'automutilation, ou par des mises en danger volontaires (Salmona, 2018) ou encore provoquer une déconnexion via la consommation de drogues. En outre, elle peut développer un ou des épisode(s) dépressif(s), des troubles anxieux, des tensions psychiques et musculaires, des douleurs chroniques, des troubles de la concentration. Elle peut chercher à éviter tous contacts corporels – autant amoureux que médicaux, particulièrement gynécologiques et dentaires –, avoir une faible estime d'elle-même, des troubles du comportement alimentaire (TCA), mais aussi des troubles neurosensoriels et neurologiques – vertiges, bourdonnement d'oreilles, étourdissements, malaise, migraines – sans parler des conséquences sur sa santé sexuelle et reproductive et de l'augmentation des risques de cancer.

Selon Éléonore Paré, l'expérience traumatique et les réactions qui y sont associées sont culturellement déterminées et le vécu traumatique varie en fonction du contexte social, historique et politique, ainsi que des caractéristiques individuelles de la personne (2024). L'ampleur des symptômes traumatiques est également influencée par les violences antérieures, notamment celles vécues dans l'enfance, par le genre, par l'intentionnalité de nuire à la victime – par exemple si la victime a eu peur de mourir pendant l'événement –, par une prise en charge trop tardive mais aussi

été correctement prise en charge : https://www.francetvinfo.fr/faits-divers/disparues-de-perpignan/une-victime-craque-au-proces-de-jacques-rancon-son-traumatisme-n-a-pas-ete-pris-en-charge-et-c-est-inadmissible_2658302.html

par un manque de soutien social et familial (Cassiaux, 2024a). Par ailleurs, les violences sexuelles sont des instruments de domination et d'oppression, les personnes exilées, handicapées ou minorisée de genre sont plus susceptibles d'en subir et de développer des symptômes psycho-traumatiques.

J'ai décrit le véritable parcours du combattant que doivent affronter les victimes de violences sexuelles : même lorsque les informations sont accessibles et qu'elles connaissent les démarches à effectuer, elles se heurtent souvent à des policiers dubitatifs ou insuffisamment formés, à des médecins légistes dont l'intervention peut générer des violences supplémentaires, ainsi qu'à la lenteur du système judiciaire. Ce mode de traitement impacte directement la reconnaissance des violences subies et l'accès à un accompagnement adapté, laissant parfois la victime seule face à des symptômes psycho-traumatiques persistants. Dans le cas des violences sexuelles vécues dans les transports en commun, comment un opérateur de transport peut-il devenir un nouvel intermédiaire pour les victimes, à l'interface avec les institutions médicales et judiciaires ? Peut-il s'instituer en facilitateur dans ce parcours complexe ?

3) Le rôle d'un opérateur de transports dans l'accompagnement des victimes. Réflexions à partir du cas de la prise en charge « immédiate »

3.1 La prise en charge « immédiate » des victimes

La prise en charge d'une victime de violences sexuelles peut nécessiter un suivi de long terme et requérir l'intervention de plusieurs professionnel·les de santé. Psychothérapeutes, psychiatres, kinésithérapeutes ou encore gynécologues comptent parmi les praticien·nes susceptibles d'assurer ce suivi et de contribuer au processus de réparation. L'accompagnement proposé par la Maison des Femmes de Saint-Denis (93) auprès de femmes victimes de violences conjugales en situation de grande précarité, comme les femmes exilées, est un exemple de construction d'un véritable écosystème de soins autour de la victime. Si l'évaluation médico-psycho sociale de l'hôpital de jour le confirme, la victime peut y séjourner six mois afin que son suivi soit assuré par une équipe pluridisciplinaire permettant une prise en charge transversale des violences qu'elle a vécu (de Sousa Dantas, 2024).

Dans ma thèse, j'analyse le cas d'un opérateur de transport, acteur situé au début de la chaîne de prise en charge, donc en amont du parcours de soin et de plainte. Je vais donc m'intéresser au cas spécifique de la première prise en charge d'une victime, appelée aussi « prise en charge immédiate » car elle a souvent lieu immédiatement après les faits. Je m'appuierai sur les conseils de

la psychiatre Muriel Salmona dans son ouvrage *Le Livre noir des violences sexuelles* (2022) pour développer cette partie.

La première prise en charge est déterminante : si l'intervention est adaptée et a lieu dans les douze heures qui suivent les faits, elle peut permettre à la fois de reconnaître les violences subies et d'éviter l'installation d'une mémoire traumatique. Selon Muriel Salmona, elle constitue une véritable urgence médicale et médico-légale. En quoi consiste-t-elle ? La victime a un « besoin vital » d'être crue et reconnue dans son intégrité : il faut lui rappeler que les violences sont interdites et punies par la loi, qu'elles sont injustifiables, qu'elle n'en est ni responsable ni coupable, et que seule la responsabilité de l'agresseur est engagée. Il s'agit également de réaffirmer sa dignité et ses droits, afin de « remettre le monde à l'endroit » (ibid.), puis de recueillir son témoignage, en tenant compte de son état traumatique, de ses plaintes somatiques, et de ses potentiels troubles de la communication.

Pour le ou la practicien·ne, il est essentiel de ne pas toucher physiquement la victime, de trouver les mots justes et d'adopter une posture d'écoute attentive, c'est-à-dire de respecter son rythme, de ne pas l'interrompre dans son récit. Il faut donc s'assurer que la prise en charge a lieu dans un endroit calme et sécurisant. Le ou la practicien·ne doit absolument rester dans le cadre de ses compétences professionnelles. En cas de doute ou d'absence de formation adéquate, mieux vaut ne pas assurer cette première prise en charge pour éviter tout risque de violences supplémentaires (ibid. : 396 ; Cassiaux, 2024a). La posture doit être réflexive et distanciée vis-à-vis de ses propres représentations « sous peine de reproduire (in)consciemment les mêmes mécanismes générateurs d'inégalités de genre en renforçant la position de victime par une posture paternaliste » (Mélan, 2017).

Le rôle du ou de la premier·e intermédiaire consiste aussi à orienter la victime vers les bons relais – accompagnement psychologique, dépôt de plainte, médecin légiste – en expliquant calmement les démarches urgentes mais nécessaires, surtout sans la brusquer (Salmona, 2022 : 394). Pour le psychiatre et co-fondateur de l'Institut de victimologie de Paris, Gérard Lopez :

> Le rôle du professionnel de santé est capital. Quand il n'est pas en position d'expert, [il] doit clairement signifier qu'il croit son patient, l'encourager, faire référence au Code pénal pour qualifier les faits en évitant un euphémisme (abus, passage à l'acte, fait, tournante), aborder la question de la culpabilité, l'aider à faire le lien entre ses souffrances actuelles et les agressions sexuelles subies. Il faut encourager un dépôt de plainte, indiquer les délais de prescription des faits, analyser les

résistances, mais surtout ne jamais faire pression et ne pas en faire une condition nécessaire à la prise en charge[52]. (2012 : 3).

Pour résumer, ce premier accueil, même lorsque le ou la practicien·ne n'est pas « en position d'expert », est crucial : il constitue un point de bascule qui conditionne la reconnaissance des violences et l'évaluation de leurs conséquences psychologiques, physiques, sociales et judiciaires.

Le ou la premier·e intermédiaire est également confronté·e aux réactions de la victime, qu'il est indispensable de savoir reconnaître. Outre la sidération ou la dissociation, Walter Bradford Cannon (1929) a décrit quatre grands types de réponses traumatiques : lutte (colère, agressivité[53]), fuite (évitement), figement (paralysie) et soumission (excuses répétées), qui peuvent se cumuler. La formation permet d'identifier ces comportements enfin de ne pas en être affecté·e. On ne le répétera jamais assez : mieux vaut renoncer à assurer une prise en charge que de la réaliser de manière inadaptée. L'exposition aux récits et aux émotions intenses d'une victime peut en effet provoquer un traumatisme vicariant, c'est-à-dire un traumatisme indirect qui peut être lié au vécu mais aussi à de mauvaises conditions d'échanges avec la victime. La personne qui prend en charge doit donc pouvoir mobiliser ses propres stratégies d'adaptation ainsi que ses ressources professionnelles afin de garantir un équilibre et garder une bonne distance dans la relation avec la victime (Bourgault, 2013 ; Da Silva, 2022).

Contrairement à l'épuisement professionnel, que l'infirmière Margot Phaneuf définit comme un « sentiment de vide que vit une soignante après s'être beaucoup dépensée physiquement et dévouée sans reconnaissance et sans valorisation, qui voit ses forces physiques amoindries et son capital de compréhension et de don de soi épuisé, tari » (2007), le traumatisme vicariant et la « fatigue de compassion » relèvent directement de la relation thérapeutique. Définis par les psychologues Laurie Pearlman et Karen Saakvitne dans les années 1990, ces concepts décrivent les effets d'une exposition répétée à des récits ou situations de souffrance intense (cité par Lebel, 2015). La « fatigue de compassion » est ainsi renforcée par des conditions de travail difficiles – violences verbales ou physiques des patient·es, surcharge, horaires intenses, isolement au sein des équipes,

[52] Accessible à ce lien : https://fr.ap-hm.fr/sites/default/files/blachere_-_biblio_2_0.pdf

[53] La phénoménologie du trauma théorisée par Eléonore Paré (2024) propose de considérer la violence comme « deux voies d'extériorisation » des traumatismes de violences sexuelles : la rage (affects) et les gestes (une violence agie). Cette violence a en effet des propriétés politiques et peut défaire les conditions d'émergence de la violence structurelle, celle des régimes oppressifs (Fanon, 2010 [1961]).

formation incomplète, absence de valorisation – mais aussi par des facteurs personnels liés aux caractéristiques individuelles.

Des facteurs personnels et les caractéristiques individuelles influencent également le risque de traumatisme vicariant : les infirmier·es y sont particulièrement exposé·es (Lebel, 2015). Dans ce contexte, certaines expérimentations ont permis de tester des adaptations. Romain Juston Morival (2022a) a montré que le protocole de transfert de compétences (PTC) des médecins légistes vers les infirmier·es en Unité Médico-judiciaire (UMJ), donc le fait de déléguer l'examen gynécologique à une infirmière, pouvait répondre au confort des victimes, souvent réticentes à être examinées par un homme. De même, des programmes comme le programme Nénuphar qui favorise la coordination police-santé, comme je l'ai expliqué précédemment (Rey-Salmon, 2015), ou le recours à des questionnaires standardisés pour structurer la prise en charge (Michaut et al., 2004), témoignent des possibilités d'expérimentation autour du rôle du premier intermédiaire.

3.2 Le cas d'une prise en charge « immédiate » par un opérateur de transport

Que se passe-t-il lorsqu'une personne subit une violence sexuelle dans un espace public aussi spécifique que les transports en commun ? Qui sont alors ses premier·es interlocuteur·ices et comment assurer sa prise en charge ? Du fait des caractéristiques de l'espace – enfermement, densité, corps à corps difficile à éviter – les violences sexuelles dans les transports en commun peuvent avoir des conséquences traumatiques spécifiques. L'enquête ENOV commandée par la RATP en 2024 met en lumière ces impacts. Aux traumatismes déjà identifiés s'ajoutent plusieurs répercussions concrètes sur le quotidien : 63 % des répondantes modifient leur attitude dans les transports publics, 54 % changent leurs habitudes de trajet, notamment la fréquence ou les horaires, et plus de la moitié expriment une réticence à l'idée de reprendre les transports en commun. Les jeunes femmes de 15 à 25 ans sont particulièrement exposées aux conséquences sur le plan psychologique : elles rapportent des sentiments de honte, une peur de sortir de chez elles, de la tristesse voire des états dépressifs, ainsi que des difficultés dans leur travail ou leurs études à la suite des violences subies. Le tableau ci-dessous (Tableau 1) synthétise ces répercussions selon les tranches d'âge :

	Global	15 à 18 ans	19 à 25 ans	26 à 39 ans	40 à 55 ans	55 ans et plus
	1 105 répondants	*253 répondants*	*269 répondants*	*225 répondants*	*164 répondants*	*194 répondants*
Sentiment de colère	70%	65%	66%	64%	74%	79%
Modification de votre comportement dans les transports : attitude plus fermée. changement de tenue. etc.	63%	62%	64%	68%	63%	57%
Envie de changer les choses	60%	65%	64%	60%	58%	56%
Modification de vos habitudes de voyage : fréquence et heures d'utilisation des transports, évitement de certains lieux ou lignes, etc.	54%	44%	54%	59%	57%	52%
Peurs, angoisses	52%	62%	56%	54%	47%	43%
Réticence à prendre les transports en commun	51%	47%	56%	57%	49%	44%
Anxiété systématique ou fréquente dans les transports	48%	51%	46%	48%	52%	43%
Sentiment de honte	34%	41%	47%	40%	29%	21%
Peur de sortir de chez soi	30%	37%	43%	31%	28%	18%
Tristesse, déprime, santé dégradée	26%	32%	31%	30%	24%	14%
Isolement, difficultés relationnelles	23%	29%	37%	29%	18%	7%
Besoin de s'enfermer chez soi dans une pièce	21%	33%	31%	26%	14%	10%
Difficulté au travail/études	19%	29%	29%	25%	14%	5%
Refuge dans le travail/les études	18%	21%	25%	23%	15%	8%
Sexualité perturbée	18%	22%	27%	27%	10%	6%

Q46. Ce ou ces faits vécu.s dans les transports ont-ils eu les répercutions suivantes sur votre vie ?

Tableau 1 : Les conséquences des violences sexuelles dans les transports en commun selon les âges (ENOV, 2024)

Dans les transports en commun, l'opérateur est responsable de la gestion et du fonctionnement du réseau. Isaac Joseph rappelle que « le métro, comme l'industrie nucléaire ou la médecine moderne, est un système de haute technicité qui requiert des connaissances et des savoir-faire spécialisés pour fonctionner correctement » (2004 cité par Tonnelat, 2012). Les voyageur·ses, ignorant·es de cette complexité, doivent donc faire preuve d'une « confiance aveugle » envers l'opérateur (Tillous, 2016). Pour répondre à leurs attentes, il doit mettre à disposition des voyageur·ses des « points d'accès » (Giddens 2010 [1994] cité par Tonnelat, 2012), par exemple un numéro spécial d'alerte, des agent·es en uniforme, donc reconnaissables, ou encore une police spécifique. Ces dispositifs matérialisent la présence de l'opérateur dans les espaces de transport.

Depuis la publication du rapport du Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes (HCEFH, 2015), les victimes de violences sexuelles dans les transports publics bénéficient d'une attention particulière. À travers des messages sonores et des campagnes d'affichage, la RATP insiste par exemple sur l'importance de signaler toute agression sexuelle, faisant ainsi de l'opérateur un nouvel intermédiaire possible dans le parcours de plainte et de soin. Pour autant, l'enquête ENOV (2024 ; Tableau 2) a révélé que le dépôt de plainte dans les transports publics reste très marginal (7 %) et que 67 % des victimes ne se signalent pas. Lorsqu'elles le font, 29 % des répondantes âgées de 19 et 39 ans, ont utilisé les outils de la RATP, notamment en s'adressant directement à un·e agent·e, alors même que l'enquête révèle que la plupart des répondantes doute de leur formation et de leur capacité à gérer de telles situations.

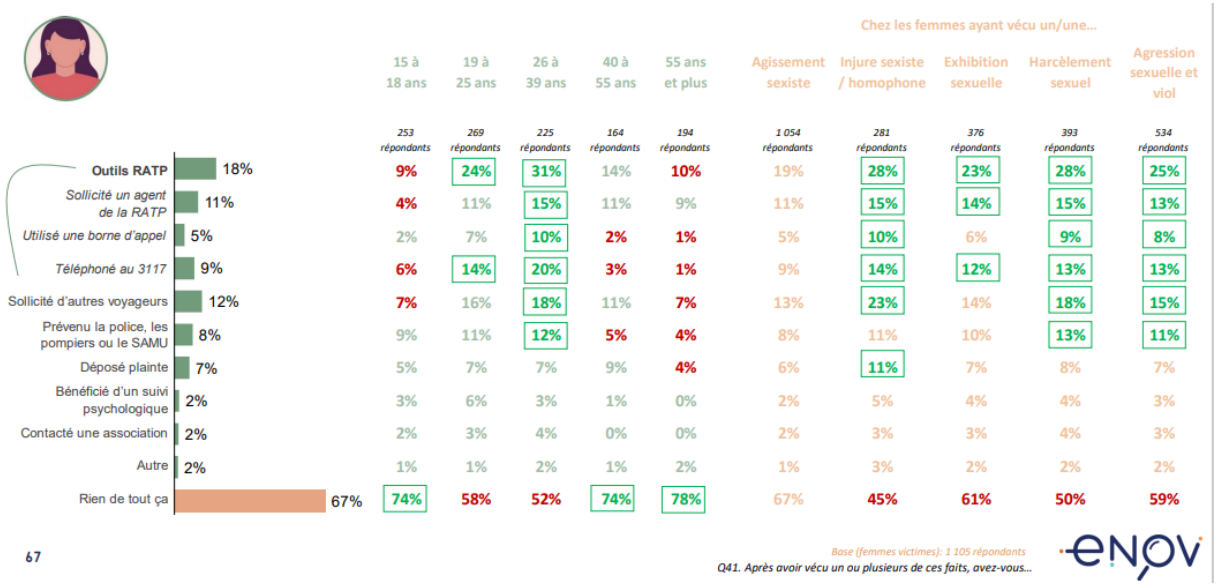


Tableau 2 : Quels moyens de signalements selon les âges ? (ENOV, 2024)

Dans son analyse du cas de Transport for London (TfL), la chercheuse en criminologie Sian Lewis souligne les limites du rôle d'un opérateur de transport dans l'accompagnement des victimes. Si les campagnes d'affichage de TfL, comme « Report It To Stop It » en 2015 et « Every Report Builds a Picture » en 2017, ont permis d'augmenter le nombre de signalements et de créer le Sexual Offences Coordination Unit (SOCU), un service composé d'officiers formés à la prise de plainte, les victimes demeurent majoritairement démunies face au parcours complexe qui les attend :

> [Ces campagnes] encouragent les victimes à signaler des incidents, aussi mineurs soient-ils, sans fournir de directives sur les informations nécessaires pour que l'enquête puisse avancer. En conséquence, certaines femmes ont ressenti de la déception et de la frustration lorsque leurs affaires n'ont pas pu progresser en raison d'un manque d'informations. Pour d'autres, lorsque leur affaire a avancé, elles ne s'attendaient pas à ce que les exigences soient si importantes et chronophages (souvent en raison d'un manque de connaissance des procédures de justice pénale)[54]. (2018 : 179)

La chercheuse témoigne d'un décalage entre l'encouragement au signalement et la préparation réelle des victimes au parcours judiciaire : si les campagnes incitent à parler, elles ne

[54] Traduction personnelle : « led campaigns […] encourage victims to report incidents, no matter how small, with no guide as to what information is necessary for the investigation to proceed. Consequently, for some women, this led to disappointment and frustration when their cases could not progress due to a lack of information. For others, when their case was furthered, they did not expect the demand on them to be so significant and time consuming (often due to a lack of knowledge of criminal justice procedures). »

fournissent pas les repères nécessaires pour comprendre les démarches, ce qui peut générer frustration, incompréhension et surcharge émotionnelle. Elle montre aussi que la simple sensibilisation ne suffit pas, un accompagnement informatif et guidé est indispensable pour éviter que la démarche de plainte devienne elle-même une source de stress et de traumatisme secondaire.

Cette nouvelle injonction au signalement et au dépôt de plainte se confronte à une réalité complexe : pour les victimes de violences sexuelles, s'ajoute à la méconnaissance des procédures classiques de plainte et de soin, une méconnaissance des spécificités propres aux transports en commun. Parmi celles-ci, sur le réseau RATP, les images de vidéosurveillance sont par exemple effacées au bout de soixante-douze heures. Ce délai impose de porter plainte rapidement, car seul le procureur peut les récupérer, ce qui n'est pas le cas sur d'autres réseaux comme celui de Berlin, où le transporteur, la BVG, en conserve le contrôle.

Lors de mon enquête, j'ai réalisé un entretien avec une juge d'instruction. Elle m'a aidée à comprendre concrètement la place que pourrait prendre un opérateur de transport dans le parcours de plainte et de soin de la victime (Figure 4). Ce parcours peut se décomposer en plusieurs étapes, chacune impliquant des acteurs spécifiques. Si la victime se trouve dans le réseau de transports en commun, elle peut signaler les faits à un agent·e ou via un numéro d'urgence. Le dialogue qui en découle peut constituer une prise en charge « immédiate » et de proximité. Le rôle de l'opérateur de transport est alors déterminant : il constitue un premier relais de confiance qui permet d'engager la victime dans la procédure sans la brusquer, de l'informer sur l'urgence de certaines démarches et de préparer le terrain pour la suite du parcours long et complexe que j'ai décrit plus haut. Cette médiation précoce peut contribuer à limiter l'installation de traumatismes et faciliter la continuité de l'accompagnement.

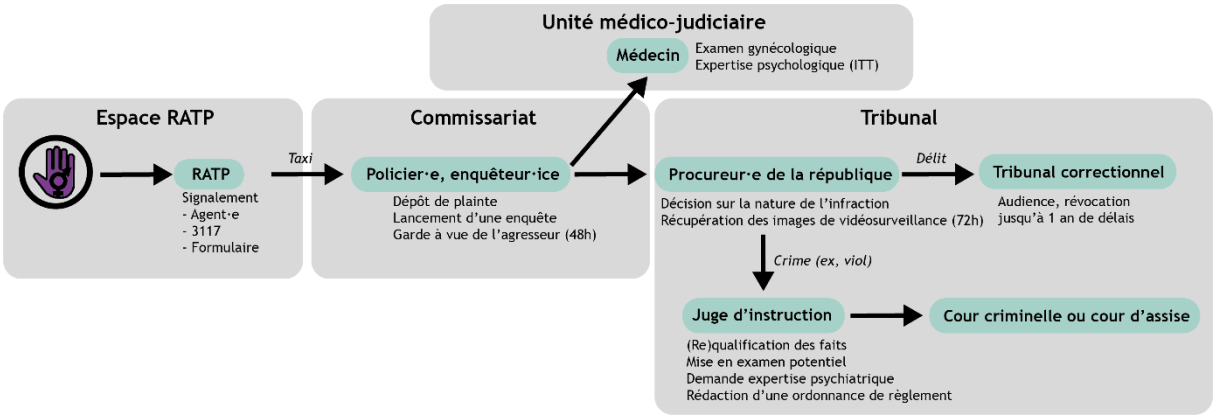


Figure 4 : Arrivée d'un opérateur de transport comme la RATP dans le parcours de plainte de soin d'une victime de violences sexuelles, Schéma Manon Marguerit

Sur le schéma récapitulatif du parcours de plainte et de soin (Figure 43), j'ai ajouté un nouvel acteur : l'opérateur de transport, en l'occurrence la RATP, qui se positionnerait en amont du parcours (**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**4). Ce point de contact supplémentaire p ermettrait aux victimes d'accéder à des outils d'aide, d'alerte ou de signalement, sans pour autant remplacer les institutions judiciaires ou médicales. Il pourrait faciliter l'expression d'un premier signalement, dans un contexte où les victimes hésitent parfois à se rendre directement au commissariat ou dans un centre de soin. Autrement dit, un opérateur de transport endossant ce rôle ne serait plus seulement un transporteur, mais deviendrait un acteur institutionnel structurant une étape supplémentaire dans le parcours des victimes, en faisant le lien entre l'espace du transport – lieu où se produisent les violences – et les instances sociales, judiciaires et médicales qui en assurent le suivi. Cela soulève plus largement la question de savoir *qui*, au sein de l'opérateur, serait impliqué dans ce repositionnement, et comment ce repositionnement engendrerait des transformations dans leurs pratiques professionnelles quotidiennes, une interrogation que les théories du *care* permettent d'éclairer.

3.3 Une approche par les théories du care

Les théories du *care* ont fait l'objet de nombreux travaux, elles ne sont pas unifiées et peuvent parfois être sujet de controverses. Néanmoins, je fais l'hypothèse qu'elles permettent d'éclairer les difficultés et les risques pour la RATP de se positionner dans le parcours des victimes. Je m'appuie ici sur l'article écrit par la sociologue Caroline Ibos « Éthiques et politiques du *care*. Cartographie d'une catégorie critique » (2019) qui propose une synthèse étendue de ce concept.

La notion de *care* a été initialement théorisée aux États-Unis par Carol Gilligan à la fin des années 1970 et au début des années 1980 (2017 [1982]), puis par Joan Tronto (2009). Dans ses recherches en psychologie morale, Carol Gilligan conteste la théorie de Lawrence Kohlberg sur le développement moral des enfants et des adolescent·es qui oppose les garçons, porteurs de justice et de raison, aux jeunes filles attachées à l'émotion. Pour elle, ce sont les rôles sociaux et le genre des vertus qui incitent les femmes à privilégier le soin et la sollicitude envers autrui. Le titre de son ouvrage, *Une voix différente*, propose alors une autre voix féminine, celle du *care*, du soin et de la sollicitude.

Dix ans plus tard, Joan Tronto articule cette éthique du *care* à une critique marxiste des inégalités et des structures de pouvoir : les individus dépendent les uns des autres pour satisfaire leurs besoins essentiels, et savoir *qui* répond à ces besoins et *comment* sont des questions éthiques et politiques centrales. Dans les sociétés néo-libérales contemporaines, cette responsabilité est

souvent déléguée aux personnes dévalorisées. Pour rompre ce cercle vicieux, Joan Tronto (2009) propose un cadre « holistique » qui vise une juste répartition du « fardeau » des activités de *care*, définit comme une « activité générique qui comprend tout ce que nous faisons pour maintenir perpétuer et réparer notre "monde", de sorte que nous puissions y vivre aussi bien que possible ».

Carole Ibos (2019) rappelle qu'aux États-Unis, l'émergence du concept de *care* dans les années 1980 est liée à deux phénomènes : l'effacement de l'État providence et l'augmentation de l'engagement des femmes dans le travail salarié. Ce déplacement a rendu visible les questions du soutien aux personnes vulnérables, longtemps assumé gratuitement dans la sphère privée, et a révélé la dépendance à un travail invisible souvent confié à des femmes migrantes ou marginalisées. Parallèlement, le *Black feminism* dénonce les limites d'un féminisme qui centre son analyse sur les femmes blanches de classes moyennes, et propose de prendre en compte la classe, la race et d'autres rapports de pouvoir dans la réflexion sur la domination de genre. Enfin, les éthiques du *care* se nourrissent de l'épistémologie des savoirs situés (sur laquelle je reviendrai dans le chapitre suivant), qui valorise les contextes et les récits subjectifs, plutôt qu'une prétendue neutralité scientifique. Les éthiques du *care* attachent de l'importance aux contextes, à la matérialité des situations et aux récits subjectifs.

En France, la réflexion sur le *care* s'est structurée à partir des années 2000. En 2010, Sandra Laugier, Pascale Molinier et Patricia Paperman ont organisé un colloque réunissant Carol Gilligan et Joan Tronto, qui donne lieu à une publication intitulée « Contre l'indifférence des privilégiés », en référence à l'ouvrage de Joan Tronto. L'ouvrage collectif dirigé par Patricia Paperman et Sandra Laugier, *Le Souci des autres. Éthique et politique du care* (2011 [2005]) poursuit cette introduction des théories du *care* en France. L'année suivante, Fabienne Brugère approfondit ces enjeux dans un article intitulé « La sollicitude » (2006), avant de contribuer à la reconnaissance institutionnelle du champ, notamment avec la publication d'un *Que sais-je ?* dédié à cette éthique.

La philosophe Virginia Held (2006) rappelle qu'en français, le mot « soin » est souvent employé pour traduire *care*, ce qui ne rend pas compte de sa complexité sémantique. Marie Carrière (2008 cité par Ibos, 2019) analyse les différentes dimensions du terme anglais : *to care* peut signifier se sentir concerné, préférer, vouloir, s'occuper de (*take care*), éprouver de l'affection (*care for*) ; son substantif recouvre inquiétude, responsabilité, précaution, et se décline dans de nombreux contextes – santé (*health care*), travail social (*care worker*), famille (*foster care*), tendresse (*loving care*), soins de longue durée (*long-term care*), etc. Même les formes négatives (*not care*, *careless*) illustrent son omniprésente dans la vie quotidienne, sociale et politique. Caroline Ibos (2019) souligne que le *care*

dépasse le simple ensemble de pratiques de soin : il constitue une constellation de travaux interdisciplinaires qui interrogent les mécanismes de dévalorisation sociale affectant les activités de soutien et de sollicitude envers autrui.

En France, les recherches sur le *care* se développent dans un contexte académique et politique qui prend au sérieux les expériences et les récits des personnes subalternes (Ibos, 2012). Elles s'inscrivent dans les épistémologies du point de vue, minoritaires face aux traditions françaises dominantes, positivistes ou structuralistes. Moins centrées sur la critique du néolibéralisme que les travaux américains, dans le contexte français, les éthiques du *care* inspirent des recherches empiriques sur la précarisation des emplois féminins, en lien avec une critique de la division du travail et des assignations de sexe et de race.

Christelle Avril (2018) souligne que le terme de *care* est désormais incontournable en sociologie du travail, particulièrement dans les études portant sur les métiers du social, de la santé ou du paramédical. Le *care* y remplace souvent le mot « travail » pour désigner les emplois de femmes de milieux populaires, comme aides à domicile ou assistantes maternelles. Pour Arlie R. Hochschild (1995), comme pour Joan Tronto, le *care* inclut à la fois une pratique (*care of*) et une disposition morale (*care about*). Or, l'usage dominant du terme tend à réduire cette complexité, en supposant systématiquement un lien entre les deux dimensions. En ce sens, Christelle Avril, montre que l'utilisation du concept témoigne d'une confusion qui simplifie et masque la diversité des pratiques et des rapports au travail, comme le montre le cas des aides à domicile qu'elle analyse, qui peuvent accomplir des tâches de soin (*caring for*) sans y être moralement ou affectivement investies (*caring about*).

Cette dernière remarque pourrait s'appliquer à la pratique de la prise en charge « immédiate ». J'ai précédemment montré la complexité de cette première prise en charge et ses conséquences possibles, tant pour la victime que pour la personne qui l'assiste. Dans la continuité des travaux précédemment exposés, le *care* offre une perspective pour intégrer de nouvelles dimensions du travail, comme le souci d'autrui, sans occulter sa dimension hiérarchique et sociale. Sa pertinence sociologique réside également dans sa capacité à rendre visibles les formes de servitude des femmes occupant les positions les plus basses de la hiérarchie sociale. Dans la lignée de Joan Tronto, Pascale Molinier et Christelle Avril, si tous les individus dépendent les uns des autres pour satisfaire leurs besoins fondamentaux, la question de *qui* prend soin, pour qui et dans quelles conditions doit rester centrale.

Dans le cas étudié dans ma thèse, en station, ce sont les agent·es RATP qui peuvent constituer un premier relais pour la victime, étant les représentant·es directs de l'opérateur et spatialement proches du lieu de l'agression. Cependant, leurs tâches quotidiennes sont déjà fortement intensifiées par l'évolution des métiers du service public (Perrier, 2022), d'autant que les agent·es dépassent souvent les limites – physiques et émotionnelles – encadrant normalement leur pratique professionnelle (Joseph, 1988 ; Joseph & Jeannot, 1995). Contrairement à certaines hypothèses, l'exposition répétée à des situations difficiles ne conduit pas à une désensibilisation (Steed & Downing, 1998), mais peut au contraire renforcer la charge émotionnelle.

S'il est essentiel, comme je l'ai montré dans cette troisième partie, de repartir du point de vue et du vécu subjectif des victimes, ma thèse s'attachera également à prendre en compte l'expérience située des agent·es, qui peuvent être en contact avec elles lors de la prise en charge prévue dans le cadre du « plan de lutte ». Les théories du *care* soulignent l'importance d'une analyse multiple qui prend en compte les deux côtés de la relation de soin, et révèlent qu'une interface n'est jamais neutre : elle oriente les échanges, structure les modalités de communication et influence le parcours de celles et ceux qui y recourent. Cette conception permet de saisir *qui* sont les personnes concernées par le (re)positionnement d'un opérateur de transport sur la question de la prévention et de la lutte contre les violences sexuelles, *comment* elles sont impliquées et la façon dont cette implication transforme leurs pratiques professionnelles et produit des débordements.

Conclusion

Ce premier chapitre a permis de poser les bases théoriques de mon enquête en plaçant au centre le point de vue de celles et ceux qui se déplacent, de celles et ceux qui subissent des violences sexuelles dans leurs trajets et de celles et ceux qui vont potentiellement les accompagner au seuil de leur parcours de plainte et de soin. L'approche phénoménologique rappelle que le corps en mouvement est toujours un corps situé, traversé par des rapports sociaux. Les violences sexuelles s'inscrivent dans un « continuum » et relèvent de dynamiques systémiques et structurelles. Cette notion révèle l'intérêt d'une prise en compte du vécu des victimes.

Cependant, elles sont vécues de manière singulière selon les caractéristiques individuelles et les expériences des individus. Ces différences apparaissent tant dans la perception qui est faite de la violence que dans la façon de la raconter, de se reconnaître et de s'auto-nommer – ou non – comme « victime ». Dans les transports en commun, la multiplicité des subjectivités se cumule à la spécificité des violences sexuelles dans un tel espace, relativement peu analysée par la littérature qui croise mobilité et violences sexuelles. Cette pluralité d'expériences met en lumière la complexité de la réponse institutionnelle dans un espace public aussi contraint et spécifique que les transports en commun, qui apparaissent comme des lieux d'opportunité pour les agresseurs.

L'implication d'un acteur majeur de la mobilité dans la lutte contre un problème systémique, et son (re)positionnement sur une question sociale, où il peut être particulièrement attendu, met en lumière deux angles morts que j'explore dans ma thèse : d'une part, la prise en charge des violences sexuelles lorsqu'elles surviennent dans un espace public, et au-delà, dans un espace public aussi spécifique que les transports en commun ; d'autre part, la prise en charge assurée par des praticien·nes non professionnel·les et en dehors du cadre médical. Si le parcours de plainte et de soin est déjà complexe à appréhender pour la victime, l'irruption d'un opérateur de transport comme interlocuteur risque d'ajouter un niveau supplémentaire de difficulté. Cette place prise par l'opérateur de transport se confronte par ailleurs au rythme propre de la victime et à ses besoins immédiats, souvent incompatibles avec l'injonction croissante au signalement et au dépôt de plainte.

En tant que nouvel intermédiaire entre la victime et les acteurs traditionnels de la prise en charge, la RATP se repositionne elle-même comme une interface aux interconnexions multiples avec les institutions de plainte et de soin, au-delà des autres acteurs de la mobilité. Par ce constat, ce premier chapitre ouvre un questionnement qui sera au cœur de ma thèse : comment la RATP construit-elle sa légitimé en tant qu'actrice qui se (re)positionne dans la lutte contre les violences

sexuelles et sexistes ? Quelles compétences un opérateur de transport peut-il revendiquer pour intervenir dans un parcours de prise en charge déjà reconnu comme particulièrement complexe, délicat et risqué pour les victimes elles-mêmes ? Comment prendre en compte la multiplicité de leur vécu ? Ces interrogations conduisent à porter une attention particulière aux agent·es RATP, rarement pris·es en compte même au sein de l'entreprise, qui se retrouvent projeté·es au centre du « plan de lutte », dans une interface spécifique entre les victimes et l'entreprise.

Pour analyser la construction de la légitimité de la RATP, je me suis moi-même retrouvée dans une position particulière, entre accompagnement du déploiement du « plan de lutte » et mise en place d'expérimentations. Le chapitre suivant explicitera la construction de ma démarche ethnographique et féministe et les difficultés rencontrées pour sortir d'une approche normative pour mener une enquête à la fois sensible et personnellement impliquante.

CHAPITRE 2

Des expérimentations menées dans le cadre d'une enquête ethnographique féministe

Étude transcendantale (extrait)

Personne ne nous a jamais dit qu'il nous fallait étudier nos vies,
faire de nos vies une étude, comme si nous apprenions l'histoire naturelle
ou la musique, que nous devrions commencer
par les exercices simples d'abord
puis progressivement essayer
les plus durs, en s'exerçant jusqu'à ce que la force
et la précision s'unissent à l'audace
de plonger dans la transcendance, prendre le risque
de s'effondrer dans l'arpège sauvage
ou de se tromper sur la phrase entière de la fugue.

Adrienne Rich, *Le Rêve d'un langage commun*, 2025

Introduction

> Quels sont les mots qui vous manquent encore ? Qu'avez- vous besoin de dire ? Quelles sont les tyrannies que vous avalez jour après jour et que vous essayez de faire vôtres, jusqu'à vous en rendre malade et à en crever, en silence encore ? […] Et bien sûr, j'ai peur, car transformer le silence en paroles et en actions est un acte de révélation de soi, et cet acte semble toujours plein de dangers. […] La raison du silence, ce sont nos propres peurs, peurs derrière lesquelles chacune d'entre nous se cache […] Mais par-dessus tout, je crois, nous craignons la visibilité, cette visibilité sans laquelle nous ne pouvons pas vivre pleinement. […] Or, cette visibilité, qui nous rend tellement vulnérables, est la source de notre plus grande force. Car le système essaiera de vous réduire en poussière de toute façon, que vous parliez ou non. Nous pouvons nous asseoir dans notre coin, muettes comme des tombes, pendant qu'on nous massacre, nous et nos sœurs, pendant qu'on défigure et qu'on détruit nos enfants, qu'on empoisonne notre terre ; nous pouvons nous terrer dans nos abris, muettes comme des carpes, mais nous n'en aurons pas moins peur.
>
> Audre Lorde, « The Transformation of Silence into Language and Action », 2020 [1984] : 41

Dans cette communication prononcée à Chicago en 1977, la poétesse Audre Lorde souligne l'invisibilisation des femmes noires au sein des mouvements féministes. L'idée d'une transformation du silence en « révélation de soi » et en « force » est au cœur de ce deuxième chapitre, dans lequel je vais revenir sur la façon dont j'ai mené mon enquête, notamment auprès des victimes de violences sexuelles, à partir du « plan de lutte » de la RATP.

En tant que doctorante CIFRE, j'occupais au sein de l'entreprise un poste de « chargée de mission lutte contre les violences sexuelles ». Si je ne m'auto-désignais pas toujours ainsi, ce statut s'est révélé précieux pour légitimer ma présence et faciliter l'accès à de nombreux espaces au sein de la RATP. Certains volets de mon enquête n'auraient pas été possibles sans cette casquette. Par ailleurs, cette position, m'a permis d'analyser le plan de l'intérieur, en participant à sa mise en œuvre et à son déploiement. Les outils choisis pour le « plan de lutte » s'inscrivent dans un héritage institutionnel et ont déjà fait l'objet de nombreuses critiques, à l'instar des marches exploratoires. Le « plan » est cependant encore en construction et de possibles renouvellements sont possibles.

J'ai disposé d'une marge de manœuvre importante pour proposer des (ré)ajustements sur les outils existants et d'une grande liberté pour initier de nouvelles expérimentations. Au-delà de l'observation participante au sein de l'équipe en charge du « plan de lutte », j'ai mené des immersions en centre bus et auprès des agent·es de la ligne 13, réalisé le documentaire *Visibles* sur les violences lesbophobes et suivi sa circulation, organisé des ateliers avec des groupes d'étudiant·es, consulté plusieurs types d'archives et conduit une cinquantaine d'entretiens. Ces entretiens ont concerné

aussi bien des victimes que des agent·es et salarié·es de la RATP à tous les niveaux hiérarchiques, des professionnel·les de la santé et de la justice, ou encore d'autres opérateurs de transport. J'ai également suivi le parcours d'une victime depuis son agression jusqu'à ses audiences.

À mon arrivée à la RATP, je partageais de fortes attentes vis-à-vis du transporteur, comme beaucoup de personnes touchées par les violences sexuelles dans les transports publics. Mon regard était alors très normatif. J'ai mis un certain temps – et parfois je retombe dans ces écueils – à comprendre que je devais endosser la posture d'une observatrice, capable de suspendre le jugement, pour être en mesure d'analyser ce qui est produit par ce nouveau « plan de lutte ». Cet exercice s'est révélé d'autant plus complexe que le sujet est sensible et m'affecte personnellement. Comment mener une enquête sur un objet à la fois sensible et intime dans le cadre d'une CIFRE à la RATP ? Plus largement, comment enquêter sur les violences sexuelles et sexistes ? Pour quelles raisons et de quelle manière ai-je construis ma propre démarche pour y parvenir ? Quelles pistes méthodologiques ces nouvelles formes d'investigation ouvrent-elles ?

Dans ce chapitre, j'interrogerai ce que signifie concrètement imaginer, construire et mettre en œuvre un dispositif de prévention et de lutte contre les violences sexuelles. Dans une première partie, je reviendrai sur les différentes dimensions de ma démarche expérimentale : quelle réflexivité spécifique implique-t-elle dans la mesure où elle porte sur un sujet sensible et traumatique ? Qu'ont apporté les théories féministes dans la façon dont j'ai pensé mon enquête ? Dans une deuxième partie, je montrerai comment, au fil des mois, j'ai fabriqué mes propres opportunités d'enquête au gré de mes intuitions. Comment les outils en construction déployés dans le « plan de lutte » m'ont-ils permis de mettre en place des expérimentations ?

I – Construire une démarche expérimentale dans le cadre d'une ethnographie féministe

Au début des années 1970, Dorothy Smith est la première à utiliser le terme de *Standpoint* pour désigner l'expérience subjective des rapports systémiques (1974). Selon la philosophe Maria Puig de la Bellacasa, la traduction de la notion par « positionnement », et non « épistémologies du point de vue », permet de restituer l'idée d'une attitude de résistance, littéralement « tenir debout » (2012). Les épistémologies féministes rappellent que la production de la connaissance est toujours située. Il n'y a pas de « truc divin », ou *God trick*, c'est-à-dire une prétendue neutralité qui « voit tout depuis nulle part » (Haraway, 1988). Au contraire, Sandra Harding soutient que seul un savoir « intéressé » est capable d'engendrer une « objectivité forte » (1991), qui donne à voir le positionnement et les rapports sociaux entre les chercheur·ses et les participant·es aux enquêtes. Cette place a une influence sur la façon dont la recherche est menée ainsi que sur les résultats produits :

> Sa proposition d'élaborer une objectivité « forte » (strong objectivity), qui lie ensemble la prise en compte des conditions matérielles d'existence des chercheur-e-s, leurs inévitables engagements particuliers et la production de connaissance, redéfinit les critères de scientificité contre le fantasme (ou le mensonge) selon lequel la science pourrait être délestée de prénotions. (Clair, 2016 : 69).

L'idée n'est donc pas de chercher à s'affranchir des préjugés, ce qui invisibiliserait les rapports de pouvoir et les conditions de production du savoir, mais d'assumer la subjectivité et les ancrages matériels et sociaux des chercheur·ses comme des éléments constitutifs de la recherche. Tout au long de mon enquête, j'ai refusé d'adopter une « posture d'extériorité » (Haraway, 1988), ce qui a constitué une véritable expérimentation pour moi. J'interrogerai d'abord ma place en tant que chercheuse impliquée dans sa recherche : j'évoquerai l'utilisation de la première personne du singulier et montrerai que, malgré mon implication directe, je me suis attachée à ne pas prendre trop de place dans l'analyse et à maintenir une démarche réflexive à chaque étape : préparation, réalisation et moments de restitutions. Cela m'a conduit à (ré)ajuster sans cesse mon positionnement et à réinterroger régulièrement mes propres pratiques. Je reviendrai dans un dernier temps et sur la façon dont je me suis préparée – ou aurais dû me préparer – pour travailler sur la violence.

1) Trouver ma place dans ma propre recherche

1.1 Une approche intersectionnelle pour enquêter sur des violences systémiques

Dans mon enquête, je me suis aussi intéressée aux expériences de publics rarement pris en compte dans les actions institutionnelles, comme les lesbiennes, ce qui soulevait des enjeux éthiques liés à mon positionnement au sein de ma propre recherche. Pour Sarah Mazouz et Éléonore Lépinard :

> [Le concept d'intersectionnalité est] la traduction scientifique de la réflexion menée dans les années 1980 […] par les féministes afro-américaines et chicanas, qui pointaient le 'biais blanc de classe moyenne' du féminisme et introduisaient ainsi la question de la représentation politique de celles pour lesquelles la domination subie se trouve au croisement de plusieurs rapports de pouvoir, en particulier, la race, la classe et la catégorie de sexualité. (2021 : 7-8).

La notion « d'intersectionnalité » a été en effet proposé pour la première fois à la fin des années 1980 par la juriste américaine Kimberlé Crenshaw dans un article intitulé « Demarginalizing the Intersection from Race and Sex » (1989). Il s'ancre dans la continuité des théories du *Black Féminism*, portées par des afro-américaines comme Patricia Bell-Schott, Barbara Smith, Angela

Davis (1981), Audrey Lorde (2020 [1984]), ou encore bell hooks (2017 [1984]) et Patricia Hill Collins, qui ont mis en évidence la manière dont sexisme, racisme et classe se combinent.

Le concept émerge en France avec la parution à la fin des années 2000 de l'*Anthologie du féminisme africain-américain* dirigée par Elsa Dorlin (2008). Constituée de textes issus des travaux du *Black Feminism*, elle retrace l'histoire du courant féministe afro-américain et propose une réflexion sur les interrelations entre sexisme et racisme. Pour Nathalie Antiope (2009), l'intérêt de cette anthologie « n'est pas de penser les oppressions de race, de genre et de classe en termes de superposition mais bien en tant qu'elles sont constitutives d'une seule et même matrice de domination ».

La géographie française s'est appropriée la notion d'intersectionnalité grâce aux travaux de Claire Hancock (2002 ; 2011) et d'Anne Clerval (2014). Elle entre en résonance avec celle de « consubstantialité des rapports sociaux » proposée par Danièle Kergoat (1992) pour décrire la condition des ouvrières entre la lutte des classes et la lutte contre le sexisme. Cependant, en France, l'intersectionnalité suscite de fortes résistances, qui se cristallisent notamment autour du débat sur le port du voile. En 2019, le lancement par Decathlon d'un hijab de course pour les femmes musulmanes a par exemple déclenché une polémique nationale, aboutissant quelques semaines plus tard à la publication dans le journal *Libération* d'une tribune intitulée « Pour un 8 mars féministe universaliste ![55] », dénonçant des « impostures décoloniales, indigénistes, radicalistes, postmodernes ». Pour la chercheuse en littérature française Mame-Fatou Niang :

> Partout, des plateaux de chaînes info aux tribunes des grands hebdomadaires, des interviews présidentielles aux phénomènes de librairies, on dresse le même constat : l'universalisme, notre cher universalisme, indissociable de l'esprit français, pilier de la République, ferait face à un péril mortel. Dans le récit qui structure le discours politico-médiatique en France, l'antiracisme présentable d'antan, validé par les partis de gauche pour son ambition universaliste – lutter en même temps contre toutes les haines collectives en intégrant tout le monde – se verrait supplanter par un antiracisme « décolonial », « indigéniste » et « catégoriel » […] perçu comme une menace pour l'universalisme, […] visant à renverser l'ordre républicain. […] Le discours pseudo-universaliste est toujours performatif […] Si vous n'êtes pas d'accord […] Vous constituez à ce titre un danger pour l'école, l'université, la liberté d'expression et de création, la République et la France. Nous combattrons à mort votre « peste intersectionnelle » et ne baisserons jamais les armes face à « l'importation des tabous et des postures de la société américaine » […] Cette mise à distance systématique a un corollaire dans le monde de la recherche et de l'enseignement : la disqualification

[55] En voici le lien : https://www.liberation.fr/debats/2019/03/03/pour-un-8-mars-feministe-universaliste_1712751/

> d'approches critiques et théoriques remettant en cause la mythologie républicaine d'une France post-raciale, *« colorblind »*. (Niang & Suaudau, 2022).

Les auteur·ices font ici référence aux propos de l'ancien ministre de l'Éducation nationale qui, en 2020, dénonçait « une matrice intellectuelle venue des universités américaines et des thèses intersectionnelles, qui veulent essentialiser les communautés et les identités, aux antipodes de notre modèle républicain[56] ». Pourtant, Sandra Harding, à la suite de Nancy Hartsock (1983), souligne que « penser à partir des vies et expériences marginalisées […] permet de rendre accessibles des points de vue différents sur le monde et de générer ainsi des questionnements critiques par rapport à la pensée qui prend comme objet et comme mesure la vie de groupes dominants » (1991 cité par Puig de La Bellacasa, 2014 : 24). Les épistémologies féministes invitent ainsi à penser depuis les marges et « exige[nt] des sciences une ouverture constante aux positions/visions minoritaires » (Puig de La Bellacasa, 2014 : 39 cité par Clair, 2016 : 71). Dorothy Smith (1974) insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas forcément de partir d'un vécu commun pour rendre une situation intelligible, mais plutôt de son expérience personnelle : le partage collectif permettra ensuite d'en dégager des éléments structurants. Elle propose même une forme d'ethnographie « institutionnelle » qui prend pour point de départ l'expérience quotidienne des personnes, y compris celle des chercheur·ses (2018). C'est aussi ce qu'affirme Claire Hancock :

> Ce n'est pas qu'être une femme, et/ou issu de l'immigration, et/ou à mobilité réduite, et/ou d'origine sociale modeste, et/ou homosexuel, confère le droit exclusif à parler de la situation des femmes, des immigrés, des handicapés, des pauvres ou des homosexuels, un tel fractionnement du réel serait absurde ; c'est simplement que la façon d'être-au-monde de ces populations-là apparaît toujours dans le discours comme un « envers », comme un contre-exemple, comme anecdotique, comme une déviation par rapport à une norme implicite toujours masculine, blanche, etc. Sont renvoyés systématiquement à un statut de « minoritaires » des groupes qui, additionnés, mettent eux-mêmes en évidence la minorité numérique des « white straight middle-class males » qui ont pratiquement l'apanage de la parole. (2007 : 75).

Appartenir à un groupe minorisé ne donne donc pas un droit exclusif à parler de ce groupe, c'est le renvoi systématique de leurs expériences à une position « minoritaire », selon une norme implicite masculine, blanche et hétérosexuelle, qui interroge.

[56] Propos tenus dans *Le Journal du Dimanche* par Jean-Michel Blanquer, alors ministre de l'Éducation nationale en octobre 2020.

Dans le cadre de mon enquête, j'ai mobilisé le concept d'intersectionnalité pour analyser les violences sexuelles à la fois comme instruments d'oppression et produits de rapports de domination imbriqués. Autrement dit, si toutes les femmes - hétérosexuelles, lesbiennes et trans - subissent des violences sexuelles, celles-ci prennent des formes spécifiques et n'engendrent pas forcément les mêmes conséquences traumatiques. Les identités sont « plurielles et contrastées au croisement de multiples rapports de pouvoir » (Noyé, 2025 : 51). J'ai parfois rencontré des réticences à la RATP lorsque j'abordais la question des personnes minorisées : une directrice de département s'est par exemple offusquée d'une « dérive communautaire » et d'une « concurrence des malaises qui reflète la lutte des égos »[57]. Les géographes Esma Geliş et Franziska X. Meinherz (2025) rappellent pourtant que le vécu des transports publics est marqué par l'entrecroisement des discriminations, liées notamment au genre, à la race, à l'ethnicité, à la religion et à l'orientation sexuelle, qui produisent des expériences spécifiques d'insécurité.

Dans la continuité d'Éléonore Lépinard et de Marylène Lieber, un des objectifs de ma recherche est de « rendre visibles des groupes dont les intérêts et les expériences sociales tendent à être ignorés ou mal représentés » (2020 : 109), de « 'poser l'autre question' » (Lépinard & Mazouz, 2021 : 61), en intégrant volontairement une diversité de points de vue, notamment celui des lesbiennes, ciblées à la fois pour leur genre et leur sexualité, ou celui des agentes RATP, situées à l'intersection du genre, de la classe et de la race. À ce titre, le point de vue des agentes RATP est particulièrement éclairant : elles subissent elles-mêmes ces violences tout en assumant, à travers le « plan de lutte », un rôle nouveau dans leur prise en charge.

1.2 « Je est un autre » ?

Il pourrait être prétentieux d'intituler ainsi un paragraphe, la formulation de Rimbaud me semble néanmoins appropriée pour aborder mon choix d'écriture. La démarche ethnographique conduit à interroger sa place dans une enquête et l'attention portée aux victimes m'a poussé à (ré)interroger ma réflexivité en permanence. Au fil de mon enquête, et en constatant l'effet qu'elle avait sur moi, il m'est apparu de plus en plus évident qu'il fallait accorder une place centrale à ce récit auto-ethnographique, bien que cette pratique soit souvent contestée dans le milieu académique (Adams & Holman Jones, 2011 ; Holman Jones et al., 2022 [2013]).

À l'instar de ma revue de littérature qui mobilise des références théoriques et des concepts-clés que j'ai choisi, aucun de mes « terrains » ne m'a été imposé. L'ampleur du « plan de lutte » m'a contrainte à privilégier certains outils plutôt que d'autres pour nourrir mon enquête, mais cette sélection résulte aussi de choix de ma part : j'ai cherché à centrer mon « terrain » sur les expériences

[57] Propos retranscrits dans mon carnet de terrain.

situées dans les espaces du réseau et en station. Ces choix sont également liés à mon parcours personnel et à mon vécu en tant que victime. Cette écriture à la première personne rend aussi compte de ce cheminement. Comme le rappelle Cha Prieur, géographe et psychothérapeute, « le discours scientifique est, tout autant que les autres discours, une construction qui ne dit pas la vérité mais qui met en scène les résultats d'une recherche toujours partielle et partiale » (2015 : 13).

Comme je l'explicite dans mon premier chapitre, le « je » est phénoménologique et situé : il renvoie à un positionnement précis à partir duquel j'ai conduit et interprété mes enquêtes. Simone de Beauvoir[58], est l'une des premières en France à proposer d'étudier les femmes depuis une perspective de femme – la sienne – mais aussi en partant d'une multiplicité d'expériences. Le *Deuxième Sexe* (1986 [1949]) est ainsi une compilation d'expériences personnelles, d'extraits d'ouvrages littéraires et scientifiques, de témoignages - de ses amies par exemple - et d'observations de la vie quotidienne. Par cette multiplicité de points de vue à la première personne, elle peut monter en généralisation. La philosophe Manon Garcia revient d'ailleurs sur cet usage singulier du « je » dans le *Deuxième Sexe* :

> La phénoménologie sous toutes ses formes s'intéresse à la conscience et à l'expérience en tant qu'elles sont des expériences en première personne, des expériences faites par un sujet et analysées du point de vue de ce sujet. […] Dans le contexte d'une réflexion sur ce que cela peut signifier d'être une femme, le recours à la première personne a un sens particulier […] une des façons dont s'est manifestée la transformation par l'homme de la femme en est Autre vient de la façon dont les hommes se sont approprié l'objectivité et la troisième personne. C'est donc un acte fort, féministe en lui-même, que d'adopter cette première personne. (2018 : 122).

Dans le cas de ma thèse, le « je » se compose de plusieurs voix : celle de la « chargée de mission » à la RATP, celle de la chercheuse en aménagement – qui ne se sent pas toujours à sa place dans cette discipline –, mais aussi celle de la victime de violences sexuelles[59]. Par ce « je » phénoménologique, je ne suis donc pas seulement l'enquêtrice qui mène une ethnographie et en est la narratrice ; je suis également une femme ayant subi des violences, devenant de ce fait une

[58] Dans le premier chapitre, j'ai explicité qu'il était difficile de se référer à Simone de Beauvoir aujourd'hui, je ne peux néanmoins nier que j'ai été inspiré par sa vision de la phénoménologie.

[59] Il m'en a fallu du temps pour accepter d'utiliser le terme « victime » pour parler de ma propre expérience. Comme je l'explicite dans la troisième partie du première chapitre, ce terme est connoté négativement, j'avais la sensation qu'il me diminuait.

participante à part entière de mon enquête. En ce sens, « je est un autre » : ce « je » est observé autant qu'il observe, révélant une subjectivité incarnée dans l'analyse. Le « je » n'est donc pas uniquement une tournure grammaticale mais révèle une personne psychologique et un corps situé dans l'enquête.

À certains moments de ma thèse, il arrivait qu'une nouvelle identité surgisse : je suis par exemple devenue réalisatrice de documentaire, puis agente RATP le temps d'une immersion. Cette phase de mon « terrain » m'a par ailleurs beaucoup marquée, j'étais devenue un cliché d'actrice prise dans son rôle, alors même que j'avais conscience de n'être là que pour une durée déterminée. Paradoxalement, ce « je » m'a aussi permis de prendre de la distance avec moi-même : l'inconscient, comme dernier personnage, s'est manifesté à plusieurs reprises au fil de l'enquête, révélant à la fois les étapes de ma reconstruction et les mécanismes de défense que j'avais mis en place. Plutôt qu'un « kaléidoscope à facettes » pour reprendre l'expression de Rimbaud, il n'y avait qu'une seule et même facette, traversée par des tensions. Pour Cha Prieur, il s'agit d'« une performance montrant comment le moi est éclaté, morcelé et comment, a posteriori, il est possible à la fois de donner du sens tout en gardant l'hétérogénéité des différents moi successifs » (2015 : 13).

La place du « je », sous toutes ses formes, témoigne de l'importance de la réflexivité et du positionnement dans une enquête qui porte sur les violences sexuelles, un sujet sensible, intime et corporel. Ma thèse interroge le passage du silence à la parole des personnes interrogées, mais aussi le mien, ce qui implique de nombreuses précautions éthiques avec lesquelles je me suis débattue et avec lesquelles j'ai dû composer, parfois en bricolant au fil de l'avancée de mon travail. Comment enquêter sur un tel sujet ? Quel(s) « terrain(s) » choisir face à l'ampleur de ces violences et à leur caractère systémique ? Qui interroger : des agent·es de station, conducteur·ices de bus, des professionnel·les de santé, des voyageur·ses ?

Mes choix orientaient toujours la perspective vers les victimes et leur prise en charge, soulevant ainsi d'autres dilemmes : où trouver des personnes prêtes à partager des expériences potentiellement traumatiques ? Avec quel droit ou quelle légitimité pouvais-je leur demander cela ? Comment éviter de trahir leur confiance, de psychologiser leurs récits[60] ou de les enfermer dans

[60] L'apport des perspectives anthropologique et sociologique permet de sortir de l'écueil psychologisant que la victimologie propose (Fassin & Rechtman, 2024 [2007]).

une posture de victime ? Comment recueillir leurs témoignages sans les brusquer, ni engendrer de nouvelles formes de violence ?

Ces interrogations reflètent aussi mon propre positionnement : quel rôle devais-je jouer dans mes enquêtes ? Comment éviter d'imposer mes récits alors même que j'étais partie prenante de l'analyse ? Comment parvenir à prendre de la distance pour me protéger moi-même ? Enfin, du fait de l'inscription de ma recherche en CIFRE au sein de la RATP, d'autres questions traversaient mon travail : dans quelle mesure ma thèse pouvait-elle contribuer à nourrir la prise de conscience de ces violences et leur prise en charge par l'opérateur de transport ? Comment éviter qu'elle soit instrumentalisée par lui ? Je ne réalisais pas encore à ce stade que j'allais moi-même instrumentaliser mon enquête pour faire réagir la RATP.

1.3 S'intégrer dans l'enquête sans avoir une position surplombante

Ce constat sur ma propre instrumentalisation de mon enquête rejoint celui de Gayatri-Chakravorty dans son essai *Les subalternes peuvent-elles parler ?* : le travail académique ne permet jamais de restituer l'expérience des subalternes sans qu'elle soit déformée ou trahie par l'acte même de traduction et que, de ce fait, « la femme subalterne sera toujours aussi muette » (2020 [1988] : 85). J'étais consciente qu'un rapport de subalternité subsisterait dans la relation d'enquête, lié à ma position de chercheuse, notamment en raison du prestige académique et de la reconnaissance sociale et professionnelle que je pourrais tirer de ma thèse.

Mon implication dans l'enquête risquait de me donner une position encore plus surplombante : ma proximité avec le sujet et ma place d'enquêtrice-participante se cumulaient au fait que c'était moi qui allais avoir « le dernier mot, tant [par] le choix des témoignages que sur la manière de les transmettre » (Bourgois, 2001 [1995] : 41), puisque « c'est moi […] qui manipule la démonstration en coulisses » (Hancock, 2007 : 75) ou qui « tient la plume » pour reprendre l'expression d'Isabelle Clair (2016 : 72). Comme le rappelait Wittgenstein, la première personne a toujours autorité.

Ainsi, malgré toutes mes bonnes intentions et précautions d'enquête, je risquais de « trahir les intérêts des enquêté-e-s au moment de publiciser la recherche […] de rompre le contrat de confiance […] de parler à la place d'autrui ou de tordre la réalité dans son compte rendu » (ibid.). Cette place que j'allais prendre me semblait contradictoire avec une approche féministe du terrain qui revendique une « posture de retrait » (Alcoff, 1991). Tout au long de mon enquête, je me suis

donc attachée à adopter une approche réflexive afin de limiter autant que possible ma position surplombante et de laisser la plus grande place possible aux participantes.

Comme le souligne Jeanne Favret-Saada, la posture de terrain ne se réduit pas à l'opposition entre une participation active, dans laquelle le recherche devient une « une aventure personnelle, c'est-à-dire le contraire du travail », et une observation distante, qui impliquerait de se « tenir à distance » (1990). L'anthropologue Nils Anderson rappelle par exemple dans son autobiographie[61], qu'il n'était ni « un observateur participant en situation d'empathie, décrivant la vie des hobos sur la route », ni « descendu dans la fosse pour y jouer un rôle puis en remonter en ayant bien soin de brosser la poussière » (2011 [1923] : 51). Pour trouver un équilibre dans une enquête de terrain, Arlie Hochschild insiste sur le fait que « la subjectivité est un instrument d'investigation » (2017 [1979] : 6).

Sur mon « terrain » et dans ma restitution, je n'ai donc pas cherché à appliquer des techniques de distanciation : j'ai décidé d'accorder une place à mes ressentis. Si, traditionnellement, les chercheur·ses en sciences sociales doivent se méfier des émotions, considérées comme un obstacle à la connaissance scientifique, l'engagement et l'attachement orientent la perception du terrain et constituent un point de départ légitime pour construire le savoir (Genard & Roca i Escoda, 2022). Comme le rappelle Nils Anderson et dans la continuité de Jeanne Favret-Saada, il ne s'agissait pas d'adopter une posture « empathique », puisque je ne pouvais pas me mettre à la place des personnes que je suivais ou interrogeais, mais plutôt me laisser traverser par des récits et des situations qui me faisaient écho, et d'accepter d'éprouver les sentiments qu'ils suscitaient chez moi. Ces constats interrogent plus largement l'intérêt de la réintégration d'une dimension sensible dans la mise en place d'un « plan de lutte » institutionnel.

Dans le cadre de mon enquête, j'ai conduit de nombreux entretien avec des victimes[62]. Pour reprendre l'expression de Gérard Althabe et Valéria Hernandez (2004), durant ces entretiens, je n'ai pas souhaité « dresser une vitre » entre moi et les participant·es, même si certains outils techniques, comme l'usage d'une caméra pour mon documentaire, pourraient y ressembler. Cependant, même lorsque certaines personnes me sollicitaient directement pour participer à mon

[61] Rédigée pour la réédition de 1961 de l'ouvrage *Le Hobo, sociologie du sans-abri.*

[62] Terme que j'emploie pour désigner à la fois celles qui se sont présentées ainsi, celles qui m'ont raconté un événement traumatique sans utiliser ce terme, et celles qui ont évoqué des violences subies alors même que l'entretien ne devait pas porter sur ce sujet.

enquête, il était parfois difficile de les faire parler : je devais m'adapter à leur rythme de parole, à leurs précautions, à leur choix de mots[63], analyser leurs postures corporelles, comprendre leur évitement de certains sujets et ajuster ma posture en conséquence, un apprentissage qui a pris du temps. Les géographes Amélie Robert et Félix Lefebvre ont coordonné en 2024 un numéro de *Nouvelles perspectives en sciences sociales* intitulé « Renouveler les méthodes d'entretien pour libérer la parole de l'enquêté[64] », qui m'aurait sans doute été très utile.

Pour m'aider à comprendre ce processus, j'ai écrit un texte *a posteriori* à propos des victimes interrogées dans mon enquête :

> Parfois elles me parlent d'elles comme s'il s'agissait de quelqu'un d'autre, d'une personne qu'elles rencontreraient par hasard durant l'entretien, comme une voisine qu'on croise en allant faire ses courses. Il arrive aussi qu'elles réfèrent à elle-même en parlant d'abord de l'expérience d'une autre personne, une vieille amie qui s'est faite agresser par un frotteur, une mère qui a vécu un inceste, une copine qui est dans une situation d'emprise. Un peu pour minimiser leur propre récit, se convaincre que ce n'est pas si grave. Souvent, j'ai l'impression qu'elles ne savent plus pourquoi elles sont venues, qu'elles n'ont pas envie d'être là, et qu'elles regrettent leur participation.
>
> Parfois avant d'en venir à ce qu'elles veulent me raconter et que je sens planer dans la pièce tout autour de nous, elles me racontent d'autres souvenirs. Elles pensent qu'ils ont moins d'importance, mais en réalité ils tissent le récit et construisent le sens de l'événement qui les occupe et des conséquences qu'il a eues sur elles. Il faut du temps et beaucoup de courage pour que les mots sortent, pour accepter de sortir de la chronologie qu'elles se sont fixées et pour laisser les émotions prendre le dessus. Quand vient le souvenir qui les torture, elles m'avoueront que ce détail anecdotique du début de l'entretien est en fait ce qui pèse le plus, ce qui les réveille la nuit. Au fur et à mesure du récit, leur voix se font tremblantes ou bien fermes et imperturbables et elles déversent sur moi, comme pour me transmettre le fardeau qu'elles portent et qui parasite la moindre portion de leur vie.
>
> D'autres fois, elles sortent directement un cahier de leur sac et je me rends compte qu'en vue de l'entretien, elles ont passé du temps à écrire tout ce qu'elles avaient en tête, pour n'en oublier aucun détail. Alors c'est urgent, il faut que ça sorte, elles viennent pour me raconter une seule chose, le souvenir qui fait mal et elles le font d'une traite, le visage baissé ou au contraire en me fixant pour

[63] Par exemple, comme je l'ai rappelé plusieurs fois, je n'employais le mot « victime » que lorsqu'ils ou elles se l'appliquaient.

[64] Dont voici le lien : https://www.erudit.org/fr/revues/npss/2024-v20-n1-npss09920/

se raccrocher à quelque chose. Et à moi de réceptionner, je n'avais qu'à pas demander des témoignages et mener une recherche sur un tel sujet !

Le plus intrigant, c'est quand la confidence sort après l'entretien, autour d'un café alors que nous discutions de complètement autre chose, ou bien quand mon attention est partielle, mobilisée par une autre tâche. Comme Alexandra qui se met à me raconter son agression au moment où nous sommes en train de faire la queue au comptoir d'un bar et alors que nous sommes entourées par une foule de personnes avides de commander.

Les récits qui m'atteignent le plus, c'est lorsqu'une prise de conscience a lieu durant l'entretien, et alors c'est toujours d'une extrême violence et je ne sais pas toujours quoi faire. J'essaye dans ma tête de confronter les récits à la théorie : symptômes post-traumatiques décrits dans des articles et des livres, concepts féministes, et tout à coup tout ça me semble insuffisant, trop figé, pas assez incarné, pour saisir l'ampleur et les ramifications profondes que ces violences ont creusé en elles. Alors je me raccroche à l'analyse du choix des mots, leur évolution durant la conversation, les stratégies de minimisation, et les répétitions de formules comme « mais ça va, y a pire ». J'observe leur état d'agitation, les mains qui s'emmêlent, les ongles qu'on gratte, le regard qui fuie et parfois viennent les pleurs et la colère. Je me reconnais dans chacune d'entre elles.

Manon Marguerit, texte personnel à partir des entretiens menés dans ma thèse

Ma posture était donc faite de tâtonnements et d'ajustements constants, par rapport à ce que je projetais des besoins d'écoute et d'échanges des personnes interrogées. Je me suis toujours « impliquée » dans les entretiens et j'ai cherché à les conduire de manière « conversationnelle ». Il ne s'agissait pas de « briser [la] hiérarchie », ce qui impliquerait selon Jean-Claude Kaufmann de ne pas assumer que « l'enquêteur est maître du jeu, il définit les règles et pose les questions » (2016), mais de tenter de réaliser le plus possible « un 'travail avec' et non pas un 'travail sur' » (Payet, 2020 : 171).

Concrètement, je commençais toujours par présenter mon travail et mon positionnement, il m'arrivait également d'intervenir pendant l'entretien afin de raconter une expérience ou une anecdote personnelle, non pas pour faire parler mes interlocuteur·ices, mais parce que la proximité et l'intimité établies le rendaient possible et que je me sentais concernée par l'échange. Il ne s'agissait en aucun cas d'une démarche « d'introspection narcissique » (Demazière, 2008 cité par Dominguez, 2022), mais plutôt de ne pas laisser mes interlocutrices seules face à leurs expériences. Parfois, je partageais aussi mes connaissances sur le psycho-trauma. Comme l'explique Cécile Cuny :

> C'est important pour la reconstruction des victimes, qui ont besoin d'entendre que leurs réactions n'ont rien d'irrationnel dans une situation de harcèlement sexuel et qu'elles constituent en fait un moyen légitime et efficace de se défendre, qui ont besoin de comprendre les mécanismes les conduisant à céder aux menaces pesant sur leur vie, et qui ont besoin d'une reconnaissance de l'origine professionnelle des traumatismes subis en vue d'une prise en charge adaptée et collective. (2020 : 104).

La compréhension des réactions, des mécanismes de défense et de l'origine des traumatismes sont essentielles pour permettre la reconstruction des victimes. Par ailleurs, ces échanges permettaient d'être dans une démarche d'empouvoirement mutuel, comme l'explicite la sociologue Aurélie Jeantet :

> L'obligation de contrôler de manière forte et permanente ses émotions […] peut mener à un sentiment d'aliénation et à la dépression. […] dont la reconnaissance et la prise en compte pourraient être associées à des modes de prévention. Car ces émotions ne disent pas d'abord quelque chose de l'individu, mais tout autant des situations dans lesquelles il se trouve engagé. […] ce qui suppose une conception de l'émotion qui n'est pas close sur une intimité fermée sur elle-même, mais qui relie, à soi, au monde et aux autres […] les émotions revêtent une potentialité de résistance. Et dans le contexte de désastre écologique dans lequel le capitalisme nous plonge, il y a urgence à se sentir affecté : à faire lien et intégrer la dimension du *care* dans chaque petite et grande action du quotidien. (2021).

La conception des émotions comme « une potentialité de résistance » prend tout son sens dans des entretiens portant sur des questions potentiellement traumatiques. Il m'arrivait de constater que la colère que j'exprimais face aux expériences partagées et l'affect que je mettais dans le récit de mes propres expériences permettaient aux personnes en face de moi de libérer leurs émotions. Bien encadré – par exemple en consacrant dès le départ un temps limité pour ne pas trop s'exposer –, l'entretien devenait un espace où les corps pouvaient manifester leurs capacités d'agir en laissant émerger la violence ressentie. Comme le souligne Éleonore Paré :

> La rage indique la violence subie et l'expérience de l'oppression : c'est sa retenue dans le corps et sa répression par les pouvoirs en place qui mettent en danger la structure psychique des personnes traumatisées, bien davantage que son extériorisation et sa mue en arme collective de résistance et tout comme la rage, la violence possède des propriétés politiques certaines. En effet, elle peut, tel que le concevait Fanon dans sa phénoménologie de la violence coloniale, défaire les conditions d'émergence de la violence structurelle (celle des régimes oppressifs) […] ; lorsque les corps traumatisés s'assemblent et refusent une adaptation factice, basée sur la répression d'affects négatifs

> et d'une violence « à fleur de peau » (Fanon, 1961, p. 57) […] le travail transformateur de la rage n'a pas la même portée politique s'il n'est pas encadré par des pratiques de *care* qui permettent aux personnes traumatisées de forger leur résilience et de persister. (2024).

J'ai montré que j'occupais une position d'enquêtrice-participante sur mon « terrain ». Trouver une place dans ma propre recherche a été un enjeu constant, oscillant entre une volonté d'effacement total, qui m'aurait permis de me distancer de la dureté de l'enquête mais que je ne pouvais pas appliquer, et une implication excessive, qui risquait de m'épuiser. La difficulté consistait à trouver le juste équilibre : créer les conditions d'un échange que je qualifierais presque de thérapeutique, sans pour autant occuper trop de place, tout en faisant partie intégrante de l'analyse.

J'ai progressivement pris conscience que cette recherche constituait également un « travail émotionnel » sur moi-même (Hochschild, 2017 [1979] cité par Genard & Roca i Escoda, 2022), dont l'anticipation aurait été précieuse pour éviter de générer des violences supplémentaires, tant pour les personnes interrogées que pour moi en tant qu'enquêtrice. La réflexivité s'est ainsi imposée comme l'un des outils les plus précieux pour me protéger sur le « terrain ».

2) Comment se préparer à un « terrain » violent ?

2.1 Sortir d'une forme de naïveté

Durant mes premiers mois à la RATP, j'étais choyée dans un univers où Sandrine Charnoz me préservait des récits les plus éprouvants. Je l'accompagnais souvent à des réunions extérieures avec la police, la SNCF ou avec des associations féministes, mais je passais aussi beaucoup de temps confortablement installée derrière mon ordinateur, à distance du sujet. C'était assez facile : je ne manipulais alors que des données, lisais des « power point » ou des rapports ministériels et le vocabulaire utilisé me permettait de rester loin du sensible et aseptisait la question des violences sexuelles : autour de moi, on parlait « objectifs », « clients », « feuille de route », « dispositif ».

Trois événements marquants m'ont brusquement fait sortir de cette naïveté. Le premier a eu lieu au bout de huit mois, lorsque j'ai assisté à plusieurs sessions de formation de l'association Stand Up destinées aux agent·es RATP. Ces formations visaient à transmettre les bases de la prise en charge des victimes – reconnaître la violence, la prendre au sérieux, savoir réagir et écouter – tout en introduisant la « méthode des 5D[65] ». La scène que je vais relater s'est déroulée le premier

[65] Pour rappel, le programme Stand Up propose une méthode appelée « 5D » pour lutter contre le harcèlement de rue : « Distraire », détourner l'attention de l'agresseur ; « Déléguer », solliciter une tierce personne ; « Documenter » par des photos ou des vidéos ; « Diriger », en s'adressant directement à l'agresseur ; « Dialoguer » : en rejoignant la victime une fois l'agresseur éloigné afin de la rassurer.

jour de la formation, un matin du mois de novembre 2021, dans une salle de la RATP à Edgar Quinet, en présence de dix agent·es de station – dont deux hommes –, de Sandrine Charnoz et de deux formatrices :

> Ils n'ont beau être que deux, les agents hommes ont pris en otage la formation : ils ne sont pas d'accord et ils tiennent à ce qu'on le sache. Dans une pathétique mise en scène de leur masculinité (ils parlent fort, tapent du poing sur la table, sont agressifs), ils attaquent le contenu de la formation (nous n'en sommes qu'aux données de cadrage, qu'est-ce que ça va être après ?). L'un d'entre eux, particulièrement lourd, prend tout le temps la parole par un « je vous coupe » pendant que la formatrice parle. Je ne suis pas vraiment choquée lorsqu'il s'énerve parce que la formatrice explique qu'il n'y aucun profil type d'agresseur, j'ai entendu ça des millions de fois […] en revanche, la suite me marquera plus durablement. À la question « qui s'est fait harceler ici ? » posée par la formatrice, toutes les femmes – dont Sandrine et moi – lèvent la main, ce qui déclenche un rugissement chez les deux agents « Rrohhh ça va, n'importe quoi ». Une dispute éclate entre lui et une agente qui essaye de raconter l'agression sexuelle qu'elle a vécu en plein service il y a quelques jours. Elle est au bord des larmes et se met à crier pour couvrir les railleries de l'agent. Pendant ce temps-là, le deuxième agent homme se moque aussi d'elle et rigole dans son coin.
>
> Extrait carnet de terrain

Je ne saurais expliquer pourquoi, mais c'est après avoir assisté à cette scène, où je n'étais pourtant qu'observatrice et à laquelle j'aurais pu m'attendre, que j'ai soudain pris conscience que mon terrain était traversé de violences susceptibles de m'atteindre.

Quelques mois plus tard, en avril 2022, lors des journées de géographies féministes et queers à Limoges, j'assiste à une session sur la réflexivité, durant laquelle deux chercheuses témoignent des violences qu'elles ont vécues, notamment dans l'enfance. Leurs mots sont percutants et la salle est chargée d'émotion, je sens que je retiens mes larmes et je décide de quitter la salle. Pourtant habituée à entendre des récits violents, je ne comprends forcément pourquoi ce moment précis a brisé mes défenses, mais j'en retrouve des traces dans un mail écrit à mes directrices de thèse après l'événement :

> Les échanges ont été très éprouvants. Je crois percevoir un peu mieux ce que vous me disiez lorsqu'il était question de me former aux questions de violences et à la réception de la parole. Je comprends également mieux l'importance de protéger les personnes participantes à mon enquête et de leur proposer de faire des pauses, de pouvoir sortir en cours d'entretien etc. J'ai été profondément affecté et j'ai craqué à plusieurs reprises. Ce qui me trouble le plus c'est que je remets en question ma capacité à porter ce sujet.

Au moment des journées de géographies féministes et queers, j'avais déjà débuté mon film sur les violences lesbophobes. Cette partie de mon enquête m'a également profondément affectée : j'anticipais chaque entretien avec appréhension, craignant que ma caméra ne ravive encore plus les violences vécues, je me sentais également très démunie face aux réactions des participantes. J'étais bouleversée à la fois par les récits, par la tendance des participantes à minimiser et banaliser ce qu'elles avaient subi, par leur colère, mais aussi par les répercussions de ces violences sur leur couple et leur vie privée.

Ces trois événements m'ont fait prendre conscience du risque d'être submergée par mes émotions et de voir mes propres expériences s'entrelacer avec mon enquête, dans une sorte de transfiguration existentielle, relativement courante en sciences sociales (Cefaï & Amiraux, 2002). Comme le rappelle Florence Weber, la recherche est toujours traversée par l'itinéraire personnel. Je ne prétends pas proposer ici une solution magique ou une méthode infaillible pour se préparer à un terrain violent, mais je souhaite montrer comment mon absence de préparation a eu des effets, non seulement sur moi, mais aussi sur les participant·es de l'enquête, et revenir sur les mécanismes de distanciation que j'ai progressivement élaborés au fil de ma thèse.

2.2 Évaluer ses propres besoins de suivi et de formation

> Je ne crois pas qu'il y ait besoin de dire pour guérir […]. Dans ma pratique de la psychothérapie, je fais une place au secret. Pour moi, ce n'est pas nécessairement la peine d'en passer par l'explicite. […] Dans le traumatisme, il y a une grande part de réaction. En allant forcer la parole, on risque de détruire plus que de soigner. L'oubli est là pour quelque chose. La temporalité du silence, du secret, est majeure. […] La parole ne se libère pas toujours. […] dans le trauma, l'important est de libérer le corps du réflexe de la réponse. Prendre en charge le trauma ne veut pas forcément dire passer par la parole, faire de la psychanalyse. En tant que psychothérapeute, je n'ai pas besoin de savoir. Je n'essaye pas de décortiquer les choses. Je répare. Ce n'est pas une démarche de recherche. […] par ailleurs, je suis très prudente sur le fait de réinterpréter les choses. Je crois que quand on s'approche de trop près des histoires, on déterre des choses qui n'étaient pas forcément importantes mais qui prennent soudain des dimensions fondamentales, comme si tout s'y était joué.
>
> Adèle Yon, *Mon vrai nom est Elisabeth*, 2025 : 174-175-176

De sa thèse en études cinématographiques consacrée au « double fantôme », Adèle Yon enquête sur l'histoire de son arrière-grand-mère, déclarée schizophrène, lobotomisée puis internée pendant dix-sept ans dans un hôpital psychiatrique. Ce travail, qui a ensuite fait l'objet d'un livre dont est tiré l'extrait ci-dessus, révèle comment une recherche peut devenir une quête intime, une manière de se comprendre soi-même et interroger ainsi les modes de production des savoirs et les formes de dialogue possibles entre vécu personnel et démarche scientifique. L'extrait que je

mobilise est tiré d'une discussion avec une de ses cousines, psychothérapeute, qui critique l'injonction à la parole dans la prise en charge du trauma : parler n'est pas toujours nécessaire pour guérir, et forcer la verbalisation peut même aggraver la souffrance. Le soin se situe alors moins dans l'interprétation ou la mise en récit que dans une approche pragmatique et réparatrice, attentive aux réactions corporelles. Elle met aussi en garde contre la surinterprétation : chercher à donner trop de signification à certains fragments d'histoire risque de les figer comme événements fondateurs alors qu'ils ne l'étaient pas forcément.

J'ai choisi cet extrait non pas pour émettre un avis sur la question, mais parce qu'il est entré en résonnance avec ma propre expérience de recherche et de thérapie. Il m'a interpelé sur le temps que j'ai mis à me former et donc la façon dont j'ai pu conduire mes entretiens avec les victimes : ai-je parfois imposé la mise en récit des violences, et quels effets, voire dégâts, cela a-t-il pu produire ?

Ma rencontre avec Marion Tillous a été décisive dans ce cheminement. J'ai eu la chance de faire sa rencontre avant le commencement de ma thèse. Je savais qu'elle avait mené des recherches sur les violences sexuelles dans les transports en commun (2017 ; 2020a) et qu'elle travaillait aussi sur les mobilités des femmes victimes de violences conjugales (2020b ; 2022), je l'avais sollicité pour avoir son avis sur mon projet. Co-organisatrice des journées de géographie féministe et queer de Limoges, elle m'a semblé une interlocutrice naturelle pour partager mes interrogations : est-il normal de se sentir mal après certains récits ? Est-ce lié à l'exposition aux témoignages ? S'identifie-t-on forcément aux victimes ? Comment accueillir la parole ? Quelles répercussions cela peut-il avoir sur soi et sur les personnes interrogées ?[66] Cet échange m'a fait prendre conscience de l'importance de la formation et du suivi psychologique, non seulement pour se protéger soi-même, mais aussi pour ne pas faire peser ce poids sur son entourage et éviter de reproduire de nouvelles violences dans l'enquête. Le soir même, j'en ai consigné les traces dans mon carnet de terrain :

> Marion m'a conseillé de me former à la question des violences et ne pas hésiter à avoir une supervision. Elles peuvent faire grandement écho aux situations et expériences personnelles : on peut être saisie par les horreurs racontées quand on ne s'y attend pas et même une fois formée. Les violences sont protégées par le fait qu'elles sont tues et quand la parole s'ouvre, les propos sont parfois désordonnés, incompréhensibles. Quand le récit vient, il faut pouvoir l'écouter, renvoyer vers d'autres professionnel·les etc. Si chaque violence est singulière et s'inscrit dans le cadre d'un rapport entre des personnes, la formation m'aidera à la ranger dans des cases et à comprendre les

[66] À la relecture de mes questions, je réalise que j'étais bien naïve.

stratégies de l'agresseur (qui sont souvent toujours les mêmes). Les émotions (des autres et les nôtres) sont précieuses, mais pour les accueillir et les analyser, il faut être préparée.

Se former et entamer un suivi psychologique représente un coût important, en temps, en énergie et surtout sur le plan financier. Certaines mutuelles ou dispositifs étudiants permettent de bénéficier de huit à douze séances gratuites. Un autre obstacle à la psychothérapie réside également dans le fait que le ou la praticien·ne choisi·e peut ne pas convenir : il faudra alors persister et essayer avec un·e autre. De mon côté, j'avais dressé une liste de praticiennes correspondant à mes critères – femme, féministe et formée aux violences sexuelles – et j'ai fait plusieurs tentatives. J'ai entamé une première thérapie en septembre 2022 que j'ai stoppé au bout de trois séances. Un an plus tard, j'ai essayé avec une autre psy, sans sentir d'accroche, et j'ai cessé dès la première séance. Finalement, je suis revenue vers la première thérapeute, qui me suit depuis octobre 2023. En revanche, j'ai attendu la fin de mon « terrain », en juin 2024, pour suivre une formation à la Maison des femmes de Saint-Denis[67] que j'ai eu la chance de me faire financer par mon contrat doctoral.

Avec le recul que la thérapie et la formation m'ont permis de prendre – peut-être un peu tard –, je comprends combien certains récits m'avaient déstabilisée. J'avais régulièrement un rire jaune – de distanciation certes, mais néanmoins un rire – quand j'étais face à une personne qui me racontait les violences qu'elle avait subies. Je me sentais également démunie face à des participantes qui se mettaient à pleurer pendant mon enquête. J'ai également été rattrapé à plusieurs reprises par de véritables crises de larme, qui duraient des heures et des heures, et pouvaient même ne pas s'interrompre pendant deux, voire trois jours. La formation sur les psycho-traumas et la prise en charge des victimes m'a apporté des outils qui m'auraient été précieux sur le « terrain » : s'ils constituent à présent des éléments essentiels de mon socle théorique, il me semble qu'ils auraient eu une utilité pratique pour gérer ma propre posture face aux victimes mais aussi pour comprendre qu'être une victime moi-même avait des conséquences sur mon rapport aux participant·es et à la construction même de mon enquête.

Je découvrais par exemple qu'ayant vécu des violences dans mon enfance, je pouvais parfois banaliser celles qu'on pouvait me rapporter : mes limites personnelles s'étaient déplacées et je hiérarchisais inconsciemment les situations. J'ai d'ailleurs retrouvé un mécanisme similaire chez certaines agentes RATP, habituées à un quotidien agressif. Lorsque je suis sortie du déni, le moindre regard insistant dans les transports en commun m'était devenu insupportable. Dans son ouvrage *Penser les violences sexuelles*, la philosophe Marie Chartron écrit qu'elle a autant soutenu sa thèse que

[67] En voici le lien : https://www.lamaisondesfemmes.fr/je-decouvre-lmdf/former/formations-in-vivo/

sa thèse l'a soutenue (2025). Je pourrais en dire autant de mon enquête : sans elle, je ne suis pas certaine que j'aurais trouvé le courage d'entamer une thérapie pour ma propre reconstruction, ni de me former à la prise en charge et à l'accompagnement des victimes de violences sexuelles.

2.3 Trouver ses propres mécanismes de distanciation

Au fil de mon enquête, je (re)construisais une posture adaptée à mes besoins et aux contextes rencontrés durant mon enquête. Jusqu'au début de l'écriture du manuscrit, en septembre 2024, je passais beaucoup de temps à répondre aux questions que me posait mon entourage, proche ou lointain, professionnel ou non, sur mon sujet. En réalité, j'encaissais et je subissais en permanence leurs remarques, par exemple celles qui consistaient à affirmer que mon sujet était « à la mode » et qu'on ne parlait plus que de ça. Contre toute attente, je n'ai jamais été très exposée lors de colloques, à l'exception d'un chercheur en géomatique qui s'était permis de « me conseiller » certaines lectures[68].

En revanche, je me rappelle d'un épisode familial pénible : mon oncle, bien qu'à aucun moment je n'ai cherché à parler de mon travail, a affirmé devant tout le monde qu'il ne voyait aucun intérêt à mon sujet et qu'il n'avait jamais été témoin d'agression envers une femme dans les transports en commun. Venant de lui, qui ne prend jamais ces transports, cela m'avait semblé fort de café. Cet épisode agaçant se cumule à quatre années de messages réguliers de la part de toute personne qui « a pensé à moi » parce qu'elle a vécue / vu une agression dans le métro, ou qui vient directement me raconter son expérience à n'importe quel moment de la journée ou de la soirée sans me demander mon consentement et alors que je ne suis pas forcément en mesure de les entendre.

Ces événements m'ont amenée à réfléchir et à écrire sur la posture d'auto-distanciation que je m'étais construite au fur et à mesure des années. Pour Dorothée Dussy, elle consiste à « être là sans être là », elle raconte qu'elle se mettait parfois à tousser pour se dérober (cité par Pudlowski, 2021 : 88). Pour moi, il s'agissait plutôt de regarder dans le vide et de me réfugier dans mon monde intérieur : un *happy place,* comme nous l'avions théorisé avec mon amie Flora, après qu'un ami nous ait accaparées lors d'une soirée pour partager sa conception du féminisme. Si cette tactique pourrait être assimilée à un retour au silence, je la considère plutôt comme un moyen de ne pas gaspiller

[68] Je suis consciente que ce constat tient aussi aux contextes dans lesquels j'intervenais : il m'arrivait d'être directement sollicitée pour présenter mes travaux ou d'exposer mon enquête lors de sessions spécifiquement consacrées aux violences sexuelles ou aux questions de genre dans la mobilité.

mon énergie et mon temps. C'est mon signal interne qui me pousse à me mettre en mouvement pour quitter la conversation.

J'ai aussi appris à reformuler mon sujet, à le sabrer à coup de périphrases pour édulcorer, à dire « je travaille sur les transports publics » au lieu de « je travaille sur les violences sexuelles ». De cette manière, personne ne venait me raconter ses propres expériences de violences ni m'imposer sa vision du sujet. Il m'est bien sûr arrivé de discuter de ma thèse. Souvent, les premiers propos de mes interlocuteur·ices étaient « ah oui ça doit être dur », et je m'entendais alors répondre « c'est pas facile tous les jours ». J'ai vite compris que, pour ces personnes, « dur » signifiait en réalité « je ne veux pas en entendre plus » ou « ça casse l'ambiance ». Les violences sexuelles c'est désagréable à la pause-café, comme l'affirmait Dorothy Dussy.

Par ailleurs, lors de plusieurs séminaires où je présentais ma recherche – extraits de mon carnet de terrain à l'appui –, il m'a été reproché d'y mettre « trop d'affect ». Dans ces contextes-là, j'ai d'abord essayé de cadrer mon langage, de ne plus trop montrer ma colère, afin que mes propos soient supportables pour l'auditoire. Finalement, comme je l'ai expliqué précédemment, j'ai décidé qu'il fallait analyser cette colère et cette implication comme faisant partie intégrante de mon « terrain ».

L'écriture du carnet de terrain était d'une grande aide pour déverser et évacuer les moments difficiles, pour garder la bonne distance. Comme le souligne Jeanne Favret-Saada, lorsque certaines situations sont difficiles et « irracontables », prendre beaucoup de notes permet de « calmer l'angoisse d'avoir à [s]'y engager personnellement » (1990). J'ai passé beaucoup de temps à relire, mettre en page, enrichir, puis relire encore mes différents carnets. Une fois la tête sortie du terrain, ces écrits m'ont aidée à affiner ma réflexivité et à mieux comprendre mon positionnement. J'avais parfois plus l'impression d'écrire un journal intime quotidien qu'un texte ethnographique. J'étais surprise du niveau de détail que je m'efforçais de retranscrire et de ma volonté d'y intégrer beaucoup d'humour, que je perçois aujourd'hui comme un processus de distanciation.

Au départ, je rédigeais ces carnets à la main, mais la perte de l'un d'entre eux, alors que j'étais en immersion en station auprès des agent·es RATP depuis une semaine, m'a convaincu de passer à l'ordinateur. L'avais-je fait tomber dans le métro ou oublié quelque part ? Impossible à savoir, et la perspective qu'il ait pu être lu par quelqu'un·e d'autre, notamment par des personnes concernées par mon enquête, m'a plongée dans la panique. L'écriture quotidienne sur ordinateur a facilité le processus et m'a permis de me laisser pleinement embarquer dans le récit : je pouvais détailler mes journées de terrain et y inclure des passages de ma vie personnelle. Sans mon carnet

à portée de main, j'étais ainsi plus présente auprès de mes interlocuteur·ices. Souvent, je m'enregistrais ensuite pour retranscrire mes notes le soir.

Dans cette première partie, j'ai montré que cette enquête a également une dimension intime. Elle m'a permis de mener une réflexion plus large sur la production même des savoirs, dans la lignée de l'anthropologie et des épistémologie féministes, et sur la circulation entre expériences personnelles et démarche scientifique. Elle a été pensée avec de nombreuses précautions éthiques, une réflexivité sur ma propre place dans ma recherche et une approche que j'ai cherché à rendre intersectionnelle. Dans la deuxième partie de ce chapitre, je détaillerai concrètement la construction de mon enquête : mon arrivée à la RATP et le suivi du « plan de lutte » ; les outils que j'ai choisi d'analyser plus particulièrement dans ma thèse ; la mise en place d'une immersion de plusieurs mois sur la ligne 13 ; ainsi que la conception de plusieurs expérimentations.

II – Expérimenter à partir de l'analyse du déploiement du « plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes » de la RATP

> Sandrine présente le « plan de lutte » à l'équipe ANALYSE, qui accompagne la RATP dans le déploiement de nouveaux services. L'atmosphère est hostile, et la moindre de ses paroles est lourdement moquée. « J'en peux plus de toutes ces conneries » dit la femme en face de moi. Lorsque je me présente comme doctorante CIFRE, elle me coupe violemment la parole et s'énerve « mais ça veut dire quoi CIFRE encore ? C'est insupportable tous ces sigles ». J'essaye de lui expliquer : « c'est une forme de contrat de thèse », elle me répond agacée et en m'imitant « Non mais merci hein, comme si je savais pas ce que c'était *une thèse* ».

Cet extrait de mon carnet de terrain évoque la difficulté pour mes interlocuteur·ices de cerner ma place de chercheuse au sein de la RATP. Le « plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes » avait été lancé en mars 2020, en pleine crise du COVID-19, et je n'étais arrivée qu'un an plus tard, en avril 2021. Nous n'avions donc qu'un an d'écart et étions tous deux en quête de légitimité au sein de l'entreprise. Lors de cette réunion avec le service ANALYSE, le dévoilement de mon travail de thèse en cours et la potentielle observation des échanges que cela sous-entendait – je prenais des notes ouvertement – ont accentué les railleries que nous subissions, Sandrine Charnoz et moi-même. ANALYSE était pourtant un service clé de la RATP, chargé d'accompagner le déploiement du dispositif en cours.

Dans cette deuxième partie, je vais revenir plus en détail sur la construction de mon projet. Je montrerai comment, à partir des outils proposés dans le « plan de lutte » de la RATP, j'ai mis en place ma propre démarche expérimentale. J'évoquerai d'abord ma place dans l'entreprise, mon observation participante : la moindre journée et la moindre tâche me servait de prétexte à l'analyse. À partir de ces observations quotidiennes, j'ai formulé mes premiers constats, point de départ de la série d'expérimentations que j'ai ensuite proposée.

1) Trouver une CIFRE ou « l'art de tomber à pic »

1.1 Un projet de thèse au croisement des questions de genre et de mobilité avec une approche audiovisuelle

Dans le cinquième chapitre de l'ouvrage *Enquêter sur les relations professionnelles* (2024), Willy Gibard et Lucas Winiarski reviennent sur leurs expériences de doctorants CIFRE. Ils rappellent que la possibilité de réaliser leur thèse à la CGT tenait surtout à l'adéquation de leurs sujets avec les préoccupations immédiates du syndicat. J'ai choisi de reprendre l'expression qu'ils utilisent, « tomber à pic », pour intituler cette sous-partie, car elle illustre parfaitement ma rencontre avec Sandrine Charnoz à la RATP. Dans mon cas, l'opportunité de réaliser une thèse en CIFRE n'a pas

été « le prolongement d'un stage », comme pour Gérald Gaglio (2008) chez Bouygues Telecom, ni la suite d'un mémoire, comme Mathias Waelli dans la grande distribution (2009). Elle n'a pas non plus été motivée par un précédent poste dans l'entreprise, comme Thomas Moroni (2022), chargé de mission chez AREP avant d'y réaliser son doctorat. Ma démarche ressemble plutôt à celle d'Haude Rivoal (2020) : ma candidature était spontanée[69] et a été accueillie comme une opportunité à la RATP.

J'avais muri l'idée de construire un projet de thèse qui mobiliserait l'image et me permettrait de réaliser un film documentaire, lors de mon premier mémoire de recherche sur les femmes artistes de rue à Berlin, qui avait donné lieu à la réalisation d'un court métrage (Marguerit, 2019a ; 2019b). Dans de mon mémoire de master 2[70] (2020), j'avais travaillé sur les mobilités des femmes à la gare du Nord à travers notamment une analyse sémiologique des publicités. Par ailleurs, l'articulation de concepts théoriques pluridisciplinaires et la liberté qu'offrait le « terrain » – tant dans les méthodes employées que dans la relation avec les participant·es – m'a réconciliée avec l'urbanisme, discipline que je découvrais après trois années de classe préparatoire littéraire.

Au moment où j'ai passé le concours du Magistère de l'Université Paris I, je pensais encore m'orienter vers la géographie, qui me semblait mobiliser des approches critiques tout en offrant des débouchés professionnels. J'ai donc ressenti une forme de frustration en découvrant la distinction entre urbanisme et géographie, ainsi qu'en mesurant l'écart avec les lettres modernes que j'avais laissées de côté, et dans lesquelles je m'étais davantage épanouie. J'ai d'ailleurs mené en parallèle du Magistère un Master de lettres modernes à l'Université Paris 3 (Sorbonne Nouvelle). La recherche a alors été pour moi une véritable révélation : à la suite de mon mémoire de Master 1, j'ai choisi d'intégrer le parcours recherche/professionnel proposé par le Magistère, qui me permettait d'élaborer un second mémoire tout en posant un pied dans le monde du travail.

À ce stade, deux rencontres ont été importantes dans la suite de mon cursus : celle de Félix Cardoso, étudiant au Magistère comme moi, dont le mémoire de Master 1 sur l'espace public du

[69] Haude Rivoal rappelle néanmoins que son obtention d'un contrat CIFRE a été facilité par le fait que son père avait été salarié de son entreprise d'accueil, Transfrilog.

[70] Ces deux mémoires ont été réalisé sous la direction de Nadine Cattan, directrice de recherche au CNRS, une supervision très enthousiasmante, qui m'a donné envie de faire de la recherche.

quartier du Mont d'Est de Noisy le Grand (93) avait été fait sous forme d'un documentaire[71] (2019) ; et d'Anne Jarrigeon, anthropologue, vidéaste et maîtresse de conférences à l'École d'Urbanisme de Paris[72], dont j'avais vu le film *Toute chose égale par ailleurs* (2018) sur le poids de la mobilité dans le quotidien des femmes. Ces expériences m'ont ouvert la perspective d'une recherche engagée mobilisant des méthodes expérimentales et créatives, comme la vidéo. Travailler avec Anne Jarrigeon me permettait aussi de réintégrer une dimension plus littéraire dans mes travaux, en renouant avec les sciences de la communication, dont elle était issue. Je l'ai alors contacté pour solliciter un stage dans son laboratoire, le laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT), avec l'idée de construire ensemble un projet de thèse féministe intégrant l'audiovisuel. Caroline Gallez a ensuite accepté d'en assurer la direction.

Je voulais essayer d'obtenir un financement CIFRE pour avoir un pied dans le monde opérationnel, non par intérêt analytique en soi, mais pour éviter le risque d'une recherche déconnectée du « terrain ». Pendant un an, j'ai démarché plus d'une cinquante de structures – entre autres Genre et Ville, l'Institut Paris Région, la SNCF, la mairie de Paris et la RATP –, en proposant un sujet de thèse sur la place des femmes dans les gares, lieux qui m'intriguaient par leur ambivalence : pouvait-on les considérer comme des espaces publics alors qu'elles étaient exploitées par un opérateur et nécessitaient un droit d'entrée potentiellement couteux ? Pour autant, elles étaient traversées par les mêmes rapports de domination que dans ces espaces, et ces rapports semblaient exacerbés par l'architecture même de ces lieux : effet de panoptique, corps en proximité ou encore passage du mouvement à l'immobilité. La place de l'exploitant dans ses espaces, ses publicités, ses campagnes de communication, ses messages sonores ou encore ses agent·es en uniforme, était également au cœur de l'analyse que je voulais mener. En octobre 2020, alors que je débutais un travail chez AREP en tant que programmiste et que mon projet de thèse circulait depuis plusieurs mois, j'ai reçu une proposition de la RATP.

1.2 L'opportunité d'un nouveau « plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes » : un écho à la RATP

Dans l'introduction générale, je suis revenue sur le « plan de lutte » mise en place par Sandrine Charnoz. Conçu de façon transversale avec plusieurs directions stratégiques – « Expérience Client Marketing et Service » (ECMS), la sûreté (SUR) et communication (CML) – ce plan visait à restaurer l'image de l'entreprise après la sortie de l'hashtag #*BalanceTonMetro* en 2019

[71] En voici le lien : https://eso.cnrs.fr/fr/actualites/22163/19742/5/ca-bouge-pas

[72] Merci encore à François Adoue de m'avoir mis en lien avec elle.

et à répondre aux critiques suscitées par la campagne de 2018 représentant les agresseurs en animaux sauvages. Inscrit dans un contexte d'ouverture à la concurrence, il combinait enjeux de sûreté, de marque et de qualité de service. Pour son « plan », Sandrine Charnoz avait choisi un ensemble d'outils : des formations construites avec des associations féministes à destination des voyageur·ses, agent·es et salarié·es, une application Walk In Peace (WIP), conçue pour proposer une offre de co-piétonnage et déclencher une alerte en cas de problème, ou encore des marches exploratoires pour diagnostiquer les espaces de transport. Quelques mois après son arrivée, Sandrine Charnoz avait souhaité recruter un·e doctorant·e afin d'avoir une approche « différente de celle de l'entreprise[73] ». Ma proposition tombait donc « à pic », d'autant qu'elle voulait renforcer son équipe où elle était encore seule.

Le projet de thèse a été élaboré lors de deux réunions en visioconférence réunissant Sandrine Charnoz, Caroline Gallez et Anne Jarrigeon, ainsi que deux responsables du pôle recherche de la RATP qu'il fallait convaincre de l'intérêt du sujet. Sandrine y a présenté les outils du « plan de lutte », que j'allais suivre et sur lesquels j'allais ensuite m'appuyer pour concevoir de nouvelles expérimentations. J'ai insisté d'emblée pour mener un travail spécifique sur les agent·es de station, convaincue que le « plan » allait leur donner un rôle central.

L'enquête a dont été construite en deux volets : un suivi actif du déploiement du « plan » et de ses outils, et la mise en place de mes propres expérimentations, avec une approche audiovisuelle. Sur les conseils d'Anne Jarrigeon, j'ai également introduit la « méthode des itinéraires » de Jean-Yves Petiteau (2006), basée sur la collaboration entre chercheur·se, preneur·se d'images et participant·es, intéressante pour restituer la continuité des espaces traversés, dépasser le seul cadre du réseau RATP, et repenser les marches exploratoires souvent réduites à un diagnostic technique. Ces premiers échanges m'ont permis d'affirmer mon approche féministe et intersectionnelle, attentive aux personnes minorisées, explicitement mentionnées dans le titre provisoire de ma thèse. Je posais ainsi les bases d'une enquête ethnographique et audiovisuelle centrée sur le point de vue situé des personnes en situation de mobilité.

Avec Caroline Gallez et Anne Jarrigeon, nous avons été attentive à vérifier que toutes les conditions étaient réunies avant de lancer la demande de financement de mon projet CIFRE auprès de l'Agence Nationale de la Recherche et de la Technologie (ANRT). Je ne craignais pas vraiment que les intérêts de la RATP impactent les résultats de ma future enquête ni de perdre mon autonomie et ma liberté. Les échanges préliminaires m'avaient rassurée. J'étais cependant inquiète

[73] Extrait de l'entretien réalisé avec Sandrine Charnoz le 9 juillet 2024.

des exigences opérationnelles et des attentes de reproductibilité et de standardisation des différents « terrains » que j'allais mener, notamment du fait de leur caractère expérimental. Elles m'ont rassuré sur le fait qu'il était clair pour l'entreprise que je ne produirais ni recommandations, ni solutions concrètes, mais plutôt des focales nouvelles pour explorer la question des violences sexuelles.

Depuis la création du service de « prospective » en 1981, la RATP a en effet régulièrement accompagné des démarches de recherche expérimentale. Selon Édith Heurgon, fondatrice de ce service, il s'agissait d'« un pari sur les sciences sociales » visant à faire évoluer une culture d'entreprise longtemps dominée par une approche technicienne (2007 : 2). Dirigé entre 1997 et 2011 par Georges Amar, le service a notamment accueilli des chercheur·ses en sciences humaines et sociales qui ont mené des enquêtes sur des sujets sensibles, comme Isaac Joseph sur les agent·es RATP (1988 ; Joseph & Jeannot, 1995), ou Odile Macchi (2020) sur les personnes sans-abri, ce qui rendait ma proposition de recherche plus facilement recevable qu'elle ne l'aurait été dans une autre entreprise. D'autres travaux, comme ceux de Damien Masson sur les ambiances sonores et leur effet sur les comportements des agent·es et des voyageur·ses en situation d'incident (2009 ; 2012) témoignent non seulement d'une attention portée à ses usager·es mais aussi de la liberté que la RATP peut parfois laisser aux chercheur·ses en sciences humaines et sociales pour expérimenter sur le « terrain ».

Cependant, mener une thèse féministe en tant que salariée d'une entreprise soulevait des questions quant à la possible instrumentalisation des participant·es aux enquêtes, un risque qui existe déjà en dehors du cadre CIFRE, comme le souligne la sociologue Isabelle Clair :

> Le rapport de pouvoir induit par le dispositif de l'enquête vient briser la solidarité inscrite au frontispice de l'engagement féministe et rappelle ce dont on a soi-même fait les frais collectivement : transformer la vie des autres en objet et décider qui mérite ou non le statut d'objet […] ne sont pas des opérations inoffensives. […] à la lumière de la théorie féministe, se pose avec acuité le fait que la ou le sociologue, quelles que soient ses caractéristiques sociales, et quelles que soient celles de « ses » enquêté-e-s, occupe une position de pouvoir à l'égard de ces dernier-e-s – il ou elle définit son objet de recherche, met en place des relations sociales dont lui ou elle seul-e connaît la finalité et qui servent d'abord ses propres intérêts (professionnels notamment), il ou elle tient la plume au moment de rendre publique la description de la vie d'autrui, et tout cela alors même qu'il ou elle travaille à mettre au jour des ordres hiérarchiques qu'il ou elle juge illégitimes. (2016 : 72).

Ici, ce n'est en effet plus uniquement moi qui « tiens la plume » mais également l'opérateur, s'il souhaite exploiter les résultats de mon enquête, ce qui pouvait rendre encore plus inaudible les récits des personnes participantes. Ne risquaient-ils/elles pas de rester à l'écart des actions de lutte de la RATP malgré leur participation ? Je craignais que leurs paroles soient déformées, récupérées,

réinterprétées voire manipulées comme c'est souvent le cas dans les enquêtes sur les personnes marginalisées par exemple (Spivak, 2020 [1988]). La sociologue Constance Perrin-Joly (2010) conseille au doctorant·e CIFRE de rester transparent·e sur les attentes de l'entreprise dans son enquête, ce que je me suis toujours attachée à faire pour minimiser ce risque. Néanmoins, l'instrumentalisation potentielle de mes résultats était une potentialité que je gardais en tête lors de mon arrivée à la RATP.

2) Définir mon rôle au sein de la RATP

2.1 Prise en main d'un « plan de lutte » en construction

En attendant la réponse de l'ANRT et la validation de mon projet de thèse, j'ai intégré l'équipe de Sandrine Charnoz dans le cadre d'un CDD de six mois, d'avril à septembre 2021. Cette opportunité s'est révélée précieuse : elle me permettait de prendre de l'avance sur mes observations. L'intégration n'a pourtant pas été des plus simples. En pleine crise du COVID-19, rares étaient mes collègues qui se rendaient au bureau, alors provisoirement installé à Val-de-Fontenay (94), dans un bâtiment austère donnant sur l'autoroute. Ce n'est qu'après le déménagement à la « Maison de la RATP », située à gare de Lyon, que j'ai pu rencontrer mes nouveaux et nouvelles collègues en dehors du filtre des visioconférences. Le long hall de ce bâtiment est traversant, il prolonge littéralement l'espace public : n'importe qui peut l'emprunter librement, sans filtre ni contrôle, pour passer d'une rue à l'autre. Dans ce hall, de nombreux éléments sont pensés pour rappeler le lien affectif que les usager·es peuvent entretenir avec l'entreprise : un ancien modèle d'omnibus, des panneaux d'information directement issus des stations, ou encore des tourniquets qui marquent l'accès aux différents bâtiments.

Malgré cela, je n'avais pas encore le sentiment de « travailler à la RATP », ce qui m'a poussée à interroger mes propres représentations : à quoi ressemblaient, selon moi, les travailleur·ses de la RATP ? Force est de constater que j'en avais plusieurs clichés : une entreprise très masculine[74], des hommes en uniforme. J'ai donc été surprise de découvrir un univers plutôt mixte, dominé par des personnes en « costards-cravates » qui prennent des cafés *latte* sur le *rooftop* du bâtiment. Par ailleurs, hormis quelques personnes dont j'ai documenté les résistances dans mon carnet de terrain, la plupart des interlocuteur·ices rencontré·es faisaient preuve de bonne volonté sur la question des

[74] Il est intéressant de constater que la RATP vient de lancer une thèse CIFRE en sociologie avec l'EHESS sur l'expériences des travailleur·ses LGBTQIA+ et les normes de genre au sein de l'entreprise, dont voici le titre provisoire : « Décrypter les expériences minoritaires dans une entreprise à prédominance masculine ».

violences sexuelles. Restait à savoir s'il s'agissait de discours convenus, destinés à anticiper des critiques, ou d'une posture visant à afficher un engagement sur une cause socialement valorisée. Pour certain·es cependant, il me semblait qu'il s'agissait bien d'un engagement personnel sincère sur ces enjeux.

Les missions qui m'étaient confiées étaient variées : j'ai suivi la conception des formations destinées aux agent·es, assisté aux sessions elles-mêmes, participé à plusieurs réunions hebdomadaires avec des interlocuteur·ices issus de différents services – que je peinais alors à situer dans les organigrammes –, contribué à l'organisation des premières marches exploratoires puis pris en charge moi-même ces marches, suivi les débats parfois houleux autour de l'application WIP et de ses problématiques sur la protection des données utilisateur (RGPD), formalisé des protocoles de prise en charge des victimes selon le mode de transport où l'agression avait eu lieu etc. Durant ces premières semaines, j'ai consacré beaucoup de temps à me présenter et suis devenue l'ombre de Sandrine Charnoz.

Un mois après mon arrivée, elle m'a proposé de la remplacer lors de la conférence organisée par la Ville de Paris[75], afin que je présente moi-même le « plan de lutte ». Cet exercice m'a permis de me familiariser avec les éléments du discours officiel de l'entreprise. J'assiste également à des événements, comme des « Think Tank », c'est-à-dire des groupes de réflexion privée, organisés par BNP Paribas et le journal *Marie Claire*[76] – intitulés « Hackathon For Good » ou « Tech for Women » – auxquels Sandrine Charnoz participe. Le « Think Tank ». À plusieurs reprises, je me retrouve ainsi à déguster des petits fours et à boire du champagne dans le très chic VIIème arrondissement de Paris, en écoutant des conférences données par des ambassadeurs – tous des hommes –, des PDG de grandes entreprises et d'autres entrepreneur·ses, portant sur les violences faites aux femmes.

Au-delà d'une posture d'observation, j'exerce donc un rôle actif dans le déploiement des outils du « plan de lutte ». Je prépare de nombreuses présentations « PowerPoint », conçois des plans de faisabilité pour les outils en réflexion, organise moi-même des marches exploratoires,

[75] Dans le cadre du séminaire « Genre et espace public » qui faisait suite au lancement du deuxième « guide référentiel – Genre & espace public » qui présente des bonnes pratiques sous forme de fiches-action synthétiques ainsi que des exemples de réalisations à Paris, en France et en Europe.

[76] Marie Claire est un groupe de réflexion privée lancé par le magazine Marie Claire, qui rassemble expert·es, chercheur·ses, professionnel·les ou acteur·ices de terrain pour produire des analyses et des propositions sur le droit des femmes, l'égalité de genre en lien notamment avec les transformations sociales et professionnelles.

réalise des « benchmarks » et prend contact avec d'autres opérateurs de transport. Ce rôle me confère une position privilégiée pour observer de l'intérieur le déploiement et l'évolution du nouveau « plan de lutte » de la RATP, ainsi que les résistances qu'il suscite. Plusieurs questions m'animent à ce stade de l'enquête : quels sont les acteurs avec lesquels la RATP interagit ? Comment Sandrine Charnoz dialogue-t-elle avec eux ? Comment la RATP communique-t-elle sur ses actions et comment sont-elles perçues ? Ce « plan » peut-il réellement (re)positionner la RATP dans la lutte contre les violences sexuelles ?

2.2 Premiers constats et réflexions pour la mise en place d'expérimentations autour du « plan de lutte »

Petit à petit, je découvre que la RATP est en concurrence avec les autres acteurs de la mobilité, comme la SNCF, et qu'elle est en partie dirigée par une « autorité organisatrice » Île-de-France Mobilités. Corollaire de cette situation : la RATP ne peut engager n'importe quelle action, chaque processus devant être validé étape par étape par de nombreuses personnes. Il n'est pas rare, par exemple, que la Déléguée régionale à la sûreté dans les transports d'Île-de-France Mobilités participe aux marches et fasse des retours. Tout me semble très lent. Je perçois aussi de nombreuses difficultés entre le « plan de lutte interne » – destiné aux salarié·es – et le « plan de lutte client » de Sandrine Charnoz, du fait notamment de relations interpersonnelles parfois conflictuelles. J'avais imaginé naïvement que la proximité des sujets et des valeurs favoriserait forcément une entente.

Durant ces six premiers mois, je commence à identifier et documenter comment les difficultés d'intégration du « plan de lutte » influencent mes propres conditions d'intégration. Lors d'une discussion sur ma place dans l'équipe, Sandrine m'explique que le « plan » est en « constante renégociation de sa place au sein de l'entreprise » car le sujet est « crispant et délicat », et que mon « approche critique pose problème ». Ma position a donc été source de nombreuses frustrations : au début de mon enquête, mon engagement personnel et mon approche très normative ont provoqué plusieurs désaccords, jusqu'à une véritable dispute avec Sandrine Charnoz. Elle portait sur certains outils du plan et sur ma précipitation à vouloir accéder à des « terrains », comme les centres bus, des espaces où elle-même n'était pas encore parvenue à inscrire le « plan de lutte », j'y reviendrai.

Lors de cette discussion, il ne s'agit pas pour elle de brider mes propos, mais plutôt de me faire prendre conscience de ses propres difficultés à faire avancer ces sujets au sein de l'entreprise, et des précautions à adopter pour éviter que mon approche ne brusque trop son avancée progressive, une discussion qui reviendra régulièrement au cours de mes quatre années au sein de la RATP. Je suis également frappée par l'utilisation de métaphores territoriales pour décrire les

obstacles rencontrés : elle évoque un opérateur réparti en « périmètres » qui « segmente », un « territoire interne complexe à l'interface ambivalente »[77]. Il apparaît en effet clairement que le « plan de lutte » peine à se faire une place transverse au sein de l'entreprise, que chaque service est compartimenté et détient ses « secrets », à l'instar de certaines données sur les violences sexuelles, qui ne sont pas communiquées à Sandrine Charnoz.

Pour documenter mon observation participante et nourrir mes constats, je rédige plusieurs longs carnets de terrain où se mêlent description des journées, des réunions, retranscriptions des échanges, données chiffrées, ressentis et émotions. J'y consigne toutes mes activités en tant que « chargée de mission », rédige des comptes rendus détaillés et analyse aussi bien les mails que mes impressions lors des réunions. J'ai également commencé à constituer un fichier Excel répertoriant le nom, le statut et les coordonnées des personnes rencontrées, afin de pouvoir les solliciter ultérieurement pour un entretien ou pour construire une expérimentation avec elles. Lorsque j'ai débuté officiellement mon contrat CIFRE en octobre 2021, j'avais déjà accumulé une quantité importante de documents internes et externes et réalisé un premier historique du « plan de lutte », je prévois par ailleurs de me rendre aux archives pour approfondir ce travail.

Une difficulté récurrente, en particulier lors de l'écriture, a été de réfléchir au régime d'anonymat, particulièrement complexe dans ce contexte. Au sein de la RATP comme dans les institutions autour, les personnes auxquelles je fais référence occupent des postes aisément identifiables. Pour les agent·es, j'ai systématiquement modifié les prénoms. Dans certains cas, j'ai brouillé les pistes en inventant le nom d'une direction, comme ANALYSE en introduction de cette deuxième partie. Dans d'autres, je me suis limitée à l'usage de formulations indéfinies, par exemple « une des directrices d'un département clé de l'entreprise ». J'ai toutefois pleinement conscience du caractère partiellement artificiel de ces choix

À ce stade de mon enquête, je ne peux pas encore me détacher de certains outils, comme l'application WIP, dont je me désintéresse pourtant assez vite. Je me pose régulièrement la question de comment je m'y prendrai pour « prévenir et lutter », pour construire moi-même un dispositif, quels outils je pourrais proposer si j'avais carte blanche pour construire mon propre « plan de lutte ». Je commence à identifier des potentialités de « terrains » que je souhaiterais explorer : je

[77] Toutes ces citations sont des retranscriptions d'échanges issues de mon carnet de terrain, que Sandrine Charnoz m'a autorisée à utiliser.

souhaite comprendre le quotidien du monde de l'exploitation[78], que je perçois comme l'essence de la RATP. J'envisage donc une immersion, potentiellement en centre bus, afin d'observer directement le fonctionnement « sur le terrain » et de constater les éventuels décalages entre le dispositif conçu à la « Maison de la RATP » et leur application par les agent·es.

Je m'intéresse également aux marches exploratoires, encore en cours de construction, sur lesquelles je souhaite tester de nouvelles possibilités : que se passerait-il si les marches étaient réservées à un seul public, par exemple les agent·es ? Que se passe-t-il si elles commencent dans l'espace public plutôt que directement dans la station de métro ? Suite à la réunion avec la directrice de département, qui avait parlé de « dérive communautaire » lorsque j'ai proposé de me focaliser sur les violences lesbophobes, j'envisage une enquête spécifique sur ce type de violences.

Pensé dès le départ comme une enquête ethnographique et féministe à la dimension expérimentale, j'ai été particulièrement attentive aux conditions proposées par la RATP, au dialogue lors des premiers échanges avec l'entreprise et à la liberté dont je disposerais pour mener une telle recherche. La description que je viens de faire de mon travail à la RATP témoigne d'une difficulté à laquelle j'ai dû faire face tout au long de mes différents « terrains » : continuer à « suivre » le « plan de lutte », dont l'évolution est rapide, tout en conduisant mes propres expérimentations.

Au fur et à mesure de mon enquête, et en raison de mon engagement sur d'autres « terrains », je culpabilisais de mon absence au sein de l'équipe de Sandrine Charnoz, qui me donnait l'impression de moins « suivre » l'objet de ma recherche. Je montrerai dans la dernière partie comment la série d'expérimentations que j'ai mené et mes différentes phases de mon enquête, restaient en réalité toujours liées au « plan de lutte » et consistait avant tout explorer des façons de remettre au cœur du dispositif les personnes concernées.

3) Fabriquer mes propres opportunités de « terrain »

3.1 Un documentaire sur les violences lesbophobes : une première expérimentation en collaboration

Dans les chapitres suivants, j'aborderai plus en détail la méthodologie mise en œuvre aux différents moments de mon enquête. Je souhaite toutefois présenter les « terrains » que j'ai choisi de mener : certains relèvent de l'immersion, méthode classique en anthropologie, tandis que d'autres ont constitué de véritables expérimentations, comme le documentaire *Visibles* (Marguerit

[78] L'exploitation désigne l'ensemble des activités qui permettent de faire fonctionner les lignes de transport au quotidien qui comprend différents métiers comme conducteur·ices ou agent·es de station.

& Cardoso, 2022), sur lequel je vais d'abord revenir. Il fera l'objet d'une analyse dans le sixième et dernier chapitre de ma thèse, mais je l'introduis avant les autres phases de mon enquête car il constitue ma première expérimentation par rapport au « plan de lutte » de la RATP.

En décembre 2021, après neuf mois d'observation participante à la RATP, j'ai proposé à Félix Cardoso, que j'ai présenté précédemment, de réaliser avec moi un documentaire. Cette proposition, inhabituelle dans un travail de thèse, a été notamment encouragée par Anne Jarrigeon, qui porte dans ses recherches une réflexion sur la dimension collaborative des enquêtes. Je voulais réaliser un documentaire sur les violences subies par les couples lesbiens dans l'espace public. Travailler à l'échelle des couples était au cœur de mon projet de film : d'une part parce que les lesbiennes sont perçues comme telles dans l'espace public par la présence de leur partenaire (Cattan & Leroy, 2010 ; Clerval & Brunner, 2013 ; SOS-Homophobie, 2013 ; Chetcuti-Osorovitz & Jean-Jacques, 2019), et que leur couple fait « toujours événement » (Jean-Jacques, 2023 : 405) ; d'autre part parce que le couple, tout en relevant de l'intimité, est aussi un lieu de normes et de performances sociales, comme l'a montré Isabelle Clair à propos des couples d'adolescent·es (2023). Je souhaitais également mettre en lumière la manière dont, dans l'espace public, le couple lesbien peut devenir un espace de résistance, d'empouvoirement, voire de subversion. Le documentaire entendait ainsi interroger leur agentivité au sens défini par bell hooks (2017 [1984] : 202), dans la manière dont leur marginalisation génère une cohésion et crée un espace propice à leur pouvoir d'agir.

Concrètement, le documentaire a pris la forme d'une série en trois épisodes de vingt minutes : le premier introduit la question de la lesbophobie, le deuxième aborde les stratégies mises en place pour y faire face lors des déplacements, et le troisième met en lumière les dynamiques d'empouvoirement. Il repose sur un double dispositif filmé : des entretiens menés avec huit couples de lesbiennes et le suivi d'un itinéraire qu'elles réalisaient ensemble, articulant au montage récits et scènes de déplacement. Le tournage, réalisé entre mars et juin 2022, a impliqué huit couples qui ont accepté de participer sous réserve d'une diffusion restreinte, afin d'éviter tout risque lié à la circulation publique de leurs images. Je suis par ailleurs restée attentive aux conditions individuelles de participation et aux demandes d'en être retirée lors de certaines projections.

Après un entretien filmé d'environ une heure et demie, nous les suivions sur un trajet qu'elles devaient réaliser ensemble. Nous avons alors adapté la « méthode des itinéraires » proposée par Jean-Yves Petiteau : plutôt que de l'utiliser comme support d'un entretien de remémoration (2006 : 107), nous l'avons envisagée comme une opportunité de raviver volontairement des

souvenirs à travers les lieux traversés, et de partager des émotions. L'itinéraire mobilisait différents modes de transport – marche, métro, tramway, RER – permettant de dépasser le seul périmètre de la RATP et de mettre en évidence la continuité des espaces – domicile, rue, station, transport – où les violences étaient vécues (Kelly, 2019 [1987]).

À plusieurs égards ce documentaire constitue une expérimentation. D'abord parce que, malgré une première expérience de réalisation d'un court-métrage (2019b), j'avais eu une pratique limitée de la caméra et du travail montage. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai sollicité Félix Cardoso, dont je connaissais déjà le travail filmique sur l'espace public (Cardoso, 2019 ; Cardoso & Béji, 2022). Son travail portait un regard critique sur la façon de filmer les corps marginalisés dans l'espace public et l'une des intentions de *Visibles* était de se mettre dans la peau des participantes et d'éviter de reproduire le regard voyeuriste auquel elles sont quotidiennement confrontées. La dimension expérimentale du documentaire réside également dans cette collaboration, marquée par des ajustements permanents pour trouver « un langage commun […] pour regarder une même réalité », selon l'expression de la photographe Lourdes Segade (Cuny et al., 2020).

L'un de nos principaux désaccords portait sur notre éventuelle apparition – la sienne comme la mienne – à l'écran. Je devais faire face à mes propres contradictions : je voulais que les participantes soient au cœur du documentaire et parlent elles-mêmes de leurs expériences alors que j'avais conscience que quel que soit le dispositif filmique, elles ne parleraient qu'à travers ma manière de restituer leurs paroles, mes intentions de réalisation et mes choix de montage (Lallier, 2011 : 8). Félix Cardoso voyait dans mon apparition un geste réflexif : donner à voir les coulisses de la fabrication du documentaire et assumer mon point de vue situé. J'ai compris par la suite que, dans le prolongement de ce que je revendiquais comme une enquête intime, cette présence à l'écran n'était pas contradictoire avec mon intention initiale. La tension entre nos deux postures a enrichi la dynamique expérimentale du film : elle rend visible les négociations et subjectivités à l'œuvre dans une enquête co-construite.

Si l'une de mes premières intentions était d'incarner à l'écran les discours afin de sensibiliser la RATP à la réalité des violences lesbophobes et à la nécessité de les intégrer dans ses actions de lutte, le film ne constitue pas un simple outil de restitution de l'enquête ni une illustration de mes analyses (Jarrigeon, 2013 : 167) : il *est* l'enquête, construite au fil du tournage. Les phases de retranscription, d'analyse, de scénarisation et de montage étaient ainsi menées parallèlement aux

entretiens filmés et épreuves de tournage (*rushes*)[79]. *Visibles* a ainsi eu une dimension initiatique : première enquête menée dans le cadre de ma thèse, il a été à la fois un espace de liberté exploratoire, un apprentissage plus poussé des méthodes audiovisuelles et une mise à l'épreuve des épistémologies féministes sur le « terrain », notamment dans ma tentative artificielle d'effacer ma présence dans le documentaire Ce travail réflexif, toujours en cours, m'a amenée à confronter mes propres attentes stéréotypées et à constater combien le documentaire est plus contraignant que l'écrit pour véritablement « donner la parole ».

3.2 Les écueils d'une première immersion en centre bus

En avril 2022, alors que j'étais en plein tournage de *Visibles*, j'ai sollicité le département de la RATP en charge des bus et des tramways, le département « réseau de surface » (RDS), pour demander à suivre la semaine de formation des conducteur·ices de bus. Il me semblait que, comme les agent·es de station, les machinistes étaient positionné·es à l'interface entre les voyageur·ses et l'entreprise, et que leur métier leur permettait encore moins de prendre en charge des victimes. Tous les cinq ans, les conducteur·ices doivent en effet réaliser une formation continue obligatoire (FCO)[80], d'une durée de cinq jours, destinée à actualiser leurs compétences et à vérifier leur aptitude à la conduite.

J'ai ainsi passé une semaine complète au centre bus d'Aubervilliers (Seine-Saint-Denis, 93), au sein d'un groupe composé de dix hommes, dont un conducteur de tramway, et encadré par une formatrice. Cette première immersion s'est révélée particulièrement riche pour mon enquête ethnographique. Elle m'a permis de découvrir un « monde social » au sens d'Howard Becker (1982), c'est-à-dire un monde avec ses propres règles, normes, pratiques et hiérarchies – mais aussi son propre sexisme – qui se distingue fortement du monde de la « Maison de la RATP » et des agent·es de station, que j'avais déjà commencé à observer pendant mon suivi des formations Stand Up.

[79] Vingt-six heures de rush, soit 1560 minutes de vidéo.

[80] Les machinistes – ou conducteur·ices de bus – ont une formation initiale appelée FIMO de 140 heures avant d'être embauché·es. Depuis 2008, tous les cinq ans, ils et elles doivent aussi valider une FCO, formation continue obligatoire. D'une durée de cinq jours, cette formation consiste notamment à revoir toutes les informations concernant le code de la route, la règlementation européenne et la règlementation des TRV (Transports Routiers de Voyageurs). Valider la FCO est obligatoire, elle est également l'occasion de repasser un test de conduite et vérifier la validité du permis et de la carte de qualification conducteur (CQC).

Durant cette courte immersion, dès que j'en avais l'occasion – pendant les pauses par exemple -, j'échangeais avec des conductrices de bus en vue d'une collaboration. Mon idée était de documenter leur quotidien à travers une série d'« itinéraires photographiques » retraçant entre autres la préparation au domicile, le trajet jusqu'au centre bus, la prise de service et le service lui-même. Je souhaitais capter des détails de la vie ordinaire – l'enfilage des chaussures ou du manteau, le passage à la tenue de travail, l'ouverture de la porte du bus, les interactions – et les rassembler dans de grandes planches photographiques, qui pourrait se lire comme une bande dessinée. Ce travail permettrait de rendre visible la continuité des gestes et des espaces qui structurent leur quotidien.

Mon inspiration provenait notamment d'artistes dont le travail repose sur ce principe de planches. J'étais par exemple intriguée par les portraits de femmes du photographe allemand Michael Schmidt. Ils mettent en évidence le rapport au corps et l'impact des normes sociales, en s'attachant aux détails des vêtements et des activités quotidiennes. J'aimais aussi beaucoup le travail de l'artiste féministe Laia Abril, en particulier sa fresque intitulée *A History of Misogyny. On illegal Stories* (2017). Ce projet hybride, situé entre l'enquête policière et le roman-photo, documente l'histoire de la misogynie par des portraits de femmes qui ont avortées de manière illégale, associés à des photographes des lieux et des objets liés à ces expériences. Par cette mise en scène, l'artiste parvient à inscrire des récits intimes dans une histoire collective plus vaste, donnant une matérialité visuelle et sensible à des violences souvent reléguées à l'invisibilité.

Certaines artistes de l'Avant-garde féministe des années 1970 ont également exploré ce procédé qui consiste à assembler plusieurs photographies au sein d'un même tableau. C'est notamment le cas de la photographe autrichienne Karin Mack, qui juxtapose plusieurs images afin de construire un récit visuel. Elle y met en scène, par exemple, les activités quotidiennes d'une femme au foyer et dénonce ainsi la violence de l'assignation domestique. Dans certaines de ses œuvres, elle accentue cette critique en transperçant littéralement les images à l'aide de clous ou de broches à rôtir, matérialisant ainsi l'oppression qu'elles figurent.

L'enquête de Muriel Froment-Meurice et Antoine Fleury sur les musicien·nes du métro (2016) constitue également un exemple pertinent pour montrer comment les interactions dans l'espace public peuvent être mises en scène. Les deux chercheur·ses n'ont pas obtenu d'autorisation de filmer de la RATP, il et elle ont donc utilisé la technique du photo montage pour retranscrire une scène d'éviction d'un musicien qui joue du violon dans le métro. L'intégration de textes sous les images permet à la fois de retranscrire les paroles et d'ajouter des observations, enrichissant

ainsi la lecture des situations documentées. Un point commun à tous ces travaux est l'attention portée aux détails et aux corps en mouvement. Présentées sous forme de blocs ou de grands tableaux, les photographies mettent au centre l'individu. Mon objectif était similaire : dresser des portraits, montrer la double condition des femmes en tant que conductrices et usagères potentielles des transports en commun, documenter leur place dans un métier masculin[81], et révéler comment ces réalités se manifestent à travers la tenue et les détails du quotidien.

Je n'ai pas pu mener cette expérimentation photographique, ni poursuivre mon immersion en centre bus : Sandrine Charnoz a dû me demander de me retirer complètement de toute activité liée au département en charge des bus et des tramways (RDS). J'avais en effet pris des initiatives personnelles en me rendant à cette formation, ce qui avait froissé certain·es interlocuteur·ices de la RATP. Sandrine Charnoz tentait depuis plusieurs mois de lancer ses actions de lutte au sein de ce département, en s'appuyant sur l'expérimentation demandée par Ile-de-France Mobilité sur les arrêts à la demande. Il aurait fallu attendre qu'elle y affirme sa présence avant que j'intervienne moi-même. Comme l'explique Haude Rivoal :

> Une fois l'entreprise intégrée, penser que l'on économise de ce fait le temps des négociations des modalités de l'enquête serait faire fausse route. Intégrer une entreprise en CIFRE ne prémunit pas de situations inédites, de malentendus, de terrains auxquels il n'est pas possible d'avoir accès. Autant de zones d'ombre qui doivent être prises comme des données à analyser. (2020 : 103).

Par ailleurs, les inquiétudes liées à la prochaine ouverture à la concurrence étaient très présentes, et mon approche critique a été perçue comme potentiellement déstabilisante, notamment sur un sujet aussi délicat que les violences sexuelles. Cette situation a également eu des répercussions sur mon documentaire : les couples participants étaient susceptibles de prendre le bus au cours de leur itinéraire, et j'ai dû négocier pour pouvoir conserver des passages où elles parlaient du bus, mais en supprimant les scènes filmées à l'intérieur. Plus tard, en lisant sur les enjeux d'une CIFRE, je suis tombée sur le chapitre écrit par Willy Gibard et Lucas Winiarski dans

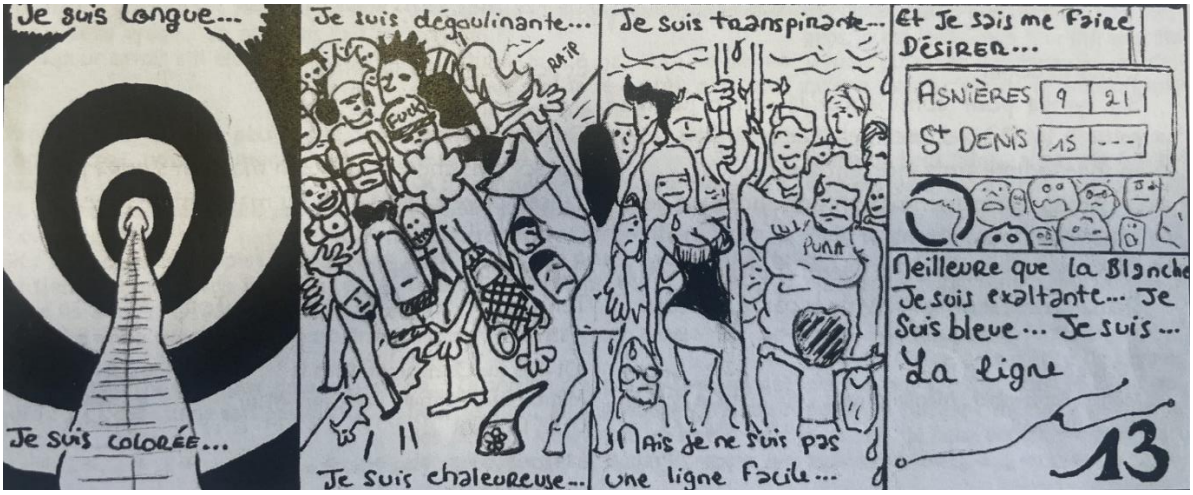
[81] Arnaud Passalacqua rappelle à ce titre que le « monde des machinistes et receveurs connaît, comme beaucoup de milieu à dominante masculine, un sexisme prononcé » (2009 : 494). Bien qu'une femme ait été embauchée comme machiniste pendant les grèves de mai 1920, Madeleine Claverie est reconnue comme la première femme machiniste en 1961 et il faudra attendre la loi Roudy sur l'égalité professionnelle en 1983 pour que le métier soit officiellement ouvert aux femmes à la RATP. La photographe Janine Niepce avait néanmoins réalisé le portrait d'une machiniste de la RATP en 1976.

Enquêter sur les relations professionnelles, qui m'a paru décrire avec précision la situation que je traversais à ce moment de ma thèse :

> Le dispositif Cifre, dont l'objectif est de rapprocher deux mondes (académique et économique) aux finalités différentes, peut induire une subordination du ou de la chercheur·e à son employeur, ce qui le ou la place parfois dans une position peu confortable, nécessitant des ajustements réguliers au cours de la thèse. Comme dans toutes les enquêtes ethnographiques, le besoin de se départir des rôles attribués aux chercheur·es est également fortement présent, renforcé par les effets salariaux du dispositif. (2024).

J'ai cependant rendu compte de mon passage en centre bus par petites touches dans mon manuscrit, notamment à travers des comparaisons avec les agent·es de station.

3.3 La ligne 13 au cœur d'une deuxième série d'expérimentations et d'une immersion auprès des agent·es



<u>Image 4</u> : « La vie de la 13 » by Alice in Point G, le journal de gauche qui touche à tout, Journal étudiant·es de l'Université Paris 8, n°1 mars 2011, p.8, merci à Manon Eskenazi pour cette découverte

Six mois plus tard, en septembre 2022, Marion Tillous m'a proposé d'assurer des vacations en « Géographie du genre » à l'Université Paris 8 (Saint-Denis, Seine-Saint-Denis), où elle était Maîtresse de conférences. J'ai profité de ces semaines intensives d'enseignement prévues en janvier 2023 pour proposer à Sandrine Charnoz de réaliser une partie de mon « terrain » sur la ligne 13, l'unique ligne de métro qui dessert l'université. Marion Tillous souhaitait en effet que nous menions ensemble une enquête sur les violences sexuelles subies par les étudiantes de Paris 8 sur cette ligne, avec pour objectif de présenter ensuite les résultats à la RATP et à l'université, afin de créer un dialogue entre ces deux institutions.

La ligne 13 est fréquemment décrite dans les médias et par les voyageur·ses comme la « pire ligne de métro », « la ligne de l'enfer » et même un « purgatoire »[82]. En avril 2013, un épisode de l'émission *Les Pieds sur Terre* de France Culture a été consacré à la ligne 13 et révélait la lassitude des voyageur·ses : source de stress et d'inquiétudes, elle suscite un rejet général. L'Institut Paris Région a révélé dans une étude de 2019[83] que les francilien·nes y ressentaient un « sentiment d'insécurité » particulièrement fort. La ligne 13 serait d'ailleurs considérée comme la ligne « le plus anxiogène de Paris » (Cosnard, 2020). Cette stigmatisation se reflète également sur les réseaux sociaux, comme en témoigne une image souvent détournée, qui reprend un trope classique du conte de fées : le choix entre deux chemins. L'un mène à la ligne 14, lumineuse, propre, avec une ambiance de château, symbolisant sécurité, ordre, modernité et confort ; l'autre conduit à la ligne 13, sombre, avec éclairs et ambiance de château hanté, évoquant l'inconnu, le danger, l'épreuve et l'aventure (Image 5).

Pour autant, malgré un taux de saturation qui peut atteindre 116 %, soit 4,5 personnes par m² – ce qui n'en fait pas pour autant la ligne la plus saturée du réseau – la ligne 13 n'est pas plus touchées par les violences sexuelles que les autres lignes. Au moment où j'ai commencé mon enquête, en septembre 2022, les données fournies par le département métro et RER, appelé « Services et Environnements Multimodaux » (SEM), indiquaient que, de janvier à août 2022, la ligne 13 concentrait 7 % des violences sexuelles, tous faits confondus.

[82] J'ai retrouvé ces expressions dans un article des *Inrocks* de 2018 https://www.lesinrocks.com/actu/pourquoi-la-ligne-13-du-metro-est-consideree-comme-la-ligne-de-lenfer-140581-25-04-2018/ mais aussi dans un article de France Culture de la même année https://www.radiofrance.fr/franceculture/paris-la-ligne-13-du-metro-c-est-le-purgatoire-la-porte-avant-l-enfer-1693379

[83] 50 222 abonné·es Navigo et Imagine R ont entièrement complété un questionnaire où ils et elles devaient notamment citer les lignes et les stations où un sentiment de peur avait été ressenti pour la dernière fois.



Image 5 : Le choix entre deux itinéraires, merci à Adèle Heynemann de m'avoir fait suivre ce « mème » issue d'un groupe facebook qui caricature la RATP

Avec Marion Tillous, nous voulions aussi déconstruire l'idée selon laquelle il y aurait plus d'agresseurs dans la ligne 13 parce qu'elle dessert plusieurs « banlieues » et des quartiers populaires[84], comme le discours médiatique pouvait le laisser entendre. Nous avions pour hypothèse qu'en réalité, ce sont plutôt les caractéristiques des anciens wagons MF77 – vétustes et étroits – combinées à une forte densité de voyageur·ses à certaines heures, liées notamment au passage dans plusieurs gares parisiennes, qui créent des moments propices aux agressions. Les étudiantes, souvent jeunes, dépendent des horaires de pointe pour se rendre en cours, ce qui expliquerait qu'elles soient particulièrement exposées à ces violences (Lebugle & Équipe VIRAGE, 2017 ; ENOV, 2024).

Marion Tillous a proposé d'impliquer les étudiant·es dans la réalisation d'un questionnaire portant sur cette question spécifique. J'ai suggéré d'inclure également la RATP à travers des ateliers

[84] La ligne 13 est en effet aussi stigmatisée parce qu'elle dessert neuf communes en plus de Paris : quatre dans le département des Haut-de-Seine (92) - Vanves, Malakoff, Châtillon et Montrouge -, cinq dans le département de la Seine-Saint-Denis (93), Saint-Ouen, Saint-Denis, Clichy, Asnières-sur-Seine, Gennevilliers.

collectifs entre agent·es et étudiant·es, ainsi que dans une expérimentation autour des marches exploratoires. Pour être sûre de ne pas refaire la même erreur que lors du suivi des machinistes en centre bus, j'ai présenté ce projet deux mois en avance à la directrice du département en charge des lignes de métro (SEM), au directeur de la ligne 13 et à Sandrine Charnoz. J'ai conçu un dispositif en deux temps : une première étape en janvier 2023, durant lesquelles les deux classes d'étudiant·es que j'allais avoir en cours – les L3 en « Géographie des transports » et les M1 en « Études de genre » – allaient réaliser ce questionnaire et plusieurs ateliers avec la RATP ; une deuxième étape entre février et avril 2023, où je viendrais moi-même en station pour suivre les agent·es de la ligne 13.

Je reviendrai plus en détail sur ces différentes phases de mon enquête dans les chapitres 4 et 5, mais je vais ici exposer les principaux points de mon travail sur la ligne 13. Durant la première semaine intensive, le premier groupe d'étudiant·es a donc élaboré, sous notre supervision, un questionnaire sur les violences sexuelles vécues dans la ligne 13, qu'ils et elles ont ensuite fait remplir dans les couloirs de l'université. Parallèlement, une demi-journée était consacrée à des entretiens individuels directement en station entre les étudiant·es et un·e agent·e RATP afin d'échanger sur les quotidiens de chacun·e et de saisir ce qui se jouait dans cette interface. Enfin, j'ai organisé des ateliers collectifs réunissant étudiant·es et agent·es RATP autour de la question : « Quel est ton quotidien sur la ligne 13 ? ».

Lors de la deuxième semaine intensive, j'ai proposé au deuxième groupe d'adopter une approche critique des marches exploratoires proposées par la RATP. Nous avons réalisé ensemble une marche sensible, un jeu de rôle inventé par Chris Blache et Pascale Lapalud de Genre & Ville, dans lequel les participant·es se mettent à la place d'autres individus, comme un enfant ou une personne avec une poussette par exemple. Les étudiant·es ne se contentent pas de suivre un atelier, mais doivent adopter une posture active et réflexive : qu'est-ce qu'un dispositif de lutte contre les violences sexuelles et comment le mettre en place ?

À la suite de ces expérimentations, de février à avril 2023, j'ai mené une immersion ethnographique sur la ligne 13 en tant qu'agente de station. J'ai accompagné les agent·es à tous les horaires de travail, j'ai vendu des titres de transport, ouvert et fermé des stations, géré des incidents, comme des vols et des agressions (sexuelles ou non). En parallèle des discussions informelles avec les équipes, j'ai conduit des entretiens à différents niveaux hiérarchiques (agent·es, managers, cadres, direction de ligne, salarié·es au siège). J'ai également suivi d'autres corps de métier : la sûreté, les contrôleur·ses, les agent·es du poste de commandement de la ligne 13 et le recueil social. J'avais prévu de prolonger cette immersion par un passage au sein du service de la sûreté, que je n'ai finalement pas eu le temps de réaliser. Une perspective que je garde en tête pour approfondir ma

recherche. Durant cette immersion, je suis également restée consciente que je ne pouvais pas « virer indigène » (Wacquant, 2011 : 214) quand bien même j'ai été prise dans mon rôle au point de parfois perdre mes repères.

Sur le schéma ci-dessous (Figure 5), j'ai essayé de résumer les différentes phases de mon enquête, il montre que l'observation participante, bien que discontinue à partir de janvier 2022 ne cessait jamais de se poursuivre. Je n'étais plus quotidiennement à la maison de la RATP, mais je continuais à analyser les outils du « plan de lutte », comme les marches exploratoires, et à assister aux réunions hebdomadaires. J'ai ressenti un certain soulagement à l'idée de décentrer ma perspective et sortir de mon rôle de « chargée de mission », en « descendant progressivement du siège social jusque dans les entrepôts » comme l'explicite Haude Rivoal (2018). Dans mon cas toutefois, le mouvement était souvent inverse : je devais régulièrement revenir au siège.

Parallèlement à ces différents « terrains », j'ai également réalisé une cinquantaine d'entretiens avec des cadres et des retraité·es de la RATP, des conducteur·ices de bus, des agent·es de station, de sûreté et du recueil social, des contrôleur·ses, des agent·es de maîtrise[85], des cadres de ligne, des directions de service, des victimes de violences sexuelles, des participantes aux marches exploratoires, la médecine du travail ou encore des professionnel·les de la santé et de la justice. J'ai également profité de ma carte RATP pour aller consulter les archives de l'entreprise, notamment celles qui ne sont pas ouvertes au public.

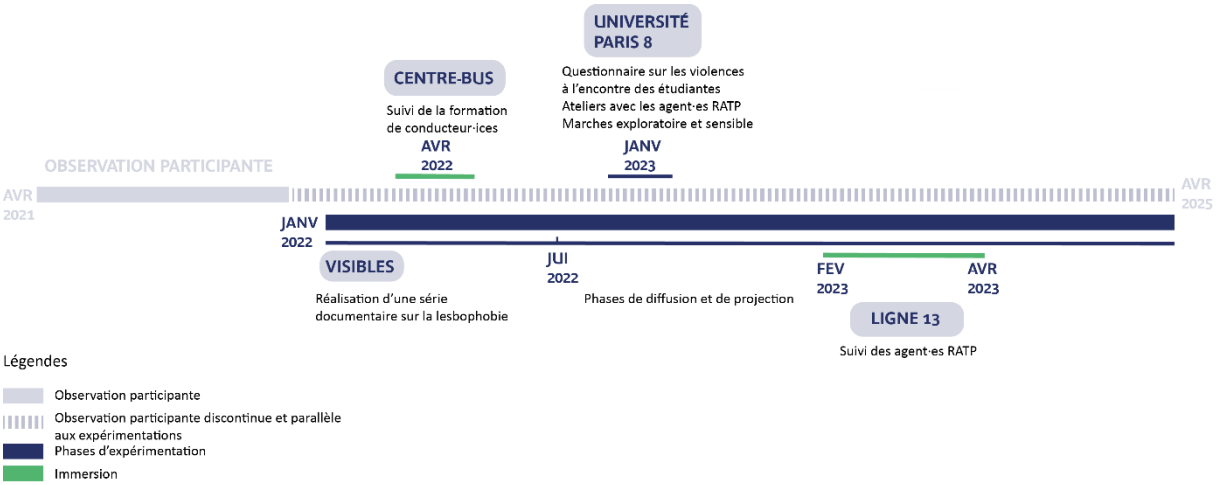


Figure 5 : Présentation des différents volets de mon enquête, Schéma Manon Marguerit

Dans cette partie j'ai montré que mon enquête, menée dans le cadre d'une CIFRE, s'est construite de manière progressive et plurielle, en créant, voire en provoquant moi-même, mes propres opportunités. Pour saisir la place centrale des agent·es et des personnes concernées par les

[85] C'est-à-dire les managers des agent·es qui gèrent localement chacun·e leur équipe.

violences sexuelles dans le « plan de lutte », j'ai réalisé une ethnographie sensible et féministe, attentive aux corps et aux vécus, qui explore des dispositifs expérimentaux fondés sur la collaboration.

Conclusion

> Plongée dans la Naufrage (extraits choisis)
>
> Après avoir lu le livre des mythes, chargé l'appareil photo,
> et vérifié le tranchant du couteau, j'ai revêtu
>
> l'armure de caoutchouc noir
> les palmes absurdes
> le masque grave et malcommode.
> Je dois le faire,
> non comme Cousteau et son
> équipe zélée
> à bord du schooner inondé de lumière mais ici, seule. […]
>
> Je suis venue pour explorer l'épave.
> Les mots sont des intentions.
> Les mots sont des cartes.
> Je suis venue pour constater les dommages et les trésors qui
> prévalent.[…]
>
> Nous sommes, je suis, vous êtes par lâcheté ou courage
> celui qui trouve son chemin
> de retour vers cette scène
>
> muni d'un couteau, d'un appareil photo, d'un livre de mythes
> où
> nos noms ne figurent pas.
>
> Adrienne Rich in *Diving Into the Wreck, Poems 1971–1972,* traduction Chantal Bizzini, parue dans « Rehauts » n°11, printemps 2003.

Dans ce chapitre, je suis revenue sur mes choix méthodologiques : j'avais d'abord la crainte de trahir l'intérêt des participant·es ou de les instrumentaliser par l'inscription de ma recherche dans une entreprise. En réalité, ma position de « chargée de mission » s'est révélée particulièrement facilitatrice pour l'accès aux différents « terrains » que je choisissais de mener. Hormis mon immersion en centre bus, compromise par une précipitation de ma part et un mauvais *timing*, j'ai toujours bénéficié d'une grande liberté pour mener mes « terrains » comme je l'entendais. La CIFRE m'a aussi offert une ressource précieuse pour prendre du recul dans les moments les plus difficiles de l'enquête.

J'ai néanmoins montré qu'une telle enquête suppose certaines conditions que la RATP remplissait du fait de sa tradition expérimentale, de ses collaborations antérieures avec les sciences

humaines et sociales, ainsi que de son intérêt fort pour le sujet. Si le « plan de lutte » a constitué mon point de départ, je n'en analyse pas tous les « outils » : il a surtout servi de prétexte à des expérimentations, au fil des opportunités que je provoquais. Comme le souligne Édith Heurgon dans un entretien mené en 2011 avec la prospective de la métropole de Lyon[86] (2011), l'expérimentation ne se mesure pas en termes de « réussite » ou d'« échec », « le principal est qu'elle contribue à stimuler l'intelligence des acteurs et à les mettre en mouvement », donc par sa capacité à accepter l'incertitude, à susciter des décalages, des questionnements et des réagencements.

Pour réaliser une telle enquête, il me fallait inventer et fabriquer ma propre démarche. Il m'apparaissait inconcevable d'aborder une enquête aussi sensible, personnelle et potentiellement traumatique sans bricoler à partir de méthodes existantes. J'ai ainsi construit une ethnographie féministe, mobilisant des approches sensibles et expérimentales, qui assume sa part de tâtonnements et de (ré)ajustements constants. La réalisation du documentaire *Visibles*, qui constitue une expérimentation audiovisuelle, illustre la manière dont j'ai voulu explorer d'autres formes d'enquête. J'ai également repensé ma manière de conduire des entretiens, pour en faire un espace quasi thérapeutique, adapté à l'intimité du contexte et aux sujets traumatiques abordés.

Autrement dit, mon enquête prend la forme d'un ensemble de « terrains », articulé autour du dispositif du « plan de lutte » de Sandrine Charnoz à la RATP : changement de point de vue, décentrement territorial hors du réseau, ou encore introduction d'une lecture intersectionnelle dans le choix des participant·es. Ce bricolage méthodologique qui mêle matériaux classiques (entretiens, observation participante) et dispositifs plus expérimentaux (film, collaborations) avait pour objet de faire émerger des voix « habituellement réduites au silence » (Garcia, 2018 : 131), en essayant de leur laisser une place centrale. Cela nécessitait une réflexivité constante sur ma propre place dans ma recherche et sur sa dimension intime. Ce « passage de l'autre côté » m'a permis de dépasser une approche normative, d'affronter les difficultés concrètes de la mise en place d'un dispositif de lutte contre les violences sexuelles et de comprendre de l'intérieur les contraintes pesant sur un opérateur de transport pour concevoir, financer, déployer et légitimer son dispositif. Tout au long de mon enquête, j'ai cherché à comprendre comment avait été construit le « plan de lutte », pourquoi il avait été mis en place et quels effets il produisait. Dans le chapitre suivant, je vais interroger son historicisation : dans quel contexte s'inscrit le (re)positionnement de la RATP ? Comment ce contexte éclaire-t-il la façon dont la RATP construit sa légitimité ?

[86] Dont voici le lien : https://millenaire3.grandlyon.com/Interview/2011/la-prospective-c-est-poser-les-bonnes-questions

CHAPITRE 3

Un (re)positionnement de la RATP qui s'inscrit dans une histoire

> Il y a beaucoup de non-dit par les femmes, mais lorsqu'elles osent parler, les témoignages sont forts.
> Ils regonflent la voile de ma révolte

Violaine Massenet in *Le temps des femmes : le Comité régit d'entreprise donne la parole aux femmes de la* RATP, 2001

Introduction

Dans ce chapitre, je reviens sur les origines et les étapes ayant conduit, en 2020, à l'élaboration d'un « plan de prévention et de lutte contre les violences sexuelles et sexistes » à la RATP. Comment construire une version cohérente de l'histoire de la lutte contre les violences sexuelles à la RATP ? Pourquoi et comment une institution comme la RATP s'est-elle progressivement (re)positionnée ? Que révèle cette historicisation sur la façon dont l'entreprise organise un réseau d'acteur·ices et mobilise ses propres agent·es autour de son « plan », et donc sur la manière dont elle construit sa légitimité ?

J'ai d'abord interrogé Sandrine Charnoz, puis la directrice du pôle « Expérience Client Marketing et Service » (ECMS), impliquée dans sa conception, et n'ai pu remonter qu'aux années 2018, lors de la sortie de la campagne de communication mettant en scène les agresseurs en animaux. Après avoir mené mes différents « terrains », j'ai pris le temps de situer le « plan de lutte » dans une perspective historique, notamment en consultant les archives de la RATP. Retracer son histoire s'est révélé complexe : je ne suis pas historienne, je pensais qu'il suffisait de rassembler les faits, de les ordonner et de les relier entre eux, mais les sources étaient dispersées et fragmentaires, ne laissant percevoir que des interstices. Ce travail fut éprouvant et très frustrant, non seulement je faisais de nombreux anachronismes, mais j'en venais à reprocher aux documents leurs manquements et j'avais à leur égard de nombreux jugements de valeur. Il m'a fallu sortir d'une approche normative pour pouvoir prendre du recul sur la façon dont les violences sexuelles étaient formulées avant l'arrivée du « plan », et tenter d'en tracer les racines historiques.

Ce chapitre vise à replacer le (re)positionnement de la RATP dans son histoire, il constitue une tentative de mise en contexte. Si le travail de recherche consiste souvent à combler les manques, dans cette contextualisation, loin d'interpréter ou reconstruire des récits, j'ai surtout essayé de formuler des hypothèses à partir de fragments, afin de mettre en perspective les actions de la RATP. Mon objectif n'est donc pas de réaliser un travail d'historienne, mais de montrer que le « plan de lutte » de mars 2020 s'inscrit dans un héritage, en identifiant des tournants dans la représentation et la prise en compte des violences sexuelles et sexistes à la RATP. J'ai essayé de retracer les événements qui ont conduit à une évolution de la conscience de cette question au sein de l'entreprise, en m'appuyant sur différents types d'archives (Encadré 1), sur l'analyse des campagnes de publicité et de communication de la RATP, ainsi que sur des entretiens menés au sein de la RATP.

Dans ce chapitre, je propose d'identifier cinq tournants dans cette contextualisation. Dans une première partie, je reviendrai sur le premier en 1980 : la catégorie « agressions sexuelles » apparaît

pour la première fois dans les documents de la RATP, ce que je suppose être en lien avec l'évolution de la définition du viol et de l'agression sexuelle dans la loi du 23 décembre 1980. Dans une deuxième partie, j'évoquerai l'année 1989 : la RATP fait alors l'objet d'interpellations multiples et son nouveau dirigeant, Christian Blanc, y répond par un plan de « reconquête du territoire ». Dans une dernière partie, je reviendrai sur la décennie 2010, durant laquelle j'ai identifié trois autres tournants : en 2015, lorsque la RATP lance son premier groupe de travail spécifique sur la question des violences sexuelles ; en 2018, lors de la parution de la première campagne de communication RATP dédiée à cette question ; enfin en 2020 avec la mise en place du « plan de lutte ».

<u>Encadré 1</u> : Consultation des archives de la RATP

Les archives de la RATP sont très bien conservées, ce dont témoignent les travaux de Michel Margairaz (1989), Dominique Larroque (1980) - ou encore leur ouvrage collectif écrit avec Pierre Zembri (2002) - et Arnaud Passalacqua (2009). Pour écrire ce chapitre, j'ai consulté plusieurs types d'archives RATP. Je me suis d'abord rendue à Saint-Germain en Laye (Yvelines, 78) pour accéder aux « fonds historiques » de la RATP. Les archives dites « historiques » sont librement communicables aux salarié·es RATP et aux personnes extérieures, sans autre accord formel préalable qu'une prise de rendez-vous. Elles ne sont consultables que sur place. Lors d'un échange par mails où j'ai explicité mon sujet - « les violences sexuelles dans les transports en commun » - l'archiviste m'a proposé de faire une recherche en partant des termes « violences », « sécurité », « transports », « agressions » et « harcèlement », auxquels j'avais ajouté « sexuel », « femmes », « genre », « signalement ». Elle avait préparé pour moi plusieurs cartons, du plus vieux qu'elle a pu trouver en 1973 au début des années 2000, par rapport à ces mots clés. En tout, j'ai consulté trente et une boîtes qui contenaient des signalements d'agressions en tout genre, des campagnes de communication contre les violences dans les transports en commun, des tableaux comptabilisant les effectifs par corps de métiers ou encore des échanges internes. L'archiviste m'avait prévenu en avance qu'elle n'avait trouvé aucune boîte concernant spécifiquement les violences sexuelles. Cependant, dans chaque carton que je consultais, je dénichais plusieurs documents ou références à ces violences, souvent à travers des témoignages, des signalements ou des courriers à destination de la direction de la RATP.

Avec les mêmes mots clefs, j'ai ensuite consulté les archives dites « intermédiaires », c'est-à-dire celles qui ne sont communicables qu'en interne de la RATP et avec accord préalable des propriétaires des cartons prêtés. Avec mon statut de « chargée de mission RATP », j'ai obtenu facilement cet accord et quatre cartons m'ont été directement envoyés à mon bureau pour un prêt de deux mois. Ils contenaient notamment les comptes rendus de réunions de travail durant la décennie 2010. Ils m'ont permis de retracer l'implication croissante de la RATP dans la lutte contre les violences sexuelles dans cette période. Parallèlement, j'ai demandé à consulter des campagnes publicitaires à la « photo-vidéothèque » de la RATP. Enfin, je me suis également rendue sur le site de l'INA afin de rassembler d'autres matériaux, par exemple d'anciens journaux télévisés, évoquant les violences sur le réseau RATP.

I – Les décennies 1970 et 1980 : de nouvelles catégories juridiques qui se heurtent aux stratégies de communication de la RATP ?

> Dans l'imaginaire collectif, un archiviste est un individu scrupuleux, amoureux d'exactitude et peu enclin aux formes romantiques […] esprit rebondissant, […] leur cerveau s'apparente à un plateau de flipper dans lequel la boule de plomb, emportée par la gravité, rejoint nécessairement le ventre de la machine nonobstant les obstacles qu'elle rencontre sur son passage […] Les habitués des centres d'archives ne sont pas loin ce que je me figure être les pèlerins de Lourdes exhibant leurs moignons devant des représentations de la Saint Vierge en priant pour un miracle. Et les archivistes font des miracles. (Adèle Yon, 2025 : 248)

Dans cet extrait, Adèle Yon décrit l'archiviste à la fois comme un·e professionnel·le, rigide, peu ouvert·e à la créativité ou à l'affect et comme une figure presque sacrée, dotée d'un pouvoir miraculeux, capable de faire surgir ce qui semblait introuvable. Cette image inverse le cliché initial de l'archiviste austère : derrière la discipline, il ou elle a un pouvoir presque magique de faire exister et recomposer des histoires à partir de fragments épars. Par la métaphore du flipper, elle suggère que l'archiviste n'est pas seulement dans une rigueur mécanique, mais dans un jeu constant de rebonds, de détours, de surprises.

Cette image traduirait bien ma propre expérience aux archives de la RATP : si ma trajectoire me semblait avoir une direction, elle n'a cessé d'être interrompue, déviée et redirigée par des « obstacles » inattendus : documents manquants, contradictions, dispersions documentaires. Comme le souligne la sociologue Liora Israël, les archives sont « à la fois un enjeu et un construit : enjeu de pouvoir, d'histoire et de mémoire, dès leur constitution et dans l'histoire […] construction sociale en tant qu'elles sont toujours la résultante d'un geste de tri, d'une sélection, d'une volonté de conservation entre 'l'intéressant' et ce qui ne l'est pas, ce qui peut être rendu public et ce qui doit rester secret, ce qui doit rester et ce qui doit disparaître » (2012 : 170).

Lorsque je me suis rendue aux archives « historiques » de la RATP à Saint-Germain-en-Laye, je partais avec l'idée préconçue que je constaterais l'absence totale de documents sur les violences sexuelles. J'ai pourtant découvert que de nombreux cas avaient été signalés, répertoriés et transmis dès le début des années 1970, notamment dans des rapports de police. J'ai donc demandé à l'archiviste présente de m'expliquer les critères de sélection et les modalités de conservation des documents :

> Une fois que les archives publiques ont passé un certain délai […] elles vont passer soit en historique, soit être détruites. […] Au niveau national, le SIAF [Service Interministériel des Archives de France], chapeaute tout ce qui est archives publiques : c'est lui qui édicte - en accord avec les lois qui sont passées - ce qui est à conserver et combien de temps il est à conserver. […] Par exemple, la loi va dire que le délai de prescription pour intenter un procès à quelqu'un va être de 5 ans. Nous, on va savoir que tous les documents qui pourraient être à risque de procès, il va falloir le conserver au moins 5 ans.
>
> (Entretien avec une archiviste de la RATP, le 22 novembre 2023).

La durée de conservation des documents dépend donc en partie de leur potentiel contentieux, autrement dit de leur utilité juridique, administrative ou historique. Or, avant 1980, deux catégories juridiques permettaient de qualifier les violences sexuelles : le viol et les « attentats à la pudeur ». De plus, avant la réforme de 1998 qui allonge les délais de prescription pour les crimes sexuels sur mineur·es[87], les violences sexuelles en France étaient soumises à des délais relativement courts : la loi du 8 avril 1958 fixait par exemple à dix ans, à compter des faits, la prescription des viols, quel que soit l'âge de la victime. Le système archivistique est donc structuré par une hiérarchisation de l'information, fondée sur les normes juridiques et sociales propres à chaque époque. Ces éléments de contexte expliquent pourquoi j'ai retrouvé dans chaque carton consulté des traces de ces violences, sous la forme de témoignages, de signalements ou de courriers adressés à la direction de la RATP.

Dans cette première partie, je reviendrai d'abord sur la façon dont l'évolution juridique de 1980, qui reconnaît le viol comme un crime relevant de la cour d'assises et introduit la catégorie d'« agressions sexuelles » comme délit jugé au tribunal correctionnel, a permis une reconnaissance de ces violences au sein de la RATP. Cependant, elles semblaient pensées comme des incidents isolés. Dans une deuxième partie, je ferai l'hypothèse que cette conception s'inscrit dans un contexte plus large, et notamment dans celui de l'entreprise : au début des années 1970, la nouvelle

[87] Depuis la loi du 17 juin 1998, le délai de prescription pour une atteinte ou une agression sexuelle est fixé à dix ans, et peut monter jusqu'à vingt ans en cas de circonstances aggravantes ou lorsque la victime est mineure. Depuis 2017, pour un viol commis sur mineur·e, la prescription est de trente ans à compter de la majorité, permettant ainsi de porter plainte jusqu'à 48 ans. Pour les victimes majeures au moment des faits, le délai est de vingt ans. Malgré ces allongements successifs, les délais demeurent insuffisants : de nombreuses victimes, en raison notamment de l'amnésie traumatique, ne sont pas en mesure de saisir la justice dans les temps. La Commission indépendante sur l'inceste et les violences sexuelles faites aux enfants (CIIVISE) soulignait en 2023 que l'abolition de la prescription constituait la principale demande formulée par les victimes.

stratégie de communication de la RATP reposait largement sur des représentations sexualisées des femmes, ce qui a sans doute freiné la diffusion et l'appropriation de ces évolutions juridiques.

1) Reconnaissance progressive des violences sexuelles au sein de la RATP

1.1 Des signalements explicites de violences sexuelles dès le début des années 1970

Aux archives « historiques » de Saint-Germain en Laye, sur les trente et une boites mises à ma disposition, une dizaine contenaient des rapports de police classés chronologiquement, par année, par mois et par territoire. Ces documents regroupent l'ensemble des signalements d'agression envers les voyageur·ses rédigés par les agent·es RATP. Présentés sous forme de listes, ils précisent la date, la station et l'heure de l'incident, ainsi que les faits rapportés, tantôt dactylographiés, tantôt manuscrits, avant d'être transmis chaque mois à la police.

Dans le dossier de l'année 1973, date la plus ancienne à laquelle j'ai eu accès[88], j'ai régulièrement lu des signalements qui mentionnent des faits qui pourraient être de nature sexuel, comme celui-ci :

> « Mademoiselle xx, 25 ans, est agressée pour un motif indéterminé, dans un accès, par quatre individus non identifiés. Douleurs à l'aine et à la joue gauche. Elle refuse les soins offerts et dépose plainte au commissariat de la gare. » 05 février 1976, 20h15 station Montparnasse-Bienvenüe. (RATP Direction du réseau ferré Service de l'exploitation, 1973)

Bien que le motif de l'agression soit indiqué comme « indéterminé », la mention d'une « douleur à l'aine », c'est-à-dire sur la partie du corps entre le haut de la cuisse et le bas-ventre, laisse supposer une dimension sexuelle. Dans ce signalement, l'agent·e propose non seulement des soins, mais suggère également à la voyageuse de se rendre au commissariat pour porter plainte. Même si je n'ai pas trouvé de trace d'un protocole formalisé pour l'accompagnement des victimes, cette démarche indique que les agent·es étaient au moins partiellement informé·es des étapes à suivre en cas d'agression. Certains signalements étaient moins explicites et donc plus difficiles à relier à des faits d'agressions sexuelles, c'est le cas de cet exemple :

> « Une voyageuse est giflée sans motif connu dans la salle de distribution par un tiers non identifié. Elle refuse les soins », 7 décembre 1976, 22h45, Odéon. (RATP Direction du réseau ferré Service de l'exploitation, 1973)

Dans ce signalement, la voyageuse a reçu un coup au visage, il pourrait donc autant s'agir d'une agression physique que d'une agression à caractère sexuelle. Le fait que l'agresseur ait agit

[88] Aucun fait d'agression signalé avant 1973 n'était encore consultable.

« sans motif connu », c'est-à-dire ni pour lui voler quelque chose, ni après une altercation qui aurait pu mener à un ce geste physique, laisse supposer que ce coup pouvait s'inscrire dans une dynamique de domination, voire d'humiliation. L'analyse de ces exemples illustrent la façon dont j'ai interprété les signalements. En tout, sur l'année 1973, sur les cinq-cent-neuf agressions répertoriées, j'ai compté soixante-quinze signalements du même ordre, c'est-à-dire qui pourraient se référer à des violences sexuelles. Certains signalements étaient ambivalents, voire flous.

Ces différences peuvent résulter d'une difficulté à caractériser les faits, autant du côté de la victime que de l'agent·e, d'une interprétation faussée ou encore d'une réticence à consigner la plainte, ce qui a déjà été démontré au niveau de l'accueil des victimes de violences sexuelles dans les années 1970 (Géraud, 2023). Il est également possible que la victime n'ait pas eu la capacité de décrire les violences subies du fait de son potentiel état de sidération ou de dissociation (Salmona, 2022 ; 2023). L'agent·e pouvait aussi être dérouté·e par les réactions psycho-traumatiques, comme l'agressivité, le mutisme, la paralysie temporaire ou le comportement d'évitement (Cannon, 1929). Il existe aussi bien sûr une marge d'erreur : certains signalements pouvaient être mal catégorisés, par exemple de nombreux cas évoquent le vol comme motif alors que la voyageuse dénonce explicitement une agression sexuelle.

1.2 Comment les cas de violences sexuelles étaient-ils traités ?

Je vais ici m'intéresser aux signalements explicites de violences sexuelles pour examiner la manière dont ces faits étaient perçus et traités au début des années 1970. Comme dans la sous-partie précédente, mon analyse porte sur l'année 1973. Voici un premier exemple :

> « Une voyageuse, âgée de 25 ans environ déclare avoir été agressée par un jeune voyou âgé de 18 à 20 ans qui voulait la violer. Ce voyou prend la fuite à la vue du chef de station qui intervient, attiré par les cris provenant des accès de correspondance. Cette voyageuse a été invité à déposer une plainte au commissariat », 1er décembre 1973, 1h00 station Saint-Lazare (RATP Direction du réseau ferré Service de l'exploitation, 1973).

Ce signalement relate une tentative de viol sur une voyageuse, interrompue par le chef de station. L'agresseur est désigné sous le terme de « voyou ». Or, étymologiquement, ce terme désigne un vagabond, un « garçon des rues » selon le *Larousse*, il est donc chargé d'un imaginaire social : le voyou est celui qui est perçu comme marginal. L'utilisation de ce terme pour référer à l'agresseur le réduit à un perturbateur, voire à une figure folklorique, plus proche du fauteur de trouble que de l'auteur de violences sexuelles. La tentative de viol est alors traitée comme un incident isolé.

J'ai retrouvé un mécanisme similaire dans d'autres signalements, quelle que soit la forme qui prenait les violences sexuelles mentionnées : injures sexistes, menaces de viol, voyeurisme, attouchements ou encore agressions physiques et viols. C'est le cas dans ce deuxième exemple :

> « Une jeune femme déclare que, circulant dans le couloir de correspondance, un individu sous la menace d'un pistolet, lui aurait passé la main sous la jupe. Le sous-chef de ligne a tenté en vain de retrouver l'individu », janvier 1976, 12h30, Arts et Métiers. (RATP Direction du réseau ferré Service de l'exploitation, 1973)

La situation décrite est particulièrement violente : un attouchement sexuel commis sous la menace d'une arme à feu. Pourtant, le langage utilisé atténue la gravité du geste : l'utilisation du conditionnel passé, « aurait passé la main sous la jupe », semble sous-entendre que l'information donnée a besoin d'être confirmée. Par ailleurs, l'expression réduit l'agression à un acte furtif. Le récit se clôt sur l'échec de l'intervention de l'agent·e, ce qui recentre l'attention sur l'efficacité du personnel plutôt que sur la victime, rappellant la mention de l'intervention du chef de gare dans le signalement précédent. Comme dans le premier exemple, l'agression semble présentée comme un fait isolé, imprévisible. L'exemple suivant apporte des précisions sur le contexte juridique :

> « Une jeune fille de 16 ans est agressée dans un accès de sortie par un tiers identifié (Nord-africain) qui en voulait à sa vertu. Elle ne présente pas de blessure. Ses parents ont déposé une plainte au commissariat » 29 décembre 1973, 00h09 station Mairie des Lilas. (RATP Direction du réseau ferré Service de l'exploitation, 1973)

Dans ce troisième exemple, l'expression « en voulait à sa vertu » souligne la dimension morale des violences sexuelles dans les années 1970 : avant la réforme du code pénal en 1994, la « pudeur » était considérée comme une obligation pour les femmes (Vigarello, 1998) et les atteintes à celle-ci étaient pénalisées sous l'angle des « attentats à la pudeur » ou aux « mœurs ». La victime était potentiellement en partie responsable des violences sexuelles qu'elles subissaient. D'autre part, la mention de l'origine de l'agresseur, un homme « Nord-Africain » sans autre détail, témoigne d'une catégorisation des agresseurs, que je retrouverai explicitement formalisée dans les fiches de signalement. Dans le dernier exemple que j'analyserai ici, l'agression prend une dimension physique :

> « Une voyageuse circulant dans l'accès côté Voltaire est agressée par un tiers non identifié qui la frappe au visage et la mord en tentant de l'embrasser. Légèrement blessée à la lèvre supérieure. Elle refuse les soins » 29 avril 1973, 11h15 Nation. (RATP Direction du réseau ferré Service de l'exploitation, 1973)

Il s'agit ici d'un cas d'agression physique et sexuelle. Le caractère sexuel de l'acte est suggéré par l'expression au participe présent « en tentant de l'embrasser ». Comme dans les cas précédents, cette formulation révèle une minimisation des faits : au-delà d'une tentative, l'agresseur semble avoir embrassé la victime au point de la blesser, et l'adverbe « légèrement » tend à atténuer la gravité de cette blessure. En parcourant les rapports annuellement établis tout au long des années 1970, j'ai retrouvé des situations similaires. Ces exemples montrent que, bien que les violences sexuelles aient été enregistrées dans les archives – ce qui indique qu'elles étaient visibles et signalées – leur reconnaissance restait partielle. Elles semblaient traitées comme des incidents isolés.

La consultation des archives sur un tel sujet a pu se révéler particulièrement éprouvante : les signalements prennent la forme de comptes-rendus factuels, au ton administratif et impersonnel. Ils ne restituent ni la dimension traumatique des agressions, ni l'état psychologique des victimes, qui apparaissent presque comme secondaires, réduites à leurs « blessures » ou à leur acceptation/refus de « soins ». En tant que non historienne, il m'a été encore plus difficile de ne pas surinterpréter ces documents et de conserver un certain recul.

La confrontation à ces récits intimes, rapportés avec des mots froids et catégorisés dans des formulaires, qui enferment les expériences traumatiques dans des cases, rejoint les constats d'Adèle Yon au sujet de sa propre consultation d'archives : « considérés sous un angle intime, les documents d'archive sont d'une cruauté inouïe » (2025 : 361). Si ces archives témoignent bien de l'existence de signalements, elles ne permettent pas de savoir précisément comment les victimes ont vécu et géré l'événement. Comme le souligne l'historienne Arlette Farge, « la parole retenue est contenue au cœur du système politique et policier […] qui la gouverne et la produit […] reconstituer les faits a posteriori n'est jamais commode, d'autant que la plupart des dossiers offrent in fine une version qui est bien souvent celle de l'ordre public et des autorités de police. Les questions posées ont l'évidence des certitudes policières : avant tout, l'homme de police cherche à nommer des coupables, peu lui importe que l'affaire soit totalement éclairée » (1998 : 106). Ce décalage entre le récit factuel et l'expérience de la victime montre que la prise en compte du point de vue des personnes concernées est une évolution récente.

1.3 Une évolution juridique en 1980 : l'inclusion des nouvelles catégorisations au sein de la RATP

La lecture des signalements est complexe : les catégories utilisées pour qualifier les faits ont évolué au fil du temps, elles représentent elles-mêmes un enjeu d'analyse à part entière. Il convient donc de replacer ces signalements dans le contexte juridique des violences sexuelles des années 1970. Jusqu'en 1980, le Code pénal napoléonien de 1810 restait en vigueur. L'un de ses volets, intitulé « Attentats aux mœurs », réprimait principalement l'exhibition sexuelle, sous la notion

d'« outrage public à la pudeur », « punie d'un emprisonnement de trois mois à un an, et d'une amende de seize francs à deux cents francs » (article 330).

Concernant le viol, l'article 331 stipule que « Quiconque aura commis le crime de viol, ou sera coupable de tout autre attentat à la pudeur, consommé ou tenté avec violence contre des individus de l'un ou de l'autre sexe, sera puni de la réclusion. ». Le « crime de viol » était donc juridiquement défini comme la pénétration forcée du sexe d'une femme par un homme et n'était retenu que lorsque l'homme avait utilisé la violence. Il n'était possible qu'en dehors du mariage - pas de viol possible d'un mari sur son épouse – et les hommes ne pouvaient pas être violés. La peine est aggravée par des travaux forcés si le viol est commis sur un·e mineur·e de moins de quinze ans ou si les auteurs ont autorité sur la victime, par exemple si ce sont ses instituteurs ou des fonctionnaires publics. La notion d'« attentat à la pudeur » était vague et n'avait pas de définition précise, laissant aux magistrats le soin d'en déterminer les contours au cas par cas.

En 1857, à la suite de l'affaire d'une femme violée dans son lit par un homme qui s'était fait passer pour son mari, l'arrêt Dubas introduit les notions de surprise et de contrainte. Le viol se distingue alors de « l'attentat à la pudeur » et reçoit sa première définition juridique : « le crime de viol consiste dans le fait d'abuser une personne contre sa volonté, soit que le défaut de consentement résulte de la violence physique ou morale exercée à son égard, soit qu'il résulte de tout autre moyen de contrainte ou de surprise pour atteindre, en dehors de la volonté de la victime, le but que se propose l'auteur de l'action ». Cette définition se recentre sur la victime en introduisant l'idée d'une absence de consentement, mais aussi d'une « violence morale » : la contrainte ne résulte plus uniquement d'une violence physique mais peut aussi prendre d'autres formes, comme la manipulation, les menaces ou l'abus d'autorité. Cependant, c'est à la victime de prouver le viol vécu et l'absence de consentement. Les autres formes de violences sexuelles restent, quant à elles, assimilées à des « attentats à la pudeur ». Cette contextualisation peut expliquer pourquoi dans les années 1970, il reste difficile de qualifier les faits de violences sexuelles, tant pour les victimes, que pour les personnes qui recueillent les signalements.

Une évolution majeure survient avec le procès d'Aix, en octobre 1978, à la suite du viol collectif subi par deux touristes belges, dans leur tente par trois hommes en 1974. Lors de l'audience, la défense tente de discréditer les victimes en les présentant comme consentantes ou provocantes. Le parquet choisit de poursuivre les accusés non pour viol, mais pour « attentat à la pudeur » ainsi que coups et blessures. Grâce à la mobilisation du Mouvement de libération des femmes (MLF) et à l'action des avocates des victimes, dont Gisèle Halimi, l'affaire est finalement renvoyée devant une cour d'assises. Gisèle Halimi obtient également que le procès ne se tienne pas

à huis clos. À l'issue du jugement, seul un des hommes est condamné pour viol, les deux autres n'étant reconnus coupables que de tentative de viol. Le jury refuse toutefois de retenir la circonstance aggravante de crime en réunion.

Le scandale suscité par l'affaire d'Aix met en lumière les failles du système judiciaire dans le traitement des affaires de viol et conduit à l'adoption de la loi du 23 décembre 1980. Celle-ci redéfinit le viol, désormais inscrit à l'article 332 comme : « Tout acte de pénétration sexuelle, de quelque nature qu'il soit, commis sur la personne d'autrui par violence, contrainte, ou surprise ». Le viol devient ainsi un crime contre la personne. La loi introduit également une nouvelle catégorie pénale, celle d'« agression sexuelle », définit comme une « atteinte sexuelle commise avec violence, contrainte, menace ou surprise » ou commise sur un·e mineur·e par une personne majeure. Considérée comme un délit, elle se donc distingue du viol et ne relève plus des seuls « attentats à la pudeur » ou « atteintes aux mœurs ». Cette clarification juridique permet de mieux reconnaître et sanctionner la diversité des violences sexuelles. Certaines pratiques, comme l'exhibition sexuelle, entrent désormais dans ce champ.

Dans les archives, j'ai consulté des tableaux annuels récapitulatifs, élaborés à partir du milieu des années 1980 par la direction de l'exploitation de la RATP. Leur objectif était de comparer les années afin d'évaluer les écarts et les progressions concernant les agressions. Ces documents font apparaître pour la première fois une tentative de catégorisation des violences sexuelles : elles sont regroupées sous l'intitulé « agressions sexuelles », intégré à la rubrique plus large des « agressions diverses », aux côtés des « violences verbales » et des « violences physiques ». Cette mention constitue un premier signe de reconnaissance de leur spécificité en tant que violences.

Toutefois, les violences sexuelles figurent comme des sous-catégories d'agression et ne constituent pas une catégorie à part entière. La structuration du tableau est révélatrice : l'intégration des violences sexuelles dans une catégorie floue d'agressions « diverses », témoigne de l'absence d'un cadre institutionnel clair permettant de les nommer et de les classer. Cette absence de catégories adaptées en fait un hors-champ administratif.

Les éléments présentés permettent d'identifier un premier tournant en 1980 : l'introduction de la catégorie « agressions sexuelles » dans les tableaux de la RATP peut en effet s'expliquer par l'évolution de la définition du viol et de l'agression sexuelle avec la loi du 23 décembre 1980. Cette nouvelle catégorie comble un vide juridique à mi-chemin entre les atteintes sexuelles et le viol, jusqu'alors relégués à des catégories floues ou moralisantes. Dans son analyse du traitement des

féminicides dans les archives judiciaires, Margot Gianciti propose des pistes pour « enquêter en féministe dans les archives » :

> En analysant ces crimes au prisme du genre, la chercheuse féministe peut envisager l'archive comme un témoin des rapports sociaux de sexe à l'œuvre entre femmes victimes et hommes, que ces hommes soient sur le banc des accusés ou qu'ils enquêtent. Ce positionnement permet d'interroger l'archive judiciaire sous des angles rarement saisis par les logiques policières ou institutionnelles, en tentant d'appréhender et de rétablir, par exemple, le récit et le vécu des victimes. Cette démarche s'inscrit dans une perspective féministe dans la mesure où elle organise l'enquête autour du genre comme catégorie d'analyse, ce qui permet d'interroger le biais de l'archive et des discours qu'elle contient, en travaillant à faire advenir les voix tues par la constitution androcentrée du matériau archivistique. (2021 : 11).

Dans cette continuité, mon analyse des archives s'est attachée à mettre en lumière les silences, les biais et les cadrages institutionnels qui tendent à invisibiliser l'expérience des victimes. En replaçant le genre au cœur de l'analyse, je me suis interrogée sur la manière dont ces documents traduisent – ou occultent – les violences sexuelles, et j'ouvre un espace pour restituer, autant que possible, les voix absentes ou réduites à des cases administratives.

Je vais maintenant revenir sur le contexte dans lequel la RATP s'ancre dans les années 1970-1980, et notamment sur ses nouvelles stratégies de communication, qui montrent que la RATP n'est pas neutre dans la représentation qu'elle construit de ses espaces.

2) T'as un ticket (de métro) ! Le cas des campagnes de publicités de la RATP

Les images citées seront rassemblées à la fin de cette partie afin de faciliter la lecture du texte et leur comparaison.

2.1 Le tournant communicationnel des années 1970

> Des hommes et des femmes que personne ne remarque vont quelque fois s'assoir dans le métro, pour rien, pour un moment de chaleur anonyme. Ils suivent des yeux les couples trop occupés d'être deux. Ici plus intensément qu'à la surface, des solitudes se croisent et se cherchent, des regards se font signe. On a beaucoup écrit sur la solitude des grandes villes, beaucoup moins sur celle du métro. *Carte orange : un mois dans le métro*, documentaire de Guillebaud et Saporito, 1982

Dans le documentaire *Carte orange : un mois dans le métro*[89] réalisé pour Antenne 2 et diffusé en 1982, le journaliste Jean-Claude Guillebaud et le réalisateur Jean-Louis Saporito sillonnent le métro parisien pour recueillir les récits de voyageur·ses, d'agent·es, de conducteurs mais aussi de personnes sans-abri, de vendeurs de fleurs, de chômeur·ses, de musicien·nes et même d'enfants. Plusieurs hommes interrogés décrivent le métro comme un espace de rencontres amoureuses potentielles. Le journaliste demande par exemple à un homme comment il occupe son temps de trajet, il répond « je regarde les femmes, je m'occupe, je discute » (2 : 21). Sur la scène suivante, un autre, assis seul sur un quai, confie attendre depuis plus de trois heures une « belle femme » qu'il ne connait pas mais qu'il a entrevu dans le métro et qu'il espère recroiser « parce qu'elle était mignonne et qu'elle a l'air gentille » (47 : 01). Ces témoignages, en apparence anecdotiques, peuvent en réalité s'inscrire dans un imaginaire plus large du métro, nourri et relayé notamment par les campagnes publicitaires de la RATP sur lesquelles je vais revenir dans cette partie.

En 1973, Maurice Bourgoin, chef du service de la recherche opérationnelle et du calcul économique à la direction des études générales, crée le département « Promotion du transport » au sein de la direction des études générales de la RATP. Confiée à Jacques Banaszuk, qui devient chef du service du développement commercial, cette nouvelle cellule s'engage dans une politique de communication qui s'intéresse à l'expérience sensible et au vécu des transports en commun par les voyageur·ses. Jacques Banaszuk, affirme alors que les transports publics doivent devenir un espace « recherché et non plus subi » (RATP, 1974 cité par Margairaz, 1989 : 147). Les premières enquêtes menées par ce nouveau département révèlent en effet que les transports en commun sont perçus comme un univers clos, contraint, utilisé par défaut par celles et ceux qui n'ont pas d'alternative. À partir de 1977, la direction souhaite que la RATP « dépasse sa simple mission de transporteur et de gestionnaire et envisage plus largement sa fonction sociale » (RATP, 1981 cité par Margairaz, 1989 : 158-159). Cette volonté se traduit par des animations et activités commerciales dans les stations, mais aussi par une réflexion sur l'esthétique, l'ambiance et les représentations associées au métro, dans une volonté de moderniser son image. Un des objectifs est notamment d'inciter les ménages à ne pas acheter une deuxième voiture pour limiter la multimotorisation.

Une campagne publicitaire intitulée « deuxième voiture » est ainsi lancée, dans la continuité des premières affiches créées en 1953 par le dessinateur Siné[90], qui montraient les avantages du métro sur la voiture : gain de temps, absence de circulation, possibilité de lire ou de manger en trajet (Image 6 et Image 7). Sur les campagnes de publicités « deuxième voiture » de 1978

[89] Pour visionner ce documentaire : https://www.youtube.com/watch?v=-h__d26XcGw

[90] Dessinateur qui a rejoint Charlie Hebdo en 1981.

apparaissent des slogans comme « Adieu volant, adieu tracas », « Oubliez de l'entretenir » ou encore « le bus, la voiture anti-bouchon » : le porte clef de voiture devient un porte clef pour prendre les transports en commun (Image 8 et Image 9). Dès cette campagne, la RATP amorce un changement de perspective concernant le public qu'elle veut toucher : les voyageur·ses représenté·es sont dynamiques, voire « rock ». Cependant, la représentation des femmes est très stéréotypée, comme le montre l'Image 10 à la fin de cette partie : une femme applique son rouge à lèvres de manière suggestive, la bouche est entrouverte et le geste, accentué par la forme phallique du bâton, accentuent la dimension érotique de la scène. Si le message initial vante la praticité du métro – permettant de se maquiller en chemin –, les choix de cadrage et de représentation transforment ce geste quotidien en une scène glamourisée, ils donnent une dimension sexuelle à l'image.

La campagne de publicités « deuxième voiture » n'engendre pas le report modal souhaité par la RATP vers les transports publics, la direction du service « Promotion du transport » tente alors une nouvelle approche avec une campagne de communication intitulée « Ticket chic, ticket choc ».

2.2 Le virage « ticket chic ticket choc »

La nouvelle campagne « Ticket chic, ticket choc » des années 1980, s'inspire des courants artistiques et des modes du moment : walkmans et planches à roulette côtoient des figures iconiques, comme Moïse, accompagnés par des slogans évocateurs « Tu auras le ticket choc ». L'objectif est de positionner la RATP comme une « marque jeune et branchée » (RATP, 1983 : 15) pour faire oublier le « métro-boulot-dodo » au voyageur que la RATP veut particulièrement cibler : des hommes seuls, sans bagages (Tate, 2005 cité par Passalacqua, 2009 ; Passalacqua et al., 2018) mais surtout des « hommes d'affaires »[91] (RATP, 1988). Le ticket magnétique jaune devient le personnage principal d'une nouvelle campagne de publicité « Ticket chic, ticket choc ». Dans un ouvrage intitulé *Ticket chic, ticket choc : référence et étymologie d'une image publicitaire*, Hervé Lambinet, responsable des opérations évènementielles à la RATP dans les années 1980, analyse :

> Super star […] le Ticket se met tout le monde dans la poche. Bien plus qu'un gadget publicitaire, il devient un symbole de l'urbanité […] le signe immédiat de la magnétisation, par conséquent de la modernisation […] Il nous interpelle en nous disant : quand on est chic on prend le Métro ou le Bus, c'est rapide et confortable ; quand on est choc, on l'utilise parce que c'est le progrès, la mode et que c'est plus drôle (Lambinet, 2017 [1994] : 13-18).

[91] Il faudra d'ailleurs attendre l'année 2000 pour que la RATP mette en scène une femme cadre.

Les transports en commun ne doivent plus seulement être « pratiques », mais « chic » et « choc », termes empruntés au champ lexical de la mode et de la consommation. Le ticket devient ainsi un « symbole de l'urbanité », un accessoire de style, au même titre qu'un vêtement ou un bijou, il incarne une forme de distinction sociale au sens de Bourdieu (2012 [1979]). Cette campagne est portée par l'agence de communication Ecom, filiale d'Havas, entreprise française de conseil en communication[92]. Cette prestation témoigne de la transformation du rôle des services publics dans les années 1970 : il ne s'agit en effet plus seulement d'assurer un service ou de répondre à un besoin de déplacement, mais de s'inscrire dans une logique commerciale de consommation, comme le ferait une marque. L'objectif est de séduire de potentiel·les consommateur·ices en créant un désir d'usage des transports en commun, qui deviennent alors un produit culturel intégré à un mode de vie.

Cette nouvelle campagne de publicité est d'abord diffusée dans l'espace public au moyen d'affiches, montrant par exemple une agente RATP en uniforme[93] dans une pose suggestive (Image 11) ou encore des fesses moulées dans un jean où le ticket fait office de logo (Image 12). J'avais déjà évoqué dans l'introduction générale la sexualisation très explicite de ces publicités (Image 1 dans l'introduction générale) : les femmes sont figurées selon des codes visuels qui cherchent à capter l'attention d'un regard masculin hétérosexuel dans une logique de « male gaze » (Mulvey, 1975). Cette nouvelle campagne est également télévisuelle et cinématographique, elle se dote de trois spots publicitaires (en 1981, 1983 et 1985). Pour Arnaud Passalacqua, la RATP « suit le schéma classique des politiques de communication des grandes entreprises » (2009 : 624)[94].

Dans ces spots, le ticket est placé sur un chapeau, dans une chaussure, sur un jean, coincé dans une bague, ou encore transformé en pyramides, en vache, en banc, en vaisseau spatial, etc. Dans cette publicité, un homme apparaît, il porte des lunettes dans lesquelles se reflète une femme

[92] Production : ECOM/Univas - Publicitaire : Isabelle DUMONT, Serge LARUE, Benoit CHAVANE - Réalisation : Lester BOOKBINDER - Musique : Roddy JULIENNE, Isabelle DUMONT, Germinal TENAS - Photographie : Martin FRAUDEREAU.

[93] Entre 1974 et 1991, les uniformes des agentes évoquaient ceux des hôtesses de l'air, avec tailleur, chemise et calot (Fontaine, 2010 : 39). Si la RATP met en valeur ses agent·es dans ces campagnes de communication, les hommes y sont représentés comme des guides - ils tiennent un plan du métro comme un livre sacré et donne le chemin à des moines ou des pharaons -, tandis que les femmes n'apparaissent pas systématiquement en train d'exercer leur métier.

[94] Le constructeur automobile Renault utilisait déjà des films documentaires et publicitaires dans les années 1950, il est possible d'en visionner sur ce lien : https://www.youtube.com/watch?v=E1uDnm_L3lE

(Image 13), extrait qui concrétise l'idée d'un « male gaze ». À partir du premier spot de 1981, j'ai réalisé un montage (Image 14) qui met en évidence le fait que les femmes sont réduites à des parties érotisées de leur corps : visage maquillé, main manucurée, décolleté plongeant, gros plans de fesses (vignettes 1 à 4). À l'inverse, dans la saynète les hommes sont représentés en mouvement – comme le montre la basket (6) –, vêtus de costumes de cadre (7), faisant du vélo, ils sont conquérants, explorent des lieux lointains comme des pyramides ou la Lune. Le voyageur masculin y apparaît donc comme un explorateur, un aventurier, tandis que les femmes sont objectifiées et statiques[95].

L'analyse de ces images semble montrer que le métro est représenté comme un espace de fantasme, où le voyageur masculin pourrait profiter des spécificités du transport – promiscuité, immobilité, huis clos – pour faire des rencontres amoureuses. Les spots publicitaires se terminent d'ailleurs par la formation de couples hétérosexuels dont l'un est en tenue de mariage (Image 15) et l'autre assis sur un banc sur ce qui semble être la Lune (Image 16). La fin du trajet en transport symboliserait alors l'aboutissement de la rencontre amoureuse.

Dans cette partie, j'ai analysé les décennies 1970 et 1980. Cependant, je souhaite rappeler que dans les années 1990, cette représentation des transports en commun comme lieu de la rencontre amoureuse est toujours mise en scène : par exemple sur une publicité de 1998 représentant un ticket sur lequel une femme aurait laissé son numéro, illustration directe de l'expression « Avoir un ticket[96] » (Image 17), ou dans la campagne « un bout de chemin ensemble » dans laquelle des hommes et des femmes s'embrassent sur des sièges sur le quai du métro (Image 18) ou directement dans les rames (Image 19). En 2025, même s'il ne s'agit pas directement d'une campagne de la RATP, l'imaginaire semble toujours très présent, ce dont témoigne la nouvelle campagne de publicité pour l'application de rencontre Happn qui incite les voyageur·ses à repérer dans le métro des personnes qui leur plaisent.

Si ces campagnes de publicités ne sont pas propres aux transports en commun, dans la mesure où elles jouent sur des codes largement répandus dans la publicité en général, elles interrogent néanmoins la manière dont ces choix façonnent un imaginaire et diffusent des

[95] Cette idée est par ailleurs filée dans la publicité de 1985 où l'exotisme et la conquête apparaissent à travers par exemple la présence d'hommes en pagne armés de lance qui prennent le métro pour guider le voyageur vers la découverte d'un trésor. Pour visionner cette publicité : http://www.culturepub.fr/videos/ratp-ticket-chic/

[96] Avoir « un ticket » désigne en argot des années 1940 une femme qui suscite le désir. L'expression « avoir le (ou un) ticket », apparue au début des années 1950 et qui a pour origine l'attrait et la convoitise suscités par les tickets de rationnement pendant la guerre, désigne la permission d'aborder une personne.

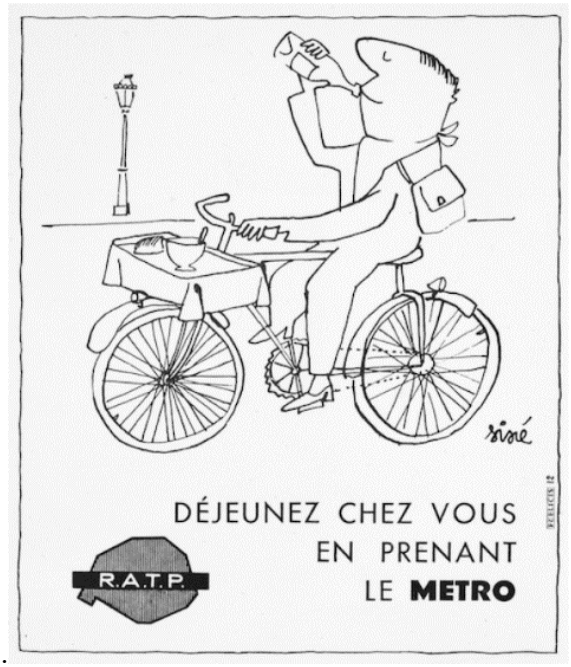
stéréotypes. Pour Isaac Joseph, la RATP dispose d'une véritable « force » de « captation imaginaire », c'est-à-dire une « capacité à affecter l'espace du voyage » (1988 : 43). Le pouvoir performatif de la communication visuelle avait déjà été analysé par Roland Barthes dans *Mythologies* (1957) : la publicité ne se limite pas à promouvoir un objet, elle le mythifie et lui confère une portée culturelle et idéologique.

En tant qu'opérateur de transport, la RATP ne se contente pas de gérer un réseau matériel, mais propose aussi une mise en récit symbolique du voyage, participant activement à la construction de l'imaginaire collectif de l'espace public. Loin d'être neutres, ces campagnes orientent les représentations de ce que signifie prendre le métro ou le bus, en scénarisant le transport, comme un espace dans lequel des rôles sociaux, des interactions et des postures sont suggérés, voire prescrits, comme le souligne l'anthropologue Anne Jarrigeon :

> [Il faut] Reconnaître à l'image la capacité de produire du sens et de pouvoir être abordée comme un réseau de puissances agissantes et qui la dépassent […] l'imaginaire est bien pensé comme un 'monde' de représentations qui ne se développe pas de manière libre, mais est au contraire structuré et logique […] une question vive consiste à se demander comment l'imaginaire d'un groupe restreint s'impose à toutes et tous, de quelle manière, et avec quelle efficacité […] l'imaginaire est 'efficace', c'est-à-dire qu'il ne concerne pas seulement un monde éthéré et abstrait. Il agit au contraire puissamment et produit des effets concrets, comme les symboles, les récits et images dont il est effectivement indissociable et par lesquels nous nous donnons à voir le monde, nous donnons sens à nos actions les plus anodines comme les plus extraordinaire. (Jarrigeon & Roseau, 2024 : 27-31).

Les représentations influencent concrètement l'expérience des voyageur·ses. Autrement dit, la manière dont les transports publics sont mis en scène conditionne, en partie, la manière dont ils sont vécus. Ces campagnes ne se contentent pas de représenter les femmes : mais prolongent une image idéologique de la féminité et des rapports de genre dans l'espace public.

Dans cette première partie, je faisais l'hypothèse que la reconnaissance et la prise en compte des évolutions juridiques pouvaient être freinées par la nouvelle stratégie de communication de la RATP. Plutôt que d'y voir un simple décalage, il semble plus juste de considérer que cette stratégie publicitaire, fondée sur des représentations genrées et sexualisées, constitue un élément de contexte essentiel pour comprendre pourquoi – et comment – les violences sexuelles ont pu être banalisées, invisibilisées, voire indirectement encouragées au sein du réseau. Ce cadre symbolique a pu contribuer à empêcher une compréhension fine de la réalité vécue par les victimes. Dans la deuxième partie de ce chapitre, je reviendrai sur le second tournant que j'ai identifié : l'année 1989, marquée par plusieurs interpellations publiques adressées à la RATP sur cette question.



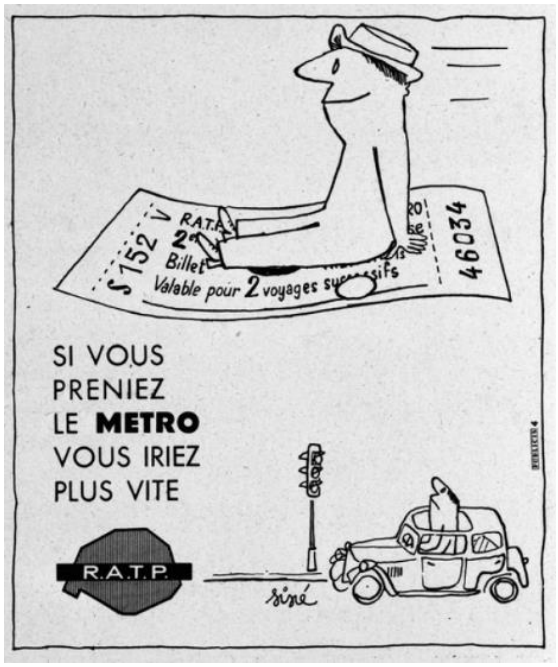


Image 6 : Publicités RATP, 1953, © Collection RATP - Siné

Image 7 : Publicités RATP, 1953, © Collection RATP - Siné



Image 8 : Publicités RATP, « Deuxième voiture », 1978, © Collection RATP



Image 9 : Publicités RATP, « Deuxième voiture », 1978, © Collection RATP



Image 10 : Publicité RATP, « Deuxième voiture », 1978, © RATP



Image 11 : Publicité « Ticket chic, ticket choc » dans l'espace public (1981 – 1982). © Collection RATP

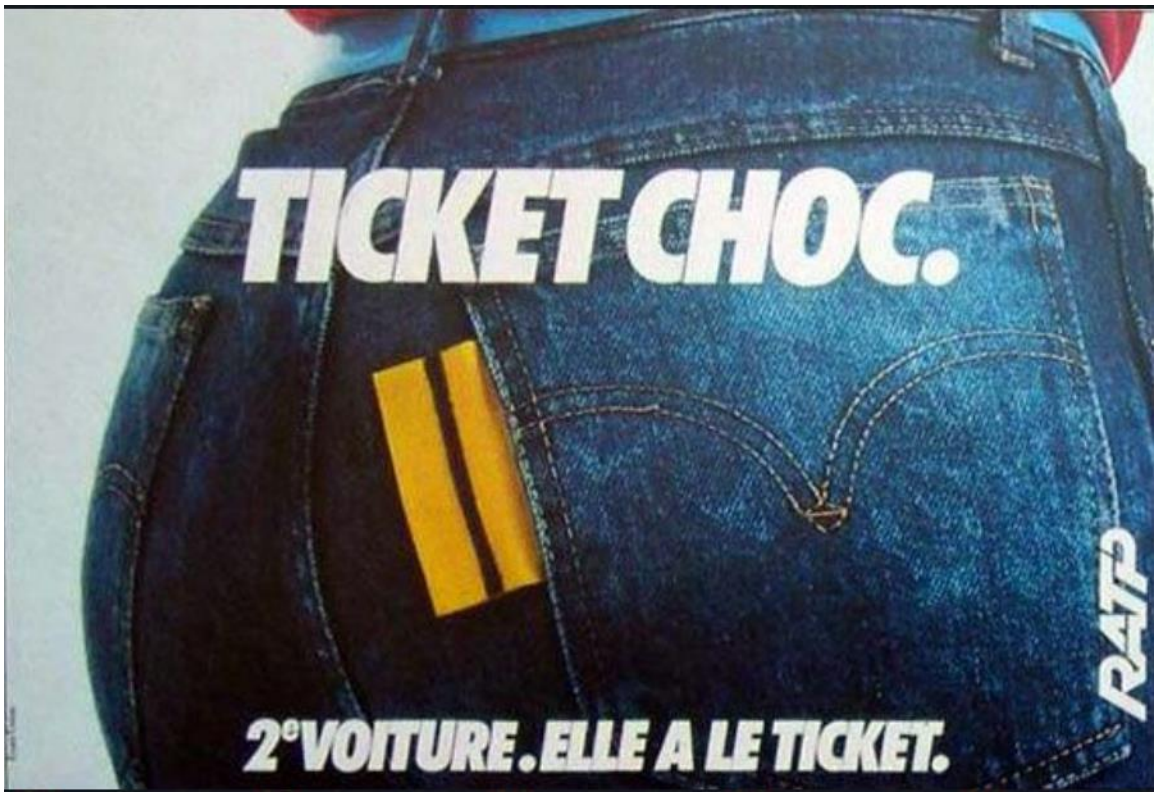


Image 12 : Publicité « Ticket chic, ticket choc » dans l'espace public (1981 – 1982). © Collection RATP



Image 13 : Capture d'écran de la campagne de publicité de la RATP « T'as le ticket chic, t'as le ticket choc », 1981, © ECOM/Univas

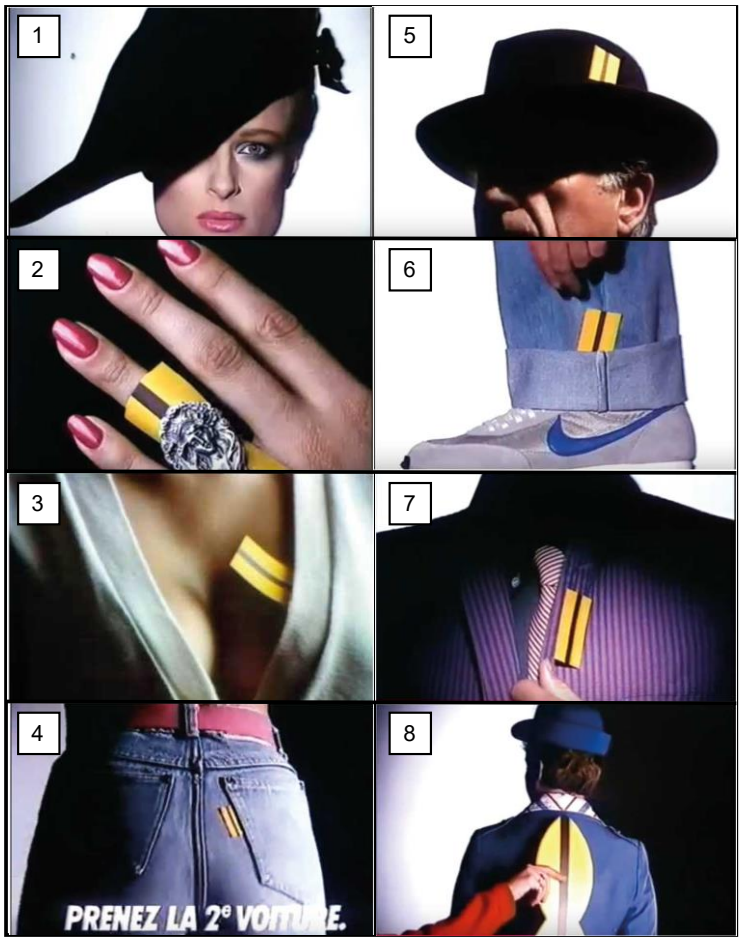


Image 14 : Montage à partir de captures d'écran de la campagne de publicité de la RATP « T'as le ticket chic, t'as le ticket choc », 1981, production Manon Marguerit, © ECOM/Univas



Image 15 : Captures d'écran de la campagne de publicité de la RATP « T'as le ticket chic, t'as le ticket choc », 1981, © ECOM/Univas



Image 16 : Captures d'écran de la campagne de publicité de la RATP « T'as le ticket chic, t'as le ticket choc » 1985, © ECOM/Univas



Image 17 : Publicités RATP, 1998, © Collection RATP



Image 18 : Campagne RATP « Un bout de chemin ensemble », 1999, © Collection RATP

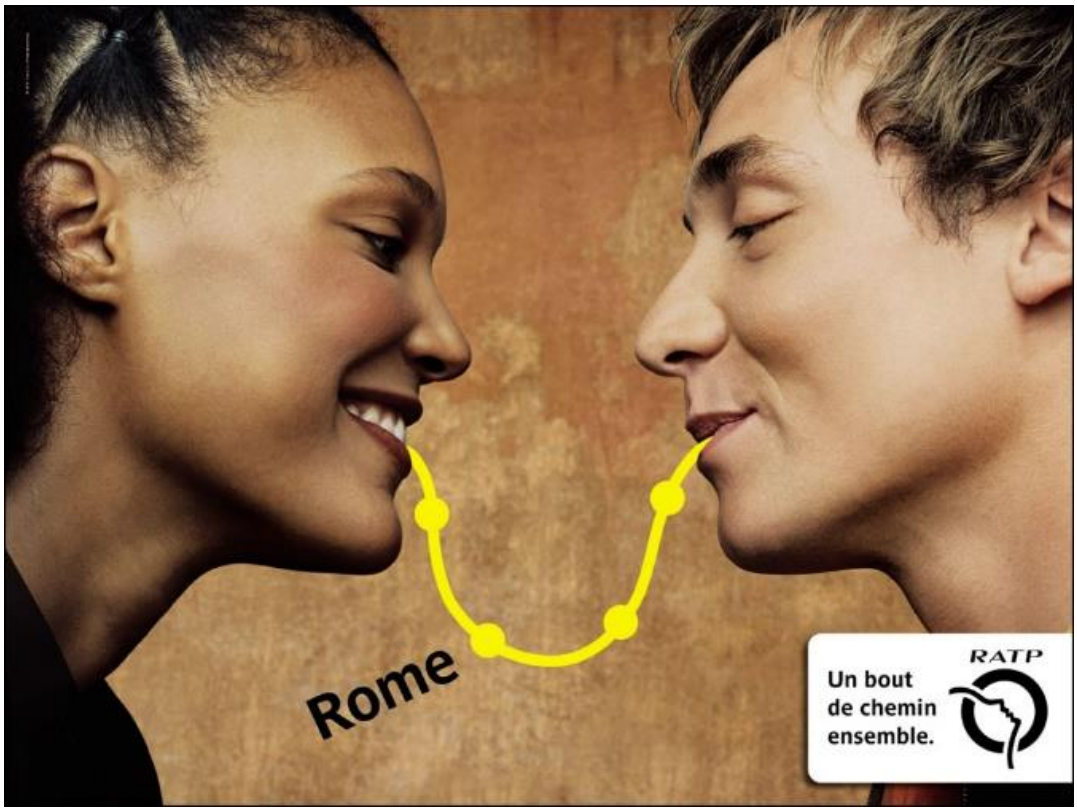


Image 19 : Campagne RATP « Un bout de chemin ensemble », 1999, © Collection RATP

II – Le tournant 1989 : des interpellations multiples de la RATP et un « plan de reconquête »

Dans le documentaire *Faits divers* (1983), Raymond Depardon filme l'audition d'une femme venue porter plainte pour viol dans un commissariat. Dans cette scène, le policier lui demande de s'excuser auprès de son agresseur et lui impose une confrontation : « ce garçon risque de se retrouver en taule pendant cinq ans minimums […] vous lui avez fait passé une sacrée soirée aussi », insiste-t-il. Cette séquence illustre le traitement institutionnel des violences sexuelles au début des années 1980 et rappelle que les archives de la RATP doivent être replacées dans ce contexte sociétal plus large.

Les années 1980 marquent un tournant pour l'histoire du féminisme. Au-delà des avancées juridiques, le mouvement s'institutionnalise progressivement. L'historienne Christine Bard rappelle que cette décennie est notamment celle des premiers colloques féministes nationaux, comme « Femmes, féminisme, recherche » organisé à Toulouse en 1982, qui réunit près de huit cents participant·es (2003 : 17). Elle souligne aussi l'émergence de « pratiques féministes » en recherche, fondées sur une critique de la prétendue neutralité scientifique et constituant une véritable rupture épistémologique (ibid.).

Cette institutionnalisation du féminisme se traduit également sur le plan politique, avec la création du premier « ministère des Droits de la femme[97] », confié à Yvette Roudy, militante féministe, à l'arrivée de François Mitterrand au pouvoir en 1981. Selon la sociologue Aurore Koechlin (2019), les organisations féministes vont à ce moment-là se concentrer principalement sur les violences sexistes et sexuelles. Plusieurs associations reçoivent l'appui et les subventions de l'État, comme le Collectif féministe contre le viol (CFCV) fondé en 1985, qui ouvre une ligne téléphonique d'écoute pour les victimes[98] de violences sexuelles dans l'espace public.

L'année est en effet marquée par une série de viols très médiatisés : celui d'une femme en plein jour dans le RER Juvisy-Paris devant des témoins, un autre sur un quai du RER à Châtelet,

[97] Avant ce ministère, Valéry Giscard d'Estaing avait créé le « secrétariat d'État à la Condition féminine » en 1974, rattaché au Premier ministre mais doté de peu de moyens : les collaboratrices régionales étaient peu nombreuses et bénévoles. Par ailleurs, la coordination avec les autres ministères était difficile. Le poste est supprimé en 1976, il sera remplacé par la « Délégation nationale à la condition féminine », délégation rattachée au Premier ministre.

[98] Sa mission dépasse l'accompagnement psychologique : l'association peut aussi soutenir les femmes lors des procès et se porter partie civile en cour d'assises.

et un troisième boulevard Magenta à Paris. Toutefois, les appels reçus par le CFCV concernent majoritairement les violences sexuelles vécues dans la sphère privée ou durant l'enfance. Comme le rappelle Emmanuelle Piet dans un entretien avec Christelle Hamel et Armelle Andro, « la permanence était assurée par des dames qui ne connaissaient rien à la violence, puisque personne ne connaissait rien à la violence. Et on pensait entendre des récits de viols d'inconnus dans la rue. Mais sur les 4000 premiers appels reçus, 2000 venaient de professionnels qui nous demandaient ce qu'ils devaient faire et 1000 de filles victimes d'incestes » (2010 : 94).

Dans cette partie, j'examinerai le repositionnement de la RATP à la fin des années 1980. D'après les documents consultés aux archives, l'année 1989 semble en effet marquer un tournant : d'abord, la RATP fait l'objet de plusieurs interpellations au sujet des viols subis par des agentes, tant en interne, de la part d'agentes elles-mêmes, qu'en externes, de la part d'associations féministes comme le CFCV, ce que je montrerai dans un premier temps. Ces prises de parole coïncident avec la mise en place d'un « plan de reconquête » du réseau RATP, impulsé au niveau gouvernemental par le Premier ministre Michel Rocard et concrétisé localement par Christian Blanc, tout juste nommé à la tête de l'entreprise. Ce dispositif vise à renforcer la sécurité dans les transports en luttant contre la « délinquance » par le renforcement des outils de surveillance. Je reviendrai dans une seconde partie sur ce « plan », présenté comme une réponse aux interpellations liées aux violences sexuelles.

1) Interpellations directes de la RATP

1.1 Les agentes RATP face à la direction

Dans la première partie de ce chapitre, j'ai analysé plusieurs signalements d'agression sexuelle visant des voyageuses au début des années 1970. Dans ces rapports, j'ai également retrouvé, des récits concernant des agentes de la RATP, comme en témoigne ce signalement datant de 1973 :

> « Madame xx circulant dans les couloirs de correspondance à la station Etoile, est frappée par un voyageur non identifié à qui elle refusait ses avances. Elle cesse son service pour hématome aux jambes » 00h45 Marcel Sembat. (RATP, Direction du réseau ferré - Service de l'exploitation, 1973).

Ce signalement décrit une agression physique et sexuelle, mais l'expression « refusait ses avances » tend à réduire l'acte à un simple malentendu. Si l'impact psychologique n'est pas évoqué, les conséquences physiques sont bien mentionnées, puisque l'agente présente un « hématome aux jambes ». Classé parmi les « agressions voyageurs », l'incident ne semble pas avoir reçu de traitement particulier, alors même qu'il a contraint l'agente à interrompre son service. La dimension

professionnelle du risque semble être ignorée : l'agente est assimilée à une voyageuse ordinaire, ce qui efface les enjeux liés à sa position de travailleuse de première ligne.

Ce document met en lumière un véritable angle mort institutionnel. Aux archives, les quatre cartons consacrés spécifiquement aux agent·es de la RATP, ne datent que de la fin des années 1980. On y trouve des documents relatifs à leur protection et leur assistance, des courriers, des notes de service ainsi que des rapports sur la sécurité dans le métro, assortis d'analyses statistiques et de tableaux comparatifs. Parmi ces cartons, ceux de l'année 1989 se distingue : plusieurs récits d'agentes y sont isolés et semblent avoir fait l'objet d'une attention particulière :

> « Un jeune agent féminin qui venait prendre son service ce matin à Château-Landon a été victime d'une agression sexuelle alors qu'elle venait d'entrer dans la station. L'agresseur a tenté d'abuser d'elle et l'a sauvagement frappée au visage. Il a été interpellé immédiatement par une patrouille de police. Notre agent, souffrant de multiples blessures au visage, a été accompagnée par un gradé à l'hôpital où elle a reçu des soins, et a été assistée pour les diverses formalités médicales et juridiques. Outre l'assistance prévue dans le cadre des accidents du travail, le commandement de ligne et l'ensemble des services de la RATP s'efforceront de lui faciliter les démarches et de lui apporter toute l'aide nécessaire. » (16 mars 1989, RATP, Direction du réseau ferré Service de l'exploitation)

Le terme « agression sexuelle » est explicitement employé, ce qui marque une reconnaissance claire de la nature des faits. Une attention nouvelle semble également être portée à la prise en charge de la victime : elle est accompagnée à l'hôpital, soutenue dans ses démarches médicales et juridiques, et il est précisé que l'ensemble des services de la RATP s'engagent à l'assister au-delà du traitement administratif. L'usage d'un vocabulaire précis – « assistance prévue », « formalités médicales et juridiques » -, et le suivi « par un gradé » pourrait suggérer la mise en place d'un protocole d'accompagnement et d'un changement de posture de l'institution. Toutefois, l'adverbe « sauvagement » et l'insistance sur les « multiples blessures au visage » révèlent que la reconnaissance de la violence passe encore prioritairement par la visibilité des marques corporelles.

Fait inédit, ce document émane de la direction de l'exploitation, il s'adresse à l'ensemble des agent·es et se conclut par la mention d'un communiqué de presse : Il s'agit d'une rupture dans les pratiques de l'entreprise : l'événement a été perçu comme suffisamment grave ou symbolique pour être porté à la connaissance du collectif de travail, il devient une affaire « d'entreprise », et non plus un cas individuel. Il fait également l'objet d'une communication externe, qui pourrait se traduire par une tentative de contrôle de la publicisation de l'affaire en affichant une réactivité institutionnelle.

Quatre jours plus tard, le 20 mars 1989, une autre agente est victime d'un viol, elle en fait le récit dans le cadre d'un procès-verbal :

> « Il a pris les 300F que j'avais et a jeté le sac par terre […] Il m'a alors plaquée contre le mur, m'a relevé ma jupe, m'a écarté mon slip et m'a pénétré une fois. Un autre me tenait le visage. J'ai essayé de me débattre, j'étais pétrifiée, j'ai crié en espérant que quelqu'un interviendrait. Il m'a pénétré avec son sexe, quand il a eu fini, il s'est rhabillé et les trois sont partis en riant et en me traitant de salope. Quand ils sont partis, j'ai remis mes vêtements, j'ai rabaissé ma jupe et j'ai pris l'ascenseur. Je n'avais jamais vu ces trois individus et je ne sais pas si je serais capable de les reconnaitre. Celui qui m'a violé était blond, une trentaine d'année, 1,70 m, baraqué, cheveux courts sur le dessus, et long dans le cou » (20 mars 1989, procès-verbal).

Ce récit relate un viol collectif subi par une agente et se distingue par sa brutalité et son point de vue : les faits sont racontés à la première personne du singulier, ce qui change la perspective habituelle des signalements. Ils sont détaillés, exposés de manière chronologique et factuelle – comme tout procès-verbal -, avec une attention particulière sur la description physique des agresseurs. Ce changement de perspective permet d'accéder aux ressentis et aux conséquences psychologiques du viol : la victime décrit sa volonté d'agir, son incapacité à le faire, son état de sidération et l'absence de réaction extérieur.

Ce témoignage, ainsi que le précédent, se distinguent des autres signalements. Le premier se caractérise par sa diffusion médiatique, obligeant l'entreprise à se positionner publiquement. Le second marque un tournant dans la responsabilité institutionnelle, puisque l'agente porte plainte non seulement contre l'agresseur, mais également contre la RATP, mettant en cause sa responsabilité en tant qu'employeur. La lettre de son avocate, adressée à la direction générale de l'entreprise en avril 1989, souligne notamment un défaut de surveillance dans la station où le viol a eu lieu (Ghozland, 1989). Ces deux affaires traduisent une rupture : les violences sexuelles ne sont plus traitées comme des incidents isolés, l'institution a une part de responsabilité et sa direction doit réagir.

À la fin du mois de mars 1989, neuf jours après le viol à Château-Landon et cinq jours après le viol collectif, une autre agente RATP écrit à sa direction :

> « Hier soir, Samedi 25 mars 1989, après la fermeture de la station porte de Pantin, à 1h08, comme chaque fois, je suis rentrée à pied à mon domicile. Arrivée à hauteur de la station de métro Ourcq, alors que je traversais l'avenue Jean Jaurès pour emprunter la rue des Ardennes, un individu d'origine asiatique a emboité le même itinéraire que moi en tenant des propos menaçants « tu vas voir S… ! », « je vais t'E….R etc. ». Bien que terrorisée, j'ai préféré m'arrêter pour éviter qu'il ne me suive jusqu'à mon domicile et j'ai affronté ses menaces. Apparemment surpris de mon attitude,

> il a adopté un ton « plus calme » en réitérant des propos outrageants et protestant que je n'avais pas à avoir 'peur', qu'il n'était pas 'méchant'. Profitant de l'arrivée de trois jeunes 'graffeurs' d'environ 15/16 ans, j'ai éconduit l'individu et poursuivi mon chemin. […]. Sans prétention exagérée, ni intention de focaliser les services de police sur ma personne, je souhaite, au travers de ce témoignage attirer votre attention sur ce problème et susciter vos réflexions pour dégager une solution favorable. » (Demande de Madame Valérie Mathieu à la direction de la ligne 5, 26 mars 1989)

Comme dans le procès-verbal précédent, ce récit à la première personne du singulier transforme la perspective habituelle des signalements : rédigé directement par la victime, il donne accès à ses ressentis. L'agente y relate avec précision les injures sexistes et la menace de viol subies, le fait qu'elle était « terrorisée », ainsi que sa stratégie d'auto-défense. Elle anticipe également d'éventuelles critiques d'exagération ou de recherche d'attention, ce qui témoigne de sa conscience des réticences institutionnelles à prendre en compte les violences sexuelles et des difficultés pour les victimes à être entendues et crues. Classé comme une « demande personnelle », ce témoignage constitue un appel à une prise de conscience collective du vécu des agentes au sein de la RATP et met en lumière les lacunes en matière de prévention des violences à leur égard.

Début avril 1989, à la suite de cette « demande personnelle », l'ingénieur en chef adjoint du service de l'exploitation de la RATP adresse un courrier au commissaire de police de l'arrondissement où les violences ont eu lieu afin de solliciter des « actions de surveillance » dans le secteur concerné, notamment lors des moments d'ouverture et de fermeture des stations (Ingénieur en chef, adjoint du service de l'exploitation, 1989). Il est intéressant de constater que, à ce stade, la prévention est déléguée à une autre institution.

Parallèlement, les agentes font appel aux syndicats. En 1989, la direction de l'exploitation et la direction générale de la RATP sont directement interpellées par cinq organisations syndicales – SAT, CATC, FO, ATM et CFTC – dans un courrier commun évoquant une « recrudescence des viols et agressions » et affirmant clairement qu'ils ne relèvent pas de « cas isolés » (Élus CGT, 1989). Ce courrier marque une prise de position collective forte : les syndicats ne se contentent pas de dénoncer, ils formulent aussi des propositions concrètes pour soutenir les agentes, comme la création d'une cellule dédiée à « l'assistance administrative et au conseil juridique ». L'objectif est double : garantir aux agentes une meilleure information sur leurs droits et les accompagner dans leurs démarches administratives, juridiques et médicales. En soulignant les responsabilités de la direction et en pointant le sous-effectif comme facteur aggravant, les syndicats contribuent à politiser la question des violences sexuelles au sein de l'entreprise, en la replaçant dans le cadre des conditions structurelles de travail et d'organisation.

J'ai montré dans cette partie qu'à la fin des années 1980, la RATP est directement interpellée par les agentes au sujet des violences sexuelles qu'elles subissent durant leur service. Elles attendent une reconnaissance et un accompagnement de la part de l'entreprise, et font même appel aux syndicats pour appuyer leurs revendications. Ces interpellations collectives mettent en évidence que la responsabilité des violences sexuelles au sein de la RATP ne se limite pas aux auteurs des faits : l'institution elle-même est tenue responsable, tant dans sa gestion des risques que dans sa capacité à protéger ses employées, ce qui marque une rupture par rapport aux décennies précédentes.

Cette notion de responsabilité est au cœur de mon enquête : quelles obligations incombe à un transporteur sur son réseau face à un problème systémique ? Où se situent les limites de ses responsabilités ? Sont-elles géographiques ? Juridiques ? Je vais maintenant revenir sur la façon dont la direction de la RATP a mobilisé la notion d'espace public pour écarter sa responsabilité, en réponse aux interpellations externes venues s'ajouter aux sollicitations internes.

1.2 Interpellations externes : un déni de responsabilité ?

Les agentes de la RATP ont sollicité l'appui des syndicats pour dialoguer avec la direction, mais ont également fait appel à des associations féministes. À partir de mars 1989, plusieurs courriers ont en effet été adressés à la direction de la RATP par le Collectif féministe contre le viol (CFCV) et l'Union des femmes françaises. Le CFCV propose par exemple au directeur général de la RATP un accompagnement pour la mise en place d'un dispositif de prévention des violences sexuelles, à la suite d'un des viols évoqués précédemment :

> « Monsieur le directeur, compte tenu du viol dont a été victime […] une femme agent de la RATP, de l'émotion et des réactions importantes que celui-ci a suscité, nous avons pensé qu'il serait intéressant de vous rencontrer. Nous sommes à votre disposition pour une campagne d'information et de sensibilisation » (Collectif féministe contre le viol, 1989).

Le ton du courrier est mesuré mais l'interpellation est sans ambiguïté : la gravité des faits exige la mise en place d'actions concrètes, comme la « campagne d'information et de sensibilisation » suggérée. L'association incite la RATP, en tant qu'opérateur de transport public, à reconnaître que les violences sexuelles constituent un enjeu de service public et à institutionnaliser leur prévention. Lors de ma formation sur le psycho-trauma, en juin 2024, j'ai rencontré Emmanuelle Piet, une des fondatrices et ancienne présidente du CFCV, et lui ai demandé si elle pouvait vérifier dans les archives du collectif si la RATP avait donné suite à cette demande. Elle m'a confirmé que la lettre était restée sans réponse. Dans le contexte de la fin des années 1980, alors que les violences sexuelles commencent à émerger comme sujet politique et médiatique, ce

silence peut être interprété comme une indication que la direction de la RATP ne considérait pas ces violences comme relevant de la responsabilité de l'entreprise.

À la fin du mois de mars 1989, une autre association, l'Union des Femmes Françaises (UFF), aujourd'hui Femmes solidaires[99], interpelle également la direction de la RATP, adoptant un ton plus virulent que celui du CFCV :

> 9 viols en trois mois dans le métro : INACCEPTABLE ! Une femme agent de la RATP a été victime d'une agression et tentative de viol au métro Château-Landon alors qu'elle prenait son service à 5h30. En trois mois, 6 voyageuses et 3 agents ont ainsi été victimes. L'Union des Femmes Françaises de Paris soutient les agents de la RATP qui protestent contre le manque d'effectifs et ses conséquences dramatiques. […] La direction de la RATP a ses responsabilités, elle doit prendre des mesures concrètes. (UFF, 1989).

En rappelant le nombre de viols survenus depuis le début de l'année 1989, l'UFF cherche à alerter la direction de la RATP sur l'urgence de la situation : loin de relever d'incidents isolés, leur accumulation traduit un dysfonctionnement global. Le communiqué établit un lien entre les agressions et le manque d'effectifs, soulignant que les conditions de travail contribuent aux violences subies par les agentes et les voyageuses. Contrairement au ton plus modéré du CFCV, l'UFF désigne explicitement la direction comme responsable, non des agressions elles-mêmes, mais de l'absence de mesures concrètes pour les prévenir, comme le montre la formule : « La direction de la RATP a ses responsabilités ». L'usage de majuscules – « INACCEPTABLE ! » – et d'une syntaxe brève marque un changement de ton. Cette déclaration sera transmise au Directeur Général, Michel Rousselot, qui répondra à l'UFF en proposant une entrevue avec le responsable de l'exploitation dont je n'ai pas trouvé le compte rendu dans les archives. Dans sa lettre, il rappelle certaines mesures déjà existantes, notamment le doublement depuis 1980 des « effectifs de police et de surveillance affectés au métro » (Rousselot, 1989). Quelques mois plus tard, en juin 1989, Philippe Goujon, chargé de la prévention et de la sécurité et adjoint au Maire de Paris, adresse un courrier à Christian Blanc, qui a pris la direction de la RATP, pour l'interpeller sur l'agression sexuelle subie par une voyageuse en mai 1989 :

> « Monsieur le Président, permettez-moi d'appeler votre attention sur Madame XX […] qui a été victime le 4 mai dans l'après-midi d'une agression dans les couloirs de correspondance de la station de métro Arts et Métiers. Cette station n'étant dotée d'aucune surveillance, il serait peut-être

[99] L'association a été créée par le congrès du 21 décembre 1944, à l'initiative du Parti communiste français et à la suite de l'obtention du droit de vote pour les Françaises le 21 avril 1944.

> nécessaire d'y envisager pour une meilleure sécurité des usagers, l'affectation de personnel de la RATP et la mise en place de moyens techniques appropriés. » (Goujon, 1989)

Philippe Goujon met en évidence le manque de surveillance dans les stations et le sous-effectif. Christian Blanc répond directement à Philippe Goujon :

> Il ressort que dans l'état actuel du droit, en matière de responsabilité civile, lorsque le voyageur livré à lui-même circule en toute liberté dans les accès ou sur les quais, le transporteur n'est débiteur que d'une simple obligation de moyens. En conséquence, ce n'est que si une faute est établie à son encontre que sa responsabilité peut être engagée. Il est bien évident qu'en cas d'agression commise par un tiers non identifié, la RATP ne peut se voir reprocher aucune faute. (Blanc, 1989)

Christian Blanc évoque une « simple obligation de moyens », limitant ainsi la responsabilité de la RATP à l'exploitation et à la mise à disposition du matériel roulant pour les voyageur·ses. L'agresseur est présenté comme une figure extérieure qui échappe à la juridiction de l'opérateur. Autrement dit, pour Christian Blanc une fois que les moyens de sécurisation des espaces de transports sont déployés - vis-à-vis desquels l'opérateur est redevable -, il ne peut lui être reproché aucun des faits commis par des tiers. Deux conceptions différentes de l'espace public sont ainsi défendues : pour la mairie de Paris et les associations féministes, les transports en commun constituent un espace public, dont la gestion est déléguée à une autorité, en l'occurrence la RATP, ce qui engage sa responsabilité sur son réseau. Pour Christian Blanc, les transports en commun sont des espaces publics donc des espaces d'anonymat où chacun·e serait responsable de soi-même. Dès lors, la question se déplace : il ne s'agit plus tant de réfléchir aux moyens d'agir contre les agressions, que de discuter de la légitimité même de cette attente envers l'entreprise.

L'analyse de la manière dont la définition d'espace public est mobilisée au sein de la RATP permet de soulever une question centrale dans ma thèse : en quoi son engagement dans la lutte contre les violences sexuelles et sexistes contribue-t-il à faire déborder son périmètre de responsabilité institutionnelle ?

Dans sa réponse à Philippe Goujon, Christian Blanc évoque également le lancement imminent d'un « plan de reconquête » de dix-huit mois, présenté comme expérimental et destiné à lutter contre la « délinquance ». Ce cadrage souligne l'assimilation des violences sexuelles à des actes de « délinquance ».

2) Les violences sexuelles et sexistes assimilées à des actes de « délinquance »

2.1 Un nouveau « plan d'action » et de « reconquête »

En juin 1989, Christian Blanc lance un nouveau « plan d'action » de dix-huit mois, destiné à renforcer les outils de surveillance pour lutter contre la « délinquance ». Ce plan s'inscrit dans une politique impulsée par Michel Rocard, alors Premier ministre, qui place la sécurité au cœur des priorités de la RATP et affirme vouloir faire de « la police un véritable laboratoire de la modernisation du service public » (Le Monde, 1989). Sa mise en œuvre est justifiée par plusieurs facteurs, notamment la hausse des actes de « délinquance ». Selon le graphique établi par la sociologue Nathalie Leroux à partir des données de la RATP, entre 1988 et 1989, les vols avec violence auraient progressé de 31 %, les vols à la tire de 22 % et les agressions avec coups et blessures volontaires de 83 % (1999 : 130). Elle nuance toutefois ces chiffres « alarmants » : « le nombre moyen d'agressions par jour, qui s'établit à 8,2 n'atteint finalement pas celui des années 1984 et 1985, au cours desquelles il s'élevait respectivement à 11,2 et 9,7 » (ibid.). L'essor du trafic de drogue est également invoqué pour justifier la mise en place de ce « plan », un document interne estimant que 35 % des ventes de stupéfiants de la région parisienne se déroulaient dans le métro (cité par Leroux, 1999). Cependant, ce contexte n'est pas inédit : il s'inscrit dans la continuité des dynamiques déjà observées durant la décennie précédente.

La nouveauté de ce « plan » réside davantage dans la manière de définir la sécurité. La sociologue Nathalie Leroux souligne l'assimilation de l'insécurité à la « délinquance », et l'introduction du sentiment d'insécurité (ibid. : 131). J'ai rappelé dans mon état de l'art que, dans selon la conception de Sébastien Roché (1991) et de Laura Badat (2022), le sentiment d'insécurité est une construction sociale qui s'appuie sur des conditions réelles d'insécurité, les caractéristiques individuelles et les cadres interprétatifs culturel et politique : il est donc subjectif. Pour Nathalie Leroux, dans le « plan de reconquête », l'insécurité et le sentiment d'insécurité sont reliés à « la perte de maîtrise du territoire par la RATP » et à « une perte de respect de l'entreprise » (1999). Christian Blanc formule clairement cette vision « Être maître de son espace public, être respectable et respecté en tant qu'institution, voilà sans doute la base de départ, à partir de laquelle la RATP pourra effectivement offrir au public le service de qualité qu'il attend et devenir progressivement un lieu de la Modernité publique » (cité par Leroux, 1999 : 131). Il exprime ainsi une volonté de contrôle total, quasi souverain, sur un espace public devenu un territoire à reconquérir face à ce qu'il perçoit comme une invasion. La dimension territoriale est alors prise dans une métaphore guerrière et temporelle.

En quoi consiste ce « plan de reconquête » ? Déployé entre 1989 et 1990 pour une durée de dix-huit mois, il est composé de trois axes principaux : l'amélioration de la coordination entre les équipes de police qui patrouillent dans les réseaux de transports en commun, le déploiement de mille caméras de surveillance et la création d'un nouveau groupe d'agent·es de sécurité, le Groupe d'intervention pour la Protection des Réseau (GIPR). Pour la sociologue Nathalie Leroux :

> La volonté est de constituer un « groupe d'élite », un service de sécurité haut de gamme, une nouvelle « brigade choc » contre la délinquance dans le métro. Pour la RATP, cette unité représente son bras sécuritaire et volontairement visible, dont l'objectif est de « reconquérir le territoire ». […] Il s'agit de façonner une identité à l'image de la sécurité que l'on souhaite produire, de fabriquer des « hommes-sécurité » qui, collectivement, agissent et signifient dans le même temps. (1999 : 127).

La sécurité n'est plus pensée simplement comme une fonction logistique ou préventive, mais comme une mission de combat : le vocabulaire emprunte clairement au lexique militaire, suggérant une guerre contre un « ennemi » intérieur. Cette conception de la sécurité s'appuie sur un modèle masculin très affirmé, ces brigades sont uniquement composées de ce que Nathalie Leroux appelle des « hommes-sécurité » : des agents qui doivent incarner une masculinité virile, autoritaire, visible et performative. Il s'agit moins de protéger que de dominer l'espace par la présence. Un article paru dans le journal *Le Monde* en 1990 éclaire les conditions de recrutement de ce nouveau service de police : « la taille (1,80 m minimum), une pratique des arts martiaux ou une qualification de maitre-chien, une bonne instruction générale ». L'article insiste ensuite sur l'image que souhaite renvoyer la direction de la RATP : « Leur panoplie : menottes, bombe d'autodéfense, bâton japonais (tonfa) vise un effet dissuasif. La direction le répète, sur tous les tons : ces anciens militaires, ces champions de karaté, ne sont pas là pour la répression ». Cet extrait souligne les ambiguïtés et contradictions de la nouvelle politique mise en place : ces critères traduisent une valorisation explicite de la force, de la domination physique et de l'intimidation, qui entre en contradiction directe avec le discours selon lequel ces agents ne seraient « pas là pour la répression ». L'objectif est de désamorcer les critiques, tout en masquant le caractère profondément répressif, voire coercitif du dispositif mis en place.

Cette nouvelle police RATP est créée en parallèle de la nouvelle brigade de sécurité des chemins de fer (BSCF) de la SNCF, et s'ajoute aux forces de polices déjà existantes dans les transports en commun : les agent·es de la Surveillance générale (SG) de la RATP[100] et les policiers

[100] La Surveillance générale (SG) peut sanctionner les infractions, comme la fraude ou les dégradations. En 1989, elle est composée de trois cents agents qui patrouillent par équipe de quatre, en civil et armés d'un pistolet. Issus de

du service de protection et de sécurité dans le métro (SPSM)[101]. Le nouveau Groupe d'intervention pour la Protection des Réseau (GIPR) se distingue par le port d'un uniforme, qui a une place particulière parmi les outils de surveillance selon l'anthropologue Anne Jarrigeon :

> Les uniformes de la police signifient par leur simple apparition une injonction au respect de l'ordre public. Ils rappellent de manière automatique l'exercice de la surveillance des lieux et des personnes et la possibilité du contrôle. Les uniformes jouent de ce point de vue un rôle très important dans l'organisation d'une discipline urbaine, surtout dans des lieux très fréquentés (2007 : 183).

L'uniforme agit comme un marqueur visuel de pouvoir : celui ou celle qui le porte n'a pas besoin d'agir concrètement pour produire un effet. Sa seule visibilité rappelle les normes et conditionne les comportements, comme un signal permanent de surveillance. Ce phénomène est proche de ce que Michel Foucault décrit avec le « panoptique » (2003 [1975]) : les individus se comportent comme s'ils étaient observés, même en l'absence de surveillance effective.

2.2 La « délinquance », les « indésirables » et les violences sexuelles

J'ai explicité dans la partie précédente que, dans les documents d'archives, pour la RATP, la notion de « délinquance » renvoie notamment aux vols, aux agressions et à la vente de stupéfiants. Un rapport consacré à la « délinquance sur le réseau ferré », commandé dans le cadre du « plan de reconquête » et publié en octobre 1989, apporte des précisions sur cette catégorisation : il distingue « les agressions et les vols contre les personnes (voyageurs et personnels) », « les délits contre les biens (cambriolages, dégradations) » ainsi que « les infractions à la police des chemins de fer » (Service de sécurité RATP, 1989 : 1). Dans l'ensemble du document, les violences sexuelles ne sont mentionnées qu'une seule fois :

> La crainte de l'agression sexuelle est un frein très significatif à l'utilisation du métro par les femmes : […] les périodes les plus propices sont les affluences et la fin de soirée, conditions analogues à celles des pickpockets ; les agressions violentes et les viols paraissent rares et les conditions dans lesquelles elles peuvent se manifester s'apparentent à celles des vols avec violences et les mesures prises pour lutter contre ces derniers doivent être efficaces également contre les agressions sexuelles ; la difficulté pour obtenir du secours est un souci majeur des femmes […] : des efforts devront être

l'exploitation de la RATP, ils reçoivent une formation d'agents de station, puis une autre plus spécifique d'une durée d'un mois. En tant qu'agents assermentés, ils sont autorisés à constater par procès-verbaux, les crimes, délits ou contraventions.

[101] La SPSM a été créé en 1976, elle dépend de la police nationale.

> faits pour réduire le sentiment d'isolement (plus grande présence visible de la police et du personnel, équipements d'alamer en station, interphone sur les trains). (Service de sécurité RATP, 1989)

Si ce passage témoigne d'une reconnaissance de l'existence des violences sexuelles et du « frein » qu'elles constituent dans la mobilité des femmes, il révèle qu'elles sont assimilées aux vols tant en termes de circonstances - affluence, isolement – qu'en termes de réponses institutionnelles. La réponse proposée consiste à renforcer la surveillance, la présence policière et les outils d'alerte. Ce passage met également l'accent sur la « crainte ». Or, pour le sociologue Laurent Mucchielli, la crainte serait surtout basée sur « des signes extérieurs de désordre et d'abandon : d'abord le bruit, la saleté, les tags, les dégradations, les incivilités, ensuite les regroupements de jeunes et la présence de drogue » (2010 : 5). Il rappelle également que, quelle que soient les époques, elle serait associée « à des figures de dangerosité […] surtout les bandes de jeunes […] depuis le début des années 1990, celle des 'jeunes des cités' » (ibid.). Dans quelle mesure ces mêmes logiques structurent le « plan de reconquête » ?

Outre la création du GIPR, l'amélioration de la coordination entre les équipes de police dans les réseaux de transports et le déploiement de caméras de surveillance, outils que j'ai présenté dans la partie précédente, le « plan de reconquête » comprend l'installation de commissariats dans « quatre stations critiques », à savoir République, Strasbourg-Saint-Denis, Réaumur-Sébastopol, et les Halles, stations qui se caractérisaient déjà dans les années 1990 par leurs nombreuses correspondances, leur grande taille et leur densité (Blanc, 1989). Dans une note d'information de la direction du réseau ferré, il est également précisé que les nouveaux agents du GIPR devront traiter « en priorité les 35 stations qui sont le siège de 60 % de la délinquance du réseau » (RATP, Réseau ferré Service de l'exploitation, 1989). Dans les documents de la RATP, il semblerait que la « délinquance » fasse l'objet d'une approche spatiale, qui construit une cartographie implicite des zones à surveiller et à contrôler.

Par ailleurs, le « plan de reconquête » prévoit, en plus du renforcement des effectifs policiers avec le GIPR, le déploiement d'une nouvelle équipe d'agent·es de station volontaires, les agent·es « mobiles ». Leur mission est d'« assurer une présence humaine dissuasive et rassurante dans les stations les plus fréquentées par des indésirables ou marginaux » (Service de sécurité RATP, 1989 : 4). Selon Isaac Joseph, ces agent·es « mobiles » sont avant tout « chargé[s] de 'dégager la circulation' dans certains points sensibles du réseau » et doivent « lutter contre la formation de 'repaires' sur les stations de la ligne 4 (Porte de Clignancourt – Porte d'Orléans) » (1988 : 43). Le rapport sur la « délinquance sur le réseau ferré » (1989) précise d'ailleurs qui sont les individus désignés comme indésirables ou marginaux : les « revendeurs de drogue », « les groupes de 'mineurs yougoslaves' »,

ceux qui font des « ventes sauvages », donc les vendeurs à la sauvette[102], les « vagabonds », mais aussi les « musiciens » et les « bandes de jeunes ». Un article du journal *Le Monde* sur le « plan de reconquête » (1990) analyse ce « plan » :

> A la RATP, on les appelle « les indésirables ». Gare aux vandales, aux sans-abris, aux musiciens, aux vendeurs à la sauvette ! Ils sont les premiers visés. Que vont devenir, par exemple, les deux cent trente sans-abris qui ont élu domicile sur la ligne 4 (Porte d'Orléans-Porte de Clignancourt) ? Le règlement sera appliqué à la lettre : un ticket de métro ne permet pas de séjourner plus de deux heures sur le réseau. Il faudra trouver d'autres toits ; l'Etat, les mairies et des associations caritatives ont été sollicitées. En attendant, des " points-information " seront mis en place ; la Croix-Rouge ou l'Armée du salut y donneront aux intéressés des renseignements à caractère social (RMI, allocations).

La notion « d'indésirabilité » ne date pas de 1989 à la RATP, elle est mentionnée dans les documents internes dès les années 1970 (Damon, 1993 ; Bouché, 2000), mais son usage se généralise à la fin des années 1990 et dans les années 2000 (Soutrenon, 2001). Comme le soulignent Muriel Froment-Meurice et Antoine Fleury, il s'agit d'un terme « relativement commode parce qu'il permet de désigner toute une série d'individus sans les nommer explicitement » (2016 : 3). Il ne renvoie pas directement à des comportements illégaux ou violents, mais à une présence jugée dérangeante ou illégitime dans l'espace public[103]. Durant les années 1990, les enjeux identifiés par la RATP sur son réseau sont liés à la « sécurité », à la « grande exclusion » et à la « propreté », un cadrage qui oriente la réponse institutionnelle vers des logiques de gestion urbaine centrées sur le « nettoyage, l'éviction, la verbalisation » (ibid.). Il s'agit donc d'un nettoyage social, qui vise à rendre l'espace conforme à un idéal d'ordre, de propreté, de modernité. Le règlement des deux heures de validité du ticket, cité dans l'article du journal *Le Monde* (1989), est par exemple détourné comme un outil d'éviction. Si cette éviction est habillée d'une dimension sociale, avec notamment la mise en place de « points-information », cette mesure sert surtout à adoucir l'image de la répression, en prétendant offrir des alternatives, qui ne répond ni à l'urgence sociale, ni à la violence symbolique de l'exclusion.

[102] Un rapport de 1988 sur la « lutte nécessaire contre les ventes à la sauvette » stipule par exemple que l'augmentation du nombre de procès-verbaux – de 32 000 en 1987 à 57 000 en 1988 -, a permis d'endiguer les « risques d'agressions » mais aussi « les rassemblements dans les stations qui permettent aux dealers d'opérer » (Service de sécurité RATP, 1989 : 2).

[103] La RATP utilise maintenant l'appellation « PSIE » pour « Personnes stationnant indûment dans les espaces » afin de désigner des populations, comme les sans-abris, les toxicomanes, les vendeurs à la sauvette ou encore les musicien·nes non accrédité·es.

L'apparition, à la fin de l'année 1989, d'un nouveau formulaire destiné aux agent·es de station pour signaler les incidents illustre bien cette logique de stigmatisation. Conçu comme un questionnaire à choix multiples, il recueille des informations sur la victime – nom, prénom, adresse –, le type d'agression – limité aux seules catégories « vol à la tire » ou « agression » –, le lieu, les circonstances et les objets éventuellement dérobés. Le document prévoit également des rubriques sur la prise en charge : existence de blessures, acceptation de soins, interruption de service si la victime est un·e agent·e, dépôt ou non d'une plainte au commissariat. Enfin, une partie est spécifiquement consacrée aux agresseurs : leurs caractéristiques - « type », « sexe », « âge », « taille », « vêtements » - doivent être consignées dans un tableau de cinq lignes, s'il y a plusieurs agresseurs. Le document contient un encadré intitulé « Code à adopter pour type : EU = européen, NA = nord-africain, AF = africain, AS = asiatique, AN = antillais, AT = autre type », qui propose une catégorisation raciale réductrice et arbitraire, supposément reconnaissable à l'œil nu. Alors qu'un « Africain » peut être de toute origine, francophone ou non, noir ou non, la victime ou l'agent·e doit attribuer une origine supposée uniquement à partir de l'apparence physique.

Cette classification témoigne d'une confusion entre apparence et nationalité : la couleur de peau est associée à une appartenance géographique supposée non-européenne. Ainsi, un Français racisé serait probablement classé comme « africain » ou « antillais », indépendamment de sa nationalité, et une personne blanche non-européenne pourrait être classée comme « européen ». Cela suppose donc que la norme reste blanche et européenne, et que toute altérité visible soit forcément étrangère.

En institutionnalisant ce type de classification, la RATP participe à renforcer une association implicite entre violence et personnes racisées. Cette logique de racialisation contribue à façonner l'image d'un « agresseur type », ce qui n'a pas échappé aux organisations syndicales, comme en témoigne ce courrier de la CFDT destiné à Christian Blanc :

> La partie réservée au signalement des agresseurs nous parait des plus douteuses et peu conformes aux lois de la République dans laquelle nous vivons. Elle conduit à la chasse au faciès. Concernant les précisions demandées sur les vêtements, nous avons eu le bon esprit de supposer qu'être bien vêtu est un signe de délinquance !! Vous voudrez bien convenir que cette précision permet tous les raccourcis. » (CFDT Bercy-Rapée, 1989)

Le syndicat dénonce ici une « chasse au faciès », autrement dit l'instauration d'un racisme structurel légitimé à l'échelle institutionnelle. Son interpellation vise à mettre en lumière la confusion entretenue entre nationalité, apparence physique et origine réelle ou supposée, qui fait de ce formulaire un outil à la fois inefficace sur le plan pratique et dangereux sur le plan symbolique

et politique. Dans sa réponse, Christian Blanc adopte une posture défensive : il affirme que le formulaire a permis l'arrestation rapide d'un agresseur grâce au « signalement précis » d'une voyageuse, et insiste sur le fait qu'il « ne doit pas être considéré autrement que comme un outil de travail dans la lutte contre la délinquance et ne saurait en aucun cas revêtir une connotation quelconque de racisme » (Blanc, 1989b). Par cet argument utilitariste, il justifie le recours à une catégorisation raciale et évacue d'emblée toute discussion sur son caractère discriminatoire. Ce faisant, la direction entérine un dispositif qui contribue à renforcer des logiques de contrôle et de stigmatisation raciale au sein même des institutions, particulièrement dans un espace public comme le métro, déjà traversé à cette période par des pratiques discriminatoires d'éviction ciblée (Kokoreff, 1990 ; Froment-Meurice & Fleury, 2016).

Les interpellations à la fin des années 1980 témoignent de l'intérêt de ne pas séparer ce qui se joue du côté des agent·es et du côté des voyageur·ses dans mon enquête. À partir de 1989, la RATP répond à ces interpellations par l'élaboration d'un plan global de lutte contre la délinquance, dans lequel les violences sexuelles apparaissent assimilées à de simples atteintes à l'ordre public, des infractions résultant de conduite individuelle. La question de se responsabilité se traduit par l'intégration de ces violences dans un récit global de « reconquête » du territoire et de son réseau, où la priorité est le contrôle de l'espace public. Dans la dernière partie de ce chapitre, je reviendrai sur la décennie 2010 et les trois autres tournants que j'ai identifiés, en montrant que si le « plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes » s'inscrit dans cette continuité, il introduit néanmoins une rupture.

III – Mise en place progressive d'un « plan de lutte » dédié aux violences sexuelles dans les années 2010 : nouvelle approche, nouvelle perspective ?

Dans la partie précédente, j'ai surtout porté mon attention sur l'année 1989 ; je n'ai évoqué la fin des années 1990 qu'à travers la campagne publicitaire « Un bout de chemin ensemble » de 1999 (cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable. Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Mais qu 'en est-il des années 1990 et 2000 ? L'ouvrage de l'historien Michel Margairaz consacré à l'histoire de la RATP (1989) s'interrompt à la fin des années 1980. Je ne vais pas entreprendre ici de retracer l'histoire de l'opérateur sur les deux décennies qui suivent, mais rappeler qu'elles sont marquées par la continuité d'une transformation : « dépasser concrètement la figure de 1''usager captif' », qui avait longtemps servi de référence dans la conception des transports publics, pour aller vers celle du « citadin voyageur » envisagé comme autonome, libre, un véritable acteur du réseau, voire un « co-producteur » (Amar, 1988 : 11).

Par ailleurs, les ateliers d'écriture menés par l'écrivaine Violaine Massenet avec des agentes de la RATP, rassemblés dans l'ouvrage *Le Temps des femmes*, montre que, dans les années 1990, les agentes ont poursuivi leurs prises de parole pour dénoncer et décrire leurs conditions de travail, en particulier les violences sexuelles dont elles étaient victimes, comme en témoigne l'extrait suivant :

> J'arrive généralement un peu avant cinq heures au parking […] Il y a des jours où je ne suis pas rassurée. Si je suis toute seule et que je rencontre une bande de jeunes qui m'interpelle, je prends mon courage à deux mains et je fais comme si de rien était. Dans ces moments-là, on prie le Bon Dieu pour qu'ils ne nous suivent pas pendant que nous ouvrons les deux grilles » (in Massenet, 2001 : 155).

Comme je l'ai rappelé dans mon état de l'art, les années 1990 et 2000 marquent une montée en importance de la question des violences sexuelles dans le débat public. La conférence mondiale sur les femmes de Pékin, en 1995, en fait un axe prioritaire en soulignant le manque de statistiques et en appelant les États à produire des données (Jaspard, 2011). Or, comme le souligne Daniel Cefaï, pour qu'un problème devienne public, il faut engager un véritable « travail de cadrage et de recadrage » (1996 : 58). En France, la réalisation d'enquêtes statistiques - notamment l'enquête Enveff menée par téléphone en 2000 (Équipe ENVEFF, 2003), puis l'enquête Virage (Équipe VIRAGE, 2017) -, ainsi que la diffusion de travaux académiques, comme ceux de Marylène Lieber (2008) ont contribué à inscrire la question des violences sexuelles à l'agenda public Dans le champ des transports en commun, comme je l'ai montré dans l'introduction générale, des enquêtes statistiques spécifique commencent à émerger à partir de 2015 (HCEFH, 2015 ; Dubrincat et al., 2016 ; Heurtel, 2020 ; Heurtel & Fussy, 2022 ; ENOV, 2024).

Dans cette dernière partie, je vais retracer les étapes clés de la décennie 2010 afin de comprendre les conditions d'émergence d'une politique de lutte contre les violences sexuelles à la RATP. Trois tournants majeurs structurent cette évolution. Dans une première partie je reviendrai sur le premier, en 2015, lorsque la RATP met en place un groupe de travail sur les violences sexuelles, porté par la direction commerciale et marketing (CML). Dans une deuxième partie, j'évoquerai l'année 2018, un an après le mouvement *#MeToo*, lorsque l'agence Havas Paris est mandatée pour proposer une nouvelle campagne, la fameuse campagne très critiquée des agresseurs en animaux, qui renoue avec une logique héritée du « plan de reconquête ». Cette campagne suscite de vives critiques et déclenche en 2019 une nouvelle interpellation initiée par le collectif NousToutes avec le *#BalanceTonMetro* sur Twitter (X). Plusieurs directions au sein de l'entreprise réagissent en proposant un « plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes », officiellement lancé en mars 2020. Dans une troisième partie, je montrerai que, bien qu'inscrit dans la continuité des initiatives précédentes, il marque une rupture : il repose sur une approche transversale, implique plusieurs directions et atteint un niveau stratégique inédit.

1) 2015 : premier groupe de travail RATP dédié à la lutte contre les violences sexuelles et sexistes

1.1 Un contexte propice à la constitution d'un groupe spécifique au sein de la RATP

En janvier 2015, sous le mandat d'Elisabeth Borne, Présidente-directrice générale de la RATP de 2015 à 2017, un groupe de travail est mis en place au sein du département commercial et marketing (CML) afin de réfléchir à un dispositif de lutte contre les violences sexuelles dans les transports publics. Le premier rapport de ce groupe, daté du 3 avril 2015 et intitulé « Lutte contre les violences faites aux femmes dans les transports » (CML, 2015b), revient sur les éléments de contexte qui justifient sa création, sur lesquels je vais revenir ici.

Selon le rapport, le « point de départ d'une évolution des consciences » serait le documentaire de Sofie Peeters, *Femme de rue* (2012). Comme je l'ai détaillé dans le premier chapitre de ma thèse, la réalisatrice s'y met en scène lors d'une déambulation en caméra cachée dans les quartiers populaires de Bruxelles, et le montage donne à voir une succession d'injures sexistes dirigées contre elle. Ce film a largement contribué à rendre visible le « harcèlement de rue » en tant que problème public, mais dans un cadre de représentation particulier : il suggère implicitement une association entre certaines classes sociales ou origines ethniques et les violences sexuelles dans l'espace public, occultant ainsi leur dimension systémique, transversale à toutes les classes et à tous les espaces (Hancock, 2014 ; Hancock & Lieber, 2017).

Comme le soulignent Carole Gayet-Viaud et Mischa Dekker (2021), de tels cadrages participent à une « culturalisation » du problème, logique dans laquelle le groupe de travail de la RATP semble explicitement s'inscrire (2021 : 16 ; CML, 2015 : 10). Le rapport mentionne également deux autres facteurs : d'une part, la « concurrence » avec la SNCF, considérée comme « en avance » grâce au lancement de son numéro d'urgence 3117 dès 2010 et à l'expérimentation de marches exploratoires dès 2013 ; d'autre part, la pression croissante exercée par les associations féministes, en particulier « Osez le féminisme », qui interpellent directement la RATP sur Twitter (X).

En novembre 2014, l'association « Osez le féminisme » publie une étude réalisée auprès de cent cinquante femmes, qui révèle que trois d'entre elles sur quatre modifient leur comportement dans les transports en commun par crainte d'être agressées, et que 94 % ont été témoins de violences sexistes, telles que des regards insistants ou des sifflements. À la suite de cette étude, l'association lance une campagne sur les réseaux sociaux intitulée *#TakeBackTheMetro*, détournant les messages de sécurité de la RATP avec des slogans comme « Signal d'alarme : en cas

d'harcèlement ou d'attouchements sexuels, criez, demandez à l'aide, baffez » ou « Attention ! ne mets pas tes mains sur mes fesses, tu risques de te faire gifler très fort ! » (CML, 2015 ; Image 20). Sur son site internet[104], l'association précise le cadre et les objectifs de son action :

> Interpeller les transporteurs afin qu'ils réagissent […] Les régies de transports communiquent largement pour prévenir des vols à la tire, la fraude ou la mendicité, mettent en garde les voyageurs contre les pickpockets, les colis suspects ou même sensibilisent sur les incivilités. Ils ne l'ont jamais fait sur les violences sexistes qui touchent pourtant une grande partie de leurs usagèr-e-s. Nous voulons […] que les transporteurs tels que la RATP en Ile-de-France, mènent des actions de prévention et de lutte contre les violences sexistes.

La critique de l'inaction institutionnelle face aux violences sexistes dans les transports en commun est donc explicite et directe. Dans son message, l'association « Osez le féminisme » souligne le contraste entre la communication active des opérateurs sur des problématiques comme les vols à la tire, la fraude ou les incivilités, et le silence persistant concernant les violences sexuelles, révélant ainsi une hiérarchie implicite des priorités en matière de sécurité publique. Le détournement des images officielles de la RATP et de ses slogans de sécurité constitue une réappropriation des supports de communication sur la sécurité de l'entreprise. Ce retournement des outils de l'opérateur contre lui-même met en évidence l'importance égale que les militantes accordent au respect des règles de sécurité et à la lutte contre les violences sexuelles dans les transports en commun. Les membres de l'association proposent également des solutions concrètes - « criez », « demandez de l'aide », « baffez » -, à défaut de pouvoir s'appuyer sur des outils institutionnels spécifiques.

[104] https://osezlefeminisme.fr/take-back-the-metro/, le nom de la campagne est une référence aux marches « Take Back the Night » ou « Reprenez la nuit » initiées aux États-Unis dans les années 70.



Image 20 : Détournement de Serge le lapin par « Osez le féminisme ». Source : hcefm, 2015 : 25

Cette campagne se prolonge par une pétition adressée aux opérateurs de transports et par des actions collectives et festives visant à « reprendre le métro ». En 2015, l'association lance également le hashtag *#WagonSansCouillon* pour recueillir les témoignages des victimes de violences sexuelles dans les transports en commun, utilisant directement les comptes Twitter (X) de la RATP[105] : les interpellations deviennent donc directes et publiques. Pour Sandrine Charnoz, si cette initiative favorise une prise de parole collective, elle participe également à la détérioration de l'image de l'entreprise.

Dans sa thèse, Stéphanie Archat (2022) souligne que les actions de l'association « Osez le féminisme ! » ont probablement contribué à inscrire la question des violences sexuelles dans les

[105] Depuis 2012, chaque ligne RATP est dotée d'un compte Twitter (X) (RER_A, Ligne1_RATP, T2_RATP etc.), l'entreprise et l'autorité organisatrice en ont également crée un en nom propre (RATPgroup, ClientsRATP, IDFmobilites). Les voyageur·ses peuvent aussi interagir via des comptes spécifiques (usagers_ligne7 etc.). Par le biais de son service client, l'opérateur peut répondre aux voyageur·ses et les orienter en cas de réclamations ou de demandes spécifiques.

transports à l'agenda ministériel. L'association dispose en effet de ressources communicationnelles importantes, ainsi que de relais politiques significatifs, notamment via ses liens avec le Parti Socialiste (Revillard, 2016 ; Pavard et al., 2020 cité par Archat, 2022). Plusieurs trajectoires individuelles illustrent cette proximité institutionnelle. Caroline de Haas, cofondatrice et porte-parole de l'association, a été membre du cabinet de Najat Vallaud-Belkacem, alors ministre des Droits des femmes. Thalia Breton, porte-parole de l'association, était conseillère dans le même cabinet, puis chargée des droits des femmes au cabinet de Marisol Touraine. Margaux Collet et Marion Muracciole, membres du conseil d'administration de l'association, ont également occupé des fonctions au Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes (HCEFH). Sandrine Charnoz est par ailleurs elle aussi engagée politiquement, j'y reviendrai. Stéphanie Archat évoque une « circulation entre militantisme et IEF [Instance étatique chargée des femmes] » (2022 : 259).

La décision de créer au sein de la RATP un groupe de travail spécifiquement consacré à la lutte contre les violences sexuelles a été prise en décembre 2014 lors d'une réunion du Conseil national de sécurité dans les transports en commun (CNSTC). Le CNSTC est une instance de coordination stratégique créée en 2011 et réunissant périodiquement le ministère de l'Intérieur et le ministère des Transports, ainsi que les principaux opérateurs de transport, comme la RATP et la SNCF, afin de coordonner les politiques de sûreté dans les transports publics. Selon le rapport du Ministère de l'intérieur, la rencontre de décembre 2014 visait à dresser un « état des lieux des besoins en matière de sécurité en lien avec l'ensemble des transporteurs » mais aussi « d'identifier les évolutions juridiques nécessaires pour que les services de sécurité internes gagnent en efficacité, et pour soutenir la lutte contre la délinquance des transports conduite par les forces de l'ordre ».

Quelques mois plus tard, en avril 2015, le HCEFH publie le rapport qui révèle que 100 % des utilisatrices de transports en commun auraient été victimes au moins une fois de violences sexuelles, la plupart avant leur majorité. Il met en avant plusieurs enjeux à destination notamment du ministère de l'Éducation nationale – « intégrer la lutte contre le harcèlement dans la politique publique d'éducation à l'égalité et à la sexualité » (HCEFH, 2015 : 31) –, au Conseil supérieur de l'audiovisuel et aux ministères du Droit des femmes, de la Culture et des Transports – « encadrer la diffusion de publicités afin d'enrayer l'exposition à des slogans sexistes et images dégradantes » (ibid. : 28) –, ainsi qu'aux forces de l'ordre: « il conviendra de les sensibiliser à la question du harcèlement sexiste et des violences sexuelles […] particulièrement dans les transports » (ibid. : 27). Ces éléments marquent une forme de reconnaissance officielle de cette problématique au plus haut niveau de l'État. (HCEFH, 2015 : 5).

1.2 Réflexions autour de la mise en place d'un dispositif de prévention et de lutte

Comme je l'expliquais dans l'introduction générale, à partir du rapport du HCEFH de 2015, un « plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun » est publié (Cazeneuve et al., 2015). Dans ce plan sont formulées plusieurs recommandations pour les opérateurs de transport, comme la RATP et la SNCF : participer à des tables rondes avec des chercheur·ses spécialistes du genre, de l'espace public et des transports ; se mettre en lien avec des associations engagées dans la lutte contre le harcèlement sexuel ; réaliser des études spécifiques et lancer des campagnes de communication (ibid.). Le plan encourage également l'utilisation des outils existants, tels que les bornes d'appel ou le numéro d'alerte SNCF 3117, pour faciliter le signalement des faits, et préconise des formations pour le personnel de station afin de mieux accompagner les victimes. Par ailleurs, il recommande la mise en place d'expérimentations concrètes, comme les « marches participatives[106] » et « la descente à la demande des bus la nuit ». Cependant, comme le souligne Chris Blache, fondatrice du bureau d'études « Genre et ville », ce plan propose « une réponse très sécuritaire qui place les femmes dans une situation de victimes », il ne remet pas en cause les normes de genre ou les conditions sociales qui produisent ces violences (Pascual, 2015).

Comment le nouveau groupe de travail de la RATP traduit-il ces recommandations en une feuille de route ? Dans le premier rapport, cinq points clefs seront retenus de ces recommandations : l'intégration systématique de « la question du genre » dans « le recensement des atteintes », c'est-à-dire dans les signalements de violences, le déploiement de « marches exploratoires », visant à réduire « le sentiment d'insécurité », ainsi que la mise en place d'« opérations de sensibilisation » (CML, 2015). Le groupe réalise par ailleurs un « benchmark », c'est-à-dire une analyse comparative des pratiques d'autres transporteurs, qui s'intéresse aux « programmes de transports réservés aux femmes » et aux aménagements qui visent l'amélioration de l'éclairage et de la propreté. Cette première réflexion du groupe montre que les actions envisagées sont avant tout centrées sur l'amélioration du « sentiment de sécurité ». L'accent est mis sur des aménagements matériels comme la luminosité ou la propreté, sans que le lien entre ces facteurs et la réduction effective des violences sexuelles ne soit établi. À ce sujet, les sociologues Pierre Lannoy et Marie Gilow soulignent :

[106] Il s'agit d'une autre appellation pour évoquer les « marches exploratoires ».

> La « bonne » luminosité d'un endroit est celle qui permet aux femmes d'assurer aisément leur perception et leur appréciation des personnes de l'entourage : « Un bon éclairage permet à l'individu d'opérer une prédictibilité sur le comportement des autres passants et donc sur le sien propre. Cette capacité favorise l'évaluation du sentiment de sécurité. » Autrement dit, l'espace est perçu comme sécurisant lorsque les femmes peuvent le voir […]. Cependant, la luminosité a aussi ses ambiguïtés. D'un côté, […] un « bon » éclairage n'est synonyme ni d'un éclairage puissant […] ni d'une lumière « froide », ressentie comme désagréable par opposition aux atmosphères et couleurs « chaudes ». […] Par ailleurs, la luminosité, qu'elle soit naturelle ou artificielle, si elle permet à la piétonne de voir son environnement immédiat, est aussi ce qui la rend visible aux yeux des autres personnes dans la scène. Comme on peut le constater, la lumière est la condition d'une visibilité à double sens : visualisation par et exposition de la personne marchante. (2017 : 39)

La luminosité a donc une dimension ambivalente dans les espaces publics : elle peut devenir un outil de prédictibilité et de sécurité et permettre de mieux évaluer l'environnement et d'anticiper les comportements des autres, mais elle expose aux regards des autres. Elle crée donc une « visibilité à double sens » : percevoir l'environnement tout en étant vue par autrui. Le rapport à l'éclairage est donc ambivalent.

Quelques mois plus tard, en septembre 2015, le groupe de travail CML publie un second rapport intitulé « Services d'urgence anti-harcèlement sexiste dans les transports en commun » (CML, 2015b). Ce rapport détaille la feuille de route d'un « plan d'actions RATP » structuré autour de trois axes principaux : « créer un numéro d'urgence » spécifiquement RATP ; « innover et se différencier » ; « communiquer ». À ce stade, le plan envisagé par la RATP relève davantage d'une logique d'image dans le cadre de la mise en concurrence, notamment avec la SNCF. L'injonction à « innover et se différencier » inscrit la lutte contre les violences sexuelles dans une logique de performance et de distinction, plutôt que dans une réelle transformation structurelle de l'entreprise. En revanche, l'axe « communiquer » met l'accent sur la mise en visibilité des actions de la RATP et peut contribuer à sensibiliser différents publics, qu'il s'agisse des voyageur·ses, du personnel ou de l'opinion publique.

Certains outils proposés reprennent des mesures déjà présentes dans le « plan de reconquête » de 1989, comme la multiplication des moyens de surveillance ou le renforcement des équipes de police. Pour se démarquer du numéro d'urgence de la SNCF, d'autres outils sont

également envisagés, tels que les applications d'alerte « Mr Gabriel[107] » ou « panic button[108] ». L'objectif serait notamment de déployer une solution numérique RATP permettant aux agent·es de la sûreté d'intervenir rapidement. Le rapport met en avant le fait que 88 % des incidents sur le métro et le RER et 85 % sur le réseau bus et tramway reçoivent une réponse en moins de dix minutes (CML, 2015b). Parmi les autres outils envisagés figurent les formulaires de signalement, inspirés de ceux des métros de New York et de Washington, la descente à la demande dans les bus, ainsi qu'une carte interactive des agressions, qui permettrait de spatialiser les « points chauds » à partir des témoignages des victimes. Le document souligne également la nécessité de former les agent·es pour mieux accompagner les situations de violences sexuelles.

L'année 2015 marque ainsi un tournant dans le (re)positionnement de la RATP : si le premier plan d'action envisagé prolonge les outils du « plan de reconquête » de 1989, comme la multiplication des moyens de surveillance et la spatialisation des « points chauds », certains éléments traduisent un glissement vers une approche davantage centrée sur les victimes, comme les formulaires de signalement et la formation des agent·es. Par ailleurs, le rattachement de ce groupe de travail à la direction commerciale souligne une inscription de la lutte contre les violences sexuelles dans une logique de transformation de l'image de l'entreprise. Bien que ce plan n'ait pas été déployé à ce moment-là, ce qui s'explique aussi par le contexte des attentats du Bataclan, la campagne de communication de 2018 avec les agresseurs en animaux s'inscrit dans la continuité des réflexions amorcées par ce groupe.

2) 2018 : une nouvelle campagne de communication contre les violences sexuelles ?

2.1 Entre 2015 et 2017, premières tentatives de campagnes de communication

Entre 2015 et 2018, plusieurs campagnes de communication consacrées à la lutte contre les violences sexuelles dans les transports en commun sont diffusées sur le réseau RATP. La première est lancée en novembre 2015 par le gouvernement, à l'initiative de la secrétaire d'État aux droits des femmes Pascale Boistard et du secrétaire d'État aux transports Alain Vidalies. Les affiches mettent en scène une ligne de métro fictive, chaque arrêt représentant une gradation possible des violences, comme « Réponds sale chienne ! ». D'autres visuels insistent sur l'amplification du

[107] L'objectif de cette application est de prévenir des proches en cas de problème. L'interface de l'application propose un bouton sur lequel appuyer pour que les contacts reçoivent un SMS d'alerte ainsi que la dernière position géographique de la personne concernée.

[108] Sur cette application, l'utilisateur·ice peut appuyer sur un gros bouton rouge qui va générer un son très fort afin de prévenir les gens autour de soi qu'on est potentiellement en danger.

sentiment de peur éprouvé par la victime. Comme le souligne la sociologue Carole Gayet-Viaud à propos de l'appropriation institutionnelle du concept de « continuum », l'idée qu'une interaction puisse évoluer progressivement vers des violences plus graves – allant ici de l'injure sexiste à la menace de viol – peut s'avérer contre-productive pour les victimes, elle les dissuade de réagir :

> Quel est le message qu'on leur envoie [aux victimes] quand on leur dit que si on les siffle, peut-être que c'est le début de quelque chose qui va finir en viol ? C'est un message de vulnérabilité qui les enferme plutôt dans une impuissance que ça ne les encourage à remettre à leur place ceux qui se comporte mal vis-à-vis d'elle, comme des egos justement et pas du tout comme des bêtes sauvages qui vont leur sauter dessus si jamais elles osent répondre quelque chose. (2022)

Cette idée d'une gradation est un contresens de la notion de « continuum », elle renforce le sentiment de vulnérabilité et d'impuissance chez les victimes au lieu de les outiller pour réagir. L'effet performatif des discours de prévention est donc essentiel : en insistant sur la continuité possible entre un sifflement et un viol, ces discours contribuent à entretenir l'idée que les femmes sont en permanence en danger, ce qui favorise la peur, la passivité et la résignation plutôt que l'affirmation de soi ou la résistance. Par ailleurs, la vision de l'agresseur comme un prédateur incontrôlable constitue une essentialisation qui renforce les rapports de domination au lieu de les remettre en cause. Carole Gayet-Viaud invite ainsi à repenser en profondeur les discours publics sur les violences sexuelles.

En parallèle de cette campagne gouvernementale, la RATP lance en 2015 sa propre campagne, intitulée « Face au harcèlement, ouvrons nos voix » (Image 21**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Le message principal, « la RATP est à vos côtés pour lutter contre tous les actes de harcèlement », inscrit l'entreprise dans une posture de soutien, elle fait autorité sur son réseau et dispose de moyens techniques et humains : l'affiche met en avant la présence de « 5 200 agents » et de « 37 500 caméras » réparties sur le réseau. Le choix graphique des couleurs, bleu foncé et gris, rappelle les uniformes des policiers, ce qui prolonge cette idée de protection et d'autorité. Parallèlement, l'appel à briser le silence par le signalement introduit une nouvelle figure : celle du ou de la témoin. Déjà évoqué·e dans la campagne précédente à travers la question « Pourquoi personne ne fait rien ? », le ou la témoin devient ici un levier d'action collective, appelant à sortir du face-à-face entre victime et agresseur pour mobiliser l'ensemble des voyageur·ses. Ce glissement constitue un changement de paradigme dans la manière de représenter les violences sexuelles dans l'espace public en élargissant le périmètre des responsabilités.



Image 21 : Campagne de la RATP « Face au harcèlement, ouvrons nos voix », © Collection RATP

2.2 2018 : les violences sexuelles considérées comme des « incivilités »

Deux ans plus tard, et un an après le début du mouvement *#MeToo*, sous l'impulsion de Valérie Pécresse, présidente de la Région Île-de-France, et de Île-de-France Mobilités, la RATP confie à l'agence Havas Paris la réalisation d'une nouvelle campagne intitulée « Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel : victimes ou témoins, donnez l'alerte ! ». J'en ai déjà évoqué plusieurs visuels dans mon introduction générale et dans les premiers chapitres de la thèse, notamment l'affiche avec les requins (Image 2) et celle avec l'ours. Pour éviter les redondances, j'ai choisi de m'appuyer ici sur l'affiche mettant en scène un loup (Image 22**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), qui présente un cadrage différent : la victime est une femme noire, confrontée non pas à un mais à trois agresseurs, contrairement aux autres visuels. La campagne mobilise néanmoins les mêmes ressorts stéréotypés : l'agresseur est représenté sous les traits d'un animal sauvage – le loup – face à une jeune femme figée dans l'immobilité. Si l'objectif semble être de donner à voir un exemple concret de situation de violences sexuelles, ces choix visuels privilégient une rhétorique de la dramatisation qui caricature la « sauvagerie » des auteurs et tend à occulter la dimension structurelle des violences (Gayet-Viaud, 2021 : 79).



Image 22 : Campagne de la RATP « Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel : victimes ou témoins, donnez l'alerte ! », 2018, © Collection RATP

L'introduction du dossier de presse accompagnant cette campagne précise qu'elle s'appuie sur deux études publiées en 2016 : celle de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), dont j'ai déjà présenté les résultats, et la note d'information de l'Institut Paris Région (anciennement IAU) parue en juin 2016. Toutes deux soulignent que les violences sexuelles dans les transports surviennent majoritairement aux heures de pointe et en présence de témoins. Le dossier de presse met ainsi clairement l'accent sur cette figure du témoin :

> Face au choc ou à la peur des représailles, les témoins présents n'ont généralement aucune réaction. Cette campagne a pour objectif de sensibiliser les voyageurs sur le sujet, de les responsabiliser et de les associer en montrant que chacun a un rôle à jouer dans la lutte contre le harcèlement en rappelant notamment les bons réflexes. (RATP, 2018 : 5)

L'objectif de la campagne est donc d'inciter les voyageur·ses à réagir, poursuivant le changement de focalisation amorcé dans les campagnes précédentes, comme l'indique le slogan : « Victimes ou témoins, donnez l'alerte ! ». Pour autant, aucun témoin ne figure sur l'image et la victime est représentée seule. Comment expliquer ce choix de représentation en décalage avec l'intention initiale ? Dans son deuxième rapport de 2015, le groupe de travail RATP préconisait de « reprendre la campagne sur les incivilités » pour élaborer une nouvelle campagne de communication sur les violences sexuelles (CML, 2015b).

Cette dernière s'inscrit donc dans la continuité d'une autre, celle de la lutte « contre les incivilités » de 2010 intitulée « Restons civil sur toute la ligne », centrée sur la dénonciation des comportements inappropriés dans les transports en commun. Étaient ainsi mis en scène une tortue portant un gros sac à dos, une grenouille qui saute par-dessus les tourniquets ou encore une poule qui parle trop fort dans son téléphone afin de sensibiliser les voyageur·ses à la nécessité de respecter des règles de savoir-vivre. Dans cette campagne, un des visuels représente une agression sexuelle : un crocodile symbolisait l'agresseur, tandis que la victime était une jeune femme blanche, mince, recroquevillée sur son siège, la tête entre les mains. Ce bestiaire est en réalité une réutilisation et une déclinaison d'une campagne contre la fraude qui date des années 1980, intitulée « Frauder c'est bête », dans lesquelles des animaux – pie voleuse, rapace – étaient déjà mis en scène (Image 23).



Image 23 : La pie voleuse, campagne de 1982 « Frauder c'est bête », © RATP - René Roy

Pour Maud Vincent, autrice de l'ouvrage *Quand la pub nous transporte* sur les publicités de la RATP : « le choix des animaux s'avère malin pour éviter la stigmatisation tout en rendant le message intelligible, lisible et drôle […] l'idée créative s'appuie sur une définition de l'incivilité. Lorsqu'on ne respecte plus la vie en société, on perd un moment d'humanité et l'on devient un peu animal. » (2015 : 88). Cependant, un rapport du département de la communication de la RATP explicitait dès 2015 que lors du lancement de la campagne de 2010 « Restons civils sur toute la ligne », des études menées par ce département pour mesurer le phénomène des incivilités avaient montré que « les violences faites aux femmes étaient considérées, non comme des incivilités - avant tout perçues comme des désagréments du quotidien – mais comme des agressions » (CEM, 2015).

Si l'humour associé à la mise en scène d'animaux pouvait être utile pour dénoncer des petits manques de savoir-vivre, comme le fait de parler trop fort dans un bus, concernant les violences sexuelles, il traduit surtout le fait qu'elles ne sont pas réellement prises au sérieux à la RATP. Assimilées à des « incivilités[109] », elles deviennent, selon la définition de ce terme, des « perturbations à l'ordre social », qui peut aller du simple fait de ne pas tenir une porte aux dégradations mineures ou au dépôt d'ordures (Roché, 2002 cité par Gayet-Viaud, 2019). Sans définition juridique précise, le concept dépend des perceptions de chacun·e, ce qui rend cette catégorisation subjective. L'assimilation des violences sexuelles à des « incivilités » fait écho à leur catégorisation dans des actes de « délinquance » à la fin des années 1980 : des actes isolés, déconnectés de leur dimension systémique, à la différence que l'incivilité n'est même pas un délit.

[109] À partir de son analyse de la presse quotidienne nationale française entre 1945 et 2015, Carole Gayet-Viaud révèle que la notion s'est imposée en étant associée aux questions de sécurité/insécurité, de la jeunesse, de la violence et de la délinquance. Au cours des décennies 2000 et 2010, il devient une catégorie à part entière de l'action publique, utilisée pour justifier la mise en place de dispositifs de sécurité : « En France, le succès considérable rencontré par la notion est également lié à la préoccupation croissante pour l'insécurité et l'interprétation du sentiment d'insécurité qui focalise les débats lors des campagnes présidentielles de 1995 et de 2002 » (Gayet-Viaud, 2019 : 35). Le concept est largement mobilisé pour « remplir une sorte de décalage et de vide entre d'un côté la victimation effective et de l'autre côté le sentiment d'insécurité […] le concept d'incivilité a été mobilisé pour […] expliquer pourquoi […] des atmosphères urbaines et un sentiment d'abandon qui pouvaient émaner de certains espaces, les gens pouvaient se sentir en insécurité alors même qu'ils n'étaient pas victimes de délinquance » (Gayet-Viaud, 2023). En France, dans le débat public, la notion a rapidement été utilisée pour évoquer les violences urbaines et les émeutes, sa spatialisation l'associe donc aux quartiers populaires et à une certaine population (Gayet-Viaud, 2019).

Cette corrélation apparaît explicitement dans le dossier de presse de la nouvelle campagne contre les violences sexuelles : d'une part il explicite les « moyens concrets de lutte contre le harcèlement et les incivilités » ; d'autre part, il revient sur des actions contre les « menaces […] incivilités, délinquance » mais aussi le « terrorisme ».

La nouvelle campagne de communication de la RATP, qui met en scène des animaux, ne traduit donc pas un réel changement dans la conception ou la prise en compte des violences sexuelles, représentées comme des actes isolés. Néanmoins, cette campagne marque une rupture sur le plan communicationnel, en mettant explicitement l'accent sur la responsabilité des témoins et l'alerte collective, élargissant ainsi le champ des acteurs concernés. Elle se distingue par l'ampleur inédite de sa diffusion, marquant une intensification de la communication sur les violences sexuelles au sein de la RATP. Plus de 4 700 affiches sont déployées dans les bus, 4 100 affiches sur les réseaux ferrés RATP et SNCF, dont 2 500 rien que pour la RATP (RATP, 2018).

L'affichage passe également par l'installation de plus de 15 000 stickers dans les trains du réseau SNCF et sur les RER Transilien : ils permettent une information directe des voyageur·ses au sein des rames. La campagne inclut également de nouveaux messages sonores et visuels rappelant les quatre outils d'alerte disponibles : agent·es, bornes d'appel, numéro 3117 et SMS 31177 (ibid.). Enfin, elle s'accompagne d'une présence active sur le « terrain » à travers des opérations commerciales qui prennent la forme d'animations et de stands tenus par les agent·es dans certaines stations. La mobilisation des agent·es RATP marque une étape significative dans la stratégie de sensibilisation de l'entreprise : en devenant des relais directs de messages de prévention contre les violences sexuelles, ils et elles incarnent le visage humain à la politique de lutte.

Le dossier de presse présente un programme de « rénovation des espaces » à hauteur de trois milliards d'euros, reposant sur l'idée que « la sécurité est aussi une question de décor » : des gares plus lumineuses et accueillantes renforceraient le sentiment de sécurité des voyageur·ses. (ibid. : 14). Cette approche s'appuie sur une enquête SNCF Transilien réalisée auprès de 6 000 usager·es, selon laquelle propreté et fluidité inspirent confiance, tandis que couloirs étroits ou sombres suscitent de l'inquiétude. Les « marches exploratoires » sont mises en avant comme outil central, dans la continuité des recommandations du HCEFH (2015) et des travaux du groupe CML de la RATP (2015 ; 2015b).

Ce tournant communicationnel marque une évolution significative dans la manière dont la question des violences sexuelles est abordée au sein de la RATP. La mise en place de campagnes d'envergure, d'actions sur le réseau RATP et d'outils participatifs tels que les marches exploratoires

traduit une reconnaissance plus explicite de ces violences, jusqu'ici traitées sous le registre de la « délinquance » ou des « incivilités ».

Toutefois, le lancement de cette campagne, un an après l'émergence du mouvement #*MeToo*, a suscité de vives critiques à l'encontre de la RATP et a entraîné une nouvelle vague d'interpellations. Le mouvement #*MeToo* a été initié en 2017 à la suite des révélations d'agressions sexuelles dans le milieu du cinéma, mais il a rapidement dépassé ce cadre pour devenir un phénomène social et politique mondial. En France, il prend la forme du hashtag #*BalanceTonPorc*, lancé par la journaliste Sandra Muller en octobre 2017, qui encourage des milliers de femmes à témoigner publiquement de violences et de harcèlements subis dans leur quotidien professionnel ou personnel. Cette vague de prises de parole met en lumière l'ampleur systémique du problème, tout en exerçant une pression inédite sur les institutions et les entreprises pour qu'elles s'engagent davantage dans la prévention et la prise en charge des violences sexistes et sexuelles.

En avril 2019, le collectif féministe NousToutes lance le hashtag #*BalanceTonMetro* sur Twitter (X) pour recueillir les témoignages de violences sexuelles, faisant écho au hashtag #*WagonSansCouillon* de l'association « Osez le féminisme » (2014) et aux mouvements #*MeToo* et #*BalanceTonPorc*. L'année 2019 est également marquée par la publication de l'enquête « Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France » de l'Institut Paris Région qui révèle que 40,9 % des franciliennes ressentent un sentiment d'insécurité dans les transports en commun (2020). Ces initiatives relancent le débat public sur les violences sexuelles dans les transports en commun, mettent en évidence l'ampleur du phénomène et les lacunes des outils existants, et exercent une pression sociale et médiatique sur la RATP. Selon Sandrine Charnoz, ces interpellations ont généré un véritable « bad buzz », c'est-à-dire un phénomène de « bouche à oreille » négatif qui se déroule et s'amplifie sur Internet et altère la communication de la RATP au moment même où l'entreprise entre dans des logiques de mise en concurrence.

Selon elle, ce « bad buzz » serait à l'origine de la création d'un véritable poste dédié à la lutte contre les violences sexuelles dans les transports en commun : celui de « chargé·e de missions – Lutte contre le harcèlement sexuel dans les transports » qu'elle occupe actuellement. En réalité, ce poste s'inscrit dans une logique déjà amorcée en 2015 : il répond aux recommandations du Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes, qui préconisait la création d'un poste de chargé·e de projet pour piloter un « plan » d'entreprise, et aux propositions du groupe CML visant à instaurer une gouvernance claire et transversale, avec un chef de projet unique et opérationnel,

« de niveau COMEX[110] », c'est-à-dire inscrite au plus haut niveau de l'entreprise (CML, 2015b). Dans la dernière partie de ce chapitre, je vais revenir sur le dernier tournant que j'ai identifié : l'année 2020 durant laquelle Sandrine a pris ses fonctions.

3) Un « plan de lutte » dédié à la prévention et à la lutte contre les violences sexuelles et sexistes au sein de la RATP : entre héritage et changement de perspective

3.1 Lancement du « plan de lutte contre les violences sexuelles » en 2020

En 2019, à la suite du hashtag *#BalanceTonMetro* sur Twitter (X), trois figures clés de l'entreprise - la directrice du pôle Expérience Client, Marketing et Services (ECMS), le Secrétaire général de la RATP qui supervise les équipes de sûreté et la directrice de la communication - élaborent conjointement une fiche de poste pour recruter un·e « chargé·e de missions – Lutte contre le harcèlement sexuel dans les transports » qui sera rattaché·e au département ECMS. Cette transversalité s'inscrit dans des pratiques déjà existantes sur d'autres sujets stratégiques, comme le réseau Noctilien ou l'« ingénierie voyageur ». L'arrivée récente et l'initiative interne de ces trois personnes engagées sur ces questions à des postes clés, a sans doute permis la mise en place d'un « plan » dédié, indépendamment des pressions externes liées aux interpellations ou à l'échec de la campagne 2018.

Par ailleurs, il convient de rappeler que l'égalité entre les femmes et les hommes a été proclamée « grande cause nationale » par le président Emmanuel Macron en 2017, et que plusieurs mesures étaient envisagées pour accompagner les victimes dans leur signalement et leur plainte. La possibilité d'instaurer la « descente à la demande » dans les bus avait également été évoquée. Selon la fiche de poste, le ou la chargé·e de mission devient « porte-parole » de l'entreprise, accompagne le changement de posture des agent·es envers les victimes, co-pilote la redéfinition de l'outil 3117 et assure une veille stratégique sur les outils existants. Le rattachement au pôle ECMS traduit la volonté de la RATP de montrer son implication sur les violences sexuelles, notamment dans un contexte de concurrence et après la médiatisation des témoignages sur Twitter (X).

J'ai rappelé dans l'introduction générale, que le choix du vocabulaire n'est pas neutre : un « plan de lutte » s'inscrit dans un héritage militant et institutionnel : issu des mouvements féministes anglophones, repris ensuite par les politiques publiques françaises, il traduit une volonté d'affirmer

[110] Le COMEX ou comité exécutif est composé des membres clés de la direction. Il permet d'assister le directeur général dans sa prise de décision. C'est l'organe le plus restreint et stratégique de la direction, il est généralement composé du ou de la PDG et des dirigeant·es des fonctions clés, comme les finances, la RH, etc.

une action coordonnée, visible et engageante face aux violences sexuelles et sexistes. Ce terme place l'entreprise dans une logique de responsabilité publique, en l'obligeant à rendre le problème visible, à proposer un dispositif concret et à répondre à des attentes sociales croissantes. La co-construction de la fiche de poste et son portage par trois directions stratégiques de l'entreprise représente un changement majeur dans la manière dont la RATP aborde les violences sexuelles et sexistes : par cette approche transversale, le « plan » combine enjeux de sûreté, d'image de marque et de qualité de service.

Cette coordination inter-directionnelle marque une évolution dans la gouvernance du traitement des violences sexuelles : là où les réponses précédentes étaient fragmentées – relevant soit de la sécurité, soit de la communication, soit d'actions ponctuelles de sensibilisation –, cette nouvelle structuration traduit une volonté de cohérence. L'association de la sûreté avec les directions marketing et communication montre une hybridation des logiques : la lutte contre les violences sexuelles n'est plus seulement un enjeu de sécurité, mais un outil pour améliorer l'expérience des voyageur·ses et un levier d'image institutionnelle. Cette transversalité témoigne d'une montée en importance de ce sujet au sein de la RATP. J'ai interrogé Sandrine Charnoz à propos de sa candidature :

> Le constat de ce poste, ce n'est pas forcément que l'entreprise ne faisait rien contre le harcèlement sexuel, il y avait plein de choses. Mais à un moment donné, l'enjeu était d'adresser cette question, de la maîtriser et d'aller plus loin. […] il y avait aussi un intérêt pour une question de marque et d'image, mais aussi d'attentes de nos agents qui avaient exprimé le souhait d'être mieux accompagnés quand ils se retrouvaient face à une victime. Nous sortions de campagnes très compliquées pour l'entreprise, qui n'étaient pas forcément liées à notre politique, mais qui nous éclaboussaient [les campagnes sur les animaux de 2018]. […] Au moment où j'arrive, on me demande un diagnostic, on me demande un premier plan, on me demande un *benchmark* et on me demande de prendre place dans des colloques et des partenariats qui sont préexistants à mon arrivée, comme le « Think Tank » Marie-Claire pour faire bouger les lignes à l'extérieur aussi […] Avec le rattachement au pôle ECMS, on marque la volonté d'en faire un levier de « conduite du changement » aussi de la posture de nos agents.

Comme le souligne Sandrine Charnoz, ce poste n'est pas le fruit d'une reconnaissance d'un vide complet, mais plutôt d'un besoin de centralisation, de visibilité et de pilotage stratégique. Il s'agit moins de mettre en œuvre de nouvelles actions que de coordonner, synthétiser et rendre lisible ce qui existait déjà, tout en ajoutant une dimension plus proactive en matière de communication et d'image publique et une attention plus poussée envers les victimes. L'allusion aux campagnes précédentes indique qu'il s'agit aussi de restaurer l'image ternie de la RATP, en

mettant en avant des engagements visibles et médiatiquement porteurs. Lors de sa prise de poste, les premières missions de Sandrine Charnoz – diagnostic, plan d'action, benchmark, représentation lors de colloques – confirment que ce rôle est aussi symbolique, il se situe au croisement de la communication externe et de la coordination interne. Il s'inscrit dans une logique de gestion de crise et de transformation narrative, dont l'objectif est aussi de raconter une nouvelle histoire de la RATP en matière d'égalité.

Lorsque j'ai interrogé Sandrine Charnoz, elle m'a expliqué que sa « double casquette » avait sans doute facilité son recrutement à ce poste : urbaniste, elle répond à la dimension liée à la rénovation des espaces dans le cadre des marches exploratoires, elle est par ailleurs engagée politiquement notamment sur ces sujets d'égalité femmes hommes et dispose donc d'une légitimité pour représenter l'entreprise et d'un solide réseau politique. J'ai rappelé précédemment les liens entre certaines associations féministes et certains partis politiques, une proximité notamment liée à des trajectoires individuelles de militantes occupant aussi des fonctions dans des cabinets ministériels (Archat, 2022).

Son expertise en « conduite du changement » – c'est-à-dire l'accompagnement des transitions internes, qu'il s'agisse de réorganisations, de modernisation ou de numérisation des services – lui permet d'agir sur les postures professionnelles des salarié·es, en particulier celles des agent·es RATP. Lorsqu'elle prend son poste, la direction du pôle ECMS avait déjà lancé, en 2017, le programme « Bâtir une relation réinventée avec nos clients » (BRIC), conçu pour répondre à l'évolution des attentes des voyageur·ses et à la mise en concurrence de l'opérateur. Ce programme ambitionne de transformer l'ensemble de l'expérience client – de l'information en situation perturbée à l'état des stations et équipements, en passant par la billettique et la relation avec les agent·es – afin de distinguer la RATP des offres alternatives comme Uber ou Lime et de satisfaire aux indicateurs de qualité de service fixés par Île-de-France Mobilités.

Un des volets de ce programme, intitulé « Mon client & moi » redéfinit spécifiquement la relation de service des agent·es avec les voyageur·ses, Sandrine Charnoz va s'appuyer dessus pour lancer ses propres outils. En quoi consiste-t-il ? Le programme « Mon client & moi » doit rappeler aux agent·es les « bonnes pratiques de la relation de service » (SEM, 2020b), grâce à des vidéos de formation sur l'intranet de l'entreprise ou encore par des affiches épinglées dans les espaces de repos en station. L'affiche en question, intitulée « Les postures clés, c'est partout, tout le temps », se présente comme un rappel visuel des comportements attendus des agent·es vis-à-vis des voyageur·ses : « Je regarde mon client », « Je fais le premier pas », « Je parle simplement », « Je personnalise l'échange avec mon client », « J'accueille mon client en hôte des lieux », « Je porte une

tenue correcte » (Image 24) qui rappellent le « BAM » - « sourire, bonjour, aurevoir, merci » - que les caissières doivent appliquer dans leur relation avec les client·es (Waelli, 2009). L'esthétique de l'image traduit une convivialité : l'agent est souriant, il ou elle donne des informations et les voyageur·ses sont en train de l'écouter.

En 2021, une campagne d'affichage conçue par Havas Paris, diffusée à la fois sur l'ensemble du réseau et sur les réseaux sociaux, vient compléter ce programme. Elle vise à faire connaître aux voyageur·ses les « neuf engagements » pris par la RATP, largement incarnés par le travail des agent·es. Ces engagements esquissent un modèle de service public que l'on pourrait qualifier de « total », fondé sur la présence humaine en station. La transformation des métiers de service n'est pas propre à la RATP comme le rappelle le sociologue et urbaniste Yankel Fijalkow (2006), les services publics connaissent depuis les années 1970 des réformes et réorganisations qui redéfinissent la place de l'usager·e dans une logique d'ajustement à la demande. Le « plan de lutte » s'inscrit aussi pleinement dans ce contexte.

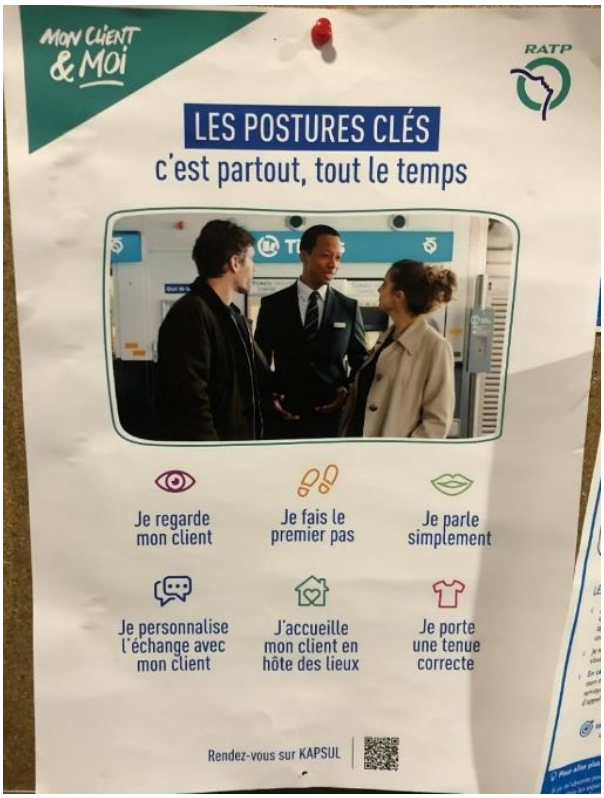


Image 24 : Affiche « Mon client & moi » dans la salle de repos des agent·es de la ligne 13 de Saint-Lazare, photographie personnelle

3.2 Un dispositif entre héritage et rupture

Lors de sa prise de poste, en mars 2020, Sandrine Charnoz réalise un « *benchmark* » des dispositifs mis en place par d'autres opérateurs de transports afin d'élaborer une feuille de route

présentée à la direction de la RATP en mars 2020. Celle-ci rassemble différents outils destinés à la fois aux voyageur·ses et aux salarié·es : formations construites avec des associations féministes, comme le programme Stand Up, financé par L'Oréal Paris, l'ONG Right To Be et la Fondation des Femmes, créé en 2016 par Anne-Cécile Mailfert, ancienne porte-parole et présidente de l'association « Osez le féminisme ! », modules de formations en ligne, appelées « Kapsuls », à destination des agent·es conçues avec l'association EGAE et NousToutes ; intégration du numéro d'urgence SNCF 3117 ; lancement de l'application « Walk In Peace » (WIP) de co-piétonnage et d'alerte ; organisation de marches exploratoires pour recueillir le ressenti de femmes sur des itinéraires précis ; protocole de prise en charge des victimes par les agent·es etc.

Le choix de partenaires comme « Osez le féminisme ! » ou NousToutes, associations à l'origine de l'interpellation publique de la RATP, témoigne d'une volonté de Sandrine Charnoz de restaurer l'image de la RATP mais aussi de faire appel à des acteur·ices compétent·es sur la question des violences sexuelles. Par ailleurs, dans les autres outils, Sandrine Charnoz m'a affirmé n'avoir eu que des connaissances partielles de la première feuille de route élaborées en 2015, notamment concernant les marches exploratoires menées par les équipes du département SUR, même si les outils choisis s'inscrivent clairement dans leur continuité : par exemple, WIP combine les fonctionnalités de l'application Mon Chaperon et celles du « panic button ». Je l'ai donc interrogée plus précisément sur ses outils :

> MANON : Les outils t'ont-ils été imposé ?
> SANDRINE : Non en aucun cas, j'ai choisi tous mes outils. Je me suis servie dans ce qu'on m'a proposé, je n'ai gardé que ce qui fonctionnait et faisait sens, j'ai fait ce que je voulais. Le plan c'est un ensemble de mesures, j'ai fait mes choix en fonction des opportunités, qui elles-mêmes dépendaient des points d'appui dans l'entreprise. Par exemple, grâce au lien que j'avais avec [la médiatrice de la « Délégation aux victimes[111] »], j'ai proposé de mettre en place des protocoles de prise en charge des victimes en station. Pour les marches exploratoires, j'ai repris le travail amorcé par [le chargé de la coordination de la prévention de la délinquance de la sûreté]. J'ai eu l'idée de faire recruter les clientes par les agents, [La directrice du pôle ECMS] voulait axer sur le changement de posture des agents.

[111] La « Délégation aux victimes » est un service composé de deux femmes, dont la médiatrice de l'entreprise. Il est dédié à l'accompagnement de toutes les formes d'agressions, du bus qui roule sur le pied d'un·e voyageur·se jusqu'au viol. Pour en savoir plus sur le rôle de la médiatrice à la RATP : https://www.ratp.fr/mediateur/la-mediation-du-groupe-ratp/le-mediateur

Sandrine Charnoz revendique une marge d'autonomie même si elle fait valider ses actions systématiquement dans le cadre d'un COPIL, j'y reviendrai après et révèle que son action s'inscrit dans un jeu d'opportunités et de réseaux : les outils retenus dans le « plan de lutte » relèvent d'un travail de sélection et d'assemblage qu'elle effectue elle-même. Elle insiste sur sa liberté de choix, tout en évoquant des « points d'appui » existants, notamment des dynamiques déjà amorcées par d'autres services, comme la sûreté, ou sur des relations interpersonnelles, comme son lien avec la médiatrice. Cette logique d'un « ensemble de mesures » ne relève pas d'un simple bricolage, elle traduit une capacité à circuler entre services et à reformuler les demandes des commanditaires du « plan ».

Un autre exemple pourrait être la façon dont elle investit son rôle de porte-parole de l'entreprise : elle travaille au sein de groupes de travail composés des associations féministes, mais aussi de la Préfecture de police et de la SNCF, répond aux journalistes au nom de l'entreprise, apparaît dans de nombreuses vidéos officielles diffusées sur les réseaux sociaux par le service presse de la RATP, mais choisit en parallèle elle-même[112] de contourner les médias traditionnels en mobilisant des influenceuses afin de toucher un jeune public[113]. En tant qu'interface numérique complémentaire, les réseaux sociaux participent à la reconnaissance publique du « plan », en rendant visible son existence et en attestant, du point de vue des victimes, de son efficacité et de sa portée.

L'analyse de son budget révèle la même articulation entre marge d'autonomie et capacité à naviguer entre services. Au départ, Sandrine Charnoz ne disposait d'aucun budget propre : ses financements provenaient de ceux et celles qu'elle appelle ses « sponsors », qui désignent les commanditaires du « plan », avec qui elle entretient un canal privilégié et qui peuvent l'épauler, notamment financièrement. Aujourd'hui, son budget provient principalement de l'enveloppe budgétaire du « Département Marketing et Commercial » (DMC), dans lequel le « plan de lutte » s'est institutionnalisé. Le « plan » est également co-financé avec les directions qui prennent le relais ensuite : chaque département prend en charge financièrement les actions qu'ils déploient, ainsi une fois construites et diffusées, les formations sont prises en charge par les centres de formation.

[112] Cette stratégie de communication s'inscrit dans une tendance déjà mobilisée par plusieurs membres du gouvernement Macron, à l'image de Marlène Schiappa, critiquée pour avoir convié des influenceuses au ministère de l'Intérieur en 2021, ou encore d'Emmanuel Macron qui a fait un partenariat avec les youtubeurs McFly et Carlito lors du confinement de 2020.

[113] Pour en visionner des exemples : https://www.tiktok.com/@ratpofficiel/video/7149095056090156294 ; https://www.youtube.com/watch?v=KLpYpslQxjA ; https://www.youtube.com/watch?v=_u1U2gy_1q8

Si l'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilité, s'associe à ses actions, pour accompagner le groupe RATP, Sandrine Charnoz est relativement autonome. Comme l'explicite Marie Varay dans son mémoire sur le contrat entre IDFm et la RATP : « S'il sert effectivement de cadre juridique, à travers lequel IDFM et la RATP prennent des engagements économiques et s'accordent sur un partage des risques existants, le contrat va bien au-delà de ces aspects économiques et juridiques, et matérialise les relations sociales, politiques et symboliques en présence dans l'environnement des transports franciliens » (Varay, 2025).

L'équipe en charge du « plan de lutte » est relativement petite. Au départ, elle était constituée uniquement de Sandrine Charnoz et de moi-même, mais elle s'est progressivement étoffée : une première personne nous a rejoint en stage, puis, faute de possibilité d'embauche, est restée en tant que prestataire. Après mon départ, une autre personne - issue du pôle programmation - a pris mon relais, et chaque année, nous accueillions un·e stagiaire pour une durée de six mois. Au plus fort de son activité, l'équipe en charge du « plan de lutte contre les violences sexuelles » compte trois personnes.

Le changement majeur réside dans l'organisation même du plan : il est désormais transversal, pensé pour s'articuler à plusieurs niveaux de l'entreprise. Sandrine Charnoz rend des comptes à la fois aux directions à l'origine de la création du plan qui doivent valider régulièrement sa feuille de route, mais aussi deux fois par an lors d'un comité de pilotage (COPIL[114]) de haut niveau, et présenté au Comité exécutif (COMEX) – la direction générale de la RATP – deux à trois fois par an. Par ailleurs, son rattachement direct à un membre du COMEX lui permet de faire remonter rapidement certains sujets et ainsi d'accélérer la prise de décision. Sandrine Charnoz est également amenée à participer à des comités de direction ou CODIR[115] où se décident les grandes orientations de l'entreprise.

L'inscription de ce « plan de lutte » dans les instances stratégiques les plus élevées témoigne de la volonté de la direction de la RATP de prendre au sérieux la question des violences sexuelles dans les transports en commun, non plus comme une simple question opérationnelle ou

[114] Le COPIL ou comité de pilotage a pour objectif de contrôler l'état d'avancement d'un projet et de prendre des décisions stratégiques - orientation, budget, dates clés, méthodes etc. - nécessaires pour atteindre les objectifs fixés. Ses membres sont choisis avec soin et sa fréquence dépend de l'importance du projet.

[115] Le CODIR ou comité directeur permet de prendre les grandes décisions, comme l'affectation des budgets et des ressources, les orientations stratégiques de l'entreprise.

communicationnelle, mais comme un enjeu structurel et institutionnel. Si le plan apparaît ainsi comme un assemblage de mesures existantes, notamment des outils de la lutte contre le harcèlement de rue, comme les marches exploratoires, et ceux mis en avant en 2015 par le groupe de travail RATP, sa constitution en mars 2020 témoigne d'un tournant dans la manière dont la RATP aborde les violences sexuelles : l'implication de l'entreprise devient transversale et son ampleur est expérimentale, ce dont témoignent la coordination avec d'autres institutions, les partenariats avec des associations féministes ou encore le recentrage sur les victimes, et notamment sur leur prise en charge.

Conclusion

La lettre n°3 de l'Observatoire national des violences faites aux femmes, publiée par la MIPROF en mars 2025, était consacrée aux violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun (MIPROF, 2025). Sollicitée en amont par l'autrice de cette étude, j'ai été invité à intervenir dans plusieurs médias lors de sa sortie. L'une des principales questions qui m'était posée portait sur l'augmentation supposée de ces violences : pourquoi semblent-elles plus fréquentes aujourd'hui ? S'il y a un effet de libération de la parole dans le sillage de *#MeToo*, les violences sexuelles dans les transports en commun ne constituent pas un phénomène nouveau ou récent, ni pour la RATP, ni pour la société. Les archives de l'entreprise révèlent par exemple l'existence de signalements explicites de ces violences dès le début des années 1970. Le véritable enjeu réside donc dans l'attention nouvelle portée à cette question et dans le (re)positionnement progressif d'une institution comme la RATP, dont j'ai cherché à retracer les grandes étapes dans ce chapitre.

J'identifie un premier tournant au début des années 1980 avec l'évolution du cadre juridique, qui inscrit les agressions sexuelles et le viol dans le champ pénal. Dans les documents internes, ces nouvelles catégories apparaissent, ce qui montre qu'au sein de la RATP, ces violences sont considérées comme spécifiques, même si cette reconnaissance se heurte à une stratégie publicitaire fondée sur des représentations genrées et sexualisées. L'analyse critique des catégories s'inscrit dans un contexte plus large, elle permet de poser les jalons d'une question qui sera centrale dans les chapitres suivants : comment ces catégories sont-elles redéfinies dans le nouveau « plan de lutte » ? Qu'est-ce qui y est considéré comme violences sexuelles ?

J'identifie un deuxième tournant en 1989, lorsque la RATP est publiquement interpellée par des agentes victimes, qui sollicitent l'appui d'associations féministes, révélant le rôle crucial joué par les structures militantes et certaines institutions dans la mise en visibilité de ces violences au sein de l'entreprise. La réponse de la direction de la RATP à ces interpellations témoigne cependant d'une assimilation de ces violences à des actes de « délinquance ». Ce travail mené aux archives montre l'intérêt est de ne pas dissocier ce qui se déroule en interne, auprès des agent·es, et en externe auprès des voyageur·ses.

À partir de 2014, une convergence de facteurs – la médiatisation croissante du « harcèlement de rue » ou encore de nouvelles interpellations d'associations féministes – a conduit à la création, en 2015, d'un premier groupe de travail au sein de la RATP pour concevoir un dispositif spécifique, comprenant notamment une campagne de communication. Celle-ci est lancée en 2018 : les violences sexuelles y sont assimilées à des actes isolés. Dans le prolongement du mouvement *#MeToo* et sous l'effet d'une nouvelle vague d'interpellations publiques, plusieurs

directions au sein de la RATP, initient un (re)positionnement stratégique sur les violences sexuelles. Ces directions s'accordent pour mettre en place un « plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes », dont Sandrine Charnoz prend la direction, et qui est officiellement lancé en mars 2020.

Si ce « plan » s'inscrit dans la continuité des réflexions antérieures, il marque néanmoins une rupture : non seulement il bénéficie d'une implication transversale au sein de l'entreprise et doit être validé plusieurs fois dans l'année par plusieurs directions stratégiques, mais il initie des partenariats inédits avec plusieurs acteur·ices autour des victimes, comme les associations féministes.

Dans ce chapitre, j'ai situé le « plan de lutte » dans l'histoire de la prise en compte des violences sexuelles, en montrant qu'il s'est construit à partir d'outils existants, parfois déjà critiqués. Sandrine Charnoz fonde la légitimité de son dispositif en l'alignant sur des outils reconnus et validés, tout en intégrant de nouveaux acteur·ices autour de ses actions. L'enjeu pour elle est ensuite de démontrer que l'entreprise n'est pas seulement un relais d'outils existants, mais une actrice capable de les (ré)adapter pour produire de l'action concrète. Ainsi s'il s'inscrit dans un héritage, l'ampleur du « plan » n'en est pas moins expérimentale, ce que je continuerai d'explorer dans le chapitre suivant consacré à un outil particulier : les marches exploratoires. En quoi le recours aux marches participe-t-il de la fabrication de la légitimation du « plan de lutte » ?

CHAPITRE 4

Expérimentations à partir des marches exploratoires, un outil de légitimation pour la RATP

> La façon dont nous vivons la ville aujourd'hui est souvent balisée, à la fois par nos rythmes, nos habitudes, nos devoirs, la ville n'est plus régie par l'aléatoire créativité du vivant mais par la gestion froide de ses fonctions. Très souvent, nous traversons l'espace sans plus le regarder, l'écouter, le sentir, sans s'y attarder, vivant ses contraintes, capté.e.s par le flux de nos activités.
>
> Pascale Lapalud & Chris Blache, 2019 : 26

Introduction

Dans ce chapitre, je vais analyser le cas des marches exploratoires, apparues au Canada dans les années 1990 et introduites en France dès les années 2000. Ces marches consistent à accompagner un groupe de femmes sur un parcours prédéfini afin de recueillir « les atouts ou les faiblesses […] des quartiers que ces habitantes empruntent quotidiennement » selon le guide du Comité interministériel des villes (2012 : 8 cité par Ferrand, 2016). J'ai commencé à les suivre de la RATP dès le début de leur déploiement, en 2021, elles semblaient alors occuper une place centrale dans le « plan de lutte ». Pourquoi ce choix d'outil pour incarner le nouvel engagement de l'entreprise dans la lutte contre les violences sexuelles et sexistes ? Comment les marches sont-elles utilisées pour construire la légitimité de la RATP ?

Dans le cadre du suivi de ces marches, ma position est ambivalente : Sandrine Charnoz me demande d'être dans l'évaluation alors même que je dois déconstruire ma posture normative. J'ai en effet accompagné et participé activement à leur mise en œuvre, tout en ayant conscience qu'elles faisaient déjà l'objet de critiques, notamment du fait de leur restriction aux quartiers relevant de la politique de la ville (Biarrotte, 2021 : 138). En réaction, depuis le milieu des années 2010, d'autres formes de marches ont déjà été expérimenté, comme la marche sensible proposée par Pascale Lapalud et Chris Blache, du bureau d'étude Genre et Ville, qui permettent de sortir du « diagnostic en marchant » (Lapalud & Blache, 2019 : 26) en bousculant son point de vue.

Si l'outil n'est pas inédit, il reste exploratoire au moment où j'arrive à la RATP : la méthodologie consacrée est encore en construction, laissant entrevoir des marges de manœuvre pour tester de nouvelles approches, même si l'objectif est de progressivement cadrer la méthodologie. Durant ma prise en main des marches de la RATP, j'observe ce qu'elles produisent comme effets sur les participant·es et les agent·es lorsqu'elles ont lieu, j'ai notamment l'impression qu'elles ouvrent un espace de médiation inédit. Je me suis ensuite appuyée sur ces observations pour construire mes propres expérimentations.

Dans la première partie, je reviendrai sur la toute première marche exploratoire menée sur la ligne 4 pour comprendre pourquoi et comment la RATP s'est emparée de cet outil pour construire sa place en tant qu'institution engagée dans la lutte contre les violences sexuelles. Dans la deuxième partie, j'analyserai la façon dont les marches ont progressivement été cadré : d'une visée expérimentale et participative, l'outil a alors été ré-institutionnalisé. Enfin, dans une troisième partie je présenterai les expérimentations que j'ai menées avec les étudiant·es de l'Université Paris 8, qui ont permis de tester d'autres façons de faire des marches. J'ai donc cherché à réintroduire

une dimension expérimentale : qu'est-ce qui émerge de la réintroduction d'une telle dimension dans ces marches ?

I – Le choix de réaliser des marches exploratoires sur le réseau RATP

Les marches exploratoires sont initialement pensées comme « un dispositif participatif » : les participant·es ne sont pas nécessairement spécialistes des questions d'aménagement urbain (Archat, 2024 : 188). Comme le rappelle la sociologue Sabrina Bresson :

> La participation fait désormais partie intégrante du registre de l'action publique en France. C'est particulièrement manifeste dans le champ de la production urbaine, où elle est perçue tantôt comme un idéal de démocratie, tantôt comme un remède face aux inégalités croissantes […] mais ses objectifs sont parfois mal définis, voire impensés. Qui participe ? Pour quels types de projets ? Dans quel intérêt ? Comment est prise en compte la parole des habitants ? Quel est leur poids dans le processus de décision ? (2022 : 6).

Dès les années 1960, la sociologue américaine Sherry R. Arnstein soulignait les limites des démarches participatives, estimant que le pouvoir réellement accordé aux citoyen·nes restait le plus souvent cantonné à une « coopération symbolique » (cité par Bresson, 2022). Les enjeux de la participation et ses écueils ont déjà fait l'objet de nombreux travaux, par exemple ceux de Loïc Blondiaux (2001 ; 2005), de Maria-Hélène Bacqué (Bacqué et al., 2005) ou encore de Camille Gardesse (2011).

Concernant les marches exploratoires, Lucile Biarrotte rappelle dans sa thèse (2021) que leur généralisation par les institutions publiques dans les quartiers relevant de la Politique de la Ville traduit une réappropriation descendante, ou *top down*, en décalage avec l'intention initiale de participation citoyenne. Ce décalage se renforce avec par intégration dans des « expérimentations nationales » durant les années 2010, dont l'objectif est de « mettre fin au harcèlement sexuel […] dans l'espace public » (cité par Archat, 2022).

À ce titre, j'ai déjà évoqué les « marches participatives » recommandées dans le « plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun » (Cazeneuve et al., 2015) et retenue par le groupe de travail CML de la RATP pour sa feuille de route de 2015 (2015 ; 2015b). Dans une première partie, j'analyserai le fait que les marches exploratoires s'imposent comme outil du « plan de lutte » RATP et qu'elles sont utilisées par Sandrine Charnoz pour légitimer ses actions.

1) Un outil institutionnalisé

1.1 Documents de cadrage et circulation des initiatives locales

Entre 2013 et 2016, la SNCF a signé cent-trente conventions avec des collectivités locales pour organiser des marches exploratoires. Lancées dans le cadre d'une politique d'entreprise engagée dès 2013, ces marches sont les premières à se dérouler dans des espaces de transports publics. La première est centrée sur la gare du Nord, elle a lieu en 2015 en présence de Pascale Boistard, alors Secrétaire d'État chargée des Droits des femmes, une participation symbolique qui marque le soutien institutionnel à cet outil. Elle réitère sa présence - annoncée officiellement dans un communiqué de presse - à une autre marche en février 2016, à Dourdan dans le département de l'Essonne. Parallèlement à la SNCF, d'autres opérateurs, tels que le Sytral à Lyon, avaient commencé à expérimenter cet outil dès 2015, constituant aussi une source d'inspiration pour la RATP, sur laquelle je reviendrai.

Huit ans après la publication du guide méthodologique des marches exploratoires par le Secrétariat général du Comité interministériel des villes (SG-CIV) en 2012, un nouveau guide spécifiquement destiné aux entreprises de transport est publié en 2020 pour accompagner et faciliter le déploiement de ces marches. Il se présente comme « un outil à destination du chef de projet, le conduisant étape par étape dans le pilotage et la mise en œuvre de la démarche » (2020 : 7). Il a été élaboré par le ministère des Transports en partenariat avec des autorités organisatrices de la mobilité, comme Île-de-France Mobilités, des opérateurs de transports, notamment Keolis, la RATP, la SNCF, le Sytral et Transdev, ainsi que des associations d'usager·es, comme la FNAUT. Divers services de l'État, dont l'agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), le ministère chargé de l'Égalité entre les femmes et les hommes, de la Diversité et de l'Égalité des chances ou encore la Mission interministérielle pour la protection des femmes contre les violences et la lutte contre la traite des êtres humains (MIPROF), ont également contribué à sa conception. À la RATP, quatre membres du département de la sûreté ont participé à son élaboration. La sûreté est le département qui, avant la mise en place du « plan de lutte », portait les questions de lutte contre les violences sexuelles au sein de l'entreprise. Cette implication à plusieurs niveaux de l'État traduit le fait que les marches exploratoires ne sont plus vues comme des initiatives locales mais comme un outil reconnu et encadré au niveau national. Par ailleurs, la publication d'un guide pour les transports en commun témoigne d'une volonté d'encadrer la démarche et d'éviter que chaque transporteur développe ses propres méthodes de manière isolée.

La méthode proposée dans ce guide s'articule en six étapes : la mise en place d'un outil partenarial, réunissant opérateurs de transport, collectivités, associations et services de l'État, avec désignation d'un·e chef·fe de projet ; le recrutement de cinq à dix personnes aux profils variés - âges, usages, horaires atypiques – qui participent à une réunion préparatoire pour définir l'itinéraire, s'approprier le carnet d'enquête et cartographier les « points de vigilance » ; le lancement de la marche elle-même, durant laquelle les participantes observent, notent et illustrent par des photos ou des vidéos les éléments influençant leur sentiment d'insécurité ; la rédaction d'une synthèse de ces observations avec propositions concrètes ; la traduction de ces recommandations dans un plan d'actions opérationnels, accompagnés d'un suivi et d'une évaluation de l'impact sur la sécurité perçue et réelle.

Lors de mon arrivée à la RATP en 2021, une des membres de la sûreté qui a participé à l'élaboration de cette méthodologie, m'a transmis ce guide ainsi que le bilan d'une des marches à laquelle la RATP a participé à Gennevilliers. Dans le cadre de contrats locaux de sécurité des communes, relevant de la stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance, plusieurs communes avaient en effet déjà sollicité la RATP dès 2015 pour la participation à des marches exploratoires : la première sur la gare routière de Gennevilliers et la deuxième à Denfert-Rochereau à Paris, conduisant à des aménagements, notamment en matière d'éclairage.

Ces documents m'ont permis de comprendre comment ces marches étaient conduites avant que Sandrine Charnoz et moi-même n'organisions la première du « plan de lutte », mais aussi de comprendre qu'elles étaient déjà institutionnalisées et très cadrées. Durant la marche sur la gare routière de Gennevilliers, les participantes devaient évaluer différents éléments, regroupés en plusieurs thématiques, à partir d'une grille d'analyse prédéfinie : « Se repérer et s'orienter », « Voir et être vu », « Entendre et être entendu/fréquentation », « Entretien et propreté », « Convivialité » et « Aménagement ». Le recrutement avait été effectué grâce à un questionnaire en ligne mais aussi via le tissu associatif local et par des sondages en station réalisés par les agent·es RATP et par la mairie de Gennevilliers. Le bilan mentionne trente-trois questionnaires collectés durant le recrutement et quarante-six réponses en ligne, sans toutefois préciser le nombre final de participant·es. Le document de synthèse de la marche indique que 47 % des répondant·es ont jugé le trajet désagréable. Le tableau ci-dessous (Image 25) regroupe les remarques par thématique et équipement, il indique si elles peuvent être prises en compte et précise les délais de mise en œuvre. Par exemple, dans la rubrique « Voir et être vu », une observation sur le manque d'éclairage en fond de quai reçoit la mention « à l'étude » pour une mise en œuvre à moyen terme. Ces retours sont présentés aux participant·es lors d'une réunion de restitution. À la lecture de cette synthèse, j'ai eu le sentiment que l'expression subjective des participant·es était quasiment absente. La marche

semblait réduite à une simple collecte de demandes d'aménagement. Les ressentis, émotions et vécus liés à l'espace étaient difficilement perceptibles : la démarche paraissait exclusivement centrée sur une logique fonctionnelle sans aucune approche sensible.

Lorsque Sandrine Charnoz me charge de prendre contact avec l'opérateur de transport TCL à Lyon pour avoir un retour d'expérience sur leurs propres marches exploratoires, je suis curieuse de découvrir d'autres façons de mener cette démarche et d'observer comment elle a été adaptée à un contexte urbain différent. Par hasard, en avril 2021, je tombe sur le documentaire *Stop au harcèlement : la rue est à nous aussi !* réalisé par la journaliste Marine Wernimont et diffusé sur Téva (2020). Plusieurs séquences y présentent les marches lyonnaises, révélant des participantes de tous âges, investies et fières des progrès obtenus grâce à leur contribution : amélioration de l'éclairage dans certaines gares, grandes fresques féminines dans les stations, ou encore généralisation des arrêts à la demande après 22h à l'issue d'une expérimentation de six mois.

➢ Se repérer et s'orienter

	Remarques et Préconisations voyageuses	Prise en compte : Oui / Non Eléments de réponse	Délai à court ou long terme
	De manière globale il est facile de s'orienter pour la majorité des participantes, bonne visibilité de l'entrée et de la sortie de métro		
Quais	Manque de plan et d'affichage / Information pas visible de l'endroit où l'on descend	En ce qui concerne les plans, la station est aux normes d'entreprise. Pour l'information SIEL, une étude peut-être demandée pour cette station qui est un quai en mezzanine par un 2bme indicateur ou de rajouter un écran IMAGE sur la Mezzanine après la ligne de contrôle.	Long terme
Escaliers / Couloirs	Affichage présent mais écrit petit donc peu lisible en cas de forte affluence Globalement bonne signalisation pour s'orienter	Signalétique normalisée dans les couleurs et les formats.	
Salle d'échange	Globalement bonne signalisation pour s'orienter	OK	

➢ Voir et être vu

Quais	Eclairage juste notamment en fond de quai	Eclairement des quais et de ses accès est à l'étude.	Moyen terme
Escaliers/ Couloirs	Escalier sombre	Voir ci-dessous	Moyen terme
Salle d'échange	Bon éclairage de la salle d'échange mais couloir de sortie vers Gennevilliers mal éclairé		

➢ Entendre et être entendu / fréquentation

	De manière globale pour la question de la fréquentation les réponses varient de : fréquenté à très fréquenté pour ce qui concerne les emprises transport sauf en soirée puis moyen pour la ville	
Quais	En cas de forte affluence stratégie de placement au fond du quai et/ou placement à côté du conducteur 1er wagon Contre le mur	Bonne idée
Escaliers / couloirs	Attente pour emprunter les couloirs lorsqu'il y a moins de monde/ trop étroit/ évite d'être seule / a peur d'être bousculer dans les escaliers	Possibilité sur demande de mettre un miroir dans l'angle du couloir
Salle d'échange	Accessible, assez vaste pour une bonne gestion du flux voyageur	

➢ Entretien et propreté

Quais	Propre + + / Correct / Sale, vétusté, lignes jaunes effacées sur le quai / Entretien insuffisant, murs sales, saleté au sol /	Le nettoyage va être renforcé et les lignes jaunes vont être supprimées	Court terme
Escaliers / couloirs	Très sale/ Correct / Papiers saleté sur les marches	Le nettoyage va être renforcé	Court terme
Salle d'échange	Acceptable / Manque de poubelles/ Il y a souvent des déchets / Correct	Manque de place, à l'étude	Court terme

➢ Convivialité

Quais Escaliers / couloirs Salle d'échange	Problèmes d'accessibilités / rendre l'accès plus facile aux PMR et poussettes / plus de personnels pour accueillir et veiller à la sécurité, présence de professionnels rassurantes Mettre de la couleur / lieu trop froid impersonnel	Pris en compte par la RATP mais pas de travaux prévus à ce jour.	

Image 25 : Tableau de synthèse de la marche exploratoire de Gennevilliers, 13 décembre 2018. Source : SUR, 2018

La personne responsable des marches exploratoires à Lyon m'explique qu'elles sont portées par l'autorité organisatrice, le Sytral, en partenariat avec les communes traversées. Deux marches sont programmées chaque année, en fonction des signalements de « faits d'insécurité » issus du PC Sécurité, et des résultats du « baromètre sécurité », une enquête annuelle qui évalue le sentiment de sécurité auprès de 2 500 répondant·es. Réalisées exclusivement sur des lignes de bus, ces marches,

en non-mixité, mobilisent un groupe de six à huit femmes, qui deviennent ensuite des « ambassadrices », c'est-à-dire des portes-parole de l'entreprise. Elles sont recrutées via une campagne de communication sur le réseau de transport et des interventions locales, par exemple sur les marchés ou directement dans les bus. Après une réunion préparatoire, trois à cinq trajets sont planifiés à différents horaires. Les participantes, relativement autonomes, les analysent à l'aide d'un guide thématique, qui pose des questions sur la signalétique, l'accessibilité ou encore l'ambiance, et restituent ensuite leurs observations lors d'échanges collectifs d'au moins deux heures, organisés le week-end ou en soirée. La responsable TCL rédige ensuite un dossier synthétique regroupant constats et pistes d'amélioration. Ce dossier est ensuite présenté à un groupe d'expert·es issus du Sytral, de Keolis et des communes traversées, qui s'engage à répondre aux propositions dans un délai de deux à trois mois. À l'issue du processus, les « ambassadrices » bénéficient d'un abonnement gratuit de six mois et peuvent participent à d'autres actions de sensibilisation, par exemple présenter leur travail lors d'événements spécifiques comme la Journée internationale des droits des femmes. Les résultats vont de mesures concrètes, comme l'ajout de bancs, d'éclairage ou le renouvellement de matériel roulant, à des actions symboliques telles que des fresques murales ou des campagnes contre les violences sexuelles.

L'exemple lyonnais me semblait très engageant pour les participantes. Par ailleurs, sa transposition directe au réseau RATP est limitée par l'échelle et la complexité : à Lyon, le réseau comptait 1,7 million de voyageur·ses par jour contre près de 12 millions à Paris sur un réseau dense et multimodal. Néanmoins, cette initiative fournit des pistes précieuses pour repenser les marches exploratoires, notamment sur la manière d'impliquer les participant·es et de proposer des formes de rétribution. Il donnait l'exemple de marches qui pouvaient déroger à la méthodologie du guide pour les transports en commun de 2020.

1.2 La mise en place d'une méthodologie étape par étape à la RATP

À partir du guide des marches exploratoires (Djebbari, 2020) et des exemples de Gennevilliers et du réseau TCL, Sandrine Charnoz prépare la première marche exploratoire organisées exclusivement à l'initiative de l'opérateur. Comme à Lyon, son ambition est de mettre en place un système « d'ambassadrices », afin que les participantes suivent plusieurs marches et soient porte-parole de l'entreprise. La première marche est prévue sur le tronçon sud de la ligne 4,

à la station Mairie de Montrouge[116]. Initialement prévue en octobre 2020, elle a été reportée à juin 2021 à cause du COVID, ce qui me permet d'y assister. Cette expérience me donne l'occasion d'observer le déroulement de l'opération et de réfléchir à des ajustements méthodologiques en vue de la marche suivante, prévue à l'automne 2021 sur le secteur nord de la ligne 4.

Mon positionnement est dès le départ délicat : je dois être critique vis-à-vis d'une démarche que Sandrine Charnoz doit justement légitimer en interne. À ce moment-là, les marches sont perçues par les lignes comme des actions à visée commerciale : pour la direction de la ligne 4, elles représentent par exemple une opportunité de devenir site « pilote » et de lancer légitimement un programme de travaux.

La réunion de lancement des marches réunit les ancien·nes responsables des marches exploratoires du département de la sûreté, Sandrine Charnoz, le directeur de la ligne 4 et la responsable de l'expérience client. Les objectifs sont définis avec précision, je les ai retranscrits dans mon carnet de terrain : en externe, « développer une posture d'écoute de la RATP », envoyer « un signal fort sur son implication dans ces thématiques », témoigner de la « volonté de renforcer la présence humaine » dans les stations et créer une communauté de voyageuses « formées aux installations de sécurité » ; en interne, il s'agit surtout de « valoriser les agent·es » et de les confronter aux perceptions des voyageur·ses. La stratégie de communication derrière les marches exploratoires combine donc valorisation de l'image institutionnelle et démarche participative : elle vise à renforcer l'image de la RATP comme entreprise à l'écoute de ses voyageur·ses et engagée sur les violences sexuelles.

Cette première marche exploratoire constitue donc un point de départ symbolique et opérationnel du nouveau « plan de lutte » : il ne s'agit pas seulement d'agir, mais de rendre l'action visible. Autrement dit, la RATP mobilise les marches comme vecteur de légitimation symbolique de son engagement dans la lutte contre les violences sexuelles auprès du public et des médias, dans un contexte où les attentes sur ces questions sont de plus en plus fortes. Les marches ne sont pas seulement pensées comme un outil de diagnostic spatial : elles servent aussi de levier de cohésion entre départements et d'outil de formation supplémentaire sur les violences sexuelles et sexistes.

Lors de cette réunion de lancement, une première méthodologie détaillée étape par étape est définie : j'ai tenté de la représenter sur le schéma ci-dessous (Figure 6). Chaque ligne intéressée

[116] Les lignes de métro sont dirigées par un·e unique directeur·ice mais sont divisées en secteurs. La ligne 4 a par exemple trois secteurs : le Nord, de Porte de Clignancourt à Château d'eau, le centre, de Strasbourg-Saint-Denis à Saint Germain des près, et le sud, de Saint Sulpice à Mairie de Montrouge.

doit d'abord se porter volontaire et identifier les stations concernées. Il faut d'abord se rendre sur place pour construire un parcours avec le ou la cadre de ligne concernée, pour cibler directement les zones « sensibles ». Pour adapter les marches au réseau RATP et dans la continuité du changement de paradigme amorcé par le « plan de lutte », notamment la prise en compte du point de vue des voyageur·ses, le questionnaire ensuite construit doit être adapté à chaque étape du parcours.

Parallèlement, le ou la cadre de ligne sélectionne une équipe d'environ dix agent·es RATP pour participer à la marche. Sandrine Charnoz établit ensuite des contacts avec des élu·es afin de les associer à la démarche. Quelques jours avant l'événement, les membres du « plan de lutte » rencontrent l'équipe d'agent·es afin de présenter la démarche, sensibiliser aux enjeux des violences sexistes et sexuelles et lancer le recrutement des marcheur·ses. Les agent·es distribuent ensuite des flyers à la sortie des stations pour collecter les coordonnées des volontaires, qu'il faut ensuite relancer par mail et par téléphone.

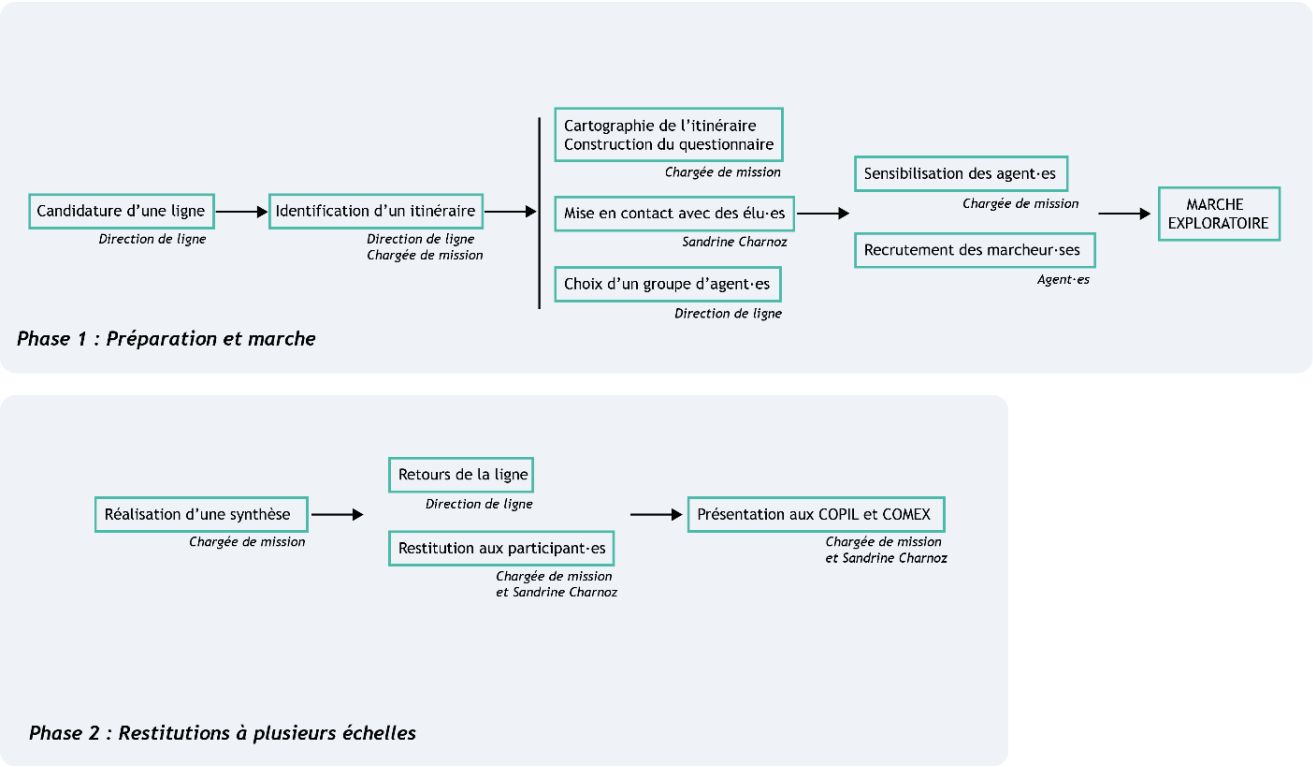


Figure 6 : Méthodologie des marches exploratoires de la RATP en deux phases, schéma de Manon Marguerit

Le jour de la marche, chaque participant·e est accompagné·e par un·e agent·e RATP, qui l'aide à remplir le questionnaire tout au long du parcours. Il faut ensuite analyser les réponses, rédiger un compte rendu, appelé « retour d'expérience » (REX), qui inclus un tableau de propositions destiné aux lignes. Une fois que la ligne a répondu, il faut organiser une restitution

auprès des participant·es. Enfin, Sandrine Charnoz présente les résultats en comité de pilotage (COPIL) et en comité exécutif (COMEX). Ce schéma ci-dessus (**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**6) illustre l'enchaînement des étapes proposées pour la première marche exploratoire RATP. Il met en évidence l'implication de plusieurs départements - notamment la sûreté, le département en charge du réseau ferré (SEM) et celui de la communication - et le rôle central de la ligne dans la mise en œuvre des marches et au-delà dans le fonctionnement du « plan de lutte » en tant que dispositif.

Dans la méthodologie de la RATP traduit plusieurs nouveautés dans la démarche : le parcours est co-construit avec le ou la cadre de ligne, les agent·es RATP jouent un rôle dans le recrutement et l'accompagnement des participant·es et la marche est pensée comme un outil de formation et de sensibilisation aux violences sexuelles. Je vais maintenant faire le récit de la toute première marche pour mettre en regard ces ambitions avec la réalité du « terrain ».

2) L'exemple de la ligne 4 sud : première marche exploratoire RATP

2.1 Préparation de la marche

Sandrine Charnoz m'a proposé de participer activement à la mise en œuvre de la première marche, je partais avec des a priori, peu convaincue par la démarche, j'ai donc préféré rester dans une position d'observatrice pour analyser comment la façon dont l'outil était mis en œuvre. Je voulais m'en saisir pour y apporter des (ré)ajustements ciblés en vue des prochaines marches. Lors de cette première marche, je suis intervenue avec mes compétences de programmiste urbaine, acquises notamment au sein de Parvis Menighetti, le pôle programmation du groupe AREP où j'étais salariée avant d'entrer à la RATP. Par exemple, afin de rendre le parcours lisible et bien balisé pour l'ensemble des participant·es, j'ai réalisé une cartographie des stations retenues pour la marche.

Comme l'illustre l'Image 26, cette carte visait à anticiper les points d'attention de la marche, matérialisés par des cercles rouges, et à distinguer clairement les segments extérieurs du trajet de ceux situés en station ou à bord des rames. Trois stations avaient été sélectionnées pour cette marche : Mairie de Montrouge, alors terminus de la ligne 4, Porte d'Orléans et Denfert-Rochereau.

Une fois le parcours arrêté, Sandrine Charnoz me transmet les questionnaires, élaborés avant mon arrivée à la RATP. La plupart des questions me semblent peu pertinentes : « Vous sentez-vous en sécurité dans les transports en commun ? », « Quelle est la fréquentation de cet espace en ce moment ? » ou encore « Quelles dégradations génèrent chez vous un fort sentiment d'insécurité ? ». J'en ajoute des nouvelles : « En cas de problème dans cet espace, quels dispositifs

liés à la sécurisation des personnes et des biens sont à votre disposition ? » afin d'essayer d'évaluer les réflexes des voyageur·ses et leur connaissance des outils en station. La capacité à s'orienter et à mobiliser les ressources du réseau en autonomie me semble centrale dans la démarche. J'ajoute également une question sur les variations de posture corporelle dans les rames : « Vous placez-vous différemment dans l'espace selon la fréquentation ? ». Il s'agit d'une tentative de mise en lien entre stratégies de placement et densité, moment propice aux violences sexuelles. Toutefois, je pressens que cette approche reste incomplète, qu'elle laisse de côté une dimension essentielle.



Image 26 : Parcours de la marche exploratoire sur la ligne 4 Sud du 29 juin 2021, carte Manon Marguerit

Une semaine avant le début de la marche, une réunion est organisée à la station Mairie de Montrouge avec le directeur et un cadre de la ligne 4, quatre agent·es de maîtrise[117], dix agent·es, l'ancienne responsable des marches, Sandrine Charnoz et moi-même. Sandrine Charnoz y présente

[117] Comme expliqué dans le deuxième chapitre, les agent·es de maîtrises sont les managers des agent·es.

le « plan de lutte » et revient sur les marches exploratoires. Ce sera mon rôle pour les prochaines marches et puisque je suis encore en train de m'approprier l'outil – et le « plan » en général -, je reste particulièrement attentive. Elle profite aussi de l'occasion pour rappeler les principes de prise en charge des victimes : elle souligne que les agresseurs agissent souvent aux heures de pointe, que les femmes, déjà contraintes à une double journée de travail, manquent de temps pour porter plainte, alors même que la réquisition des images de vidéosurveillance en dépend. Elle insiste sur le fait que les faits ne doivent jamais être minimisés, ni banalisés, car le premier accueil est déterminant : c'est celui que la victime retiendra.

Ces propos ouvrent un dialogue avec les agent·es, que je documente minutieusement dans mon carnet de terrain. L'un d'eux confie: « On s'est tous fait une carapace sur ce genre de choses », un autre ajoute : « Tout le monde n'a pas la capacité de rassurer une victime, de prendre quelqu'un en charge, de trouver les bons mots, même avec des procédures. » Ce témoignage met en lumière le décalage entre les protocoles et les réalités du « terrain ». Sandrine Charnoz répond qu'il ne leur est pas demandé « d'être des robots » et rappelle qu'en cas de difficulté, il est toujours possible de déléguer. L'agent insiste : « On est souvent seul·e en station en réalité ». La discussion glisse ensuite vers les nouveaux modules de formation en ligne consacrées aux violences sexuelles et sexistes, dont aucun des agent·es présent·es ne semble avoir eu connaissance, je ne suis pas surprise dans la mesure où ils viennent d'être lancés. Ces échanges, d'une grande richesse pour mon observation, révèlent dès le départ la manière dont le « plan de lutte », en cours d'élaboration, se confronte aux conditions concrètes de travail et aux réalités quotidiennes des équipes en station.

Les agent·es sont ensuite réparti·es par équipe de trois afin de se disperser sur plusieurs lieux stratégiques de la station Porte d'Orléans, une des étapes de la marche, et distribuer les flyers de recrutement (Image 27). À la manière des recruteur·ses d'associations dans la rue, leur mission est de stopper des passantes, de leur faire remplir un court questionnaire, puis de recueillir leurs coordonnées si elles se montrent intéressées par la participation à la marche exploratoire. Ayant moi-même déjà distribué des prospectus pour une enseigne de prêt-à-porter, je perçois immédiatement que cette tâche va s'avérer pénible, peu gratifiante et qu'elle fonctionne souvent assez peu. Elle risque de s'avérer d'autant plus inefficace que les passantes sont pressées, peu enclines à s'arrêter, et sans doute encore moins à s'engager pour une marche qui aura lieu dans une semaine. Comme nous ciblons un public féminin, je me demande aussi pourquoi la marche est programmée un mardi à 17h alors que de nombreuses femmes sont susceptibles d'avoir des contraintes liées au travail ou à la garde d'enfants. Les agent·es eux et elles-mêmes expriment leur scepticisme quant à ce mode de recrutement et demandent à plusieurs reprises pourquoi les réseaux sociaux n'ont pas été privilégiés. Par ailleurs, les agent·es expriment la crainte d'apparaître comme

une équipe de contrôle, une image fréquemment associée à leur présence en groupe et qui rend les usager·es hostiles.

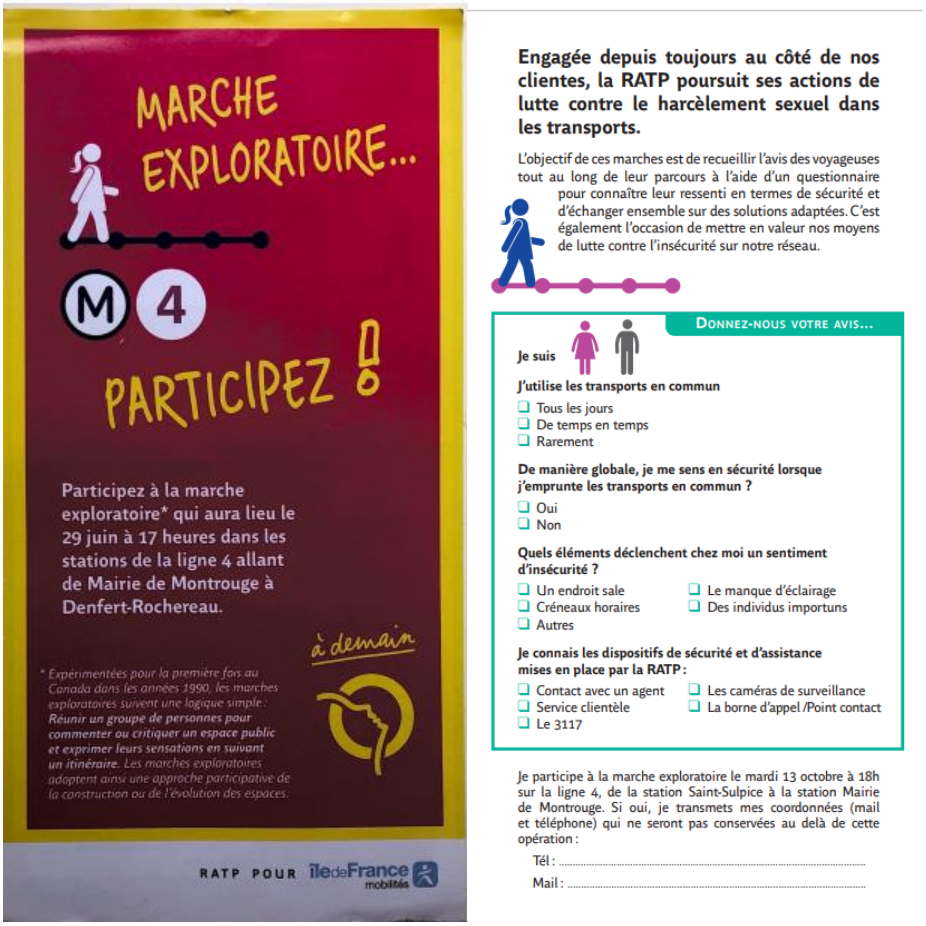


Image 27 : Flyers pour participer à la marche exploratoire sur la ligne 4 distribués par les agent·es

Pour expérimenter pleinement la démarche et éviter d'en déléguer entièrement la mise en œuvre aux agent·es, je décide d'intégrer l'un des groupes de distribution de flyers. Pendant une heure, vêtue d'un gilet vert d'agent, je me poste près du tramway à la sortie du métro Porte d'Orléans : c'est mon tout premier port de l'uniforme, qui préfigure, sans que je le sache encore, ma future immersion sur la ligne 13. En interrogeant une passante, je prends conscience de la formulation de la première question sur le flyer : « Je suis », suivi d'un choix de pictogrammes stéréotypés, une femme en rose et en robe et un homme, en gris. Je lis ensuite les questions suivantes : « Quels éléments déclenchent pour moi un sentiment d'insécurité ? » et propose à la passante le choix de réponse QCM : « un endroit sale », « un manque d'éclairage » ou « des individus importuns ». Ce choix de réponses me paraît relativement restreint.

Malgré mes réserves, l'accueil des passant·es n'est pas aussi mitigé que je pensais : certain·es se montrent curieux·ses, quelques un·es saluent l'initiative, d'autres remercient les agent·es pour

leur présence. Je mesure alors à quel point la RATP suscite des attentes fortes. Sur la durée de ma présence, plusieurs voyageuses manifestent de l'intérêt et affirment vouloir participer à la marche, mais je pressens déjà que beaucoup d'entre elles ne viendront probablement pas.

À l'issue de ce recrutement, je récupère trente-trois flyers avec les cordonnées de personnes ayant déclaré vouloir venir et quarante-neuf de personnes incertaines. S'ouvre alors une des étapes les plus fastidieuses : relancer individuellement chaque contact. Certaines adresses électroniques sont illisibles et les numéros doivent être réécris un par un pour envoyer les SMS. Ce travail de relance, très chronophage, est une des limites pratiques de cette méthode de recrutement. J'ai retranscrit le message de relance que j'envoie lors de cette phase par courriel et SMS le lendemain du recrutement, la veille de la marche et le jour J (Image 28).

Bonjour à toutes et à tous,

Un grand merci d'avoir répondu présent·e pour cette première marche exploratoire du réseau ferré francilien, nous avons besoin de vous pour construire la future ligne 4 Sud !

La RATP souhaite mobiliser cet outil dans le cadre de son plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes. Du moment où votre mobilité se prépare jusqu'à votre arrivée, nous souhaitons faire de votre voyage au sein de notre réseau un moment où vous vous sentez bien.

Nous vous donnons donc rendez-vous mardi 29 juin prochain à 17h devant la station Mairie de Montrouge pour une exploration d'environ 1 heure et demie de la ligne 4 à vos côtés. Vos ressentis et remarques nous permettrons ensuite de faire des améliorations concrètes des stations concernées.

Pendant cette heure et demie, vous serez en groupe pour commenter, critiquer, exprimer vos ressentis et sensations autour d'une balade guidée par nos agent·es. Vous allez suivre un itinéraire qui vous mènera de Mairie de Montrouge jusqu'à Denfert-Rochereau et vous serez amené à remplir un court questionnaire nous permettant d'échanger ensemble sur des solutions adaptées.

Cette approche participative permettra d'apporter des évolutions concrètes pour améliorer l'aisance de tous·tes les voyageurs et voyageuses au sein de nos espaces. Votre association en tant que marcheur·se à la vie de la ligne permettra de coconstruire ensemble nos espaces. Notre ambition : accompagner votre réappropriation du réseau RATP

Bien à vous et à mardi 17h !

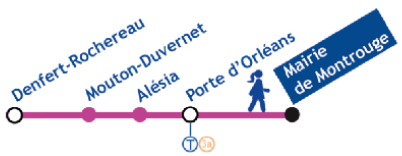


Image 28 : Mail de relance aux marcheur·ses

Je mets en avant dans ce message une logique de « co-construction » - le terme est spécifiquement utilisé -, perceptible à travers l'usage des pronoms à la première personne du pluriel, « nous », ou encore l'apostrophe « nous avons besoin de vous », qui inverse la relation habituelle entre un opérateur de transport et ses usager·es. Le rappel du « plan de lutte » inscrit la démarche

dans une action plus large. Enfin, j'ai voulu faire apparaître l'idée que la RATP s'engage au-delà de son réseau avec l'expression « du moment où votre mobilité se prépare jusqu'à votre arrivée ».

2.2 Le jour J : mettre en scène l'engagement de la RATP

Le mardi 29 juin 2021, je me rends en avance sur le parvis de la mairie de Montrouge pour retrouver l'équipe et accueillir les marcheur·ses. L'enjeu est particulièrement fort : le service presse de la RATP est présent pour tourner une vidéo à destination des réseaux sociaux, et Sandrine Charnoz, a convié plusieurs « élu·es » à participer à cette première marche exploratoire : la maire du XIVe arrondissement, une députée des Bouches-du-Rhône - autrice de la loi sur les outrages sexistes -, ainsi que deux membres de la FNAUT.

Leur présence est stratégique pour Sandrine Charnoz qui souhaite afficher publiquement la nouvelle implication de la RATP, devenue une actrice engagée dans la prévention et la lutte contre les violences sexuelles et sexistes. Tandis que nous attendons les participant·es, l'ancienne responsable des marches exploratoires adresse un rappel aux agent·es « On n'est pas là pour faire le procès de la RATP hein ! ». La présence annoncée d'un journaliste du *Parisien* – qui finalement ne viendra pas à cette marche mais à une autre – avait en effet conduit l'équipe à anticiper la communication : plusieurs agent·es, en plus de Sandrine Charnoz, avaient été désigné·es comme porte-paroles. En cas de sollicitation, le protocole était clair : toute question devait être redirigée vers les agent·es identifié·es, l'attaché de presse présent ou Sandrine Charnoz elle-même.

À mesure que l'heure tourne, l'inquiétude monte : et si personne ne venait ? À dix-sept heures, nous nous rendons à l'évidence, sur les trente-trois marcheur·ses inscrites, seules deux sont présentes. Cette faible mobilisation est une des difficultés récurrentes des marches exploratoires en général. Pour pallier cette absence, la députée, la représentante de la mairie et les deux membres de la FNAUT sont comptabilisé·es comme participantes, et un groupe de quatre adolescents, intrigués par l'événement, accepte de se joindre spontanément à nous. L'implication des adolescents, bien que non prévue, apportera cependant un regard nouveau et précieux. De deux, nous passons ainsi à dix, seuil suffisant pour maintenir la marche, même si le profil du groupe ne correspond pas aux attentes initiales. Cette mixité fortuite sera un élément qui restera dans les marches suivantes, rompant avec la tradition de non-mixité habituellement associée aux marches exploratoires. J'utiliserai donc maintenant l'écriture inclusive pour désigner les participant·es des marches de la RATP.

Nous nous regroupons en cercle autour de Sandrine Charnoz qui présente à la fois le dispositif, le déroulé de la marche et son inscription dans le nouveau « plan de lutte » de la RATP.

Les agent·es se répartissent ensuite pour accompagner individuellement chaque participant·e, afin de guider le parcours et remplir avec elle ou lui le questionnaire. Tout au long de la marche, des arrêts ponctuent l'itinéraire pour présenter les outils existants : borne d'appel, 3117, méthode des 5D, agent·es RATP, dont la seule participation incarne déjà une forme de disponibilité et d'implication. Les agent·es expliquent aussi le fonctionnement des bornes d'appel situées sur les quais : elles peuvent être utilisées pour toute demande, renseignement, problème technique, signalement d'un incident ou situation de harcèlement (Image 29).



Image 29 : Des bornes d'appels dans les couloirs et sur les quais des stations de métro. Source : © RATP - Stéphane Dussauby

Reliées directement à l'équipe de la station concernée, elles activent automatiquement les caméras sur la zone. Si aucun·e agent·e n'est disponible, l'appel est transféré au poste de commandement de la ligne, situé à Strasbourg–Saint-Denis pour la ligne 4. Pour lever les appréhensions, un agent effectue une démonstration devant le groupe, afin de montrer la simplicité et l'efficacité de l'outil. À Porte d'Orléans, récemment rénovée, le directeur de la ligne 4 souligne l'effet des nouveaux éclairages LED, qui selon lui rendent les couloirs plus lumineux et renforcent le sentiment de sécurité.

En fin de parcours, il remercie les participant·es et leur distribue un sac en coton contenant un stylo, un porte-clés et un carnet RATP. La distribution de petits cadeaux, sous forme de « goodies » estampillés RATP, clôturera chaque marche. Elle enchantait à chaque fois les participant·es, et moi également. Ce geste illustre l'attachement des voyageur·ses à l'univers de la RATP, ainsi que la logique quasi-collectionneuse qu'ils et elles entretiennent avec ces objets. Après cette distribution, je récupère l'ensemble des questionnaires, première étape en vue de leur analyse et de la production du « retour d'expérience » (REX).

Quelques jours après la marche, je visionne la vidéo promotionnelle d'environ trois minutes réalisée par le service presse de la RATP. Je vais l'analyser plus particulièrement ici pour montrer comment cette première marche exploratoire a été mise en récit. Pour appuyer mon propos, j'ai réalisé deux montages à partir de captures d'écran de la vidéo. Le premier (Image 30) fait apparaître uniquement des figures institutionnelles : Sandrine Charnoz, l'ancien directeur de la ligne 4, la députée, l'adjointe au maire du XIVe, et la vice-présidente de la FNAUT[118]. En les juxtaposant, j'ai voulu mettre en évidence la place centrale accordée aux responsables et aux élu·es.

Bien que les « clients », « clientes » et « agent·es » soient régulièrement mentionné·es dans les discours, ils et elles ne sont pas invité·es à s'exprimer directement. L'entretien de Sandrine Charnoz, qui ouvre la vidéo, réaffirme clairement le nouveau positionnement institutionnel, elle y affirme : « La RATP a décidé d'investir la lutte contre le harcèlement sexuel dans ses espaces de manière très forte, très engagée depuis mars 2020 ». Cette déclaration introductive joue un rôle stratégique : elle inscrit les marches exploratoires dans un engagement institutionnel fort et donne à voir une entreprise proactive et mobilisée. Le choix de formuler cet engagement au nom de l'entreprise – « La RATP a décidé... » – projette une image unifiée de l'opérateur. Le vocabulaire employé - « très forte », « très engagée » – participe à une rhétorique de l'implication : cette ouverture, incarnée par une cadre dirigeante, est une narration qui inscrit la lutte contre le harcèlement dans les priorités affichées de l'entreprise.

Les interventions qui suivent – celles du directeur de la ligne 4, des élues et de la représentante de la FNAUT – prolongent et renforcent la rhétorique institutionnelle amorcée par Sandrine Charnoz. Elles expriment un soutien politique de haut niveau, émanant de plusieurs sphères : la RATP elle-même, à travers un représentant de l'exploitation - le cœur de métier de l'entreprise - et une cadre dirigeante ; la mairie de Paris ; l'Assemblée nationale ; ainsi qu'une association reconnue d'usager·es, la FNAUT. Ce faisceau de prises de parole ancre les actions de la RATP dans un réseau d'acteurs institutionnels reconnus.

Ces discours viennent légitimer publiquement la démarche en montrant qu'elle ne repose pas uniquement sur la volonté de la RATP, mais qu'elle est soutenue par un ensemble d'acteurs politiques et institutionnels, ce qui renforce sa crédibilité. Ce cadrage pluriel consolide l'autorité de l'outil en le présentant comme consensuel, coordonné et partagé. En mobilisant des figures issues

[118] Comme je l'ai précisé dans l'introduction générale, le régime d'anonymat de ma thèse est complexe. Dans cette partie de l'enquête par exemple, je cite explicitement les postes de personnes identifiables, car l'analyse porte sur l'accompagnement symbolique et l'implication de certain·es élu·es dans la mise en place des marches exploratoires.

de différents échelons – local, national, associatif –, la RATP met en scène son inscription dans une dynamique inter-institutionnelle. Elle valorise ainsi son rôle non seulement d'opérateur de transport, mais aussi d'acteur central dans la mise en œuvre d'une politique publique élargie de lutte contre les violences sexistes et sexuelles.

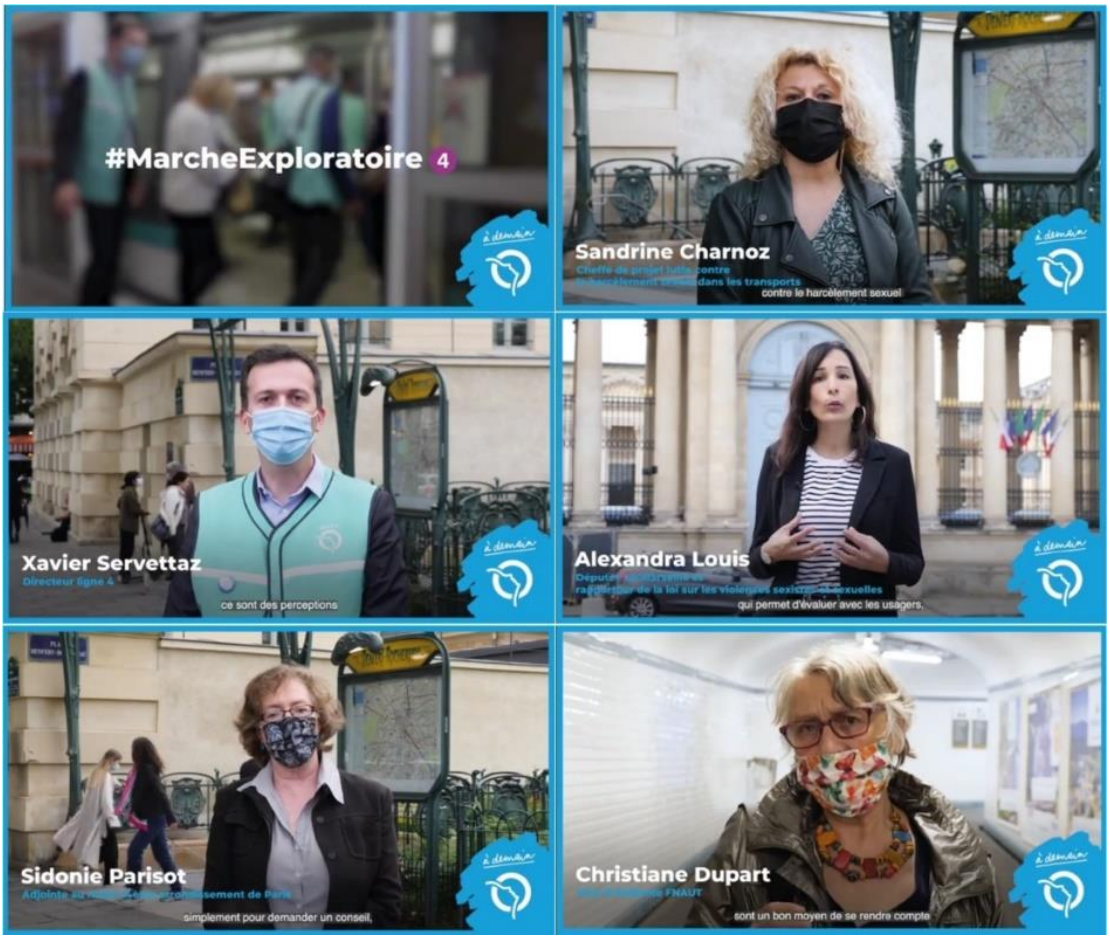


Image 30 : Montage 1 à partir de captures d'écran de la vidéo promotionnelle de la première marche exploratoire sur la ligne 4, juin 2021, production Manon Marguerit

Dans le deuxième montage (Image 31) j'ai regroupé plusieurs captures d'écran de la vidéo qui mettent en avant les moments d'échange entre les agent·es RATP et les marcheur·ses. J'ai volontairement alterné des scènes collectives et des séquences en duo, de façon à souligner la proximité, l'écoute et la bienveillance que l'entreprise cherche à mettre en avant dans sa relation avec les usager·es. J'ai voulu montrer par ce montage comment la vidéo promotionnelle construit une narration affective et rassurante : les agent·es, reconnaissables par leur gilet vert, un code visuel fort, apparaissent comme disponibles, attentifs, proches du « terrain ». Les plans rapprochés pour filmer les interactions en duo sont ponctués de regards directs et de gestes d'écoute active - stylo et carnet en main, posture tournée vers l'autre -, suggérant un dialogue horizontal où la parole des voyageur·ses serait réellement prise au sérieux.



Image 31 : Montage 2 à partir de captures d'écran de la vidéo promotionnelle de la première marche exploratoire sur la ligne 4, juin 2021, production Manon Marguerit

La vidéo suit le déroulement de la marche en montrant les différents espaces traversés – stations de métro, station de tramway, rame –, projetant l'image d'un opérateur qui accompagne les usager·es à chaque étape du trajet. Cette narration est soutenue par les interventions de Sandrine Charnoz et du directeur de la ligne 4, qui détaillent les outils de sécurité - bornes d'appel, caméras -, donnant à l'ensemble une dimension pédagogique et informative. L'adjointe au maire confie, dans son interview, avoir découvert l'existence des bornes d'appel, ce qui vient valider la pertinence de la démarche du point de vue de la sensibilisation. Ce montage témoigne de la volonté de la RATP de reprendre la main sur son image publique après plusieurs « bad buzz » ayant fragilisé sa communication. L'emploi d'un hashtag, « *#MarcheExploratoire* », inscrit explicitement l'initiative

dans les codes de la communication digitale contemporaine et illustre cette stratégie de réappropriation

2.3 Restitution et premières réflexions autour de la méthodologie

Pour respecter le calendrier fixé et permettre l'organisation d'une restitution à la rentrée 2021, je dois rapidement produire une synthèse des questionnaires. Ce document doit être validé par Sandrine Charnoz, puis transmis à la direction de la ligne 4 pour obtenir leurs retours. Je me retrouve alors confrontée à une question centrale : comment rendre compte de manière pertinente des remarques issues d'un questionnaire qui, par sa forme fermée, est peu adapté à la complexité des ressentis exprimés ? Je procède par tâtonnements et je fais des tentatives par élaborer une première version de la synthèse en essayant de répondre à un double objectif : respecter ce que je perçois des attentes de Sandrine Charnoz, qui doit légitimer la démarche au sein de l'entreprise, tout en laissant une place à une lecture plus critique de l'outil mais aussi du dispositif du « plan ». Je concentre d'abord mes efforts sur l'aspect visuel du document : intégration de l'itinéraire cartographié, création d'un schéma récapitulatif des participant·es, tableaux de synthèse, etc. Mon expérience chez Parvis Menighetti (groupe AREP, filiale de la SNCF) m'a appris qu'un rendu soigné et visuellement attractif est essentiel dans la production d'un livrable : dans le cas des marches exploratoires, il peut contribuer à légitimer le dispositif dans l'entreprise.

Je relis ensuite chaque questionnaire et retranscris l'ensemble des réponses dans un tableau récapitulatif (Figure 7). Sur la forme, j'ai structuré le tableau par thématiques correspondant à celles des questionnaires – introduction, orientation, perception, fréquentation, propreté, suggestions –, et intégré des pictogrammes pour améliorer la lisibilité. Sur le fond, mon tableau révèle une conception très fermée du recueil de la parole, traduction directe du questionnaire. Chaque question appelle en effet une réponse directe, souvent binaire ou très cadrée, ce qui limite l'émergence d'une parole située, nuancée et critique. Ce format me semble inadapté pour saisir la complexité de l'expérience des voyageur·ses, en particulier concernant les violences sexuelles et sexistes, qui sont des expériences intimes et corporelles. Par exemple, à la question « Trouvez-vous les trains chenille[119] plus sécuritaires ? », l'ensemble des marcheuses a répondu « Oui ». Pourtant, au cours de la marche, une agente m'a confié s'être déjà fait suivre dans ce type de rame par un homme qui la harcelait. Cet écart illustre combien les perceptions de sécurité peuvent varier selon les individus et les situations vécues. Les points de vue exprimés lors de ces marches sont hétérogènes, les expériences très diverses, ce qui rend leurs expressions difficilement réductibles à des cases à cocher.

[119] Les trains chenilles sont les métros dont les wagons sont articulés.

Cela interroge la capacité même d'un questionnaire standardisé à rendre compte de la pluralité des ressentis et de leurs nuances.

	MARDI 29 JUILLET, 17h-19h, LIGNE 4 SUD	MARCHEUSE 1	MARCHEUSE 2
INTRODUCTION	Utilisez-vous les transports en commun quotidiennement ?	*Rarement*	*De temps en temps*
	Vous sentez-vous en sécurité dans les transports en commun ?	*Quelquefois*	*Oui souvent*
	En cas de problème, quels dispositifs liés à la sécurisation des personnes et des biens sont à votre disposition ?	*Bornes et caméra*	*Alarme sur les quais* *Agents de station*
ORIENTATION DÉPLACEMENT	Vous servez-vous des applications de la RATP pour vos déplacements ?	*Non*	*Oui mais rarement*
	Pouvez-vous vous repérer et vous orienter facilement dans les stations ?	*À Porte d'Orléans, manque signalétique tram*	*Oui*
	Est-ce que l'information voyageur est suffisante dans les stations ?	*Oui*	*Oui*
	Les annonces sonores sont-elles audibles ?	*Oui*	*Oui*
	Trouvez-vous les trains chenilles plus sécuritaires ? Pourquoi ?	*/*	*Oui (+++)*
	L'éclairage est-il suffisant ?	*Oui dans l'ensemble*	*Oui*
	Votre position dans le train évolue-t-elle en fonction de l'affluence ?	*Non, pour des questions de sécurité*	*Oui préfère s'isoler* *Le soir en tête de train*
	Que faites-vous en cas de problème dans le train ?	*Alarme*	*Alarme et 17 (police)*
PERCEPTION	Est-ce que l'éclairage influence votre sentiment de sécurité ?	*Oui*	*Oui*
	Vous sentez-vous plus isolée à certaines heures ? Pourquoi ?	*Oui*	*Oui*
	La présence humaine en station est-elle visible ?	*Oui*	*Oui*
	Votre sentiment de sécurité évolue-t-il selon vos heures de fréquentation ?	*Oui*	*Oui*
	Changez-vous de modes de transport en fonction de vos horaires de déplacement ? Pourquoi ?	*Oui*	*Oui, sentiment d'insécurité à certaines stations*
	Citez un mode de transport de subsitution	*Voiture*	*Bus, taxi*
FRÉQUENTATION	Quelle est la fréquentation de cet espace en ce moment ?	*Fréquenté*	*Fréquenté*
	L'affluence voyageur est-elle rassurante pour vous ? Pourquoi ?	*Oui*	*Oui et non, possible soutient mais aussi possible harceleurs*
	Vous placez-vous différemment dans l'espace en fonction de la fréquentation ?	*Oui*	*Oui, pour être tranquille*
PROPRETÉ	De manière générales trouvez-vous les stations de métro propres ?	*Oui*	*Oui*
	En ce moment, quel note donneriez-vous à cet endroit ?	*3/5*	*5/5, très satisfait*
	Quelles dégradations génèrent chez vous un fort sentiment d'insécurité ?	*Caméas cassées*	*Mobilier cassé, saleté*
	Trouvez-vous les stations de la ligne 4 Sud propres ?	*Oui*	*Moyen*
	En ce moment, constatez-vous des dégradation à cet endroit ?	*Non*	*Non*
SUGGESTIONS		*/*	*Boîtes à livre* *Agrandir les plans du métro dans les rames* *Retirer les panneaux lumineux de publicité*

Figure 7 : Tableau récapitulatif des questionnaires, extrait du REX de la ligne 4 Sud, document interne RATP, production Manon Marguerit

En réalisant ma synthèse des questionnaires, j'avais par ailleurs l'impression qu'il y avait une préfiguration des réponses attendues, avec des formulations telles que : « Éclairage suffisant ? » ou « Station propre ? ». La majorité des réponses restent courtes et peu informatives, comme « Oui », « Fréquenté », « Caméras cassées » ou encore « Moyen ». Même si la dernière page du questionnaire offrait un espace libre pour que les marcheur·ses puissent proposer leurs recommandations ou réflexions, ils et elles étaient peu incité·es à développer ou à analyser leur propre expérience. Les réponses à la question que j'avais ajoutée - « En cas de problème, quels dispositifs liés à la sécurisation des personnes et des biens sont à votre disposition ? » - se révélait cohérente avec leur apprentissage de ces mêmes outils durant la marche, ce qui montre que l'aspect pédagogique de la démarche fonctionnait à ce niveau : les marcheur·ses pouvaient citer ces outils à la fin de la marche,

une fois qu'ils avaient été présentés. Cependant, si l'objectif est de faire émerger des ressentis profonds, des stratégies d'évitement, des récits de situations vécues, alors l'outil me paraît limité : quelles adaptations pourrais-je proposer pour la prochaine marche ?

Lors de la restitution, seules les élues participantes sont venues. Les huit propositions d'actions élaborées par les participant·es leur sont présentées : valorisation de la borne d'appel comme outil de contact avec les agent·es, renforcement de leur visibilité, amélioration de l'éclairage dans certaines zones, lancement d'un nouveau marché propreté, diagnostic de la signalétique, et mise en place d'animations ponctuelles visant à renforcer la présence des agent·es tout en promouvant les services en station. Cette restitution traduit un effort de formalisation et de retour aux participant·es. Cependant, non seulement seules les figures institutionnelles sont présentes, mais elles laissent peu de place aux ressentis et aux vécus subjectifs qui pourraient être évoqués lors de la marche. L'hétérogénéité des expériences rend difficile l'élaboration d'une réponse unifiée et la standardisation des actions risque d'occulter les nuances.

Au-delà des limites identifiées, les questionnaires ont tout de même permis de repérer des points de vigilance : manque de clarté de la signalétique, problèmes d'éclairage et de propreté, mais surtout méconnaissance persistante des outils de sécurité, comme les bornes d'appel. Si la présence humaine est globalement appréciée, elle reste jugée insuffisante, de même que la communication sur les outils à disposition. Cette première marche met également en lumière les limites méthodologiques des questionnaires : les réponses sont souvent brèves, peu détaillées, et le format fermé ne favorise pas l'émergence de récits riches ou d'analyses fines des usages.

Cette première partie révèle comment le choix des marches exploratoires s'inscrit dans un héritage institutionnel et répond aussi à une opportunité : la SNCF avait déjà initié ce type d'action depuis 2013, et le département de la sûreté (SUR) de la RATP avait participé à deux de ces marches. Elles s'ancrent également dans la légitimation du « plan de lutte », aussi bien au sein de l'entreprise qu'à l'extérieur. En tant qu'outil institutionnalisé et quasi incontournable dans tout dispositif de lutte contre les violences sexuelles, elles permettent également de mobiliser des acteurs politiques autour de la RATP et renforcer la visibilité de la RATP sur ces enjeux.

Cette première marche a montré la capacité de l'outil à visibiliser et à donner un rôle agent·es, mais également sa fonction pédagogique, par la mise en évidence de certains outils d'alerte en station peu connus. Elle permet aussi, de manière implicite, d'ouvrir un espace d'échange et de mise en contact avec la RATP, et donne un rôle central aux agent·es. C'est sur ces pistes que je vais m'appuyer pour organiser la marche suivante, sur la ligne 4 Nord, puis celles qui suivront dans une logique d'ajustement progressif.

II – Le cadrage des marches exploratoires vers un outil de diagnostic pour inscrire sa place au sein de l'entreprise

La première marche exploratoire incarne le lancement du nouveau « plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes » de la RATP et marque également concrètement mon entrée sur le « terrain ». Depuis mon arrivée à la RATP, j'avais déjà suivi la conception des formations Stand Up et retravaillé les protocoles de prise en charge des victimes en station, mais la marche sur la ligne 4 représente mon premier contact direct avec les agent·es et les voyageur·ses. Les six marches suivantes que j'ai co-organisées et suivies pendant ma première année et demie à la RATP m'ont permis de prendre un rôle plus central et de réaliser une série de réajustements sur lesquels je vais revenir dans cette deuxième partie.

J'évoquerai d'abord la deuxième marche, réalisée sur la ligne 4 nord, qui témoigne des apports que j'ai identifié autour de cet outil. Je décrirai ensuite la marche réalisée sur la ligne 6, que j'identifie comme un « tournant » : à partir de cette marche, il m'a été demandé de formaliser une « méthodologie clef en main » afin que les directions de lignes puissent, à terme, être autonomes et indépendantes dans leur organisation. Cette logique de cadrage a fait des marches un outil de diagnostic territorial, elles se sont progressivement articulées avec les opérations de rénovation en station. J'ai eu du mal à trouver ma place dans ce cadrage de l'outil : les apports qui me semblaient intéressants dans la démarche semblaient alors perdre de leur portée.

1) Un outil aux possibilités multiples

1.1 Des tentatives pour recentrer les marches sur les expériences sensibles de déplacement

Lors de la rentrée de septembre 2021, je suis chargée de lancer la suivante sur la ligne 4 Nord. Je reprends contact avec le cadre de ligne qui nous avait accompagnées précédemment : il propose de réaliser cette deuxième marche aux stations Porte de Clignancourt et Barbès-Rochechouart, un secteur marqué par la présence visible de consommateur·ices de drogues, de « tox' » selon l'expression consacrée à la RATP, et de vendeurs à la sauvette. Sandrine Charnoz me précise que c'est justement pour cette raison que nous n'avions pas commencé par cette portion, jugée plus « délicate ». Je reprends le questionnaire utilisé pour la marche sur la ligne 4 sud, que je tente de recentrer sur l'expérience et le vécu des participant·es, tout en conservant la possibilité de recueillir des retours voulus par la ligne sur les aménagements.

J'y ajoute des questions spécifiques aux espaces traversés : par exemple, à la station Marcadet, un mur est décoré d'une fresque, j'interroge les marcheur·ses à ce sujet : l'ont-ils/elles

remarquée ? Donne-t-elle envie de s'arrêter ? Contribue-t-elle à animer l'espace ? Pour renforcer le lien avec les pôles intermodaux, comme la sortie du métro Porte de Clignancourt et le tramway T3, j'interroge sur la lisibilité de la signalétique et la facilité d'orientation. J'invite aussi les participant·es à observer l'espace public autour des stations afin de reconnecter l'espace RATP avec son environnement urbain. Concernant les commerces en station, je demande si les participant·es y sont déjà entré·es, ou s'ils/elles y ont effectué des achats. J'intègre également des questions ouvertes sur les outils de sécurité, en évitant les formats à choix multiples pour permettre une parole plus libre : avez-vous déjà subi une agression ? Que faites-vous en cas de problème ? Comment les autres voyageur·ses ont-ils/elles réagi ? Je propose aussi des questions sur la position de témoin : avez-vous déjà assisté à une agression ? Quels outils pouvez-vous déclencher lors de ces situations ?

Pendant la marche, j'introduis un temps spécifique pour que les agent·es présentent les outils à disposition, notamment les bornes d'appel et le numéro d'urgence 3117, puis j'interroge les participant·es sur les freins à leur utilisation. En fin de parcours, je repose la question pour mesurer ce qui a été intégré. J'explicite aussi le nouveau protocole de prise en charge et notamment la possibilité de solliciter, auprès de la RATP, un taxi pour aller porter plainte, puis je demande : « Maintenant que vous connaissez ces outils, seriez-vous en mesure de les utiliser ? ». Pour tester ce nouveau questionnaire, je m'y confronte moi-même avant la marche : je suis le parcours prévu et je réponds aux questions une à une. J'ai la sensation que quelque chose continue de bloquer, je ressens toujours une certaine insatisfaction : le cœur de la démarche ne me semble pas résider dans l'évaluation de l'aménagement, mais plutôt dans l'apprentissage des outils, la montée en autonomie et la prise de confiance.

Une semaine avant la marche, je me rends dans les bureaux de la ligne 4 à Gare du Nord pour assurer la réunion de présentation aux agent·es, comme Sandrine Charnoz l'avait fait lors de la première marche. Je reviens d'abord sur la marche précédente pour expliciter le fait que les échanges avec les agent·es ont été précieux et ont renforcé la confiance sur le réseau. Je reprends ensuite en grande partie le même discours que Sandrine Charnoz, mais avec la volonté d'encourager une implication plus active : je leur propose d'identifier eux et elles-mêmes les questions qu'ils jugeraient pertinentes dans le cadre d'un questionnaire. Très vite, les échanges s'animent autour de l'agressivité des voyageur·ses, et je parviens difficilement à recentrer la discussion. J'évoque donc

rapidement les autres informations que je dois leur transmettre : les « éléments de langage[120] » relatifs à la « problématique toxicomane » propre au secteur nord de la ligne.

Selon ce document, la question des usager·es de drogues est une problématique de sécurité localisée dans certains « secteurs de cristallisation » dans les espaces RATP, où la consommation de stupéfiants se fait de manière visible. Lors de la marche exploratoire, les agent·es RATP doivent expliquer que les équipes du recueil social RATP[121] ainsi que des associations spécialisées réalisent des maraudes ; que des « cellules de coordination de la sûreté » (CCDS) et qu'une coordination externe appelée « groupe local de traitement de la délinquance » Usagers de drogue[122] (GLTD) sont actives sur les « zones sensibles ». Par ailleurs, Île-de-France Mobilités finance des prestations de sécurité privée : plus d'une centaine d'agent·es circulent chaque jour dans les secteurs marqués par la présence de toxicomanes ou de pickpockets.

Le rappel de ces éléments en amont d'une marche exploratoire ne révèle-t-il pas en creux un des implicites de la démarche ? Celle-ci, censée lutter contre les violences sexuelles, semble s'appuyer en réalité sur une association entre insécurité et présence visible des toxicomanes, valorisant l'action de la RATP non pas tant sur l'écoute des vécus que sur la gestion de ces populations. Pour essayer de sortir de cet écueil, je propose d'inviter un ou deux membres du Recueil social à venir présenter directement leurs actions aux marcheur·ses pendant l'opération. Leur présence, et celle de trois agent·es de sûreté du GPSR, est rendue possible grâce à l'accompagnement de la marche par le département de la sûreté, qui facilite ce type de coordination. Après la réunion, j'accompagne de nouveau les agent·es RATP durant une partie du recrutement, nous parvenons à récupérer cent-trente-six contacts. J'ai pris une photo (Image 32) pour donner à voir ce moment des marches, durant lequel les agent·es ont un rôle central : positionné·es aux intersections des couloirs, de manière à maximiser la visibilité et intercepter les usager·es en

[120] Les éléments de langage, ou EDL, sont des formules préparées à l'avance qui fournissent un argumentaire cadré sur un sujet précis. Ils permettent de s'assurer de la cohérence des discours que les personnes chargées de communication peuvent reprendre de manière cohérente et répétée afin d'éviter les divergences. Dans les services diplomatiques notamment, ils constituent un outil essentiel pour garantir la clarté et la constance des prises de position officielles.

[121] Le recueil social est un groupe professionnel RATP crée en 1994 pour acheminer les personnes sans-abri en dehors des stations vers des centres accueils. Il dépend du département de la sûreté.

[122] Cette cellule a été créé en 2018, elle réunit le parquet, la police, la préfecture et les opérateurs de transport pour mettre en place des opérations conjointes Police/RATP.

circulation, ils et elles sont engagé·e dans une interaction individuelle, carnet ou flyer en main, dans une posture d'écoute ou d'explication.

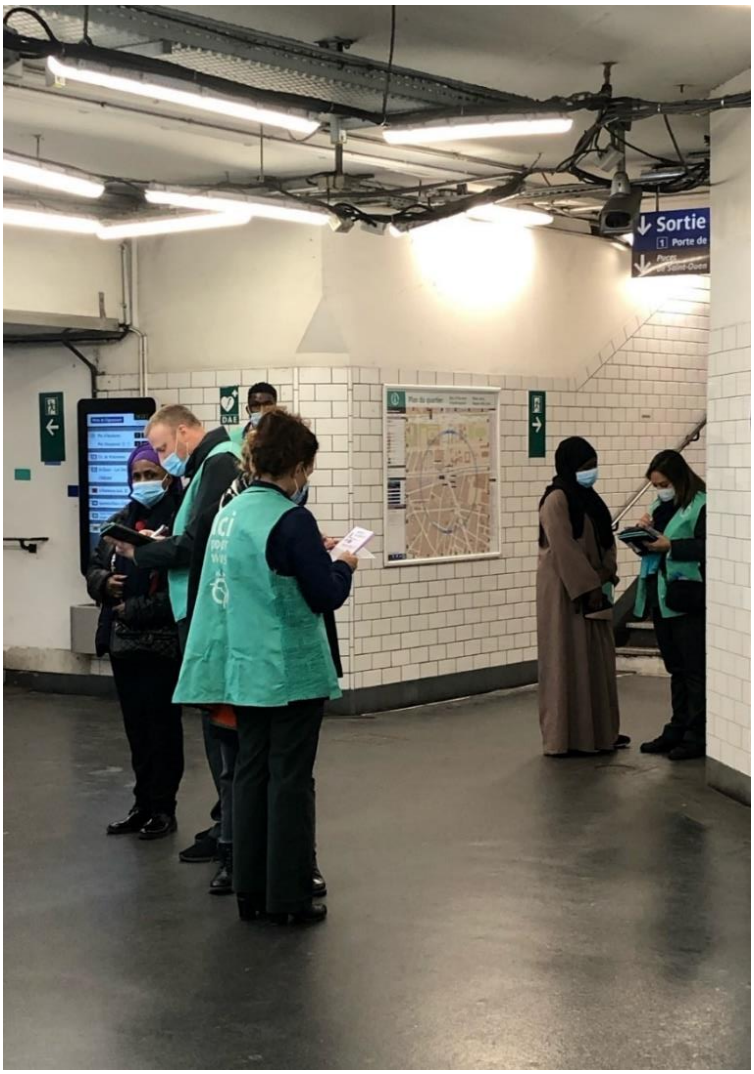


Image 32 : Recrutement à la station Porte de Clignancourt, 12 octobre 2021, photo Manon Marguerit

Cependant, cette photographie révèle aussi, en creux, les limites de la méthode : l'efficacité du recrutement repose ici sur la capacité des agent·es à convaincre à la volée, dans un espace de transit rapide. J'ai aussi pris cette photo pour mettre en évidence la manière dont les agent·es, mobilisé·es comme relais du dispositif, doivent également incarner des figures rassurantes et actives, pour renforcer l'image d'une entreprise à l'écoute, engagée, et présente sur le « terrain ». À la suite du recrutement, j'ai relancé les personnes qui avaient laissé leurs coordonnées.

Face au faible taux de réponses et à la venue annoncée de la déléguée régionale à la sûreté dans les transports - qui donne à l'événement une portée symbolique forte par la présence de l'autorité organisatrice -, il devenait impératif d'assurer un minimum de présence. J'anticipe donc le manque de participant·es en mobilisant d'autres profils : la chargée de mission égalité femmes-

hommes et celle en charge des commerces de la mairie du 18e que j'avais déjà rencontrée, ainsi que deux amies utilisatrices régulières de la ligne 4 dans ce secteur. Autrement dit, je compose moi-même un groupe hétérogène pour pallier les failles du recrutement initial, et garantir la tenue de la marche. Plus tard, une de mes amies qui a accepté de participer me partage un post qu'elle a trouvé sur le réseau social Facebook. Cette publication a été partagée par une personne extérieure à la RATP sur un groupe local, le « Collectif Paris 18 », il s'agit d'une diffusion spontanée et communautaire.

Ce partage révèle une forme d'appropriation du dispositif et marque aussi un élargissement de la stratégie de communication institutionnelle. Cette publication ne provient pas d'un canal officiel de la RATP, mais d'une personne qui n'a aucune fonction formelle dans l'organisation de la marche, ce qui témoigne d'une circulation en-dehors des circuits prévus : les usager·es peuvent se saisir de la démarche pour la relayer, potentiellement par intérêt. Ces relais informels, qui assurent une partie de la diffusion, complètent la stratégie digitale de la direction de la communication de la RATP, qui relaie aussi l'information sur le réseau social Twitter (X). Après avoir lu ce post, je me suis interrogée quant aux possibilités de mobiliser des relais locaux efficaces.

1.2 Un retour de marcheuses sur l'outil lui-même

Le jour de la marche, nous arrivons en avance sur le lieu de départ, à Porte de Clignancourt, et nous poursuivons les efforts de recrutement sur place, parvenant à convaincre deux personnes supplémentaires de participer. Sur les cent-trente-six marcheur·ses ayant initialement laissé leurs coordonnées, seules deux se présentent. À cela s'ajoutent quatre personnalités politiques, les deux participantes recrutées à la dernière minute, et les deux amies que j'avais invitées. Au total, nous atteignons les dix participant·es nécessaires pour lancer la marche. Treize agent·es RATP sont mobilisé·es pour l'occasion, un surnombre qui apparait sur la photo ci-dessous (Image 33).

Après le discours d'introduction, la marche commence par une déambulation autour de la station Porte de Clignancourt, je voulais favoriser la réarticulation entre les espaces du réseau RATP et l'espace public alentour. Nous nous dirigeons ainsi vers une œuvre installée à l'articulation du métro, du tramway et d'un arrêt de bus : *Le Cœur de Paris*, sculpture monumentale de l'artiste portugaise féministe Joana Vasconcelos[123]. Installée en 2019, cette œuvre pérenne représente un cœur perché à neuf mètres de hauteur, constitué de plus de 3 500 azulejos peints à la main (**Erreur !**

[123] L'artiste est également connue pour avoir réalisé *A Noiva* (*La Fiancée*) entre 2001-2005, une sculpture en acier inoxydable en forme de lustre du XVIIIe siècle, composé de vingt-cinq mille tampons hygiéniques.

Source du renvoi introuvable.36). Elle s'inscrit dans un programme artistique participatif du XVIIIème arrondissement porté par les « Nouveaux commanditaires », un projet qui associe habitant·es, artistes et médiateur·ices culturels à la définition des projets implantés dans leur quartier. Ce choix dans le parcours de la marche visait à mobiliser un imaginaire qui valorise le quartier, à l'opposé des discours stigmatisants souvent associés à ce secteur. Par ce détour, je faisais une tentative pour ancrer les marches dans une lecture symbolique et sensible des espaces.



Image 33 : Démarrage de la marche exploratoire à Porte de Clignancourt, regroupement autour de Sandrine Charnoz, photo service communication de la RATP

À l'issue de la marche exploratoire, j'ai proposé aux deux personnes recrutées à la dernière minute de participer à un entretien avec moi, afin d'avoir leur regard sur la démarche elle-même. Plutôt que de structurer l'échange autour de questions fermées, j'ai choisi de laisser la parole libre, pour leur permettre d'exprimer spontanément ce qu'elles avaient retenu ou ressenti. Lara, 40 ans, m'a par exemple confié :

> J'ai bien aimé la prise en compte du trajet depuis l'extérieur, quand on est allés voir le cœur, parce qu'un trajet ça se construit aussi à l'extérieur du métro, dans la rue. Quand tu fais tes changements du tram' jusqu'à la station métro, t'es pas dans l'environnement de la RATP, du coup c'était rassurant je trouve qu'ils prennent en compte que la rue, ça jouait aussi sur ton trajet.

Lara souligne ici l'articulation entre l'espace public et l'infrastructure de transport, elle valorise le fait que la marche ne se soit pas limitée aux espaces strictement sous contrôle de la RATP, mais inclue aussi un détour par l'espace urbain extérieur. Selon elle le trajet commence bien avant les escaliers de la station, elle défend une vision plus située et continue de l'expérience urbaine, qui prend en compte les temps d'approche, les transitions intermodales, et les conditions dans la rue. Elle met aussi en évidence une zone grise de responsabilité : les interstices entre les modes de transport sont des espaces souvent exclus des outils de sécurité. Or, pour Lara, ces espaces sont pleinement constitutifs de ce qu'elle appelle le « trajet ». Elle apprécie donc que la marche exploratoire reconnaisse cette continuité du parcours, ce qui produit chez elle un sentiment de reconnaissance et de légitimation de son vécu, au-delà des espaces maîtrisés par la RATP.

Cette approche intégrée de la mobilité, qui inclut les abords du réseau et accompagne un décloisonnement des espaces, était typiquement ce que je voulais mettre en avant. J'ai interrogé Sarah, 32 ans, à ce sujet :

> J'ai trouvé les questionnaires assez complets, par exemple j'ai adoré la question sur le cœur, j'y avais jamais fait vraiment attention. En tant qu'usagère ça te permet de te poser des questions. Y avait aussi la question sur le commerce, en face du guichet, j'aurais jamais eu ce réflexe d'aller dans un commerce si j'avais un problème. La démarche était vraiment pédagogique.

Selon Sarah, certaines questions peuvent jouer un rôle déclencheur et introduire une dimension sensible dans la lecture des espaces traversés. La marche, via le support du questionnaire, active une forme de conscience spatiale et sociale, en amenant à formuler des constats qu'elle ne se serait pas posés spontanément. La marche semble devenir un outil de conscientisation qui propose des alternatives concrètes : par exemple le fait de considérer un commerce comme possible lieu de repli. Elle élargit ainsi le spectre des réponses imaginables en cas de situation de violences. L'outil suggère des stratégies, ce qui fait émerger une logique d'appropriation de l'environnement. Elle peut donc jouer un rôle d'apprentissage, non seulement en informant, mais surtout en déplaçant des perceptions et en activant de nouveaux réflexes dans la manière de se situer et d'agir dans l'espace.

Cette deuxième marche s'est déroulée quasiment comme la précédente – suivi du parcours, remplissage des questionnaires, présentation des outils de sécurité -, mais cette fois-ci, une équipe du Recueil social nous a rejoint pour expliciter directement aux participant·es leur travail d'accompagnement des personnes sans-abri. La RATP est le seul opérateur de transport en commun à disposer d'une équipe de maraude en interne, une particularité qui a alors été mise en avant, comme un marqueur de spécificité et d'engagement social. Ses membres ont détaillé leurs missions de maraude, d'écoute et d'orientation au sein du réseau. À la station Barbès–Rochechouart, une équipe de trois agent·es de sûreté (GPSR) est également venue présenter ses missions. La présence d'une femme dans ce trio - situation encore relativement rare - est immédiatement remarquée et valorisée par la déléguée régionale à la sûreté dans les transports. Lara réagira à cette scène lors de notre entretien :

> Je trouvais ça super qu'ils nous fassent rencontrer la RATP Sécurité et ceux qui s'occupent des SDF, parce que pour moi la RATP Sécurité c'était ceux qui faisaient les « cow-boy » dans le métro, je les trouvais toujours un peu ridicules. […] Après c'est trop dommage, j'aurais aimé leur poser plein de questions mais il y avait toujours l'autre-là [la Déléguée régionale de la sûreté] qui donnait son avis sur tout, qui en faisait des caisses sur à quel point c'était un « métier exemplaire ». Elle voulait juste se mettre en avant elle-même, elle était là « c'est incroyable qu'une femme s'engage comme ça » [en parlant de l'agente de sûreté], j'ai trouvé ça sexiste. D'ailleurs, à la fin de la marche, elle est venue me parler « alors première marche pour vous ? Comment ça s'est passé ? » mais moi je voulais pas lui parler parce que dès que je commençais, elle me coupait pour s'écouter parler toute seule.

Lara met en évidence un paradoxe des marches exploratoires entre la création d'un espace de parole pour les voyageur·ses et l'utilisation politique ou institutionnelle de cette parole. D'abord, elle évoque une requalification positive des agent·es de la sûreté (GPSR) qu'elle associait jusque-là à des figures caricaturales de contrôle et de rigidité, comme le montre la comparaison des agents de sûreté à des « cow-boys ». La mise en contact direct avec des professionnel·les du réseau semble donc produire une forme de déconstruction des préjugés.

Ce potentiel d'appropriation est brutalement interrompu par ce que la marcheuse identifie comme un accaparement de la parole par la Déléguée régionale à la sûreté et la marche devient un espace où une responsable institutionnelle monopolise la scène. L'agacement exprimé est fort : la marcheuse se sent réduite à un rôle d'auditrice passive. Elle prend pour exemple la manière dont la présence d'une agente de sûreté est célébrée. Loin de percevoir cela comme une valorisation, la marcheuse dénonce une rhétorique politique condescendante, qui fige la figure de l'agente dans une position exceptionnelle, presque héroïque. Par ailleurs, au lieu d'un échange sincère, elle évoque

une scène de communication autocentrée, où sa parole en tant qu'usagère est interrompue, voire instrumentalisée, dans une logique de vitrine institutionnelle.

Ce témoignage souligne comment la marche devient un espace d'exposition qui peut paradoxalement renforcer les asymétries de parole. Dès qu'une posture politique ou communicationnelle prend le dessus, elle court-circuite le principe participatif de la marche, une limite qui a déjà été largement démontrée dans la littérature sur la participation (Blondiaux, 2001 ; Ferrand, 2016 ; Bresson, 2022).

1.3 La marche comme outil de médiation

À l'issue de la marche, je réalise une synthèse des questionnaires. Pour varier les formats de restitution, je teste plusieurs outils visuels, par exemple j'essaye de cartographier la synthèse dans une carte finale, comme j'avais appris à le faire lorsque je réalisais des Plan d'Orientation d'Aménagement et de programmation (OAP) chez Parvis Ménighetti. Comme le montre la carte ci-dessous (Image 34), j'ai superposé les propositions d'aménagement directement sur le fond cartographique du parcours. La cartographie permet un rendu esthétique lisible et structuré, utile dans le cadre d'une restitution ou pour une communication interne à la RATP, lors des COPIL ou des COMEX par exemple. Cependant, l'utilité réelle de ces cartes pour transformer les pratiques ou les politiques de lutte contre les violences sexuelles reste limitée. Il s'agit surtout d'un outil de valorisation du travail produit, plus que d'une mise en valeur de la dimension sensible des marches exploratoires.

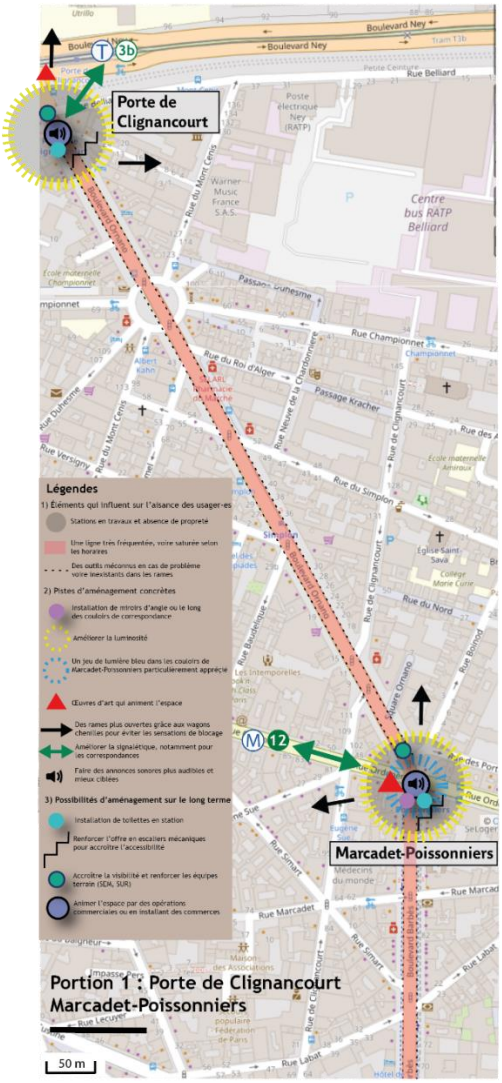


Image 34 : Cartographie de synthèse des préconisations des marcheur·ses de la ligne 4 nord, production Manon Marguerit

J'ai également essayé de produire des « nuages de mots » générés avec le logiciel R. Cet outil permet de représenter visuellement les adjectifs choisis par les marcheur·ses pour qualifier leur ressenti sur le trajet réalisé : plus un mot est sélectionné fréquemment, plus sa taille est grande dans la visualisation. Dans le questionnaire, les participant·es étaient invité·es à qualifier le parcours à l'aide d'un ou plusieurs adjectifs issus d'une liste prédéfinie : « sale », « sombre », « masculine », « équilibrée », « pratique », « fréquentée », « agréable », « saturée », « propre », « long », « glauque », « lugubre », « étouffant », « lumineux » et « étroit ». L'objectif de cet outil est d'offrir une lecture synthétique et immédiatement lisible des ressentis collectifs, tout en facilitant l'interprétation par les équipes internes ou lors des restitutions. Le « nuage de mots » obtenu à partir des réponses enregistrées (Image 35) se révèle peu pertinent : il n'apporte pas grand-chose sur le fond.



Image 35 : Nuage de mots réalisé à partir des adjectifs proposés aux marcheur·ses. Source : Rex marche exploratoire ligne 4 Nord, production Manon Marguerit

Les termes dominants traduisent une polarisation entre des adjectifs liés à l'ambiance lumineuse, « lumineux », « sombre », à la densité humaine, « fréquentée », « saturée », et à une impression générale de malaise, « glauque », « étouffant », « lugubre », « étroit ». Si ces adjectifs permettent de capter des ressentis sur l'ambiance des lieux, ils ne permettent pas de qualifier ni de saisir l'expérience spécifique des violences sexuelles. Dire d'un espace qu'il est « sombre » ou « étouffant » renseigne sur sa configuration physique ou sa fréquentation, mais ne dit rien des interactions sociales, des agressions vécues, ni des rapports de pouvoir à l'œuvre dans ces espaces. Cette approche semble lier ces violences uniquement à l'ambiance urbaine, même si son importance n'est pas à négliger, j'y reviendrai.

Par ailleurs, le fait que la liste d'adjectifs ait été prédéfinie contraint l'expression des participant·es et restreint la complexité de leur ressenti. Cette approche guidée limite la possibilité d'une parole située et spontanée et sa traduction graphique ne dit rien des nuances, des hésitations, des contradictions et de la diversité de l'expérience vécue. Cette orientation active neutralise la possibilité de faire émerger d'autres types de vocabulaire, par exemple des ressentis plus corporels, sociaux, ou liés à des événements concrets.

J'essaye de construire un deuxième « nuage de mot » à partir des propositions d'améliorations formulées par les agent·es RATP dans le questionnaire que leur était destiné (Image 36). Comparé au précédent, celui-ci semble davantage orienté vers les préoccupations concrètes qu'ils et elles peuvent avoir sur le « terrain » directement issues de leurs expériences quotidiennes. L'apparition du mot « effectifs » renvoie clairement à un problème structurel de sous-effectif, régulièrement mentionné dans les échanges informels. De même, le terme « modernisation », que

je peinais à interpréter à ce stade de mon enquête, a pris tout son sens lors de mon immersion sur la ligne 13 : certains équipements, comme les machines de vente, étaient encore équipées d'une touche « carte orange » et dysfonctionnaient régulièrement, provoquant l'exaspération des voyageur·ses.



Image 36 : Nuage de mots réalisé à partir des améliorations proposées par les agent·es RATP. Source : Rex marche exploratoire ligne 4 Nord, production Manon Marguerit

Ces préoccupations traduisent une volonté d'amélioration du service et documentent un certain rapport professionnel à l'espace et aux voyageur·ses. Ce « nuage de mots » et les échanges avec les agent·es durant la marche m'ont conduit à réfléchir à une autre manière de les impliquer dans les marches exploratoires : leur posture professionnelle, les vécus genrés et les situations de tension ordinaires m'ont semblé constituer des leviers essentiels pour penser leur rôle en tant qu'acteur·rices de « terrain » dans la lutte contre les violences sexuelles. La venue d'une équipe de sûreté et du recueil social témoigne à la fois de la complémentarité des métiers en station et de leur potentiel en matière de prise en charge et d'écoute. Cette pluralité élargit concrètement les possibilités de signalement proposées aux voyageur·ses. Un des plus gros atouts des marches exploratoires de la RATP semble résider dans la participation même de ces différent·es agent·es et corps de métiers, qui deviennent des figures visibles, identifiables, et accessibles en cas de besoin.

Lors de notre entretien *a posteriori*, Lara et Sarah sont revenues sur leurs propres connaissances des outils en station, et notamment sur leur rapport aux agent·es. Toutes deux m'avaient m'expliqué qu'elles avaient participé à la marche alors même qu'elles ne prennent quasiment plus les transports en commun, en raison notamment des expériences difficiles qu'elles y ont vécues :

LARA : Je reviens à Paris plusieurs fois par an et c'est dans ces moments-là que je prends les transports en commun, mais je les supporte plus depuis longtemps […] Je m'y suis faite beaucoup harcelée et insultée, surtout quand j'avais 14/15 ans et que j'allais au collège. […] Maintenant, je suis plus prévenante et plus angoissée quand je prends les transports

MANON : Est-ce que tu savais tout ce qui existait en termes d'outils ?

LARA : Non et je les utilise toujours pas [l'entretien a eu lieu plusieurs semaines après la marche]. Ça prend du temps de joindre quelqu'un et avoir son téléphone dans la main, ça veut dire aussi potentiellement se le faire voler, et si l'agresseur se sent méprisé parce que je suis sur mon téléphone, il peut s'énerver. Moi j'ai tendance à fuir, genre descendre du wagon. Quand je suis dans le métro, j'ai un temps limité parce que j'ai un rendez-vous ou que j'ai envie de rentrer chez moi, donc, je vais pas m'amuser à perdre mon temps pour signaler un truc et prolonger le temps de l'agression. Imagine tu utilises leur truc-là sur le quai…

MANON : …les bornes d'appel ?

LARA : Oui, au moment où t'appuies sur le bouton, tu dois décrire l'agression, mais si t'as le mec aux basques, à côté de toi, ça craint quand même. […] Après la marche, ça m'a montré un peu le côté humain, j'étais contente de parler avec les agents […] j'ai trouvé que c'était super bien foutu, parce que c'était assez pédagogique, et je pensais pas que j'apprendrais des choses. Les agents m'ont montré plein d'outils… Après le 3117 là, je vois pas du tout comment ils veulent qu'on le sache ce numéro. Tout à l'heure, j'ai entendu une annonce sonore qui disait que si t'es victime de harcèlement, tu peux utiliser ça mais évidemment l'annonce sonore tu l'entends mal, tu l'écoutes à peine et ils disent « si vous êtes victime de harcèlement sexuel », alors qu'en fait une insulte faudrait déjà appeler.

Lara évoque le poids de ses expériences passées en tant qu'adolescente, ancrées dans une mémoire traumatique, qui l'ont conduit à éviter les transports en commun lorsqu'elle revient à Paris. Si elle n'utilise pas les outils à sa disposition, même une fois qu'elle les a appris, ce n'est pas par désintérêt, mais parce qu'elle les trouve inadaptés aux logiques de réaction immédiate dans une situation de violence : l'enjeu, pour elle, est de fuir, pas d'alerter. Elle témoignent des difficultés à utiliser les outils, par exemple la borne d'appel qu'elle trouve peu discrète si l'agresseur est à proximité. Elle considère néanmoins que les marches présentent un intérêt pédagogique par la rencontre qu'elles permettent avec « le côté humain » de la RATP : la découverte du rôle des agent·es, le fait de pouvoir communiquer directement avec eux et elles.

Ce témoignage montre que la présence humaine et la transmission orale directe ont un impact pour les voyageur·ses. Lara interroge la hiérarchisation des violences : selon elle, en réduisant le message sonore au « harcèlement sexuel », la RATP contribue à restreindre le périmètre de ce qui est légitime à signaler. Sarah, l'autre participante interrogée, a également trouvé la marche très instructive :

SARAH : Ça fait des années que j'utilise quasiment plus les transports en commun, je m'y suis faite beaucoup agresser et j'ai la flemme d'être collée aux gens. Avec le vélo, je me fais pas emmerder ou alors c'est très exceptionnel. Après je trouve qu'on construit aussi une paranoïa, on nous a appris qu'en tant que femme on était vulnérable, qu'on va se faire agresser facilement. On nous dit, « fais attention à tes affaires, à ton portefeuille, à pas te faire peloter, t'habilles pas comme ça », en fait, toutes les agressions que tu peux subir, elles sont mises dans le même panier. Du coup, je suis pas capable d'identifier si le mec va essayer de me toucher le cul ou s'il va essayer de me prendre mon portable.

MANON : Est-ce que maintenant qu'on t'a présenté les différents outils, tu serais en mesure de reprendre les transports en commun ?

SARAH : En vrai, moi j'ai toujours été très satisfaite de la RATP. Si je prends le vélo, c'est pas parce que j'en ai marre de la RATP, c'est pas contre elle. Quand il arrive quelque chose, c'est pas la faute de la RATP. Et les marches typiquement, je trouve que c'est assez cool, avec la pédagogie, le fait de nous présenter les agents et les gens du recueil social, de nous faire des démonstrations et tout. J'ai trouvé ça instructif et les questions étaient assez intéressantes, ça permettait de voir un peu toute l'étendue des solutions, enfin de ce qui est envisagé en amont. Par contre, pas sûre que ça change quoi que ce soit aux faits : les violences elles seront toujours là, alors je préfère rester sur le vélo.

Sarah évoque une accumulation d'expériences traumatiques qui a conduit à un retrait progressif mais radical des transports en commun. Le vélo devient une stratégie d'autonomisation, non pas contre la RATP en tant qu'institution, mais contre la promiscuité forcée et l'hypervigilance permanente. Elle salue la pédagogie de la RATP lors de la marche, mais affirme qu'elle n'enrayera pas des violences qui sont structurelles.

Dans cette partie, j'ai montré que les marches étaient perçues comme un outil de médiation active, elles permettent de transformer le regard que les participant·es portent sur leur propre mobilité. Les échanges avec Lara et Sarah montrent qu'une reprise du dialogue avec la RATP, notamment via ses agent·es, renforce la pédagogie de la démarche. Par ailleurs, il semble que l'impact réel des marches exploratoires peut se jouer dans les marges : une question sur une œuvre d'art ou un commerce par exemple, qui peut faire émerger de nouveaux rapports à l'espace. Dans la suite de mon enquête, je n'ai pas cherché à réaliser d'autres entretiens avec des marcheur·ses, j'ai décidé de me focaliser sur l'implication des agent·es RATP.

2) Vers une « industrialisation » des marches exploratoires

2.1 Une logique d'opportunité de lien avec l'aménagement

Après les deux premières marches sur la ligne 4, une troisième a été menée sur la ligne 8, entre Porte de Charenton, Charenton-Écoles et Maisons-Alfort–Les Juillottes, puis une quatrième sur la ligne 6, aux stations Trocadéro et Pasteur. J'identifie cette marche comme un « tournant » :

c'est à partir de son organisation, de son déroulement et de sa restitution que la méthodologie a été formalisée et que Sandrine Charnoz a évoqué une « industrialisation » de la démarche. Elle a donc marqué une étape décisive dans la structuration du dispositif.

Ce tournant tient également à une rencontre déterminante dans le cadre de mon enquête : celle de Claire, la cadre de ligne à l'initiative de cette marche sur la ligne 6. Son implication, la fréquence de nos échanges et le lien que nous avons maintenu par la suite – elle m'a par exemple mise en contact avec une de ses anciennes collègues pour mon film sur les violences lesbophobes – ont nourri ma réflexion et contribué à faire émerger l'idée d'une immersion en station, initialement envisagée sur sa ligne avant que le projet ne se concrétise finalement sur la ligne 13. Je ne reviendrai pas ici sur le déroulé général de la marche, déjà décrit précédemment, mais je m'attarderai sur les évolutions concrètes de la démarche qui se sont dessinées à ce moment-là.

Lors de notre premier échange, Claire m'a immédiatement indiqué la station qu'elle souhaitait cibler pour la marche : Trocadéro, station emblématique dominant le Champ-de-Mars, très fréquentée par les touristes et connue pour la présence importante de pickpockets. À travers cette marche, son objectif était de faire remonter un besoin budgétaire pour l'installation de caméras de surveillance, dont le coût s'élève à environ dix mille euros par appareil. Cet échange m'a confirmé que les directions de lignes mobilisent les marches exploratoires comme un outil pour défendre leurs priorités budgétaires.

Sandrine Charnoz semble toutefois avoir intégré cette logique opportuniste dans sa stratégie : si ces demandes pouvaient, en retour, permettre de former les marcheur·ses aux outils de sécurité, de soutenir d'anciennes victimes dans leur reprise de confiance, ou encore de sensibiliser les agent·es et de favoriser une relation plus humaine avec les voyageur·ses, alors cette instrumentalisation pourrait se transformer en levier. Avec Claire, cet équilibre me semblait envisageable : son engagement était sincère, elle était très réactive dans l'organisation et considérait les marches comme un outil réellement pertinent pour agir contre les violences sexuelles.

Afin de garantir qu'à l'avenir, les lignes qui souhaitent organiser une marche s'y investissent pleinement, j'ai proposé à Sandrine Charnoz de formaliser une « lettre d'engagement des lignes », à faire signer systématiquement avant chaque marche, afin de clarifier les objectifs et le rôle attendu des équipes. En voici un extrait :

> La marche exploratoire n'est pas une opération commerciale, il s'agit d'un outil de prévention du plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes de la RATP. […] Ces marches sont encadrées par les agent·es de la ligne concernée, l'originalité de la démarche réside dans leur entière participation tout le long du processus en même temps que les marcheur·ses recruté·es. En tant que partenaire du projet, le directeur ou la directrice de la ligne ainsi que le ou la cadre de la ligne s'engagent à assumer les tâches et rôles, définis dans les différentes étapes suivantes : 1) Établir les itinéraires et questionnaires. Ceci comprend : se rendre sur le terrain […] définir les besoins de la ligne dans chaque secteur et station concernés ; Fournir les plans internes de station ; Relire et annoter les itinéraires cartographiés ainsi que les questionnaires. 2) Constituer le groupe d'agent·es volontaires […] participer au recrutement des marcheur·ses participant·es afin de motiver les équipes. 3) Réaliser la marche exploratoire le Jour J. 4) Relire le REX […] afin de vérifier que tous les éléments sont bien mis en avant ; attribuer un budget pour répondre aux préconisations des marcheur·ses. La ligne s'engage à répondre à la grille de préconisations conclusive en proposant des délais de réalisation des aménagements et des éléments de réponse en cas d'impossibilité d'actions.
>
> Extrait de la « lettre d'engagement - ligne candidate pour la réalisation d'une marche exploratoire »

La lettre d'engagement des lignes constituait une tentative de formaliser clairement le cadre d'action attendu de la part des directions de ligne. Elle s'inscrit également dans la volonté de Sandrine Charnoz de standardiser l'outil, en insistant sur le rôle concret des agent·es, sur la « chaîne de responsabilité » et sur l'implication attendue. Cette structuration révèle à la fois les ambitions de légitimation de la démarche, les intérêts divergents et les tensions entre les différentes logiques managériales. En précisant dès la première phrase que la marche exploratoire « n'est pas une opération commerciale », j'ai voulu anticiper la façon dont les directions de ligne peuvent s'approprier les marches. Ce texte cherche donc à recadrer les marches en rappelant qu'il s'inscrit dans un « plan » plus global de prévention et de lutte contre les violences sexuelles et donc dans une stratégie plus large.

J'ai eu l'idée de définir précisément l'implication des directions de ligne après la participation de Claire au recrutement des marcheur·ses : elle est en effet la première à accompagner elle-même les agent·es durant pas une, mais deux phases de recrutement. Celui-ci ne se fait plus sur des flyers papier mais directement sur une tablette numérique, ce qui facilite la collecte immédiate et centralisée des données et la récupération des contacts pour moi ensuite. Cette numérisation permet également de traiter rapidement les réponses du petit questionnaire de recrutement.

Lors des deux phases de recrutement, cent soixante-six personnes ont répondu aux cinq questions sur leur genre, leur fréquence d'usage des transports, leur sentiment d'insécurité, les

facteurs supposés déclencheurs de ce sentiment, et leur connaissance des outils de sécurité RATP. Les résultats de ce questionnaire révèlent que près de 28 % des personnes interrogées déclarent ne pas se sentir en sécurité. Si le taux peut sembler élevé, la formulation de la question – « vous sentez-vous en sécurité… » - englobe des réalités très diverses.

Pour les personnes interrogées, « les individus importuns », « le manque d'éclairage » et les « créneaux horaires » seraient les principaux déclencheurs de ce « sentiment d'insécurité ». L'adjectif « importuns » se rapporte cependant à une catégorie floue et indéfinie, qui ne reflète aucune réalité précise. Il peut ainsi s'agir d'une personne bruyante, insistante, alcoolisée, d'un mendiant, d'un groupe de jeunes, autant que d'un harceleur. La question sur la connaissance des outils de sécurité révèle que le contact avec un·e agent·e est la réponse la plus fréquemment citée, ce qui souligne l'importance de leur présence et la confiance qui leur est accordée. Les caméras de surveillance arrivent en deuxième position, tandis que les bornes d'appel ou le 3117 restent largement méconnus ou peu mobilisés. Avec la question sur les outils, le recrutement peut devenir un moment d'information et de formation même pour les personnes qui ne participent pas à la marche.

Le jour de la marche, sept participant·es se présentent sur les cent soixante-six ayant laissé leurs coordonnées, ce qui est perçu comme un bon résultat, d'autant plus significatif qu'il s'agit de la première marche sans la présence d'élu·es ni de représentant·es institutionnel·les. Cette configuration a été déterminante : elle a rendu la démarche plus fidèle à son objectif initial : celui d'un espace de dialogue et d'observation critique, non parasité par les enjeux de représentation ou de légitimation institutionnelle. Cette mobilisation peut s'expliquer par la deuxième session de recrutement mais aussi la communication élargie : en plus d'un post diffusé par le service client de la RATP sur Twitter (X), un second message Twitter (X) est publié au nom de la ligne 6, afin de cibler plus directement les voyageur·ses concerné·es. Ce double canal de diffusion a renforcé la visibilité de la démarche.

Lors de la restitution, peu d'évolutions majeures ont été apportées, si ce n'est l'intégration d'une représentation cartographique à l'échelle de la station (Image 37), rendue possible grâce aux plans internes transmis par Claire. Ce changement d'échelle – plus locale et précise – permet un travail plus fin et ciblé : les couloirs étant numérotés, il devient possible de localiser très concrètement les zones qui ont par exemple des défauts de signalétique ou un manque de lumière et de formuler des propositions d'aménagements ciblés comme l'ajout d'un miroir d'angle, d'un éclairage renforcé ou d'une borne d'appel.

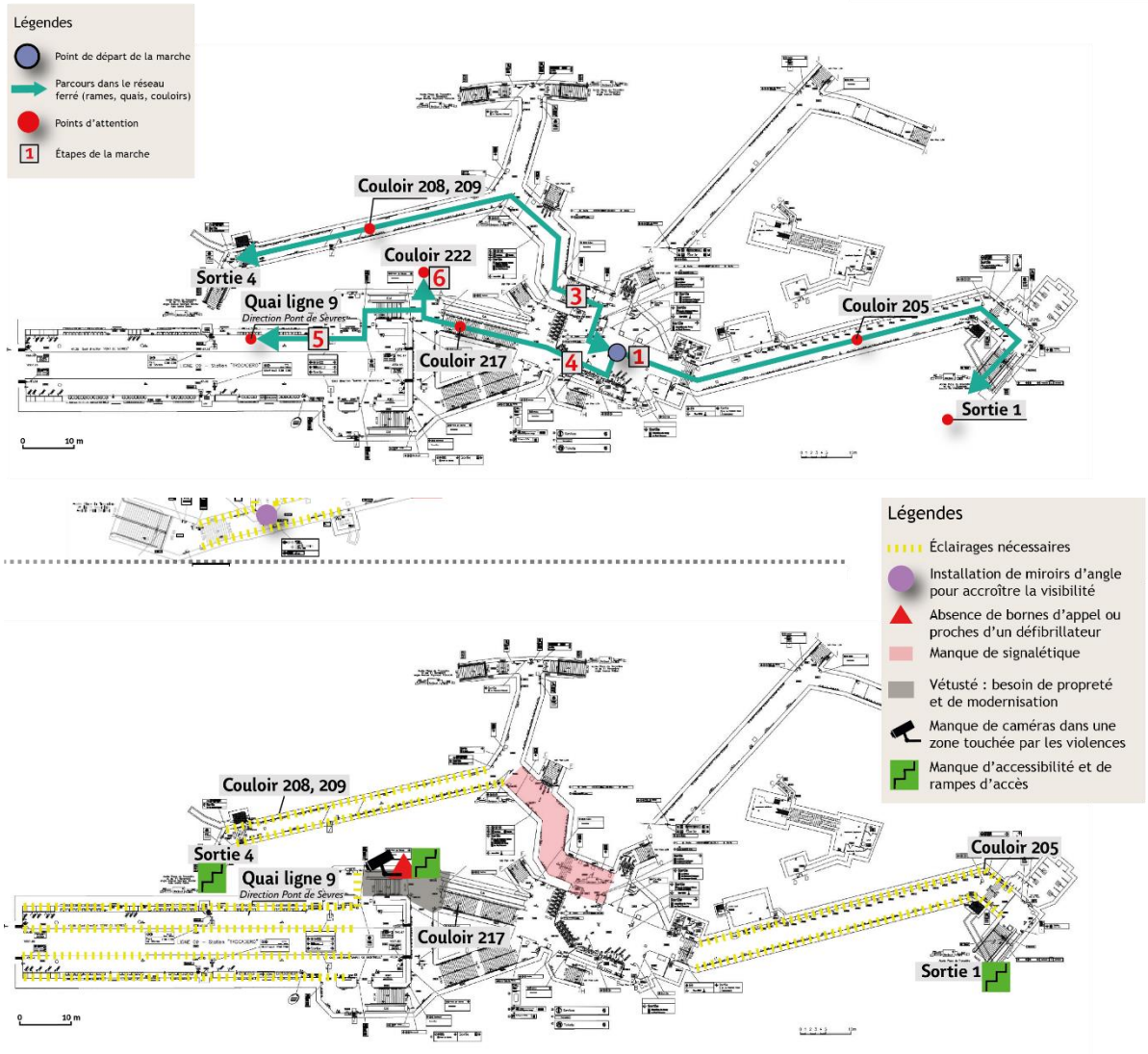


Image 37 : Cartographie de parcours et de synthèse. Source : Rex ligne 6, production Manon Marguerit

2.2 Des aménagements concrets : les cas des « Belles échappées » à Jaurès et de la fresque à Stalingrad

Je souhaite ici revenir sur deux aménagements concrets installés à la suite de marches exploratoires. Le premier est le dispositif « Belles échappées », un écran LED fixé au plafond pour simuler une ouverture sur le ciel, inauguré à la station Jaurès après une marche sur la ligne 5. Le second est une fresque de *street art* réalisée dans un couloir particulièrement dégradé de la station Stalingrad, consécutive à une marche sur la ligne 2. Lors de leur installation, j'avais cependant du mal à comprendre la pertinence de ce que je percevais comme une réponse esthétique face à un problème structurel. La littérature sur le design d'espace m'a aidé à y voir plus clair.

Dans sa thèse, Alexandra Borsari rappelle que « l'imaginaire est profondément marqué par l'expérience des sens : il est terrien au sens le plus fort du terme » (2010 : 191). Dans un article co-écrit avec Émeline Brulé, elle souligne aussi que « l'intérêt des designers pour les sens participe d'un recentrage sur l'individu, le corps, la recherche du bien-être et d'un environnement à la mesure de l'être humain dans un hypothétique rapport direct au monde par le sens » (2016). Selon les autrices, « le design sensoriel tente de conjuguer deux objectifs *a priori* incompatibles : une compréhension universelle et une individualisation de l'expérience » (ibid.). Ainsi, le design et l'esthétique ne sont pas de simples artifices décoratifs, ils jouent un rôle central dans la manière dont les individus perçoivent, habitent et s'approprient un espace. En engageant les sens et le corps, le design sensoriel permet à la fois de créer des repères partagés et de répondre à des expériences singulières, renforçant ainsi le sentiment de bien-être et d'ancrage dans un lieu.

De son côté, Damien Masson met en avant le rôle du mouvement dans la perception esthétique d'un lieu : « En étant actif, en « jouant », comme en contemplant, le passager construit le paysage qui apparaît sous ses yeux et lui donne un sens et parfois lui attribue un jugement esthétique […] Telle barrière bétonnée habituellement jugée négativement pourra devenir objet de contemplation lors de sa perception en mouvement. […] le mouvement est un révélateur du potentiel esthétique de l'espace ordinaire » (Masson, 2009 : 148). Selon lui, la mobilité « implique une rencontre sensible spécifique avec la matérialité et la socialité de la ville qui peut se traduire dans des expériences et émotions systématiquement différentes et alimenter ainsi différemment les représentations de celle-ci » (Kazig & Masson, 2015). Il invite ainsi à reconsidérer les ambiances dans les représentations spatiales : l'espace n'est pas neutre, ni seul support de pratiques, mais contribue activement à façonner nos manières d'être au monde.

Ces éléments théoriques m'ont permis de reconsidérer ma critique des aménagements installés à la suite des marches exploratoires. Le dispositif « Belles échappées » a été proposé par la responsable de l'entité « Marketing Produits et Services » en lien avec la direction commerce et marketing (CML) dans laquelle s'ancre le « plan de lutte » de Sandrine Charnoz. Décrit comme une « bouffée d'oxygène » par cette responsable, l'objectif de ces plafonds rétroéclairés seraient d'améliorer le ressenti de sécurité dans les stations, notamment dans les stations où il y aurait un « décalage anormal » au niveau du « Net Promoter Score » (NPS) (Encadré 2). À la RATP, le NPS est un des indicateurs utilisés pour mesurer le sentiment de sécurité des voyageur·ses, il est reconstitué à partir d'un questionnaire distribué en station, puis désagrégé par âge, genre, ligne ou station. En septembre 2021, sur les 160 000 personnes qui avaient donné leur avis, le sentiment d'insécurité des femmes de 15 à 24 ans est nettement plus élevé.

Le « NPS » sert d'indicateur à l'Autorité organisatrice des mobilités pour recueillir des informations sur la « qualité du service » et donc évaluer la compétitivité de la RATP. Durant les réunions du pôle ECMS, j'entendais souvent dire que le NPS était le « KPI[124] le plus révélateur », c'est-à-dire que le chiffre obtenu à partir du calcul du NPS était considéré comme fiable pour évaluer l'efficacité du service offert aux voyageur·ses par la RATP, et donc par transitivité par IDFM. Ainsi, dire que le NPS est le « KPI le plus révélateur » signifie que si l'on ne devait garder qu'un seul indicateur pour piloter la satisfaction client, ce serait celui-là, car il concentre beaucoup d'informations sur le ressenti global des usager·es. Pourtant, cette mesure du « sentiment de sécurité » au moyen d'un indicateur comme le NPS ne permet pas d'en distinguer les causes précises. Par ailleurs, comme le rappelle Marylène Lieber, ce sentiment d'insécurité est aussi liée à la socialisation des jeunes femmes (Lieber, 2008). Les marches exploratoires ne sont donc pas évaluées pour leur impact sur les violences sexuelles et la baisse du nombre d'agressions, mais selon leur capacité à produire une amélioration de « l'expérience client ». En d'autres termes, on ne traite pas ce qui provoque l'insécurité, mais ce qui altère l'image perçue.

[124] KPI signifie « Key Performance Indicator », ou en français « indicateur clé de performance ». Il s'agit d'un outil de mesure utilisé pour évaluer l'efficacité d'un service par rapport à des objectifs fixés. Ils trouvent leur origine dans les outils de pilotage développés au sein des grandes entreprises industrielles américaines dès le début du XXe siècle, comme General Motors. Leur usage s'intensifie dans les années 1950–1970 avec le développement du management par objectifs. À partir des années 1980, dans le contexte du New Public Management, les KPI sont transférés dans la sphère publique pour évaluer la performance des services (hôpitaux, transports, administrations…). Devenus omniprésents, ils sont aujourd'hui des outils standards de gestion dans les secteurs privé et public, tout en faisant l'objet de nombreuses critiques pour leur réduction de la complexité à des chiffres. Exemples de KPI : taux de fréquentation, délai moyen de traitement, nombre de réclamations, taux de satisfaction (NPS).

<u>Encadré 2</u> : Comprendre le « NPS » à la RATP

Le « NPS », ou « Net Promoter Score », est un indice de recommandabilité, un indicateur, qui mesure la probabilité qu'un·e usager·e recommande un service ou un produit à d'autres, comme ses ami·es, proches ou collègues. Il ne mesure donc pas directement la satisfaction ou la qualité perçue, mais l'intention de recommandation. Le NPS a été inventé en 2003 par un consultant américain, Fred Reichheld, formé au marketing de la satisfaction client. Depuis le début des années 2010, cet indicateur a été transposé dans d'autres domaines que le marketing commercial, comme les services publics (hôpitaux, éducation, transports en commun). Cet indice repose sur une seule question-clé : « Sur une échelle de 0 à 10, quelle est la probabilité que vous recommandiez [le service] à un·e proche ? »

- Les personnes qui répondent 9 ou 10 sont appelées promoteurs.
- Celles qui répondent 7 ou 8 sont des passifs.
- Celles qui donnent 0 à 6 sont considérées comme des détracteurs.

Comment calculer le NPS ? La formule est simple : NPS = % de promoteurs - % de détracteurs. Après calcul, le score va de – 100 à + 100 et un NPS positif est en général vu comme un signe de satisfaction ou de qualité perçue.

Comment le NPS est-il utilisé à la RATP ? Il a été mis en place pour que l'autorité organisatrice, IDFm, puisse suivre la perception du service sur des dimensions comme la régularité des métros, la visibilité des agent·es ou encore la communication des conducteur·ices en cas de problème et la propreté.

Une première expérimentation du dispositif « Belles échappées » a eu lieu en juin 2022 à la station Strasbourg-Saint-Denis. Le 27 juin 2022, le département CML, responsable de cette installation, publie une note interne pour la présenter :

> Le ciel s'invite à Strasbourg Saint-Denis ! Venez découvrir les « Belles échappées », un nouvel aménagement lumineux dont le démonstrateur vient d'être déployé à la station Strasbourg Saint-Denis ! Venant nourrir notre Raison d'Être, « S'engager chaque jour pour une meilleure qualité de ville », les « Belles échappées » proposent aux voyageurs une expérience apaisante et surprenante, permettant à son esprit de s'évader au-delà des murs de la station. Le renforcement du sentiment de sécurité dans nos espaces est un enjeu fort pour la RATP. Ce dispositif a vocation à apporter une perception positive et rassurante de nos espaces grâce à un éclairage d'un nouveau genre : des dalles lumineuses représentant un motif de ciel bleu. Le ciel ensoleillé qui s'invite dans la salle de recette crée un sentiment d'ouverture sur l'extérieur qui agrandit et embellit l'espace de la station. Cet aménagement affirme également la volonté de la RATP de maintenir des espaces propres et confortables : engagement N°6 de la charte, pour améliorer au quotidien la qualité de l'expérience clients

Cette communication mobilise un champ lexical sensoriel, évoquant une « expérience apaisante et surprenante », la possibilité pour « l'esprit de s'évader » ou encore un « sentiment d'ouverture sur l'extérieur ». Le dispositif n'est pas conçu comme un aménagement pour répondre à des enjeux concrets de sécurité, mais plutôt comme un vecteur de transformation de l'ambiance des lieux, par une mise en scène lumineuse qui vise à produire une illusion de dehors dans un espace clos. S'il est question d'un « renforcement du sentiment de sécurité », celui-ci reste indéfini, sans lien explicite avec les conditions matérielles de sécurité ou avec des outils de signalement.

Par ailleurs, la référence explicite à la « Raison d'Être » de l'entreprise, à savoir « s'engager chaque jour pour une meilleure qualité de ville », ancre ce dispositif dans une stratégie d'image globale de la RATP. La mention de l'« engagement N°6 de la charte » pour la « qualité de l'expérience client » inscrit la démarche dans une logique de service commercial, où la sécurité apparaît comme une dimension de l'attractivité de l'offre, plutôt qu'un enjeu de protection effectif.

La photographie ci-dessous (Image 38) a été prise lors de l'installation éphémère à la station Strasbourg-Saint-Denis. Elle montre que le dispositif des « Belles échappées » est un ensemble de dalles rétroéclairées au plafond représentant un ciel bleu traversé de feuillages, censé créer une illusion d'ouverture sur l'extérieur. Ce choix vise à embellir un espace souvent perçu comme sombre et étroit. Sur la photographie, plusieurs agent·es RATP (à droite) assurent une animation autour de ce dispositif.



Image 38 : Le dispositif « Belles échappées » installé temporairement à la station Strasbourg-Saint-Denis, 24 juin 2022, photo Anna Saint-Jalme

Le long couloir de circulation de la station Jaurès – d'une longueur supérieure à cent mètres – avait été identifié comme un lieu propice à l'installation pérenne de ce dispositif lumineux. Lors de la marche exploratoire organisée sur la ligne 5 à la fin du mois de juin 2022, il m'a été demandé de réaliser un photomontage destiné à projeter visuellement cette proposition d'aménagement auprès des participant·es, afin qu'ils et elles puissent réagir dessus (Image 39). Il était clair que les marcheur·ses devaient confirmer l'utilité d'un aménagement déjà décidé. Aujourd'hui encore, le dispositif « Belles échappées » est installé dans le couloir de circulation de la station Jaurès. Je l'ai également retrouvé dans la salle d'attente des urgences de l'hôpital Saint-Louis à Paris, où il semble répondre à une logique similaire : créer une atmosphère apaisante dans un espace clos et souvent anxiogène.



Image 39 : Montage du dispositif « Belle échappée » dans le couloir de circulation de la station Jaurès en vue de la présentation aux marcheur·ses, juin 2022, production Manon Marguerit

Une autre expérimentation a été mise en œuvre quelques mois plus tard, à l'occasion d'une marche exploratoire organisée en novembre 2022 sur la ligne 2, entre les stations La Chapelle et Stalingrad. Elle portait sur la création d'une fresque de *street art* dans un couloir de correspondance entre les lignes 2 et 7 à Stalingrad, considéré comme particulièrement anxiogène. Dès la réunion de préparation, la cadre de ligne avait évoqué des stations situées dans un quartier « africain complexe », qu'elle avait présenté comme « fief du crack », allant jusqu'à utiliser le surnom médiatique « Stalincrack » pour désigner Stalingrad. Elle évoque un contexte social de précarité marqué par une forte présence masculine dans l'espace public - exilés, vendeurs à la sauvette, mendiants, toxicomanes – et une nouvelle équipe « incivilité » en cours de création pour les « déloger », en complément des agent·es de sûreté et des nombreux policier·es déjà en place. Elle attend de la marche exploratoire un accompagnement dans l'« embellissement » des stations. Sandrine Charnoz insiste alors sur la nécessité de ne pas « vendre » un changement illusoire aux marcheur·ses, mais plutôt d'accompagner des ajustements modestes destinés à améliorer l'aisance du parcours.

Lors du repérage du parcours, j'essaie de mettre en avant des éléments valorisants, comme l'exposition photo sur les murs du couloir menant de gare du Nord à la Chapelle, les verrières

lumineuses ou encore la végétalisation des quais. Le couloir de correspondance entre les lignes 2 et 7 à la station Stalingrad, qualifié de « coupe gorge » par la cadre de ligne, est un couloir long de quatre-vingt-dix-sept mètres, bas de plafond, mal ventilé, et marqué par des odeurs fortes d'urine et d'excréments. Il cumule des signes de dégradation : infiltrations, murs suintants, des problèmes d'étanchéité et un liquide gluant qui coule des murs et du plafond et qui renforce l'impression de délabrement. La cadre de ligne nous explique que la plupart des voyageur·ses préfèrent sortir de la station et marcher pour prendre la ligne 7 plutôt qu'emprunter ce couloir, d'autant qu'il n'y a aucune présence humaine de ce côté de la station et que le lieu est décrit comme un espace de rendez-vous pour les toxicomanes. Elle voudrait y installer une fresque murale pour embellir visuellement cet espace et en atténuer la charge négative.

À la suite de la marche, Sandrine Charnoz entre en contact avec l'association artistique « Le M.U.R »[125] pour un projet de fresque axée sur la lutte contre les violences sexuelles. Une fois le choix validé par la cadre de la ligne 2, avant d'installer l'œuvre, des travaux préparatoires sont lancés : remise en état de la voûte, nettoyage, peinture. Dans un article de communication externe publié le 21 décembre 2023 sur le site de la RATP, la fresque installée à Stalingrad est valorisée comme une œuvre artistique qui « sollicite l'imaginaire et l'inconscient des voyageurs grâce à des formes abstraites et colorées » (Image 40). Le texte précise que le choix de l'emplacement s'appuie sur les « nombreuses marches exploratoires » menées en amont, et invite les usager·es à redécouvrir les espaces RATP « sous un nouvel angle plus positif et rassurant ». Le ton employé est élogieux, et l'un des titres met en avant « un engagement qui va au-delà du rôle de transporteur ».

[125] Le M.U.R (Modulable, Urbain, Réactif) est une association dédiée à la promotion de l'art urbain fondée en 2003. Elle est notamment connue pour avoir initié le Mur Oberkampf à Paris, situé à l'angle des rues Saint-Maur et Oberkampf, où une nouvelle œuvre recouvre l'autre toutes les trois semaines, à la manière d'un panneau publicitaire. Ce dispositif offre un cadre d'expression régulier à des artistes issus du graffiti, du *street art* ou d'autres formes d'interventions urbaines. Le M.U.R accueille toutes les techniques, dès lors qu'elles s'inscrivent dans une logique artistique urbaine.



Image 40 : Œuvre de l'artiste Amsted, dans un couloir de la station Stalingrad, photographies issues de l'article publié sur le site de la RATP https://www.ratp.fr/station-stalingrad-street-art, 2023, © RATP - Xavier Chibout

En affirmant aller « au-delà du rôle de transporteur », le rôle et la responsabilité sociale de la RATP sont mis en avant. Le projet participe d'un embellissement de la station et constitue une trace du processus des marches : visuellement, les formes ondulées et les couleurs vives - rose, vert anis, orange, bleu, rouge - créent une ambiance vivante et plus lumineuse en rupture avec l'état initial du lieu, marqué par l'insalubrité, l'étroitesse et le manque de lumière (**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**43). Sa présence rompt avec l'aspect monotone et dégradé du couloir, en

requalifiant symboliquement l'espace par l'art, elle peut participer ainsi à améliorer l'ambiance d'un espace perçu comme propice au passage à l'acte et diminuer l'atmosphère d'anxiété qui y règne.

Au-delà de sa dimension esthétique, la fresque produit un contraste marqué entre un espace déqualifié et délaissé du nord de Paris et le soin qui lui est apporté, à rebours de la logique de dévalorisation : elle opère comme un renversement du stigmate. Revaloriser de tels espaces, c'est aussi reconnaître l'importance des populations marginalisées qui les traversent et inscrire la lutte contre les violences sexuelles dans la prise en compte de ces groupes. Cette démarche a une portée subversive : elle peut être lue à travers la notion de *care* : revaloriser la dimension du soin dans un espace stigmatisé revient à l'assumer comme ressource subversive (Galerand & Kergoat, 2008). Lors du COPIL de juin 2024, cette position a été difficile à défendre : la directrice de la BU des services ferrés[126], devenue une nouvelle « sponsor » du « plan de lutte », a exprimé une incompréhension quant aux liens entre l'installation de cette fresque et la lutte contre les violences sexuelles.

Face à un problème aussi complexe et systémique que les violences sexuelles, aucune action isolée ne peut suffire à transformer la situation. Dans cette partie, j'ai cependant montré que des réalisations concrètes, comme le dispositif des « Belles échappées » ou la fresque, ne sont pas anecdotiques : non seulement elles légitiment le « plan de lutte » en montrant qu'il produit des résultats concrets, notamment au niveau de l'aménagement, mais elles s'inscrivent aussi dans une logique d'urbanisme sensible, où le processus de travail compte autant que le résultat. Comme le fait de renommer des rues, certains gestes qui paraissent symboliques n'en sont pas moins importants pour agir pour l'égalité dans la mobilité.

2.3 Recadrage des marches exploratoires : vers la construction d'expérimentations

À l'issue des sept premières marches exploratoires organisées sur le réseau RATP - deux sur la ligne 4, deux sur la ligne 8, une sur la ligne 6, une sur la ligne 11 et une sur la ligne 5 (Figure 8) -, j'ai rédigé un bilan afin de retracer l'évolution des marches sur leur première année et demie,

[126] Depuis la réorganisation du groupe RATP en janvier 2023, quatre « Business Units » (BU) – ou unités d'affaires – ont été constituées pour assurer la gestion des activités en monopole de l'EPIC RATP : RATP Services Ferrés (incluant les lignes de métro et RER), RATP Infrastructures, RATP Réseaux de surface (bus et tramway) et RATP Sûreté. Ces BU pilotent les missions opérationnelles confiées à l'EPIC dans le cadre du contrat avec Île-de-France Mobilités, et sont soumises à la régulation de l'Autorité de régulation des transports (ART). Parmi elles, la BU RATP Infrastructures est spécifiquement chargée de l'exploitation et de la maintenance des infrastructures du métro et du RER en Île-de-France, ainsi que des futurs équipements du Grand Paris Express.

d'en souligner les apports mais aussi les limites. Ce document a également été l'occasion de présenter un travail réalisé en collaboration avec Anne Saint-Jalme, alors stagiaire au sein de l'équipe « plan de lutte » : un tableau récapitulatif des aménagements possibles en station, incluant leur coût, les services en charge de leur installation et de leur maintenance et les modalités de financement envisageables. Ce bilan a été présenté en septembre 2022 aux cadres de lignes impliqué·es dans les marches, à la responsable de l'expérience client, à la directrice du département en charge du réseau ferré (SEM), à une représentante du département MOP chargée de la programmation des espaces, ainsi qu'au département de la sûreté.

DATE	LIGNE	ITINÉRAIRE
29 juin 2021	4 Sud	Denfert-Rochereau → Porte d'Orléans → Mairie de Montrouge
19 octobre 2021	4 Nord	Barbès-Rochechouart → Marcadet-Poissonniers → Porte de Clignancourt
23 novembre 2021	8 Est	Porte de Charenton → Charenton-Écoles → Maison-Alfort-Les Juillottes
1er février 2022	6 Ouest	Trocadéro → Pasteur
15 février 2022	8 Centre	Faidherbe-Chaligny → Daumesnil
24 mai 2022	11 Centre	Belleville → Hôtel de Ville
23 juin 2022	5 Centre	Jaurès → Jacques Bonsergent

Figure 8 : Tableau récapitulatif des sept premières marches exploratoires entre juin 2021et juin 2022, Manon Marguerit

Lors de cette réunion de bilan, j'ai présenté les principales évolutions apportées à la démarche : la formalisation du cadrage des itinéraires, l'adaptation progressive des questionnaires, et surtout la participation renforcée des lignes grâce à l'introduction d'une lettre d'engagement. Une grille de synthèse a également été mise en place pour systématiser les réponses des lignes aux préconisations issues des marches (Image 41) : celles-ci doivent indiquer si une action peut être menée à court, moyen ou long terme, ou expliquer, lorsqu'un aménagement est jugé impossible, les contraintes en jeu, souvent des normes imposées par l'autorité organisatrice.

Je suis également revenue sur la constitution d'un « RACI », un acronyme anglophone qui signifie « Responsible (Responsable), Accountable (Approbateur), Consulted (Consulté) et Informed (Informé) ». Le « RACI » est un tableau qui indique qui est responsable de la mise en œuvre – de l'organisation du parcours par exemple -, décisionnaire final du projet – souvent le/la cadre de ligne -, qui est consulté pour avis – le recueil social peut être un bon exemple - et qui est simplement informé du déroulé, souvent la direction de la communication. Concrètement, il prend la forme d'un tableur Excel qui distribue les quatre rôles clés attribués aux membres de l'équipe

projet pour chaque tâche. Ce tableau permet d'apporter une clarification des rôles et des responsabilités dans les marches mais aussi de structurer les différents acteurs impliqués dans une démarche aussi transversale.

Bilan des préconisations des marcheur·ses : Ligne 4 Nord

Lieu	Remarques	Préconisations	Prise en compte : Oui / Non Éléments de réponse	Délais à court ou à long terme
Porte de Clignancourt Espace public Correspondance T3b	De manière globale, il est facile de se repérer entre le tramway T3b et les bouches de métro. Des éléments comme le grand cœur ou le commerce de station sont facteur d'aisance			
Quais	Manque de connaissances sur les outils à disposition en cas de problème Manque d'éclairage Manque de propreté et impression de désordre (travaux)	Cibler l'information voyageur sur les outils à disposition (3117, bornes d'appel) Accentuer la luminosité Travail sur les odeurs	*Oui - pour accentuer la clarté, faire disparaître les odeurs*	*Moyen*
Escaliers et couloirs	Manque d'accessibilité PMR	Escaliers mécaniques, ascenseurs avec signalétique précise	*Travail sur la signalétique*	*Moyen*
Marcadet-Poissonniers Station et quais	Une station peu appréciée. L'œuvre d'art sur les murs est plus intéressante que les publicités (décrites comme accentuant le caractère normé et oppressant de l'espace)	Entretien des appareils de service Installation de toilettes	*Oui - Entretien, luminosité* *Non - Emplacement indapté pour des toilettes publics*	*Court, moyen*
Correspondance ligne 12	Manque d'éclairage Manque de propreté dans l'espace	Installation d'un jeu de miroirs La couleur bleue dans le couloir est très appréciée	*Oui - Propreté, luminosité* *Réflexions sur les jeux de lumière*	*Court, moyen*
Barbès-Rochechouart Station et quais	Une station patrimonialement intéressante (très esthétique) avec une liaison aérienne. Néanmoins elle ne génère que peu d'aisance pour les usager·es	Entretien des appareils de service Installation de toilettes	*Oui - Entretien, luminosité* *Information : Réfection à partir de l'éclairage sous le viaduc de la L12*	*Court*
Correspondance ligne 2	Annonces sonores inaudibles et signalétique peu claire Manque d'éclairage Manque de propreté	Installation de miroirs d'angles Animations ponctuelle de l'espace Renforcement de la signalétique Travail sur les odeurs	*Oui - Propreté, luminosité signalétique. Réflexions sur les animations ponctuelles sour le viaduc*	*Court, moyen*

Image 41 : Exemple de tableau de synthèse avec réponse de l'unité opérationnelle de la ligne 4 aux demandes des marcheur·ses, production Manon Marguerit

Je devais aussi présenter les possibilités de financement des équipements proposés par les marcheur·ses. En mai 2022, j'ai donc organisé un échange avec une programmiste de l'équipe de maîtrise d'ouvrage (MOP) afin de poser les bases d'un travail de clarification des coûts et des financements des équipements en station. Rapidement, je découvre l'ampleur de la complexité organisationnelle : entre les directions techniques aux sigles incompréhensibles - MOP, SEM, SIT, M2E, RST, ESD, etc. - les contraintes de l'autorité organisatrice (IDFM) et les services en charge de la programmation, du design, de la maintenance ou du financement, il devenait évident que chaque équipement - miroir, lumière, borne d'appel, assise, caméra, signalétique, etc. - possède ses propres règles de gouvernance, coûts, délais d'installation et logiques budgétaires.

Ce travail a été mené en plusieurs étapes : d'abord, il nous a fallu identifier les aménagements faisables - ou non - à l'issue d'une marche exploratoire afin de les répertorier ; puis nous avons cherché à clarifier les coûts de fourniture, de pose et de maintenance de chaque équipement ; enfin, il a fallu repérer les interlocuteur·ices selon les équipements et comprendre les calendriers d'intervention (Encadré 3). À partir de juin 2022, nous avons échangé avec des

responsables des différents départements pour affiner cette grille et commencer à construire des scénarii de financement possible.

<u>Encadré 3</u> : L'installation d'équipements en station

L'installation d'escaliers mécaniques ou d'ascenseurs peut prendre jusqu'à cinq ans et doit parfois être défini avant la construction d'une station.

Pour les autres aménagements, une alternative est possible avec l'intégration de certaines stations dans les programmes dits « coups de propre », des programmes de rénovation mis en place en 2013 et qui doivent être validés par Île-de-France Mobilités dans le cadre des plans d'investissement quadriennaux (QI). Leur coût oscille entre 500 000 et 1 million d'euros selon la taille de la station et couvre un large spectre d'aménagements : revêtements muraux, comme la peinture ou le carrelage, traitement des concrétions, amélioration de l'éclairage, remplacement ou réorganisation de la signalétique, réfection des sols, etc.

L'ajout d'un luminaire par exemple coûte environ 1000 €, mais sa faisabilité dépend de la présence d'un cheminement électrique existant dans le couloir et de l'accessibilité technique. Chaque couloir est déjà équipé de cheminements de câbles, mais les ajouts nécessitent des tests de compatibilité, un point sur la température de couleur, un re-lampage et un nettoyage régulier. Concernant les caméras de vidéosurveillance, leur coût unitaire avoisine les 10 000 €, avec un an de délai en moyenne entre la demande et la pose. Elles nécessitent la validation conjointe de plusieurs services, dont la sûreté, elles sont supervisées depuis un PC de surveillance, et intègrent ensuite un parc d'équipements entretenus par un autre département au sein de l'entreprise (M2E).

La pose d'une borne d'appel coûte environ 1350 €, leur câblage entre 1600 et 2000 €, et leur raccordement requiert de prendre en compte l'amiante, les infiltrations, et les contraintes techniques de chaque station. Leur délai d'installation est également d'un an minimum.

Ce travail de clarification a permis de cadrer ce qui était réaliste techniquement et budgétairement. Ces éléments montrent que les marches exploratoires ne peuvent pas générer seules de profondes transformations, mais qu'elles peuvent orienter des décisions. Leur effet réel dépend de la capacité à naviguer dans la complexité de l'organisation RATP et à transformer les constats de « terrain » en actions concrètes, budgétairement soutenables et techniquement réalisables. Ainsi, à défaut d'être directement à l'origine d'un projet de rénovation, les marches exploratoires peuvent donc jouer un rôle stratégique en amont, en alimentant les diagnostics et les argumentaires d'inscription dans ces opérations lors de la phase de programmation.

Dans le cadre de ce bilan, il m'a également été demandé de dessiner la « station idéale » (Image 42). J'ai choisi de réaliser une cartographie de synthèse pour représenter l'ensemble des

recommandations issues des marches. Je me suis appuyée sur le plan d'une des stations parcourues, sur laquelle j'ai superposé des pictogrammes correspondant à des types d'aménagements, eux-mêmes classés par degré d'intervention - petits travaux, travaux moyens, grands travaux - selon leur faisabilité et leur circuit de financement. J'ai précisé les équipements concrets à installer ou à renforcer - miroirs, signalétique, sièges, éclairage, etc. -, localisé des zones où se concentrent les manques, en croisant les retours usager·es et les possibilités techniques.

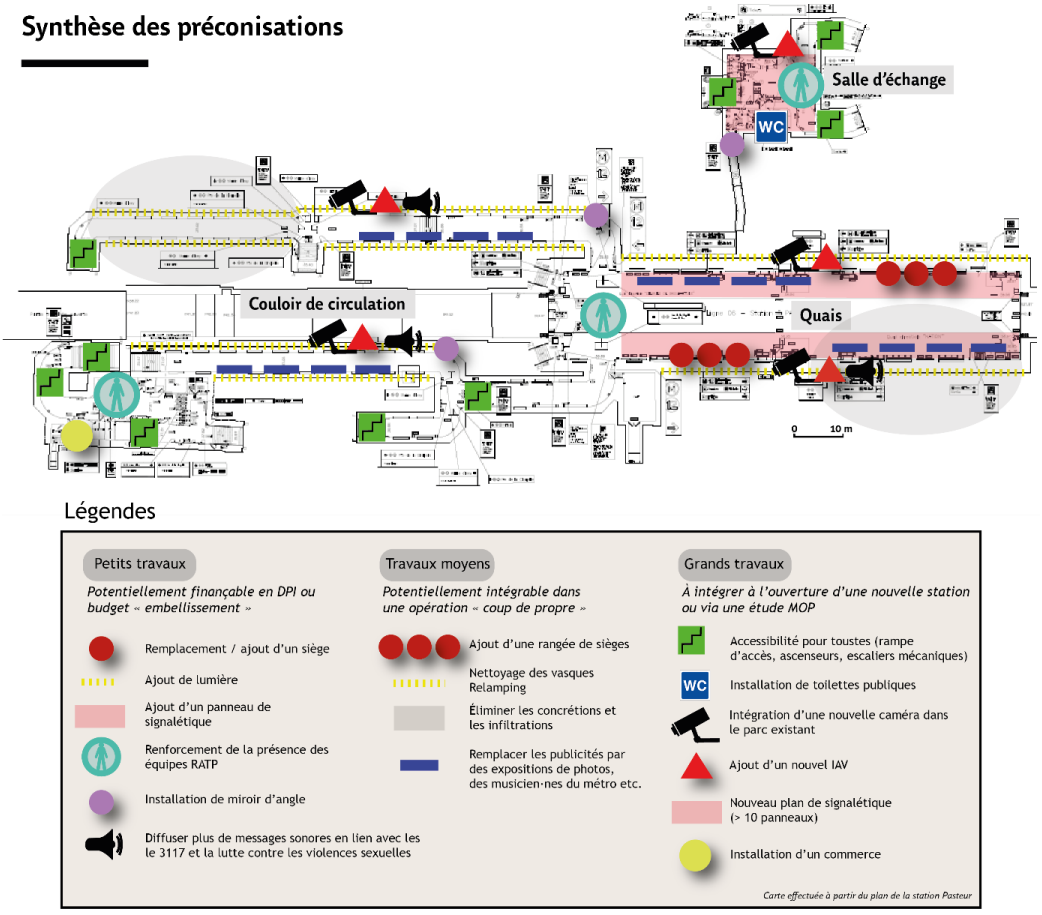


Image 42 : La station idéale, bilan des marches exploratoires, production Manon Marguerit

Ce schéma répond à une demande institutionnelle de la part des membres du COMEX de la RATP pour traduire le retour des marches en actions concrètes, visibles et programmables. Il suppose l'existence possible d'une « station modèle » à partir d'une addition d'équipements : lumière + signalétique + miroir = sécurité. Ce schéma témoigne d'une intention sur cette question, une telle standardisation réduit le sentiment d'insécurité à des variables techniques et évacue la complexité des usages, des vécus et des rapports sociaux qui se jouent dans l'espace. Par ailleurs, cette carte ne restitue pas les récits, la pluralité des vécus les ambiances, les sensations fines ou les contradictions exprimées pendant les marches.

Dans cette deuxième partie, j'ai retracé les évolutions progressives de la méthodologie et les (ré)ajustements que j'ai pu tester. Ces marches se sont progressivement ancrées dans une logique d'aménagement, mais leur intérêt me semblait résider concrètement sur l'implication des agent·es RATP et des autres personnels de station, ainsi que la présentation concrète des outils pour favoriser la réappropriation du réseau. En ce sens, les marches sont de véritable outil de médiation. À partir de ce constat, j'ai conçu une série d'expérimentations avec les groupes d'étudiant·es de l'Université Paris 8 que j'allais avoir dans le cadre de vacations. Dans la troisième et dernière partie de ce chapitre, je reviendrai sur ces expérimentations et m'interrogerai sur l'intérêt de réintroduire une dimension expérimentale dans un outil comme les marches.

III – Expérimenter autour des marches exploratoires : (faire) éprouver la complexité de construction et de mise en œuvre d'un dispositif de lutte contre les violences sexuelles

> Plus que l'observation des corps pour elle-même, plus que la description des procédures de « mise en marche » des corps dans l'espace public urbain ou de communication des corps entre eux, la question du partage des ambiances urbaines renvoie à la saisie de l'épaisseur de l'expérience corporelle quotidienne. Précisément, il s'agit de comprendre comment l'ambiance urbaine s'incarne dans les corps, comment elle prend forme dans ces corps, de quelle manière elle les mobilise, en quoi et comment elle fabrique finalement d'autres corps. Or un tel questionnement est indissociable, de notre point de vue, d'une démarche à la fois immersive et participative. […] nous faisons alors le choix d'arpenter la ville, de se laisser « embarquer » par ses signaux, de frotter notre corps à ses aspérités… pour mieux en saisir l'ambiance, pour mieux en ressentir et en décrire les effets. […] nous défendons l'idée d'une expérimentation nécessaire, à même le corps, de ces ambiances urbaines. Il s'agit alors non seulement de FAIRE CORPS avec elles mais aussi de PRENDRE CORPS dans ces ambiances. De ce point de vue, la mise en place de protocoles méthodologiques au sein desquels le corps est éprouvé – voire déstabilisé, déséquilibré, atrophié - devient, par l'exaltation des impressions et l'exagération des gestes, une voie possible d'observabilité de la vie sensible urbaine. Enfin, l'intérêt porté à l'arrière-plan corporel des ambiances urbaines appelle, plus qu'une autre lecture des manières de « vivre-ensemble » la ville, une autre écriture de ses particularités. À ce propos, et il s'agit de la troisième posture que nous souhaitons défendre, un tel travail nécessite de DONNER CORPS à l'épaisseur de la vie sensible urbaine. (Thomas, 2009 : 9)

Pour la sociologue Rachel Thomas, l'espace urbain se vit collectivement, par et à travers les sensations corporelles. Le décrire implique donc de replacer le corps au centre de l'analyse, d'emprunter la voie du sensible, du récit et de l'expérience. Ouvrir cette troisième partie par cette référence n'est pas anodin : comme Damien Masson, dont j'ai évoqué les travaux sur la perception embarquée (2009 ; 2012), en tant que chercheuse au CRESSON[127], Rachel Thomas défend une approche située et expérimentale de l'espace urbain, où le corps est au cœur de l'analyse.

C'est dans cette continuité que s'inscrit la démarche expérimentale que j'ai conduite autour des marches exploratoires. Il ne s'agissait plus seulement de décrire ce que les corps font dans l'espace public – marcher, se croiser, s'arrêter – mais bien d'accéder à ce que les corps vivent, perçoivent et éprouvent dans leur relation aux lieux. Se laisser affecter par l'espace et en produire un récit, c'est reconnaître que le corps n'est pas seulement un outil d'observation extérieure, mais un véritable terrain d'observation : à la fois sujet, objet et medium de la recherche.

[127] Centre de Recherche sur l'Espace Sonore et l'environnement urbain

En septembre 2022, Marion Tillous, maîtresse de conférences à l'Université Paris 8 située à Saint-Denis, m'a proposé de rejoindre plusieurs de ses enseignements en tant que vacataire. Elle m'a également invitée à co-construire avec elle une enquête sur les violences sexuelles subies par les étudiantes de Paris 8 lors de leur trajet sur la ligne 13. L'objectif était de produire une base de réflexion commune qui pourrait ensuite être présentée à la fois à la RATP et à l'université, afin de favoriser un dialogue entre ces deux institutions. Nous avons ainsi conçu un dispositif en deux volets, chacun mené sur une semaine intensive avec un groupe d'étudiant·es différent. En elle-même, cette collaboration, relativement peu courante dans un « terrain » de thèse, relevait déjà de l'expérimentation. Nos approches étaient complémentaires : Marion proposait la mise en place d'une enquête statistique, tandis que je voulais développer des ateliers avec les agent·es RATP et autour des marches exploratoires.

Cette configuration me laissait une marge de liberté importante pour tester différents formats expérimentaux autour des marches. Dans cette dernière partie, je reviendrai en détail sur les outils mis en œuvre : d'abord l'enquête statistique qui a posé les bases de notre réflexion, puis les ateliers autour des marches exploratoires et dans un dernier temps l'expérimentation d'une autre forme de marche, la marche sensible. La dernière partie de ce chapitre s'attachera à examiner les apports de l'expérimentation dans la mise en place d'un dispositif de lutte contre les violences sexuelles, mais aussi les apports de la collaboration pour l'expérimentation en elle-même.

1) Enquête sur les expériences de violences vécues par des étudiantes

1.1 Des difficultés à trouver sa légitimité dans la construction même de l'enquête

La première semaine intensive s'est tenue du 3 au 6 janvier 2023 avec un groupe de douze étudiant·es de Licence 3 en « géographie des transports ». Les cours alternaient temps de formation théorique - introduction à la géographie des transports et de la mobilité, histoire ferroviaire française, mobilité durable - et temps de préparation et de mise en œuvre concrète des ateliers. Ils avaient été anticipés et préparés en amont avec la ligne 13, car leur mise en place nécessitait une organisation préalable importante. J'avais prévu que les étudiant·es réalisent des entretiens individuels avec les agent·es, ce qui impliquaient d'obtenir leur accord, celui de leur agent·e de maîtrise, et de convenir de créneaux horaires précis afin que l'entretien ne perturbe pas leur travail. J'avais aussi prévu des ateliers collectifs qui nécessitaient de mobiliser, sur une demi-journée entière, une équipe d'agent·es de sûreté et plusieurs agent·es RATP.

J'avais l'intuition que rétablir un dialogue entre la RATP, à travers ses agent·es, et les étudiant·es permettrait à ces dernier·es de mieux saisir la réalité quotidienne du travail en station et la diversité des missions, tout en les amenant à percevoir les agent·es comme une ressource

mobilisable en cas de problème. Du côté des agent·es, il me paraissait tout aussi pertinent qu'ils et elles puissent être directement confronté·es aux vécus de voyageur·ses particulièrement exposé·es aux violences.

Marion Tillous a introduit le cours en expliquant aux étudiant·es que des étudiantes lui avaient confiées avoir interrompu leur mémoire ou cessé de venir en cours en raison d'agressions subies sur cette ligne. Elle a ensuite lancé un atelier, intitulé « pense-écoute », qui consiste à répondre à des questions en petits groupes non mixtes, afin de favoriser une parole libre et intime : « Êtes-vous à l'aise avec votre corps lorsque vous prenez les transports collectifs ? » « Quels sont vos plus beaux moments vécus dans le métro ? ». Au bout d'une heure, chaque groupe présente une restitution des échanges. Les trois étudiantes du premier groupe ont fait part de leur étonnement face à la similarité de leurs expériences. Dans leurs récits, elles évoquaient des micro-agressions, des violences verbales – insultes, remarques déplacées –, mais aussi des agressions physiques, souvent en présence de témoins restés passifs. Les deux autres groupes ont livré des récits comparables, mentionnant des situations de frotteurisme, de filature, des regards insistants ou intrusifs, et des gestes déplacés. Unanimement, ces violences généraient chez elles des stratégies d'adaptation précises : modification de leur façon de s'habiller - « des vêtements plus amples », « plus longs » -, afin de « se fondre dans la masse », mais aussi hypervigilance constante, vécue comme de la « parano », et un malaise diffus.

Un groupe composé de trois garçons a, lui aussi, fait état de situations d'agression vécues ou observées, évoquant notamment des cas d'exhibitionnisme, de « mains baladeuses » ou de prises de photos non consenties. Le contraste dans la manière de réagir a particulièrement retenu mon attention : là où les étudiantes évoquaient des stratégies d'évitement, ils envisageaient des réactions plus offensives, voire physiques (« lui mettre un coup », « le cogner »). Ce premier atelier, ancré dans une démarche sensible, réflexive et située, confirme la prégnance des violences sexuelles et sexistes dans les transports en commun et la manière dont elles façonnent les comportements et les perceptions, en particulier des jeunes femmes. D'autre part, il souligne que, bien que si l'expérience des hommes ne doive pas être niée, les logiques de réponse, les affects mobilisés et les conséquences sur les pratiques sont profondément différenciés selon le genre.

Tous les groupes ont également évoqué des souvenirs agréables liés à leurs expériences dans les transports en commun. Cette question volontairement ouverte visait à introduire une nuance afin de ne pas cantonner les échanges aux seules violences subies. Elle a permis de faire émerger d'autres récits : des souvenirs de trajets apaisants, de rencontres inattendues, ou

simplement des moments de routine vécus sans tension particulière. En invitant les participant·es à exprimer aussi ce qui peut bien se passer dans les transports en commun, l'atelier a permis de sortir d'une approche uniquement centrée sur le risque ou le danger, pour faire place à une appréhension plus complexe – et plus juste – de la mobilité, dans laquelle l'expérience des transports se compose aussi de moments de neutralité, voire de plaisir. Cela montre qu'il est possible de penser la prévention des violences sans construire une représentation exclusivement négative des transports collectifs.

En parallèle, un dernier groupe d'étudiant·es était chargé de restituer des éléments juridiques sur les définitions du harcèlement sexuel, de l'agression sexuelle et du viol, en y associant les sanctions prévues par la loi. L'objectif de ce travail était double : rappeler que les faits évoqués au cours des ateliers relevaient bien du champ pénal et que les personnes victimes n'en étaient en aucun cas responsables. Ce rappel a permis de poser un cadre clair avant d'introduire un cours sur la construction statistique des violences sexuelles, les enjeux méthodologiques des enquêtes, les spécificités des violences dans les transports collectifs, ainsi que les outils de prévention et de lutte mis en place par les opérateurs de transport, en particulier les wagons en non-mixité, le numéro d'alerte 3117 ou encore les caméras de surveillance.

À partir de ces éléments, un travail collectif a été mené pour concevoir des questions à destination des étudiant·es de l'université sur les violences sexuelles vécues dans la ligne 13. Il s'agissait de mettre en place un questionnaire rapide - dix minutes maximum -, pouvant être rempli entre deux cours, tout en introduisant les sujets sensibles de manière progressive. Pour cela, les premières questions portaient sur des éléments introductifs comme le cursus universitaire ou les modalités de déplacement vers l'université. Suivaient des questions sur l'usage de la ligne 13, les temps de trajet, puis sur l'expérience directe ou indirecte de violences, par exemple « Avez-vous déjà été victime ou témoin d'un acte de violence ? », « Avez-vous été sensibilisé·e au harcèlement dans les transports ? ». Enfin, les conséquences concrètes sur les parcours universitaires ou les choix de mobilité étaient abordées - « Avez-vous déjà renoncé à un cours à cause de la ligne 13 ? », « Avez-vous modifié vos trajets ou horaires ? » -, avant de terminer sur les données sociodémographiques, notamment le genre, l'âge, la commune de résidence, le statut de boursier·ère ou l'emploi à côté des études.

Cette construction collective du questionnaire a permis d'ancrer les violences sexuelles dans une réflexion élargie sur les conditions d'accès à l'enseignement supérieur, montrant comment les expériences de violences peuvent durablement impacter les mobilités étudiantes et l'investissement dans les parcours. Elle a également sensibilisé les étudiant·es à l'importance de la forme et de la

progressivité dans les outils d'enquête sur des sujets sensibles. Nous avons insisté sur la nécessité d'adopter un positionnement respectueux : le fait de se reconnaître comme victime peut être difficile, et l'usage même du mot peut heurter ou bloquer la personne interrogée.

Les étudiant·es sont ensuite allé·es « tester » une première fois le questionnaire, ce qui a conduit à plusieurs ajustements. En effet, ils et elles ont rapidement été confronté·es à la complexité d'obtenir des réponses sur des vécus intimes dans un espace avec autant de flux et de passage qu'une université. Lors de la reprise collective, nous avons accompagné leurs réflexions : qui aborder ? à quel moment ? dans quel lieu ? Faut-il proposer de se déplacer dans un endroit plus calme ? Comment instaurer une relation de confiance ? Le cadre d'enquête a ainsi été reprécisé : la personne interrogée doit se sentir confortablement installée et à l'écart des regards. Certains groupes ont opté pour une enquête non mixte, en proposant que les femmes interrogent d'autres femmes. D'autres ont préféré aborder la question par une entrée plus narrative, en demandant par exemple : « Pouvez-vous nous raconter un souvenir agréable ou au contraire un moment difficile dans les transports ? ». J'ai ensuite proposé d'ajouter des questions pour inclure un volet pédagogique : « Connaissez-vous les outils existants pour signaler les violences sexuelles et sexistes ? ». J'ai également donné la possibilité de me laisser des coordonnées pour un entretien ultérieur : j'ai ainsi été contacté par deux personnes, ce qui m'a permis d'approfondir certains témoignages.

Ce travail d'ajustement progressif du questionnaire a permis aux étudiant·es de mieux saisir les conditions nécessaires à une enquête respectueuse et d'apprendre à développer une posture réflexive. Ils et elles sont retourné·es faire circuler le questionnaire deux fois de plus, avant qu'il ne soit repris par les étudiant·es du Master 1 « Études de genre », qui sont également allé·es le « tester » à deux reprises.

1.2 Encourager un dialogue entre les agent·es RATP et les étudiant·es

En parallèle des ateliers consacrés aux questionnaires, j'ai accompagné le premier groupe d'étudiant·es dans l'élaboration d'une grille d'entretien destinée à la réalisation d'un échange individuel avec un·e agent·e RATP de la ligne 13, prévu durant la semaine. L'enjeu était double : permettre aux étudiant·es de mieux comprendre les réalités concrètes du métier - ses contraintes, ses missions - mais aussi réduire la distance symbolique entre usager·es et agent·es. À partir de ce que j'avais observé lors des marches exploratoires, je faisais l'hypothèse que ces temps d'échange pouvaient faciliter une forme de réappropriation du réseau et encourager le dialogue avec les agent·es, souvent perçu·es comme inaccessibles ou extérieur·es au quotidien des voyageur·ses.

Sans revenir ici en détail sur le contenu de ces entretiens, j'en soulignerai néanmoins quelques points.

La grille d'entretien était structurée en trois grandes parties : missions quotidiennes, formation/sensibilisation aux questions de violences sexuelles et sexistes, et expériences de terrain. Après quelques questions introductives sur le métier, l'ancienneté et le périmètre de travail des agent·es, l'entretien abordait leur « journée type ». Sur les formations reçues, les étudiant·es interrogeaient l'utilité perçue, l'application concrète, l'évolution des discours internes à la RATP sur ces questions, et la perception du changement - ou non - dans leurs postures et celle de l'entreprise. Enfin, les questions abordaient les situations auxquelles étaient exposé·es les agent·es eux et elles-mêmes et le soutien psychologique auquel ils et elles avaient droit.

Les étudiant·es ont identifié que le métier d'agent·e de station était particulièrement polyvalent, incluant la vente, l'information, la gestion des stocks, l'ouverture et la fermeture des stations, mais aussi des missions de contrôle. Concernant les violences sexuelles, les chiffres avancés varient fortement selon les agent·es : de trois à quatre voyageur·ses par mois à un·e seul·e dans l'année, mais tous·tes s'accordent sur le fait que les cas sont bien plus nombreux que ceux qui sont signalés. Plusieurs récits font état de scènes marquantes : une demande de fellation faite à une agente dans son guichet, un homme qui vient se frotter chaque matin à la station Guy Môquet, une enfant de onze ans agressée sous les yeux de sa mère. Leur champ d'action reste limité : ils et elles n'ont pas le droit d'intervenir physiquement ni de donner leur numéro à la victime, bien que cela ait déjà été fait dans certains cas jugés graves – ou qui les ont particulièrement touché·es -, comme les agressions sur des mineur·es. Les formes d'agressions évoquées sont variées : verbales, menaces de viol, attouchements, parfois en lien avec de la transphobie ou de l'homophobie.

Le traitement de ces violences dépend aussi du degré de mobilisation des équipes : certaines semblent plus réactives que d'autres, les étudiant·es étaient par exemple étonné·es d'apprendre qu'il arrive que les agent·es de sûreté ne se déplacent pas s'ils ou elles jugent les faits insuffisamment graves. En matière de formation, les retours sont mitigés. Certains agent·es évoquent une formation de courte durée, peu approfondie, parfois suivie de façon distraite. Si la formation globale au poste inclut les différentes formes d'agressions, celle spécifiquement dédiée aux violences sexuelles est jugée peu utile. Il faut néanmoins nuancer ces propos : à ce moment de mon enquête, les formations avaient lieu majoritairement sur des modules en ligne. En présentiel, elles étaient données par des formatrices du programme Stand Up seulement à certain·es agent·es volontaires ou selectionné·es par la hiérarchie. Plusieurs témoignages évoquent les suicides sur le réseau comme des événements traumatiques qui laissent des traces profondes. Ces entretiens

mettent en lumière l'exposition quotidienne des agent·es à diverses formes de violence et la difficulté à y faire face avec les moyens à leur disposition, malgré leur implication.

Les entretiens individuels avec les agent·es RATP et les ateliers collectifs - sur lesquels je reviendrai plus en détail dans le chapitre suivant - venaient compléter le questionnaire : ils offraient aux étudiant·es une double perspective, en leur donnant accès non seulement au point de vue des victimes, mais aussi à celui des agent·es qui les prennent en charge. Le questionnaire a permis d'interroger soixante personnes, dont quarante et une étudiantes s'identifiant comme femmes et perçues comme telles. La diffusion a été réalisée dans les espaces de passage et de convivialité de l'université, dans des lieux offrant un minimum de calme et d'assise pour favoriser les échanges. Les répondantes sont âgées de 19 à 29 ans. Si je ne dispose pas de données précises sur le milieu social des répondantes, les informations collectées sur leur lieu de résidence ou leur station d'accès permettent de constater que si certaines habitent à Paris, la plupart habite dans l'ensemble de l'Île-de-France : les communes de Poissy, Aulnay, Vitry, Gif-sur-Yvette, Saint-Denis, Orly, Noisy-le-Grand ou encore Massy ont été citées. Cette diversité spatiale témoigne de l'ancrage régional de l'Université Paris 8 et des trajets souvent longs réalisés pour s'y rendre.

Pour beaucoup, le passage par la ligne 13 est une contrainte structurelle : il existe peu d'alternatives en transports collectifs, sauf à rallonger considérablement le temps de trajet ou marcher longtemps jusqu'au RER B ou D. Le temps de trajet moyen déclaré par les répondant·es est de quarante-sept minutes. Cela révèle une contrainte de déplacement importante, souvent marquée par de longues correspondances et une captivité de la ligne 13. Ces longues mobilités sont d'autant plus accentuées que nombre d'étudiantes cumulent leurs études avec un emploi, ce qui augmente la fréquence de leurs déplacements quotidiens, et par conséquent leur exposition aux risques d'agression ou de harcèlement dans les transports en commun. Ils et elles sont donc particulièrement mobiles, souvent contraints par des emplois du temps rigides - présence obligatoire en cours -, et leurs déplacements s'effectuent majoritairement aux heures de pointe, ce qui augmente le risque de promiscuité dans les transports en commun.

Les résultats montrent que si 55 % des personnes interrogées rapportent avoir été concernées – victime ou témoin - par des faits sur la ligne 13, elles n'en identifient pas toujours les conséquences sur le moment. Certaines évoquent le sentiment d'avoir été « chanceuses » de ne pas avoir vécu « pire », ou minimisent un attouchement isolé. Les violences rapportées semblent toucher plus fortement les personnes se décrivant comme réservées, qui évoquent une perte de confiance en elles après les faits. Plusieurs témoignages évoquent directement des cas

d'islamophobie. Les conséquences émergent de manière progressive au fur et à mesure du questionnaire : isolement, traumatisme, hypervigilance, *flashbacks*, mais aussi détresse psychologique pouvant aller jusqu'au décrochage universitaire. Une étudiante a déclaré avoir envisagé d'arrêter ses études. D'autres mettent en place des stratégies d'évitement - éviter la ligne 13, changer d'horaire ou de cours, se placer différemment dans le wagon -, avec une forte tendance à la modification des trajets. Au total, 73 % des répondantes indiquent avoir subi des conséquences, qu'elles soient d'ordre organisationnel, psychologique, ou les deux. Ces résultats témoignent de stratégies de minimisation déployées pour faire face à ces violences, malgré une réelle atteinte à l'intégrité et à la continuité des parcours de vie.

Le questionnaire visait à réaliser une première quantification du phénomène des violences sexuelles à l'encontre des étudiantes sur la ligne 13, une étape souvent jugée nécessaire pour faire réagir les institutions. Au-delà de ce rôle de levier pour attirer l'attention de la RATP ou de l'université, il a permis de mettre en évidence l'ampleur du phénomène au sein du public étudiant. L'enquête a fait réagir Sandrine Charnoz, qui a cherché à prolonger cette approche par une enquête statistique plus large : elle a été un des points de départ de l'enquête ENOV, commandée par la RATP (2024). Il me semble que l'intérêt principal de cette première semaine intensive ne résidait pas tant dans les chiffres obtenus que dans ce que cette démarche avait permis en termes de sensibilisation pour les étudiant·es : prendre conscience collectivement de l'ampleur des violences, réfléchir ensemble à un dispositif possible, en percevoir aussi les limites. Les entretiens individuels et les ateliers collectifs menés avec les agent·es RATP ont montré que la RATP, souvent personnifiée comme une institution unifiée, se compose de professionnel·les qui ont des parcours de vie singuliers et des vécus souvent contrastés. Il en allait de même du côté des étudiant·es, loin d'être juste des « client·es », leurs expériences dans les transports publics sont plurielles : les violences qu'ils et elles y vivent peuvent engendrer des traumas.

Ce premier volet du dispositif a constitué une base pour lancer une expérimentation sur les marches exploratoires, menée deux semaines plus tard avec un autre groupe d'étudiant·es.

2) Expérimentation autour des marches exploratoires

2.1 Redonner la parole aux étudiant·es

La troisième semaine de janvier 2023, j'ai co-animé avec Marion Tillous une autre semaine intensive de cours intitulée « Géographie du genre », cette fois avec un groupe de onze étudiant·es du Master 1 « Études de genre ». Comme lors de la première semaine décrite plus haut, nous avons alterné entre des cours théoriques et des ateliers pratiques, cette fois-ci avec des étudiant·es moins

familier·es des outils de la géographie. L'un des enseignements portait spécifiquement sur les méthodes de terrain, et introduisait la cartographie mentale, la cartographie participative, les itinéraires, les parcours commentés et les marches exploratoires.

Par cet enseignement, nous préparions ainsi les expérimentations autour des marches exploratoires que j'avais prévues. À noter que les étudiant·es étaient déjà particulièrement sensibilisé·es aux violences sexuelles et sexistes, ce qui s'est vérifié lors d'un atelier au cours duquel ils et elles ont été invité·es à réfléchir collectivement à ce que pourrait être une « bonne » campagne de communication contre ces violences, à partir d'une série d'exemples existants que nous avions projetés en classe. Ainsi, lorsque j'ai présenté les marches exploratoires tel qu'elles avaient été mises en place à la RATP – en détaillant leur méthodologie ainsi que les résultats issus des premières marches –, les étudiant·es disposaient déjà d'un certain recul critique. Plusieurs critiques ont été rapidement soulevées en classe : le risque de stigmatisation de certains territoires et de récupération politique liée au choix des lieux d'intervention, ou encore la mise en œuvre d'aménagements jugés peu pertinents au regard des enjeux de lutte contre les violences sexuelles et sexistes. Ces premières réactions ont nourri les discussions collectives avant même la mise en pratique de la marche.

J'étais convenue avec le directeur de la ligne 13 d'une date au cours de cette semaine-là pour réaliser une marche exploratoire avec les étudiant·es conformément au déroulé habituel des marches. Au départ, j'avais envisagé un parcours sur les stations Basilique de Saint-Denis et Saint-Denis Université, notamment parce que cette dernière était perçue par les agent·es comme l'une des stations les plus difficiles à gérer en raison de flux très importants, à la fois liés à la fréquentation de l'université et au centre-bus situé à proximité immédiate de l'entrée du métro. Le fait que l'accès à la station se fasse exclusivement depuis l'espace public m'intéressait également, car cela ouvrait la possibilité d'explorer les articulations entre transports en commun et environnement urbain extérieur.

Cette marche n'a finalement pas pu avoir lieu avec les agent·es RATP, en grève ce jour-là. Libérée de la pression institutionnelle, j'étais libre de construire et de mener mes propres expérimentations. Étant seule décisionnaire sur le choix du « terrain », j'ai opté pour concentrer la marche exploratoire uniquement à la station Basilique de Saint-Denis. Son ancrage patrimonial me semblait particulièrement intéressant pour construire un itinéraire ouvert sur le quartier et dépasser une lecture strictement fonctionnelle de la station. Par ailleurs, cette station était également considérée comme difficile au sein des équipes de la ligne 13, notamment du fait des flux qu'elle

qui la traversait et de la présence régulière de vendeurs à la sauvette. En me focalisant sur cet espace, je souhaitais inviter à sortir des représentations stigmatisantes, en proposant une approche située et sensible.

J'ai mis en place un atelier d'une durée d'une heure et demie, découpé en deux temps de quarante-cinq minutes. Quel soulagement d'avoir un groupe déjà constitué, sans avoir à craindre l'absence totale de participant·es, comme lors des marches exploratoires ! Nous nous sommes tous·tes retrouvé·es devant la Basilique de Saint-Denis, à quelques centaines de mètres de l'entrée du métro, un point de départ inhabituel pour une marche RATP, généralement centrée sur l'intérieur des stations. L'objectif de cet atelier était que les étudiant·es se projettent comme conducteur·ices d'une marche exploratoire. J'ai brièvement introduit quelques éléments sur l'architecture et l'histoire du quartier Basilique, très riche sur le plan patrimonial, pour leur donner des clés de lecture qui mettent en valeur le territoire.

Je leur ai ensuite proposé de faire une déambulation individuelle de trente minutes dans le quartier et dans la station, durant laquelle ils et elles pouvaient noter leurs émotions, leurs ressentis en lien avec les espaces traversés. Je leur ai proposé de rester attentif·ves aux continuités architecturales et symboliques entre le quartier et la station de métro. Je les ai incité·es à explorer à leur rythme l'ensemble du quartier : à entrer dans la Basilique, à déambuler dans les parcs, à pousser les portes des commerces – nombreux dans ce secteur –, à circuler dans le centre commercial, et même à s'aventurer dans les équipements publics comme l'hôtel de ville. L'objectif était de les amener à percevoir la richesse, la diversité et la complexité des usages de cet espace urbain, bien au-delà du seul prisme du « sentiment d'insécurité » ou des représentations stigmatisantes souvent associées à la ville de Saint-Denis.

En élargissant ainsi le cadre de la marche exploratoire à l'environnement urbain, je souhaitais mettre en lumière la richesse d'analyse offerte par les interactions entre espace public, espace patrimonial et transport en commun. Lorsqu'ils et elles sont revenu·es, j'ai fait circuler mon dictaphone à ceux et celles qui souhaitait raconter leur expérience : plusieurs étudiant·es ont évoqué les choix architecturaux de l'intérieur de la station Basilique de Saint-Denis qui rappellent l'histoire du quartier alentour :

> Dans la station, déjà il y a beaucoup d'éléments en lien avec la Basilique […] il y a des panneaux lumineux qui donnent des infos historiques et sur le quai, il y a des panneaux de lumière vertes qui rappellent les vitraux de la basilique. Donc la station de métro a un lien fort avec la Basilique […] J'avais pas ce souvenir-là, mais en fait la station est très lumineuse avec ces faux vitraux.

> On a remarqué qu'il y avait une grosse présence de la monarchie, avec le nom de la station déjà […] mais aussi le nom des cafés. […] Dans la station, il y a aussi une mise en avant de la population de Saint-Denis, on voit des affiches avec des personnes prises en photo, des citations de ce qu'ils et elles peuvent avoir dit, et où leur prénom figure. […] ça rappelle la mixité sociale de la population de Saint-Denis.

Ces deux étudiant·es évoquent la manière dont l'espace public extérieur et la station de métro, en continuité, participent à une mise en récit du territoire. D'abord, ils et elles soulignent l'ancrage patrimonial fort de la station dans son environnement immédiat, à travers des éléments de scénographie comme les panneaux lumineux, les « faux vitraux » ou encore les informations historiques sur la basilique.

Ce lien entre patrimoine monumental et infrastructure de transport est perçu comme une tentative de continuité esthétique et narrative entre l'espace souterrain de la station et l'environnement urbain en surface. Cela contribue à une revalorisation symbolique de la station. Cette mise en scène patrimoniale ne se limite pas au passé monarchique – bien que celui-ci soit fortement mis en avant à travers les références à la royauté ou les noms de cafés comme « les Mets du roi » devant la Basilique –, mais inclut aussi une tentative de représentation de la diversité sociale actuelle du quartier. Les affiches sur les quais du métro qui montrent des habitant·es participent d'un effort de reconnaissance de la population locale, notamment dans sa pluralité. Cela suggère une volonté de contrebalancer les représentations stigmatisantes fréquemment associées à Saint-Denis, en rendant visibles ses habitant·es dans l'espace public. À l'inverse, d'autres étudiant·es ont mis en avant l'effet de rupture entre le quartier et la station de métro :

> La place est très large, vaste, aérée, quand on arrive dans le métro c'est très confiné, il y a une rupture brutale entre le dehors et le dedans. Le plafond est très bas au niveau des portiques, on peut presque le toucher. Sur le quai du métro, le système de double porte renforce aussi ce côté d'enfermement, de cloisonnement et pour le nombre de voyageurs c'est vraiment très serré.

> Il y a vraiment une fracture. […] c'est une partie touristique de la ville, y a des choses jolies à voir, mais attention, personne ne doit avoir l'air pauvre, c'est dérangeant pour les touristes. Dans la station, j'ai trouvé que la séparation était vraiment flagrante.

Ces deux étudiant·es soulignent une forte rupture spatiale, sensorielle et sociale entre l'extérieur et l'intérieur de la station. Le premier extrait insiste sur le contraste brutal entre l'ouverture de la place en surface – « vaste », « aérée » - et le caractère confiné, bas de plafond et exigu de la station de métro. L'usage du mot « cloisonnement », associé aux doubles portes sur le quai, traduit un sentiment d'enfermement, voire d'étouffement. Ce ressenti est d'autant plus

marqué que la station accueille un flux massif de voyageur·ses, renforçant la perception de promiscuité.

Le second verbatim complète cette lecture en soulignant la logique de filtrage social qui opère dans cet espace. L'étudiant·e pointe la gestion implicite de populations précaires dans un quartier touristique : les personnes « pauvres » ou « dérangeantes » sont déplacées. Cette remarque met en lumière un processus d'exclusion symbolique, voire une volonté de neutralisation de certaines présences, à rebours de l'inclusivité mise en avant dans les observations précédentes. Une étudiante a ensuite expliqué qu'elle avait ressenti l'inverse, pour elle, la station de métro paraît plus aérée que le quartier autour :

> Sur le thème des ruptures, j'ai l'impression que dans la ville, en tout cas en extérieur, c'est très gris, un peu plus sombre et peut-être maussade, alors que quand on rentre dans la station de métro, les murs sont blancs, très clairs, la station est très colorée, lumineuse avec l'imitation des vitraux.

L'étudiante a un regard inversé par rapport aux autres témoignages, elle souligne également une rupture dans la transition entre l'extérieur urbain et l'intérieur de la station, mais un contraste favorable à la station, en insistant sur la clarté des murs blancs et les jeux de lumière créés par l'imitation de vitraux. La rupture entre dehors et dedans n'est donc pas systématiquement perçue comme une dégradation de l'expérience, mais peut aussi être interprétée comme une amélioration sensorielle, ici un passage du gris maussade à une atmosphère plus lumineuse et accueillante.

Tous ces points de vue rappellent que les perceptions sont situées et subjectives : une même station peut produire des effets très différents selon les sensibilités, les attentes ou les expériences personnelles des usager·es. Ils montrent aussi que les efforts esthétiques et lumineux opérés dans certaines stations – comme l'intégration d'éléments patrimoniaux – peuvent être reconnus et appréciés. Toutes ces nuances dans les témoignages révèlent que les usager·es ne vivent pas l'espace de la même manière. Ces échanges montrent l'intérêt de sortir des grilles d'analyse fermées pour penser la station de métro comme un espace urbain inscrit dans une histoire, une esthétique et une population locale vivante.

2.2 Se confronter à l'élaboration d'une marche exploratoire

Dans un second temps de l'atelier, j'ai invité les étudiant·es à se répartir en groupes de trois afin de concevoir leur propre marche exploratoire autour de la station Basilique de Saint-Denis. Je leur ai laissé trente minutes pour réfléchir librement à la manière dont ils et elles souhaitaient structurer cette marche : définir – ou non – un itinéraire précis, intégrer – ou non – des éléments de l'espace extérieur, proposer – ou non – des questions à inclure dans un questionnaire. L'objectif

était de leur laisser une pleine autonomie méthodologique, afin qu'ils et elles puissent imaginer une marche exploratoire selon leur propre compréhension des enjeux et des outils pertinents. Nous nous sommes ensuite réuni·es sur la place de la Basilique, chaque groupe a fait un compte rendu de sa proposition dans le microphone :

> On a décidé de commencer par un point de rencontre hors de la station, au milieu du centre commercial : un endroit assez lumineux, assez ouvert, avec moins de passage. On a réfléchi à des questions sur le fait que les agressions ne s'arrêtent pas à la sortie du métro : comment ils ou elles agiraient ? Quelles seraient les solutions ? Les arrêts de bus et de tramway ne sont pas loin : peut-être demander comment ils se sentaient dans ces autres transports ? Ensuite, on est rentrés dans la station pour s'arrêter au point contact et poser des questions sur son utilité en cas d'agression : les personnes derrière sont-elles formées à répondre dans ce genre de situation ? Est-ce que les gens pensent y trouver de l'aide ? On a remarqué qu'il n'y avait aucun panneau sur les agressions sexuelles […] : pourquoi ? Comment agir si jamais on se retrouvait face à des agressions ? Ensuite, on continue dans le couloir pour demander, en évitant les questions fermées, comment les personnes se sentent : à ce moment de l'exercice, on s'est demandé s'il valait mieux pas faire une description par adjectif des lieux pour éviter d'influencer trop les réponses aux questions. On a décidé de centrer la marche sur l'amélioration de la gestion des agressions sexuelles dans le métro. Aussi éviter la question de départ « vous êtes un homme, une femme », ajoutez la possibilité d'une non-binarité, les expériences trans etc.
>
> Groupe 1

Au fil de sa restitution, ce premier groupe fait état d'une évolution de la démarche durant l'exercice : ce n'est pas un protocole figé qui est déroulé, mais un processus de réflexion dynamique qui prend forme dans l'expérimentation. Ils et elles réajustent, testent, s'interrogent collectivement sur la forme des questions, sur l'environnement, sur la place des outils existants ou absents. Ce groupe propose un questionnaire par adjectifs pour éviter l'écueil de questions trop fermées. Ils et elles introduisent également une réflexion sur la prise en compte des identités de genre sans reproduire des catégories binaires.

Le deuxième groupe s'est moins focalisé sur la station de métro :

> On démarre de la basilique, un point de rencontre en extérieur. On déambule ensuite dans le quartier jusqu'au parc où la vue est dégagée. On se demandait si l'espace ouvert permettrait, selon les personnes qui auraient été avec nous, d'agir ou d'être plus vigilant ? On voulait aussi éventuellement

> poser des questions sur le dispositif Angela[128] dans les cafés : est-ce que les personnes étaient au courant que ce dispositif existait ? Sur la rue du Cygne, un passage plus étroit, on voulait leur demander s'il y avait des modifications au niveau de leur perception de l'espace. On a ensuite eu une petite discussion entre nous sur le fait qu'on que c'est pas parce que le passage est plus étroit qu'il y aurait forcément une impression que c'est plus dangereux. On s'est fait la réflexion qu'il y avait pas mal de mixité au niveau des commerces, que c'était assez varié : est-ce que le fait de se sentir représenté permettait de se sentir plus à l'aise ? Sur la place Jean Jaurès, il y a des fouilles archéologiques en ce moment : vu qu'il y a des barrières de travaux, du bruit, des sons et des sensations qu'on n'a pas l'habitude d'avoir dans l'espace public et qui peuvent être un peu intimidantes : est-ce que ça change la perception ? Pareil, y a des passages piétons arc-en-ciel : est-ce que ça permet aux personnes queer de se sentir plus à l'aise ? Dans la station de métro, on s'est demandé si les gens dans le guichet peuvent venir en aide, s'il y a des dispositifs ?
>
> Groupe 2

Ce groupe propose un parcours autour de la chaîne du déplacement, depuis un point de rencontre en extérieur, jusqu'à la descente dans la station. Leur proposition montre une volonté de déconstruire les évidences spatiales souvent mobilisées dans les diagnostics de sécurité où les lieux sombres et les passages étroits sont forcément synonyme d'insécurité. Elle interroge plutôt sur ce qui, dans un lieu, favorise ou non le pouvoir d'agir. La diversité des points de questionnement analyse les effets de la visibilité des minorités – comme les passages piétons arc-en-ciel ou la représentation via la mixité commerciale – , ils et elles perçoivent que l'environnement urbain, au-delà de ses seules formes architecturales, est aussi porteur de signes, de normes et de récits, qui participent à construire un climat plus ou moins accueillant. Comme pour le groupe précédent, ce qui est marquant ici, c'est l'effet réflexif du dispositif : c'est en essayant de concevoir une marche qu'ils et elles prennent conscience de ce qui se joue dans un espace. La mise en situation permet une bascule : penser la sécurité ne se résume pas à lister des aménagements, mais à interroger les conditions sociales, symboliques et sensibles dans lesquelles une personne peut, ou non, se sentir légitime et en sécurité.

Le dernier groupe a proposé une marche exploratoire ancrée dans une expérience située, celle d'une étudiante qui choisirait d'éviter la ligne 13 :

> On s'était mis dans la peau d'une étudiante qui habiterait dans les alentours de l'université et qui choisirait de ne pas prendre la ligne 13. On a commencé dans le parc où on se sentait un peu oppressés. Et plus on avançait vers le centre commercial, plus on se demandait où étaient les

[128] Le dispositif « Angela ? » consiste à se rendre dans un établissement et à demander « Où est Angela ? » pour solliciter de l'aide. Les commerces formés partenaires ont un sticker collé sur leur vitrine.

> échappatoires dans cet espace. En fait, tout est assez étroit et bas. On a remarqué aussi qu'il y avait aussi beaucoup de groupes d'hommes. On a décidé de se rendre à la fac à pied : les trottoirs sont très petits, on entre au cœur de grands bâtiments. Si on ne connaît pas le terrain, on peut très vite s'y perdre. On passe par la nationale aussi. Il y a le passage sous le pont qui est très sombre, encore plus de nuit. Le trajet paraît assez long pour arriver à l'entrée de la fac. Au niveau sécurité, ça a soulevé un tas de questions et on a émis l'hypothèse de mettre sur des points stratégiques des agents de sécurité pour renforcer les caméras. En cas de difficulté, ça représente toujours une échappatoire d'avoir des boutiques à côté, puisqu'on peut interpeller des personnes ou rentrer dedans. Ça pourrait être intéressant pour une marche de demander à la personne de s'appuyer aussi sur ses propres expériences : quelles sont les histoires qui lui sont arrivées dans ces endroits-là ? Passer dans des endroits, ça évoque justement des sensations, des histoires, des choses.
>
> Groupe 3

L'exercice a placé le groupe dans une logique d'immersion, les étudiant·es ont cherché à se mettre « dans la peau de », afin de percevoir les ambiances urbaines et les contraintes physiques du trajet. Le regard porté sur cet itinéraire est globalement négatif : espaces sombres, passages étroits, présence marquée de groupes d'hommes, sensation d'enfermement et d'absence d'échappatoire. On retrouve une limite récurrente des marches exploratoires : la tentation de formuler des préconisations qui s'en remettent aux outils de vidéosurveillance ou la présence d'agent·es de sécurité. Cependant, ce groupe ancre la marche dans la dimension mémorielle et expérientielle. Pour sortir des questions figées, ils et elles proposent d'ancrer la marche dans le récit de soi : faire émerger les histoires vécues, les souvenirs corporels, les sensations déclenchées au fil du parcours. C'est une approche située et sensible qui permet de faire émerger les émotions, la mémoire spatiale, au cœur de l'expérience des violences de genre en contexte de mobilité. Leur perspective préfigure l'exercice de la marche sensible qui a eu lieu le lendemain.

Ces trois propositions marquent un tournant réflexif dans l'appropriation de la démarche : le vécu subjectif est au cœur de la marche et l'écoute, l'affect, et la mémoire sont perçus comme des leviers. Ces deux ateliers font émerger une posture critique mais aussi une capacité d'agir : les étudiant·es se projettent dans le rôle de celles et ceux qui pourraient contribuer à repenser les outils de prévention et de lutte. En concevant leur propre marche, ils et elles passent du statut de public cible ou de « bénéficiaire » à celui de co-producteur·ices d'un dispositif, même fictif. Cette inversion de rôle permet de sortir d'une posture passive de dénonciation pour entrer dans une posture réflexive et située, consciente des contraintes techniques, institutionnelles, humaines.

En somme, cet atelier est à la fois un outil pédagogique, un espace de prise de conscience, et une expérience située qui rend perceptible la difficulté – mais aussi la nécessité – de (re)penser les formes d'action. Les étudiant·es ont ainsi pris la mesure de la complexité pratique qu'implique toute action de lutte contre les violences sexuelles dans les transports : par exemple il apparaît difficile de sortir des questions fermées dans la tentative de concevoir des questionnaires. Ces ateliers révèlent également la richesse des points de vue et des expériences et leur apport dans la réflexion plus globale. Par ailleurs, j'avais pensé ces deux ateliers comme des moments d'appropriation de l'espace, qui peuvent renforcer un sentiment de légitimité à circuler dans les transports en commun qu'ils et elles avaient évoqué comme anxiogènes.

2.3 Expérimenter une marche sensible

Le lendemain, nous nous sommes rendu·es à la station Saint-Lazare pour réaliser une marche « sensible ». Cette marche a été conçue par Pascale Lapalud et Chris Blache du bureau d'étude Genre et Ville, en réaction aux marches exploratoires dont les comptes rendus n'intégraient pas suffisamment les enjeux d'intersectionnalité :

> Il s'agissait pour nous de retravailler la « découverte de l'espace » en nous départissant d'une vision fonctionnelle de la ville. Croiser l'art avec la sociologie et l'urbanisme nous permet de nous extraire de contraintes opérationnelles trop didactiques et de sortir du cadre, précisément. Les marches sensibles ne sont donc ni un diagnostic fait en marchant, ni un outil pour améliorer la voirie – même si, au final, elles y concourent. [L]e droit à la flânerie […] pose une revendication plus large, une reprise de possession de soi-même et de son environnement qui consiste à exister pleinement et à jouir librement de ses mouvements et des espaces communs, sans injonctions, rappels à l'ordre, ni hiérarchie, quelle que soit son identité. Il s'agit de revendications féministes et anti-discriminatoires au sens large, donc politiques, économiques et sociales… car c'est refuser d'être évincé.e.s, laissé.e.s pour compte. (Lapalud & Blache, 2019 : 26)

Pascale Lapalud et Chris Blache refusent une approche purement utilitaire de la ville et privilégient une expérience incarnée et subjective des espaces. La « flânerie », est pensée comme une revendication de liberté, d'égalité et de droit à occuper l'espace sans contrainte : « la proposition que nous faisons, à travers les marches sensibles, consiste à se départir […] d'un regard construit, […] pour prendre la posture de la flânerie. C'est s'autoriser à capter ce qui nous entoure, de façon multidimensionnelle, en se donnant le temps. » (ibid.). Ces marches consistent à déambuler en groupe mixte dans un quartier, en portant attention aux sensations - visuelles, sonores, tactiles, olfactives - et en adoptant le point de vue d'un·e autre : une personne d'un autre âge, d'un autre genre, d'un autre statut social ou dotée de capacités physiques différentes. Les participant·es sont ainsi invité·es à interroger leurs propres perceptions, à se décentrer pour expérimenter l'espace de

manière incarnée et réflexive. Cette approche, souvent menée avec des habitant·es, des professionnel·les de l'aménagement ou des élu·es, cherche à redonner une place centrale à l'expérience humaine et sensorielle dans la compréhension de l'environnement urbain.

Comme le souligne Pascale Lapalud dans un entretien avec Lucile Biarrotte, il s'agit de « faire sauter tout de suite ce piège du fonctionnel », pour ne pas oublier « l'être humain et l'évolution aussi de ses besoins, de ses désirs » (2021 : 426). Chris Blache ajoute que l'enjeu est de « décaler son regard », de « réactiver le logiciel de découverte », en réinterrogeant notre manière de percevoir ou d'ignorer l'espace qui nous entoure (Biarrotte, 2021 : 428). Les fondateur·ices de Genre et Ville revendiquent l'influence de l'art contemporain et de la danse qu'elles considèrent comme un levier pour l'appropriation sensible de l'espace par le corps : initialement, le protocole des marches sensibles a en effet été travaillé en collaboration avec la chorégraphe Cécile Proust. Cette approche vise aussi à faire émerger les stéréotypes inconscients que chacun·e porte en soi : non pas pour les nier, mais pour les reconnaître, les interroger, et les dépasser. L'objectif est d'initier une prise de conscience chez les participant·es, transposable dans leurs pratiques professionnelles comme dans leur quotidien.

J'avais déjà entendu parler des marches sensibles, mais leur mise en œuvre concrète me paraissait encore floue. J'ai donc pris contact, à l'automne 2022, avec Pascale Lapalud[129] pour lui demander si je pouvais échanger directement avec elle sur la méthodologie. Elle m'a proposé d'assister à un atelier qu'elle animait avec les étudiant·es du master 2 AUDE (Alternatives Urbaines Démarches Expérimentales) de l'École d'Urbanisme de Paris. Cette participation m'a permis de me familiariser concrètement avec le déroulement de cette marche et d'en observer les différentes étapes. Concrètement, l'atelier commence par un moment d'accueil dans un espace intérieur, au chaud, propice à la discussion - avec si c'est possible, un café partagé -, où la démarche est clairement expliquée : pourquoi la marche est organisée, quels en sont les objectifs, quel sera le parcours, et quelles questions peuvent émerger. Chaque participant·e est ensuite invité·e à noter sur un papier une *persona*, c'est-à-dire une identité fictive. Une liste de propositions peut être fournie pour inspirer les choix : un·e touriste japonais·e, une femme enceinte, une personne non-binaire, une personne trans, une femme voilée, un·e adolescent·e, une personne âgée, un couple homosexuel, des jeunes parents avec poussette, un père qui accompagne son enfant à l'école, ou encore une personne en situation de handicap, en veillant à ne pas réduire cette dernière au seul fauteuil roulant, mais en intégrant d'autres formes de handicap, parfois invisibles. Pascale Lapalud

[129] Un grand merci à elle pour cette invitation.

m'explique alors que cette marche s'inspire de celles des chercheur·ses du CRESSON, durant lesquelles le handicap pouvait être matérialisé par le port d'un gilet avec une manche très lourde.

Le parcours de la marche sensible se structure en quatre temps successifs. La première étape consiste en une déambulation silencieuse, pensée comme un temps d'exploration sensorielle. Il s'agit de se reconnecter à ses cinq sens en prêtant une attention particulière à ce que l'on ressent : sensations sous les pieds, température de l'air, lumière ou obscurité, circulation du vent ou du soleil, bruits ambiants, odeurs, textures etc. Les participant·es sont par exemple encouragé·es à toucher les murs. L'enjeu de cette première phase est de s'extraire d'une lecture uniquement dysfonctionnelle de l'espace pour en retrouver la richesse sensible. La deuxième étape propose d'incarner la *persona* choisie : chacun·e devient le personnage fictif qu'il ou elle a défini. Ce jeu de rôle amène à mobiliser concrètement le genre, l'âge, les éventuelles limitations physiques ou sociales associées, pour adapter les ressentis précédents à cette nouvelle position : que m'inspire ce rôle ? Qu'est-ce que je perçois différemment ? L'idée est de créer une pluralité de points de vue en multipliant les expériences incarnées. Une troisième phase permet aux participant·es d'échanger leur *persona* avec un autre membre du groupe : il ou elle adopte alors une nouvelle identité et reprend la marche en s'efforçant d'enrichir son ressenti à travers cette autre identité.

Enfin, la dernière étape consiste en une déambulation à l'aveugle : les yeux bandés à l'aide d'un foulard, chaque participant·e est guidé·e par une autre personne sur une centaine de mètres, sans indication verbale. Le but est ici de déplacer à nouveau la perception sensorielle : marcher sans voir, en se fiant uniquement à ses autres sens et à la confiance accordée à son guide. Puis les rôles s'inversent. À chaque étape, les ressentis et impressions sont recueillis sous forme de verbatims enregistrés. La marche se clôt ensuite collectivement par un cercle de parole dans lequel chacun·e partage un seul mot résumant son expérience. Enfin, le retour en salle permet de donner une forme graphique aux ressentis : à l'aide d'une grande nappe blanche et de feutres, les participant·es réalisent des cartes sensibles - individuelles ou collectives, retraçant le parcours, les ambiances, les émotions. Des « nuages de mots » peuvent aussi être produits à partir des verbatims, tout comme d'autres formes de traductions visuelles permettant une restitution vivante, accessible et signifiante de l'expérience.

J'ai proposé aux étudiant·es d'expérimenter ensemble une marche sensible à la station Saint-Lazare, que j'avais choisie pour deux raisons principales : d'une part, la ligne 13 m'avait accordé l'accès à une petite salle au sein de ses bureaux techniques ; d'autre part, je savais que j'allais être prochainement affectée à cette station dans le cadre de mon immersion. Pascale Lapalud m'avait confié n'avoir jamais réalisé de marches sensibles dans les transports en commun : j'ai donc adapté

la méthode à un espace clos, semi-souterrain, dense et complexe. Saint-Lazare, avec ses longs couloirs, ses multiples niveaux, ses escaliers et ses quatre lignes, constituait un terrain idéal pour expérimenter une approche sensorielle sur une correspondance, ici entre les lignes 13 et 14.

Une fois installé·es dans les bureaux techniques de la ligne 13 - cette incursion dans l'envers du décor a marqué les étudiant·es, qui ont apprécié la possibilité d'accéder à un espace habituellement fermé au public - j'ai présenté les objectifs de l'atelier : explorer la correspondance entre les lignes 13 et 14 à partir d'une approche sensible. J'ai demandé à chacun·e de choisir un personnage fictif à incarner - la *persona* - à noter cette identité sur un petit papier, sans la révéler au reste du groupe. J'ai encouragé les participant·es à se décaler de leur position sociale habituelle, notamment en changeant de genre ou en adoptant une posture qui les pousse à réfléchir à partir d'un autre point de vue. Pour guider l'exercice, j'avais préparé une liste au cas où et j'ai précisé qu'il était possible de se mettre dans des situations corporelles particulières, par exemple avoir envie d'aller aux toilettes, de s'asseoir, être fatigué·e ou stressé·e etc.

La première phase s'est déroulée en silence : nous avons cheminé ensemble sans parler, en prêtant attention à nos ressentis sensoriels. Puis, chaque participant·e est entré·e dans la peau de sa *persona* pour continuer la marche. À l'issue de l'itinéraire, chacun·e a pris mon dictaphone pour expliquer l'identité adoptée, ses ressentis, les difficultés ou les perceptions nouvelles générées par cette posture fictive. Ces retours audios ont constitué une première matière sensible à analyser, tout en permettant aux étudiant·es de prendre conscience de l'impact que peut avoir un changement de perspective sur l'expérience de l'espace :

> J'étais une mariée en robe blanche, avec la traîne et tout le tralala. J'avais en plus des talons et une coiffure vraiment haute. Il y avait de l'eau à plusieurs endroits de la station, pour ma robe, c'était pas vraiment pratique.
>
> J'étais un homme de 80 ans, pas très mobile, qui a un peu mal aux articulations, avec son chariot de course. Ce que j'ai remarqué principalement, c'est le nombre de gens, je me faisais bousculer. Et les escaliers, il y en a quand même beaucoup.
>
> J'étais une femme de 75 ans qui avait un handicap à la hanche, et qui était autiste avec des triggers par rapport au son et à la foule. Donc j'étais assez lente, les marches, c'était difficile. Et il y a énormément de bruit et de monde partout, ce qui m'a mise mal à l'aise.
>
> J'étais un chien d'aveugle et le sol était très froid pour mes pattes. Il y avait beaucoup d'odeurs, des petits conduits, de l'eau au sol, ça me rendait foufou. La personne que j'accompagne avait très peu

de repères et le couloir était long, très venteux. Sur le quai du métro, y avait les marquages au sol, les petites bulles.

J'étais une femme naine d'une cinquantaine d'années avec un sac à dos. Et la chose la plus flagrante que j'ai remarqué, c'est que les gens, ils sont dans leur bulle et qu'ils ne calculent pas trop leur environnement. Ils foncent tête baissée et ne font pas trop attention à ce qu'il y a autour. C'est très compliqué de se déplacer dans une gare très dense, avec beaucoup de passages et beaucoup de gens.

J'étais une personne non genrée avec des troubles au niveau auditif et visuel, je ne supportais pas les fortes lumières et les sons très forts. La plupart des couloirs et des quais sont très lumineux, avec beaucoup de panneaux publicitaires sur des écrans. Et des sons parasites : le bruit de pas des gens, le bruit de leur manteau, les annonces aux haut-parleurs, le bruit des rails.

J'étais une artiste de drag. Après ma performance, je suis sortie et j'étais fatiguée. Pendant la traversée de la gare, je me sens en alerte, mes vêtements sont pas la norme de la société.

J'étais un/une adolescent·e non-binaire, j'étais particulièrement attentive aux publicités : j'ai vu beaucoup de représentations de femmes et d'hommes très stéréotypées. J'ai eu l'impression que des personnes me regardaient.

J'étais un homme musicien, de 27 ans, qui portait sa guitare et d'autres instruments sur le dos. Je suis suisse, blanc, hétéro, j'avais pas peur, ce qui était un chouette changement. Dans ma tête, je venais pas de Paris non plus et c'était quand même relativement bien indiqué. Mais les couloirs étaient quand même très longs et en portant un truc un peu lourd, c'est pas très agréable.

La plupart des étudiant·es a construit des figures socialement situées dans des corps contraints ou minorisés : personnes âgées, personnes handicapées - physiquement ou sensoriellement -, personnes non-binaires, artiste drag, adolescent·e, ou encore chien guide. Ce choix reflète un effort de décentrement, un engagement pour penser l'espace autrement, depuis d'autres corps, d'autres expériences. L'exercice devient ici un outil pédagogique d'exploration de l'altérité spatiale. Presque tous les récits insistent sur les ambiances sensorielles : bruits, lumières, textures du sol, densité humaine, ils mettent en évidence la densité confinée de la station et la difficulté physique de se mouvoir. Il est intéressant de constater que la lumière peut être perçue comme un élément négatif. Ainsi, ce qu'une personne perçoit comme rassurant parce que lumineux pourra, pour une autre, être perçu comme inconfortable pour la même raison.

Les choix des *persona* des étudiant·es révèlent une appropriation très riche et plurielle de l'exercice, avec une diversité réelle dans les profils imaginés : certains *personae* se distinguent par leur originalité ou leur portée métaphorique, par exemple, le chien d'aveugle, ou la mariée en robe blanche. Ces choix montrent que les étudiant·es n'ont pas hésité à s'emparer librement de l'exercice,

parfois de façon décalée. Par ailleurs, plusieurs figures interrogent explicitement les normes de genre, à travers des *persona* non-binaires, queer et des réflexions sur la représentation stéréotypée des publicités ou des regards des autres voyageur·ses.

Ces choix de *persona* reflètent un engagement militant, en cohérence avec le fait que plusieurs étudiant·es s'identifiaient déjà comme queer et sensibles aux enjeux d'inclusivité dans l'espace public. Certains éléments témoignent aussi de représentations stéréotypées : l'association quasi systématique de la vieillesse à la fragilité extrême, ou des personnes en situation de handicap à des corps totalement immobilisés. Ces raccourcis témoignent de représentations dominantes ancrées, difficiles à déconstruire totalement, même dans un cadre réflexif. Cela souligne tout l'intérêt de prolonger ce type d'exercice par une discussion collective critique, pour interroger ce que les *persona* révèlent des imaginaires sociaux. Cet atelier révèle à la fois leur créativité, leur capacité d'empathie, et les limites des imaginaires sociaux disponibles pour incarner certaines figures minorisées.

Nous avons ensuite poursuivi l'exercice en demandant aux étudiant·es de placer leur papier-persona dans une casquette que j'avais apportée, puis de tirer au hasard, chacun·e à leur tour, une nouvelle identité. La marche a ainsi repris, cette fois avec un second personnage attribué aléatoirement, jusqu'à un nouveau point d'arrêt, où chacun·e a pu enregistrer ses ressentis comme lors du premier passage :

> J'étais une artiste drag qui sortait du travail et ma robe était beaucoup plus serrée cette fois-ci. C'était un peu compliqué pour les escaliers avec mes talons très hauts. Comme d'habitude, les gens me regardaient, surtout sur le quai où y a beaucoup de monde et où il n'y a aucun endroit où je peux me mettre en retrait.

Cette réinterprétation des persona révèle une montée en finesse dans l'attention portée aux détails concrets de l'expérience spatiale. Dans le cas de l'artiste drag que j'ai choisi d'analyser, la répétition du rôle permet une intensification du ressenti : le personnage devient plus incarné, les contraintes corporelles - la robe serrée, les talons hauts - sont mis en avant, et la gêne sociale liée aux regards se renforce dans un espace sans repli possible, en l'occurrence le quai, ce qui illustre l'enjeu de visibilité dans l'espace public, notamment pour les personnes non conformes aux normes de genre. Les étudiant·es ont nuancé leur perception, au-delà des stéréotypes. Leur engagement dans l'exercice s'approfondit, traduisant une meilleure compréhension des contraintes spécifiques que certaines identités peuvent rencontrer. Dans un troisième temps, ils et elles se sont mis·es par deux et l'un·e se couvre les yeux avec un foulard tandis que l'autre le/la guide dans une marche à

l'aveugle uniquement pour l'empêcher tout risque de blessure. L'idée n'est pas d'éprouver le handicap de la cécité mais de prendre conscience qu'en retirant un sens, il est possible de ressentir différemment l'espace. Les rôles sont échangés au bout de quelques minutes :

> La sensation du vent et les bruits sont amplifiés et ça change considérablement la place de son corps dans les transports. […] J'étais perdu alors que les stations de métro sont des lieux familiers qu'on fréquente tous les jours. En fait, on n'y prête plus attention de comment on se déplace dedans. […] Les distances de l'intime, du personnel ça n'existait plus. C'est tout l'espace qui se mélangeait, se brouillait.
>
> Au niveau des sensations sous les pieds, j'ai été encore plus sensible. Quand on est arrivés en haut des escaliers, il y avait quelque chose en relief et je l'ai senti très fort, j'avais l'impression que je perdais l'équilibre alors que j'étais sur une surface plate, c'était très perturbant. Il y avait cette sensation de vide tout autour de moi.
>
> C'était dur de sortir des normes qu'on a construites et intéressant de se projeter dans d'autres expériences vécues et de se rendre compte que dans une station de métro, un endroit connu, facile d'accès, qu'on pense connaître et qu'on pratique souvent, on peut très vite être perdus. Avec les yeux bandés, on va beaucoup plus lentement que d'habitude alors que c'est quand même mon quotidien d'aller très vite dans les transports.

La marche à l'aveugle a permis un vrai décentrement et une remise en question du rapport ordinaire aux espaces familiers. Privé·es de la vue, les participant·es redécouvrent leur corps en mouvement : l'ouïe s'intensifie, la sensation du vent, du relief au sol, des bruits environnants devient plus aiguë, transformant un espace connu – la station de métro – en un lieu étrange, déroutant. Le brouillage des repères spatiaux et sociaux, comme la perte des « distances de l'intime », révèle la manière dont nous naviguons habituellement sans y penser, portés par des automatismes. Cet exercice a poussé les étudiant·es à ralentir et à expérimenter des formes de corporalité différentes, ce qui ouvre un espace réflexif sur les normes qui structurent nos mobilités.

De retour dans la salle, je leur ai proposé de réaliser des cartes sensibles à partir de la marche qui venait d'avoir lieu. Exercice loin d'être évident, surtout pour des étudiant·es non-géographes : représenter l'espace implique de mobiliser des imaginaires et des codes de représentation souvent appris de manière très standardisée. Ainsi, une carte du métro parisien reprend spontanément l'esthétique proposée par la RATP. Devant un groupe, il est fréquent d'hésiter à représenter des éléments plus subjectifs ou personnels. C'est précisément ce qui rend la carte sensible intéressante : elle permet de cartographier non seulement des lieux, mais aussi des émotions, des ambiances, des ressentis, en s'affranchissant des normes classiques de la cartographie. La sensibilité peut d'ailleurs

se traduire à travers les matériaux mobilisés : collage, dessin figuratif, tissage etc. autant de moyens de donner forme à des vécus.

Sur cette première carte sensible (Image 43), les deux grosses montres rouges symbolisent à la fois l'espace de la gare, mais aussi le temps. L'étudiant a inscrit des indications de durée - « 5 minutes d'attente, c'est trop », « 10 min sont passées en train de parler avec un·e ami·e sans nous rendre compte » -, ce qui témoigne d'une attention au vécu de la relativité du temps selon les ressentis : ennui, inconfort ou au contraire moment de convivialité. Cette question du temps est souvent passée au second plan dans les approches spatiales, il est intéressant qu'elle soit représentée aussi. L'espace central, identifié comme un lieu confortable - « ici je passerai du temps » -, semble être un espace particulier de la gare Saint-Lazare, qui contraste avec d'autres zones de mouvement ou de passage.

L'étudiant a représenté une gradation de l'expérience spatiale : certains espaces permettent une appropriation douce – propices à la discussion et à la flânerie -, d'autres sont seulement traversés ou vécus négativement. Le choix des couleurs - rouge pour la saturation ou l'agacement, vert pour la fluidité - renforce cette distinction affective des espaces. Cette carte met au centre la question de l'attente et de l'usage des lieux de transport : certains espaces peuvent devenir des lieux de vie ou de socialisation, tandis que d'autres sont plus contraints.

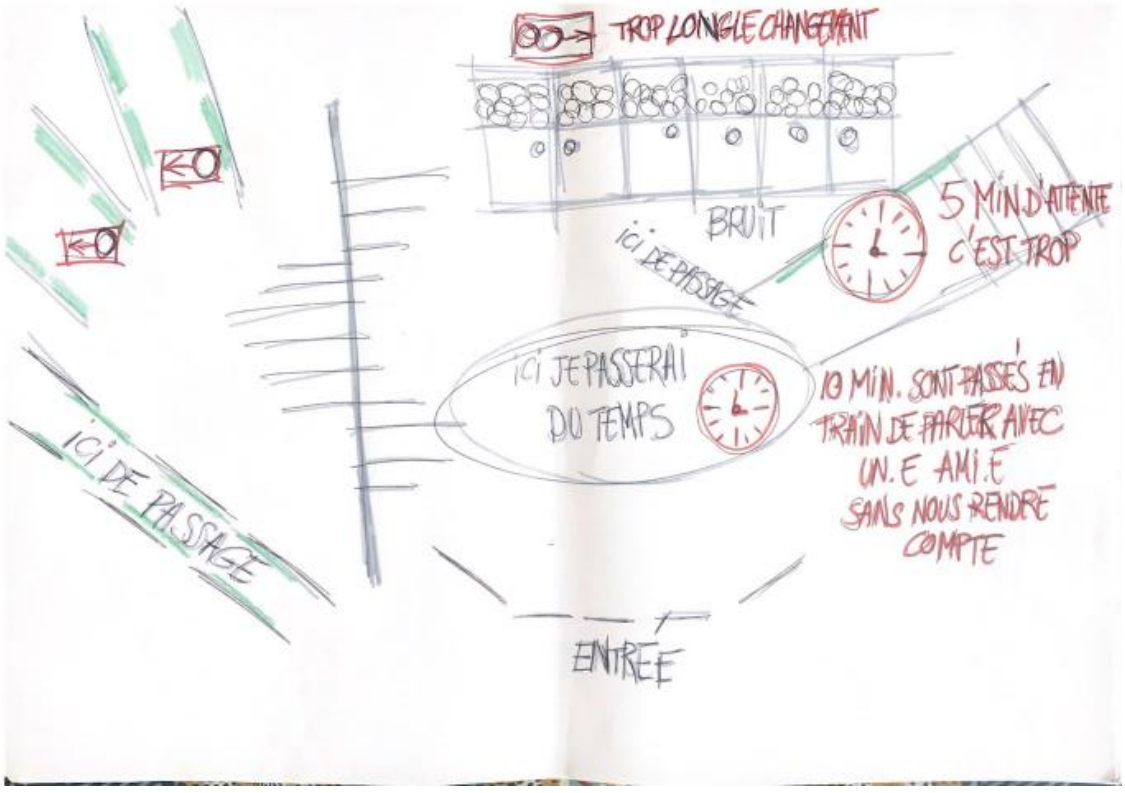
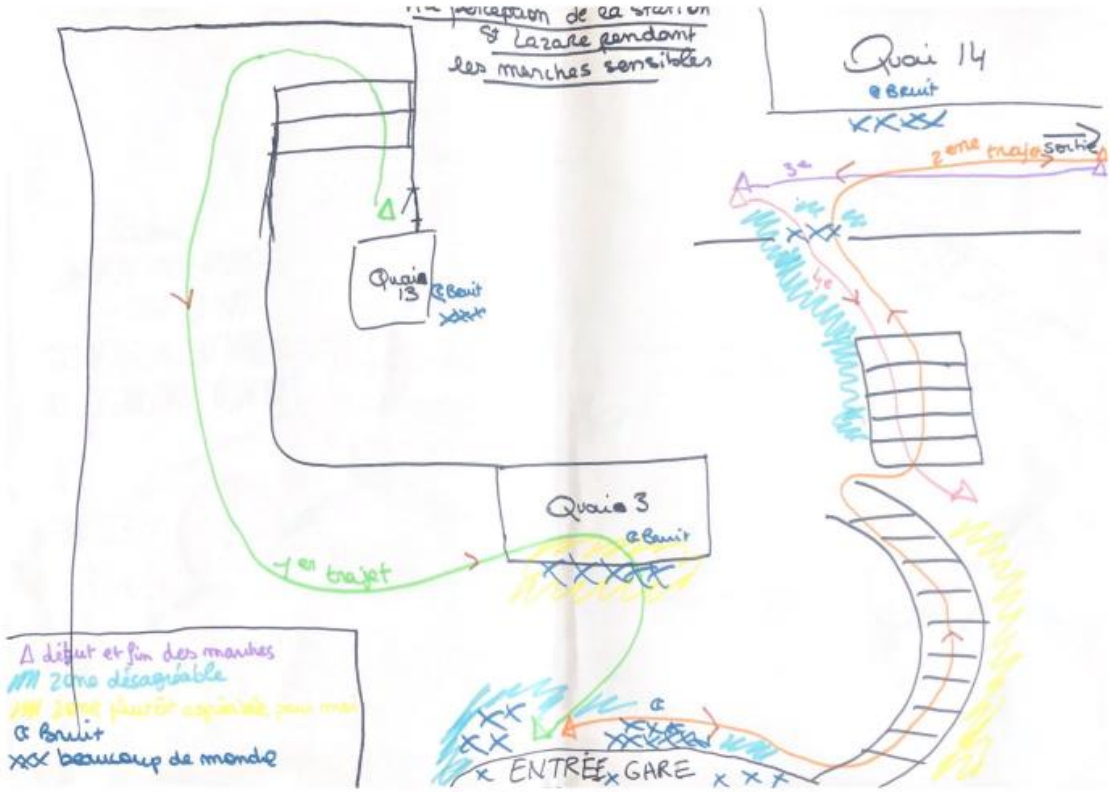


Image 43 : Carte sensible 1 réalisée par un étudiant, janvier 2023

Sur cette deuxième carte apparaît le parcours que nous avons réalisé pendant la marche sensible par un code couleur et des annotations (Image 44). Le mot « bruit » et la densité sont représentés sur tous les quais (13, 14, 3) et dans les couloirs, matérialisés par un ensemble des motifs graphiques bleus, qui ressemblent à des croix. Cela traduit une saturation sonore et une densité humaine persistantes dans toute la station. Le bruit est donc une contrainte majeure du parcours, affectant l'expérience sensorielle globale et possiblement source de stress ou de fatigue. Plusieurs zones sont signalées comme « désagréables », ce qui traduit une tentative d'évaluer les espaces.



<u>Image 44</u> : Carte sensible 2 réalisée par un étudiant, janvier 2023

Sur la troisième carte (Image 45), trois éléments apparaissent : les quais et les rails avec ses publicités ; un « homme allongé au sol » ; le grand escalier de la gare et au-dessus le jeu de lumière du plafond. Cette carte propose une lecture autant visuelle que sociale de l'espace traversé à travers une mise en perspective des éléments matériels - lumière, escaliers, publicités - et humains. Elle témoigne d'une interprétation profondément incarnée et critique. Le « grand escalier » occupe le centre de la carte et semble être un point de bascule entre deux ambiances très différentes : en haut, un halo de lumière bleue et jaune évoque le ciel - une tentative d'évasion ou d'apaisement ? -, en contrebas, l'espace est sombre, saturé, dominé par un sol brun et un mur tapissé de publicités.

Cette composition binaire oppose symboliquement un espace ouvert à un environnement plus oppressant. La représentation d'un homme allongé sur le sol attire immédiatement le regard :

il symbolise la forte présence de personnes sans-abri dans la gare, des corps marginalisés, exposés et pourtant invisibles et ignorés dans la routine des déplacements. Ce corps introduit une tension dans la scène : il rappelle la précarité sociale dans les espaces publics et la violence structurelle. Le mur du quai est couvert de publicités que l'étudiante qualifie d'« agressives », les affiches proposent des représentations de la « Féminité hétéronormée » ou de la « Masculinité guerrière ». Cette double critique souligne à quel point les espaces de transports diffusent des normes. Le fait que ce dessin ait été réalisé avec des crayons, dont les couleurs sont plus douces, et non des feutres aux couleurs plus vives, renforce le propos : la personne sans-abri ressort particulièrement.

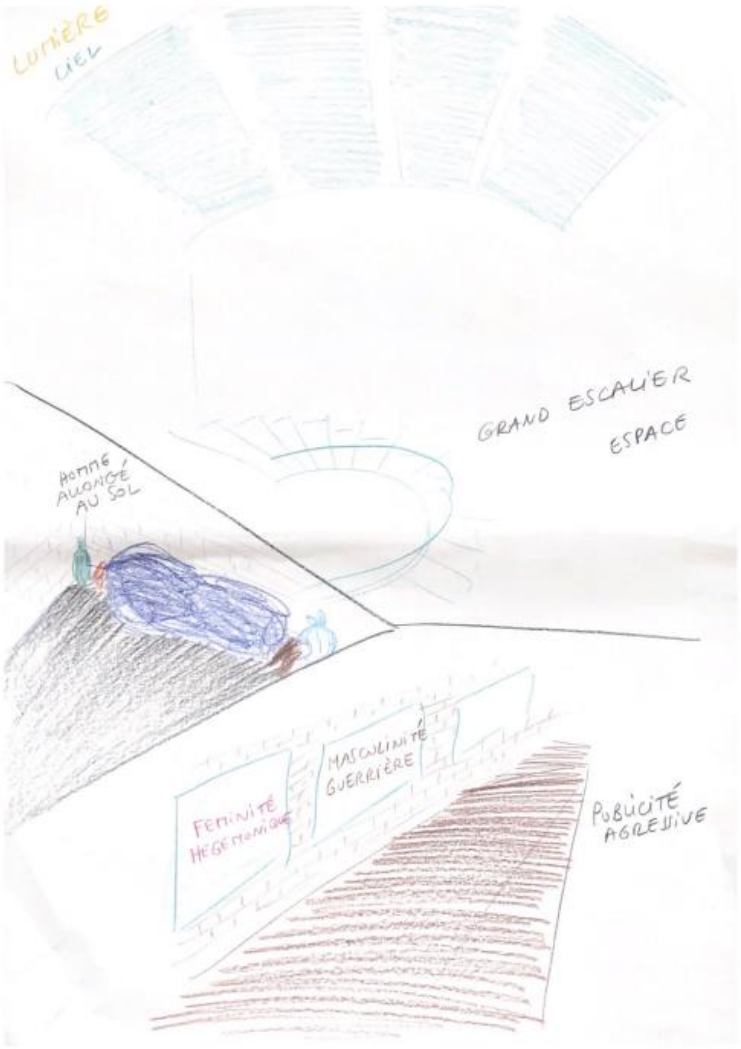


Image 45 : Carte sensible 3 réalisée par un étudiant, janvier 2023

Cet exercice a mis en évidence la manière dont un même espace peut être perçu de façon très différente selon les personnes qui le traversent : les expériences sensibles varient en fonction des corps, des postures sociales et des identités que l'on projette. La richesse des ressentis s'explique à la fois par la diversité des participant·es et par le recours aux *persona*, qui a permis d'élargir les

points de vue et de faire émerger des perceptions parfois inattendues ou invisibles au premier abord. Pour conclure cet atelier, j'ai proposé aux étudiant·es de les enregistrer pendant qu'ils et elles échangeaient librement sur la marche sensible :

> Il y avait un intérêt à faire ces deux marches [l'atelier marche exploratoire et l'atelier marche sensible] : hier on n'est pas trop sorti de notre identité, on a surtout pensé à ce qui faisait itinéraire ou construction de l'espace. J'avais l'impression qu'on ne se concentrait plus sur l'architecture, alors qu'aujourd'hui on est sorti de notre point de vue, de nos habitudes, même de notre apparence et de notre identité.
>
> On a quand même plein de clichés. La marche sensible assume le côté fictionnel, avec tous nos biais, on joue un jeu ; la marche exploratoire essaie d'universaliser des paroles. Avec la marche sensible, on est dans l'épistémologie féministe : mon positionnement est assumé dès le départ avec toutes les représentations pas forcément pertinentes pour la *persona* qu'on est en train d'incarner.
>
> Peut-être refaire ce genre d'exercice avec des personnes qui ont témoigné avoir vécu des situations de harcèlement sexuel ? Et avec, du coup, des professionnel·les qui sont en capacité de faire changer les choses ?
>
> Ça pourrait être marrant de faire l'exercice avec vraiment une poussette remplie de trucs lourds. Ou une canne ou un déambulateur. Sortir de l'imaginaire ? Où on se met à deux à peu près de la même taille et on s'attache les jambes ensemble ?

Cette synthèse montre que les étudiant·es ne se contentent pas d'avoir vécu une expérience pédagogique, mais qu'ils et elles en tirent un véritable apprentissage critique et réflexif sur les outils proposés, en se plaçant dans une posture active de « comment faire ». Leur analyse révèle une distinction claire entre les deux types de marches expérimentées : la marche exploratoire, perçue comme davantage tournée vers l'aménagement et la production d'un diagnostic, et la marche sensible, assumant pleinement sa part de fiction, de subjectivité et de mise en scène. C'est précisément dans cette prise de recul que réside l'intérêt de leurs retours : en comparant les deux approches, ils et elles comprennent que chaque méthode a ses forces et ses limites, mais surtout que l'enjeu ne réside pas uniquement dans ce qu'on observe, mais dans la manière dont on produit ces observations, c'est-à-dire à partir de quel point de vue et avec quelles intentions.

Le fait d'assumer un positionnement situé constitue un tournant décisif dans leur appropriation de la démarche : ils et elles cherchent à faire de leurs ressentis un levier de connaissance critique. Leur proposition de croiser ces exercices avec des publics directement concernés – en l'occurrence des victimes de violences sexuelles - montre qu'ils et elles se projettent dans une logique d'action transformatrice. C'est bien là l'intérêt de l'exercice : les étudiant·es sortent

du rôle d'observateur·rices pour devenir concepteur·rices d'outils de lutte, dans une tension constante entre imagination, expérimentation et pragmatisme.

Dans cette dernière partie, j'ai cherché à interroger l'intérêt de réintroduire une dimension expérimentale dans les marches exploratoires : elle permet de retrouver la richesse des points de vue et rappelle que l'espace est vécu de manière située, incarnée, traversée par des expériences, des affects et des représentations multiples. Le véritable enjeu n'est donc pas de chercher à lisser ces perceptions ou à les uniformiser, mais plutôt de réfléchir à la manière de les prendre en compte, de les rendre audibles et de les intégrer.

Conclusion

Dans ce chapitre, j'ai observé comment les marches exploratoires sont mobilisées par la RATP : de quelle manière elles sont mises en œuvre, à quoi elles servent et à quel moment elles sont utiles pour le « plan de lutte ». Les marches exploratoires apparaissent comme un outil central autour duquel s'est structuré et raconté le « plan de lutte » de la RATP. Elles incarnaient de manière visible le (re)positionnement de l'entreprise sur les questions de violences sexistes et sexuelles. Un outil comme les marches, déjà largement institutionnalisé, permet à la RATP d'être reconnue par d'autres acteur·ices, notamment des acteur·ices politiques, dans le cadre d'une légitimité qui fonctionne en miroir : leur présence et participation aux marches leur permettent aussi de mettre en scène leur propre engagement.

Cependant, même en testant des (ré)ajustements dans la méthodologie proposée, la rigidité de l'outil, structurée autour d'un questionnaire fermé, et la volonté de « standardiser » la démarche, entre en tension avec la dimension située, sensible et expérientielle du trajet et tend à produire toujours les mêmes constats sur l'espace. En cherchant à articuler les marches exploratoires aux opérations de rénovation, l'outil s'est progressivement inscrit dans une logique d'aménagement au détriment de son ambition expérimentale et participative initiale.

Pour autant, j'ai observé que ces marches produisent une mise en lien de services et de hiérarchies différents : elle mobilise en effet autant les directions de ligne que les agent·es, et implique plusieurs directions clés de l'entreprise. Par ailleurs, elles ont une dimension réflexive et pédagogique : les marches donnent une visibilité concrète au rôle des agent·es, elles les forment et accompagnent les participant·es dans leur apprentissage des outils de signalement en station, souvent méconnus. Elles ouvrent également un espace de dialogue et d'appropriation : elles informent, modifient les perceptions, transforment les réflexes et renforcent la capacité d'agir dans

l'environnement quotidien. La marche devient ainsi un outil de médiation active, favorisant un apprentissage situé où la mobilité se redéfinit à travers l'expérience sensible.

La série d'expérimentations que j'ai menée m'a permis de tester, en conditions réelles, d'autres formes de marches, en m'affranchissant des contraintes institutionnelles et de la quête de légitimité de la RATP. Je me suis autorisé une lecture plus située et plus continue de l'expérience urbaine, au-delà des espaces strictement maîtrisés par la RATP, afin de renouveler les manières d'appréhender les conditions d'un déplacement. La dimension collaborative de ces expérimentations a introduit une diversité des regards et des subjectivités : ceux de Marion Tillous, de Pascale Lapalud, des étudiant·es et le mien. Cette implication collective a aussi permis de sortir d'une approche normative pour entrer dans une posture réflexive de concepteur·rices d'outils de lutte, constamment (re)mis à l'épreuve. La mise en abyme était double : en concevant ces ateliers, je me confrontais moi-même aux limites méthodologiques et à la difficulté de construire des outils réellement efficaces ; en les pratiquant, les étudiant·es endossaient à leur tour ce rôle, prenant conscience des tensions entre intentions, moyens et effets.

Ce chapitre ouvre un débat. Les marches exploratoires semblent fonctionner comme un objet de reconnaissance sociale : elles donnent du poids au « plan de lutte » et permettent à tous les protagonistes d'y trouver un intérêt, comme l'a montré la présence des élu·es ou des directeur·ices de ligne. Mais pour construire sa légitimité, au sein de la RATP comme à l'extérieur, le « plan de lutte » a-t-il réellement besoin de s'appuyer sur un outil déjà reconnu et critiqué dans le champ de l'aménagement ? L'une des réponses à cette interrogation réside dans la mise en valeur des agent·es RATP, et plus largement de la présence humaine et des postures professionnelles en station. Pour Sandrine Charnoz, les marches ne sont pas le cœur du « plan de lutte » : ce qui en constitue la véritable « première brique », c'est la formation et l'accompagnement des agent·es. Ce recentrage sur la présence humaine comme levier principal du « plan » est précisément ce que je vais analyser dans le chapitre suivant, qui leur est consacré.

CHAPITRE 5

Incarnation du (re)positionnement de la RATP : les agent·es face à une nouvelle mission de prise en charge

Préambule



Image 46 : « La vie de la 13 » by Alice in Point G, le journal de gauche qui touche à tout, Journal étudiant·es de l'Université Paris 8, n°2 mai 2011, p.10

À la suite des expérimentations que j'ai menées avec les étudiant·es de l'Université Paris 8 sur la ligne 13, j'ai réalisé une immersion ethnographique de trois mois auprès des agent·es de station de cette même ligne. Cette partie de mon enquête a été assez éprouvante et l'écriture quotidienne de mon carnet de terrain a constitué une ressource quasiment thérapeutique : non seulement elle me permettait de poser mes questionnements et de décortiquer les scènes auxquelles j'assistais pour y donner du sens, mais je pouvais aussi y déverser mes frustrations et ma colère.

Comme l'explicite Jeanne Favret-Saada (1990), l'écriture permet de « calmer l'angoisse » lorsque certaines situations nous dépassent. Dans mon cas, elle m'a aussi aidé à garder de la distance dans les moments où je me sentais « engloutie » par le « terrain ». À plusieurs reprises, fatiguée et bouleversée par mon nouveau quotidien, mon entourage – dont Sandrine Charnoz, persuadée de m'avoir « perdue en station » -, a dû me rappeler que je n'étais pas agente de station mais ethnographe de passage sur son « terrain ».

Plusieurs années se sont écoulées depuis cette immersion et le constat formulé par Jeanne Favret-Saada prend à présent tout son sens : « dans le moment où on est le plus affecté, on ne peut pas rapporter l'expérience ; dans le moment où on la rapporte, on ne peut pas la comprendre. Le temps de l'analyse viendra plus tard » (ibid. : 9). Ce deuxième temps, qu'elle appelle « reprise », implique une prise de distance et s'inscrit dans un « mouvement de va-et-vient entre la « prise » initiale et sa « reprise » théorique » (1985 [1977]). Bien qu'il soit retranscrit de la façon la plus fidèle possible, mon carnet de terrain « recompose les événements » (Althabe, 1990 : 24). Ainsi, pour

l'écriture de ce chapitre, j'ai ajouté des éléments de compréhension, précisé des termes et réécrit certains passages sans pour autant censurer les stéréotypes ou les maladresses que j'ai pu avoir (Chauvin & Jounin, 2012 : 27). Pour amorcer ce cinquième chapitre, j'invite les lecteur·ices à découvrir le monde de l'exploitation de la RATP et le métier d'agent·e, en suivant ma première journée d'immersion sur la ligne 13.

Lundi 30 janvier 2023, premier jour d'immersion, Saint-Lazare, 5h20-12h30

> Le planning m'indique que je dois être à quatre heures quarante-cinq du matin à Saint-Lazare, mais le sommeil ne vient pas. Je commence à paniquer : Pourquoi je fais ça ? Qu'est-ce que je cherche ? Quelles sont mes hypothèses ? Quel est l'intérêt d'aller me confronter au quotidien des travailleur·ses dans les stations ? Vérifier de moi-même qu'il est impossible d'appliquer les nouveaux protocoles du « plan de lutte » ? Stimuler mon quotidien de thèse ? Est-ce que je ne cherche pas plutôt à me prouver que je ne suis pas en train de rien foutre, au chaud dans mon « open space » de cadre de la RATP ?
>
> J'arrive à Saint-Lazare en vélo avec bien peu de sommeil ce lundi 30 janvier. Je suis partagée entre la hâte de découvrir « l'envers du décor » de la gestion des stations et des lignes de métro et une grande fatigue à l'idée de ce qui m'attend. Durant mes études, j'ai été caissière, vendeuse, serveuse, mais j'ai quand même le trac de devoir m'intégrer et d'apprendre un nouveau métier. Je me rends au bout du quai de la ligne 13, là où se trouve une porte qui mène dans les bureaux de la ligne. Heureusement, j'y suis allée avec les étudiant·es une semaine auparavant, car l'accès n'est pas très instinctif et je me serais facilement perdue. J'y rencontre Tatiana, ma « cheffe », qui sera ma garante durant toute mon immersion. Elle me fait signe d'attendre, le temps qu'elle appelle les agent·es à chaque station pour vérifier qu'ils et elles sont bien en poste. Enfin ça, je le comprendrai plus tard parce qu'à ce moment je suis assise sur une chaise et j'attends qu'on s'occupe de moi, et surtout je ne comprends rien à leur jargon, je me contente de la regarder passer sa dizaine de coups de fil. Elle m'explique qu'elle est « maîtrise », c'est-à-dire « manager de station »[130]. Elle me montre ensuite « Coppélia », le logiciel RATP qui permet d'indiquer à quelle station doivent se rendre les agent·es. Je comprends que la ligne 13 est divisée en deux grands secteurs, le sud et le nord, et que le secteur dans lequel je fais mon immersion regroupe toutes les stations entre Saint-Lazare - appelé ici « Amsterdam » en référence à la rue d'Amsterdam - et les branches Saint-Denis Université (le

[130] C'est dans les bureaux d'une ligne de métro que travaillent les « maîtrises », c'est-à-dire les managers des agent·es qui gèrent localement chacun·e leur équipe : ils et elles décident tous les jours des stations où les agent·es vont travailler et appellent le guichet à chaque prise de service pour s'assurer que l'agent·e est en poste. Le « cadre de la ligne » a également son bureau à cet endroit. Régulièrement les agent·es y passent afin de récupérer leur courrier, donner des informations à leur « maîtrise » mais souvent c'est dans la salle fermée au fond de leur guichet qu'ils ou elles font leur pause.

« secteur bleu ») et Asnières les Courtilles (le « secteur jaune »). Tatiana est véhiculée, elle arrive tous les jours à quatre heures trente du matin. D'abord, elle consulte ses mails afin de répertorier les agent·es absent·es, malades ou en congé. Sa première tâche consiste à trouver des remplaçant·es : aucune station ne doit être vide. Elle peut mobiliser des agent·es de la « MDT », c'est-à-dire de la « maîtrise du territoire », comme les contrôleur·ses, pour combler les trous. Parmi tous les sigles, je découvre l'existence des « AGS », « agent·e grande station », qui viennent appuyer les agent·es en poste dans les stations où il y a beaucoup de flux comme Saint-Denis Université, Porte de Paris et Saint-Lazare par exemple. Ces « AGS » s'occupent aussi de faire les relèves des guichets pour permettre à leurs collègues de faire leur pause de vingt minutes réglementaires pour aller aux toilettes ou fumer une cigarette à la surface. En plus de ces personnes, depuis 2020, la RATP embauche des hôte·sses d'accueil, c'est-à-dire des étudiant·es en contrat - 7h-11h et 16h-20h - qui aident les voyageur·ses à utiliser les machines ou leur donne des itinéraires. Ils et elles ne sont pas disposé·es à vendre des titres de transports mais déchargent beaucoup l'agent·e.

Tatiana me donne mon uniforme, c'est-à-dire un gilet vert, et m'emmène faire le tour de la station. Je ne comprends strictement rien et très vite, tous·tes les agent·es me demandent ce que je fais là. Il faut que je me crée une sorte de couverture qui légitime ma présence. Aussi absurde que cela puisse paraître, je ne m'y étais pas préparée. Je tente une improvisation qui tient assez peu la route : je viens de « gare de Lyon » [lieu du siège, la Maison de la RATP] pour en apprendre plus sur les métiers en station, car arrivée il y a un an à la RATP je n'y connais *rien* (j'insiste bien dessus). En tout cas, ma tête de bébé cumulée avec mon air un peu timide et réservé contraste fortement avec le statut de cadre et de hiérarchie qu'on associe à « gare de Lyon ». Très vite les blagues ironiques fusent « ah mais t'es de « Bercy » oulalala, je vous vouvoie alors » me dit une agente (ce qui me gêne beaucoup puisque ça crée une distance). Je comprends aussi qu'en disant « gare de Lyon » et non « Bercy », je me suis mise d'emblée du côté des cadres. Dans le regard des agent·es que je croise, je perçois l'interrogation : le siège a-t-il encore créé un nouveau dispositif pour les surveiller ?

Tatiana me conduit ensuite auprès d'une agente, Leila, qui est en train de s'installer au guichet. Elle laisse sa caisse à un autre agent pour pouvoir discuter vite fait avec moi dans l'espace repos du guichet, elle me raconte un féminicide, l'histoire d'un client qui porte plainte contre elle, me parle ensuite de sa meilleure amie qui s'appelle aussi Manon et me demande si je suis « cadre ». Tout ça en moins d'une minute et sans reprendre son souffle. Je l'interroge sur son quotidien : elle travaille sur le « secteur Sud » et quand elle doit venir travailler ici – pour remplacer un·e agent·e -, elle se lève à trois heures du matin et prend deux Noctiliens[131] depuis Porte de Vanves, elle n'est pas

[131] Les Noctiliens sont les bus de nuit en Île-de-France qui permettent d'assurer la continuité du service de transports publics lorsque le réseau ferré et le réseau de bus et de tramway diurnes sont interrompus, donc entre minuit trente et cinq heures et demi du matin.

véhiculée mais s'entend bien avec les conducteurs. Elle en profite pour me raconter des histoires qui circulent, celles d'agentes RATP violées dans les parkings lorsqu'elles prennent ou quittent leur service. Ambiance. J'en entendrai bien d'autres.

Je demande si je peux rester avec elle pendant son service (ce qui depuis ma position de « Bercy » pourrait être très malaisant pour elle), elle accepte. Je m'installe donc à côté d'elle dans le guichet et je la regarde travailler : elle ne s'arrête jamais : elle a une main sur le téléphone qui sonne toutes les deux minutes – c'est soit les « IAV », c'est-à-dire les bornes d'appel et les interphones en station pour le passage d'une poussette ou d'une grosse valise, soit les « chef·fes » donc les agent·es de maîtrise, soit un·e agent·e d'une autre station qui veut des renseignements -, ou sur le « tétra » (talkie-walkie des agent·es) qui bippe constamment ; son autre main pianote sur la caisse quasiment sans regarder les touches. En même temps elle donne des renseignements aux voyageur·ses. Le tout sans perdre son sourire et sa bonne humeur (au cours de mon immersion, je rencontrerai majoritairement des agent·es de très mauvaise humeur et agressif·ve avec les voyageur·ses, c'est pourquoi je mets particulièrement en valeur ce point). Même si je sais qu'on prend l'habitude – je serai vite autonome à ce poste au point qu'un de mes collègues me dira « t'es vraiment robotisée ça y est ! » -, je reste ébahie devant sa rapidité.

Le flux ne désemplit pas et même si Leila n'a pas une seconde à elle, elle arrive à papoter avec moi en même temps. Il n'est pas encore sept heures du matin, nombreux sont les travailleurs qui viennent nous demander un itinéraire. Ils se rendent sur les chantiers partout en Île-de-France après avoir récupéré un poste aux aurores dans le centre de Paris, comme dans le bouquin de Nicolas Jounin, *Chantiers interdit au public* (2009). Mais c'est aussi le début du mois, les voyageur·ses se pressent pour recharger leur Navigo. Ils et elles font la queue parfois plus de trente minutes pour ça alors qu'il est possible de le faire sur l'application ou sur les machines. Leila m'explique que c'est surtout parce qu'ils recherchent le contact humain et ont besoin de parler. Son travail ne consiste pas uniquement à vendre un ticket, c'est aussi un travail social. Elle connaît par exemple tous les sans-abris des stations où elle travaille, qui la connaissent bien aussi, elle papote avec eux et elles, leur donne des clopes ou des fringues, bien qu'elle n'ait pas le droit de le faire. L'un d'eux vient la voir régulièrement au guichet et la demande en mariage « pour rire ». Je me rendrai vite compte que certaines personnes viennent uniquement pour parler aux agent·es. Il y a par exemple Alexandre, un jeune autiste, qui s'arrête tous les jours à toutes les stations de la ligne 13 juste pour dire bonjour aux agent·es et leur demander leur couleur préféré. Si certain·es m'ont confié être soulé·es par ça, d'autres apprécient ces échanges.

Comme Saint-Lazare est une grosse station, en plus de Michel l'« AGS », je fais la connaissance d'Arnaud, installé dans un autre guichet, le « comptoir club ». Arnaud est hiérarchiquement supérieur à Leila, il est « agent d'exploitation », ou « AE », et gère les abonnements Navigo via un autre logiciel, le « SIG ». Je suis étonnée de la vieillesse des appareils et de leur vétusté, la touche

carte Orange existe par exemple toujours. En tout cas ma première hypothèse se confirme plutôt bien : il me semble impossible de prendre en charge une victime de violences sexuelles dans ces conditions. D'ailleurs, vu le nombre de voyageur·ses qui font la queue, comment pourrait-elle-même venir se signaler ? Alors même que Leila est ultra rapide, les voyageur·ses tapent à la vitre et s'énervent pour que je vienne les aider. Je comprends à leur regard que ma simple présence en attitude de passivité dans le guichet signifie « à la RATP, on fout rien, ils sont deux derrière le comptoir et ça n'avance pas, bande de feignants ». Je me sens mal à l'aise et j'ai envie de participer (surtout que le temps est long quand on est passif). Au bout d'une heure, je commence timidement à décrocher le téléphone quand il sonne « ligne 13 Saint-Lazare bonjour ». Une voyageuse appelle pour signaler un malaise sur le quai de la ligne 12. Impossible pour nous d'y aller, Arnaud ferme son guichet pour s'y rendre en urgence – c'est normalement le rôle de l'AGS mais il est encore en relève à Porte de Saint-Ouen -, ce qui crée un report de ses voyageur·ses, très mécontent·es, vers notre guichet, alors que nous n'avons pas le logiciel pour traiter les demandes Navigo. Le sous-effectif est criant. Je répertorie mentalement les tâches de Leila pour m'en souvenir : vendre des tickets et des carnets ; des « cartes Easy » ou « Liberté + » ; recharger les Navigo ; récupérer et répertorier les objets trouvés ; donner des itinéraires en respectant bien le protocole, car gare aux client·e mystère qui pourrait dénoncer l'oubli d'une des étapes ; ouvrir les grilles pour les poussettes ; gérer les machines extérieures au guichet ; changer les tickets démagnétisés. Au moindre écart de caisse, c'est pour leur pomme, j'en ferai d'ailleurs les frais. Il est dix heures trente, Leila prend enfin sa pause. Je suis épuisée et c'est même pas moi qui ait travaillé.

Demain, je dois arriver un peu avant cinq heures du matin, Tatiana m'a proposé de suivre les agent·es dans l'ouverture de la station Saint-Lazare et durant leur « 3602 », nom donné à la vérification avant chaque début de service. Dans certaines stations, les agent·es la font seul·es, mais à Saint-Lazare c'est toujours à deux. Michel me raconte la fois où il a ouvert le local poubelle et qu'un « tox » en est sorti, caché là depuis un moment. On me raconte aussi l'histoire d'une agente qui a dû se réfugier dans son guichet en attendant les agent·es de la sûreté, ou « GPSR », parce qu'un mec l'attendait pour la violer, il avait carrément pris l'extincteur pour essayer de casser la vitre. L'ouverture de la station consiste à tester le fonctionnement des interphones et des téléphones d'urgence au bout des quais, à vérifier les machines, les extincteurs, la propreté, mais aussi à réveiller les sans-abris – appelés « PSIE » à la RATP pour « Personne séjournant indument dans les espaces » -, vérifier s'ils sont en vie, les compter et solliciter le recueil social[132] s'ils ou elles demandent à y

[132] Le recueil social peut acheminer les personnes sans-abri en dehors des stations vers des centres accueils. Ses membres ne reçoivent pas forcément de formation dans les domaines sanitaires et sociaux, alors même que sur le terrain ils sont dans le soutien émotionnel mais aussi administratif (Rocalve, 2024).

aller. Tout doit être nickel pour l'arrivée du premier métro à cinq heures dix. J'apprends que si un des équipements de sécurité ne fonctionne pas et n'est pas répertorié et qu'un·e voyageur·se a un problème, la RATP se retourne contre l'agent·e. Une fois revenu·e au guichet, l'agent·e remplit sur sa tablette numérique toutes les infos demandées pour la « 3602 », compte ensuite le nombre de cartes Navigo en stock, répertorie le nombre exact avant de préparer l'ouverture de sa caisse. Un·e agent·e de maîtrise appelle souvent à ce moment-là sur le téléphone de la station pour vérifier qu'il ou elle est bien en poste.

Introduction

L'analyse des marches exploratoires de la RATP dans le chapitre précédent a révélé que la mise en œuvre du « plan de lutte » repose sur une participation importante des agent·es. Depuis le milieu des années 2010, les agent·es font l'objet d'une attention spécifique de la part de la RATP, notamment par leur intégration au programme « Mon client et moi », dont l'objectif est de transformer leur relation avec les voyageur·ses en vue de la prochaine ouverture à la concurrence. Dès 2015, le premier groupe de travail dédié à la lutte contre les violences sexuelles au sein de l'entreprise les avait identifié·es comme premier point de contact pour les victimes de violences sexuelles (CML, 2015 ; 2015b). Le dossier de presse de la campagne « Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel : victimes ou témoins, donnez l'alerte ! » (RATP, 2018) annonçait aussi la mise en place de formations spécifiques, élaborées avec la MIPROF, pour les préparer à les prendre en charge. Ce chapitre interroge plus précisément l'implication des agent·es RATP dans les nouvelles actions du « plan » : dans quelle mesure peuvent-ils et elles s'en emparer ? Quels effets produit cette mobilisation sur leurs pratiques professionnelles ?

Premier·es représentant·es visibles de la RATP en station, ils et elles se trouvent en position de potentiel·les interlocuteur·ices pour les victimes souhaitant se signaler. Lorsque de mon arrivée à la RATP en avril 2021, une de mes premières missions consiste à reprendre un « protocole », afin qu'ils et elles puissent assurer un premier accueil des victimes. L'enjeu est clair : il ne s'agit pas pour les agent·es de se substituer aux professionnel·les du soin ou du droit, mais d'incarner un premier maillon dans une chaîne de prise en charge, visant à orienter rapidement et efficacement vers les structures compétentes. Lors de la conception de ce « protocole », je n'avais pas encore connaissance du travail des agent·es RATP, mais j'en avais une idée assez précise. D'une part, ma mère effectuait un travail d'accueil depuis plus de dix ans et j'en connaissais le quotidien - des client·es méprisant·es aux humiliations de la direction -, d'autre part, j'avais travaillé moi-même à des postes de contact client.

Sans l'avoir éprouvé réellement, je pouvais imaginer les difficultés supplémentaires des agent·es également chargé·es de la gestion de la sécurité de toute la station. J'avais aussi en tête les récits des agentes lors des formations Stand Up ou des marches exploratoires. J'avais l'intuition que la nouvelle mission de prise en charge ajoutait une charge considérable à leur quotidien. Quelles sont les conditions concrètes - organisationnelles, matérielles, mais aussi symboliques - qui rendent possible, ou au contraire entravent, l'attribution de cette nouvelle mission ? Pour éclaircir cette question, j'ai obtenu l'accord de la directrice du département en charge des lignes de métro (SEM), du directeur de la ligne 13 et de Sandrine Charnoz pour mener une immersion ethnographique de

plusieurs mois sur la ligne 13, qui complèterait aussi les ateliers menés avec les étudiant·es de l'Université Paris 8.

À partir de mon immersion, dans ce cinquième chapitre, je vais m'appuyer sur l'exemple de la prise en charge afin de saisir comment la RATP s'appuie sur ses agent·es pour incarner son (re)positionnement : chargé·es de la mise en œuvre du « plan de lutte ». Dans une première partie, je reviendrai sur le quotidien des agent·es de station : en plus de leurs tâches, notamment informelles, les agentes RATP sont particulièrement exposées aux violences sexuelles. J'interrogerai ensuite leur capacité à mener à bien cette nouvelle mission. Dans une troisième partie, j'analyserai la pratique concrète de cette prise en charge.

I – « On a plein de casquettes mais un seul uniforme » : le quotidien des agent·es de station

En sociologie du travail, plusieurs recherches ont documenté la transformation des métiers du service public et ses répercussions sur les personnels de premières lignes, comme les éboueurs (Volkoff, 2006), ou dans le domaine du soin, les aides-soignantes (Arborio, 2001 ; Molinier, 2020 [2013]), les infirmières (Dembinski, 1997 ; Juston Morival, 2022a), ou encore les répondant·es dans les cellules d'écoute de la souffrance au travail (Juston Morival, 2022b). Certains travaux se sont particulièrement penchés sur les métiers de l'accueil, comme ceux d'Aurélie Jeantet sur les guichetiers de la Poste (Jeantet, 2001) ou de Yasmine Siblot sur les agentes d'école (2020).

Concernant les métiers d'exploitation de la RATP, si les conducteur·ices de bus ont fait l'objet de plusieurs enquêtes - comme celles menées par Isaac Joseph (1992b), Livia Scheller (1996), Arnaud Passalacqua (2009), Olivier Schwartz (2012) ou encore Stéphane Beaud (2020) et Isabelle Charpentier (2022) –, les personnels en station ne sont pas en reste, à l'instar des travaux de Nathalie Leroux sur les agent·es de la sûreté (Leroux, 1999 ; 2002), de Robin Foot sur les conducteurs de métro (1997 ; 2005), d'Eleonora Elguezabal sur les contrôleurs (2010), de Martin Thibault sur la maintenance (2009) et d'Odile Macchi et de Bérangère Rocalve sur le recueil social (Macchi, 2020 ; Rocalve, 2024).

Les agent·es de station de la RATP ont particulièrement été étudiés par Isaac Joseph (1988), qui a par exemple analysé l'élargissement progressif de leurs missions vers une plus grande polyvalence dans les années 1980. Qui sont les agent·es de station ? Affecté·es à une ligne spécifique et chargé·es de l'accueil en station, ils et elles sont réparti·es en deux catégories : celui des « agent·es mobiles » qui gèrent la recette, et celui des « agent·es d'exploitation » qui s'occupent en plus des abonnements Navigo, font des missions de contrôle et peuvent aller au poste de commandement (Figure 9).

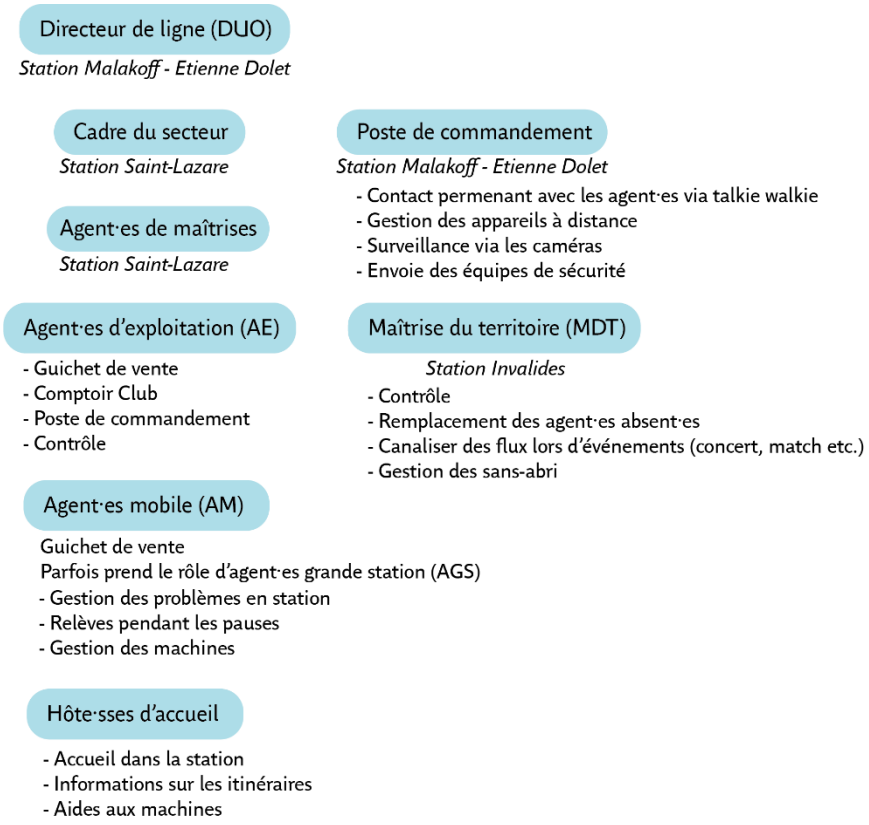


Figure 9 : Reproduction d'un schéma dessiné sur mon carnet de terrain sur l'organisation de la ligne 13 et le lieu de travail des différent·es agent·es, schéma Manon Marguerit

Malgré cette distinction hiérarchique, la sujétion de leur métier est perceptible à travers leurs conditions de travail, marquées par le service en horaires variables - six jours de travail, deux jours de repos pendant quatre semaines puis six jours de travail, trois jours de repos, cinq jours de travail, trois jours de repos et à nouveaux six jours de travail et deux jours de repos - et décalés - alternant 5h20-12h35, 12h-19h15, 18h05-1h20 ou 19h05-2h20 les week-ends.

Dans cette partie, je vais montrer que leur métier ne se réduit pas à une fonction de service : il implique une relation quotidienne avec des publics variés, parfois en situation de marginalisation. Je reviendrai sur l'assimilation que je propose entre le travail des agent·es et le travail de *care*. Je montrerai ensuite que les violences sexistes et sexuelles que les agentes subissent au quotidien et les stratégies qu'elles mettent en œuvre pour y faire face, rend compte de leur position à l'intersection de plusieurs rapports de pouvoir.

1) Quand le guichet abime

1.1 Le métier le plus féminisé de l'exploitation

À la RATP, les effectifs des métiers liés à l'exploitation[133], comme machiniste – c'est-à-dire conducteur·ice de bus ou de tramway -, conducteur·ice de métro et de RER ou encore agent·e – de station, de contrôle, de maintenance -, sont encore majoritairement masculins. En 2023, selon le « rapport de situation comparée entre les femmes et les hommes » de la RATP qui complète le rapport annuel d'activité de l'entreprise[134] (RATP, 2023), seulement 1,4 % des agent·es de maintenance étaient des femmes, elles représentent 14,2 % des conducteur·ices de métro et de RER et 9,8 % des machinistes. Le métier de machiniste est celui qui a connu le plus de féminisation, notamment depuis l'instauration de la loi Roudy en 1983 sur l'égalité professionnelle, permettant aux femmes d'accéder aux métiers de la conduite.

Parmi les métiers de l'exploitation, celui d'agent·es de station fait figure d'exception, il est majoritairement exercé par des femmes. Dans son enquête sur les hôtesses d'accueil, la sociologue Gabrielle Schütz rappelle que cette assignation aux métiers de l'accueil répond surtout à des stéréotypes de genre : « si les femmes sont très majoritaires dans l'accueil, c'est parce qu'il s'agit sans nul doute de ce que Michelle Perrot appelle 'un métier de femme' (2020 [1987]) : accueillir s'inscrit dans une division sexuée du travail qui réserve aux femmes les tâches d'assistance et de représentations » (Schütz, 2018 : 13).

En 2014, selon le rapport d'activité de la RATP, 55 % des agent·es étaient des femmes. En 2023, le « rapport de situation comparée entre les femmes et les hommes » (RATP, 2023), révèle qu'elles constituent 54,4 % des effectifs. D'après les documents d'effectifs qui m'ont été donnés lors de mon immersion, sur le secteur nord de la ligne 13 - entre Saint-Lazare, Saint-Denis Université et Asnières les Courtilles - travaillent trente agents et quarante-deux agentes, soit une proportion de 59,1 % de femmes. Lors de mon immersion sur la ligne 13 en 2023, j'ai travaillé avec neuf agents et onze agentes, plusieurs agentes de maîtrise, une cadre de ligne et bien que le directeur de la ligne soit un homme, le département SEM est dirigé par une femme.

[133] Comme je l'explicitais dans le deuxième chapitre, « l'exploitation » désigne l'ensemble des activités qui permettent de faire fonctionner les lignes de transport au quotidien : faire rouler les bus, les métros, gérer les horaires, réguler le trafic, assurer la sécurité des personnes, ouvrir et fermer les stations, etc. Elle comprend différents métiers, par exemple conducteur·ices, régulateur·ices, agent·es de station qui garantissent que les voyageur·ses puissent se déplacer dans de bonnes conditions.

[134] En voici le lien : https://www.ratp.fr/groupe-ratp/presentation-du-groupe/documents-de-reference

Malgré tout, la montée en hiérarchie révèle une masculinisation des effectifs : elles ne sont plus que 23,2 % parmi les agent·es de maîtrises et 36,2 % parmi les cadres[135] (ibid.). Dans l'ouvrage *Le Temps des femmes,* les agentes RATP témoignent des discriminations liées à la maternité ou encore à l'âge, utilisées comme argument par la hiérarchie pour les écarter des postes à responsabilités (Massenet, 2001 : 199-200). Lors de mon immersion, plusieurs agentes m'ont fait part de leurs difficultés face à la baisse du nombre de « journées enfant » – les journées de congés lorsqu'un enfant est malade –, et plus largement de la complexité de faire coïncider leurs horaires de travail avec leur vie de famille. Elles dénonçaient explicitement le fait que la parentalité était encore pensée comme un empêchement individuel, et non comme un enjeu collectif d'organisation du travail.

Je me suis également intéressée aux trajectoires et aux représentations sociales qui amènent à postuler à la RATP pour exercer le métier d'agent·e de station. En février 2023*,* alors que je suis en immersion depuis déjà quasiment un mois, Tatiana, mon agente de maîtrise, m'explique qu'elle va accueillir les nouveaux et nouvelles agent·es qui débutent leur formation. Je demande à y assister et, bien que je me doute qu'elles concernent principalement l'apprentissage des missions de sécurité, je me demande si les questions de violences sexuelles seront abordées[136].

À six heures trente du matin, quatre femmes arrivent et nous nous installons autour d'une table : « comme d'habitude, il n'y a que des filles » déclare Carla, une des deux agentes de maîtrises responsables de la formation. Finalement, un homme arrive, il est ancien machiniste. Un autre n'arrivera qu'au bout d'une demi-heure, il est en retard. L'accueil débute par un tour de table qui me permet d'en savoir plus sur les profils des entrant·es : elles ont entre 23 et 46 ans, sont anciennes caissières, serveuses en restauration rapide, vendeuses en boutique ou hôtesses d'accueil - l'une dans un aéroport -, ou en recherche d'emploi.

Il m'avait été explicité à plusieurs reprises qu'une des conditions pour devenir agent·e est de ne pas avoir le baccalauréat, j'ai également souvent entendu – sans savoir si c'est une réalité – que le premier jour de la formation, l'agent·e de maîtrise demande aux nouveaux et nouvelles

[135] Par ailleurs, comme dans la plupart des emplois, les écarts de rémunération se creusent entre hommes et femmes : en 2017, l'écart salarial brut moyen était de 8,3 % - 7,8 % en 2015 - concernant les agent·es, 7,9 % pour les maîtrises et 7,7 % pour les cadres.

[136] J'ai vite répondu à ma question en regardant leur planning : un seul créneau est consacré à cette question. En plus des problématiques de harcèlement sexuel, ce créneau est consacré aux autres discriminations comme la « transphobie » ainsi qu'à d'autres sujets, comme la « laïcité ».

entrant·es qui ont le baccalauréat de quitter la salle. Un agent m'a par ailleurs déjà fait la blague « Moi je suis Bac - 8 » quand j'ai explicité que le doctorat correspondait à un « Bac + 8 ». Je suis donc étonnée lorsqu'une des nouvelles entrantes parle de son Bac ST2S (technologique sciences et technologies de la santé et du social). Plus tard, un agent me parlera également de sa licence d'anglais. Je finis par poser directement la question au directeur de la ligne 13 lors de notre entretien :

> Tu dois déclarer tes diplômes en arrivant, parce qu'il faut que ça corresponde à ton poste. Avoir des gens qualifiés c'est très bien mais ils vont rapidement s'ennuyer. Donc si c'est pour qu'ils partent dans une autre entreprise au bout d'à peine deux ans… ça n'a pas trop d'intérêt. Et puis c'est une question de franchise vis-à-vis de la boîte.
>
> Entretien du 2 octobre 2023

Il ne s'agit donc pas de trier systématiquement les profils selon le niveau de diplôme, mais plutôt d'éviter que la personne ne se sente pas à sa place dans un poste d'agent·e de catégorie C, marqué par une exécution des missions sous le contrôle strict d'un encadrement. Pour autant, il n'y pas que les agent·es surqualifié·es qui pourraient « s'ennuyer », durant mon immersion c'est une question qui est fréquemment revenue, elle se mêlait souvent au caractère répétitif des tâches et des journées. Si certain·es agent·es se satisfaisaient d'être dans des stations considérées comme « plus calmes », car moins traversées par des flux, c'était selon eux et elles parce qu'elles permettaient de s'occuper à autre chose ou de se ménager des temps de repos à leur convenance. D'autres préféraient les stations qui bougent, comme Saint-Lazare, pour éviter justement de s'ennuyer. L'idée selon laquelle des agent·es seraient « sous-qualifié·es » et donc pas en mesure de percevoir l'ennui ou le manque de sens dans leur travail semble donc reposer sur un présupposé qui associe niveau de diplôme et capacité critique et réflexive.

Lors de la formation des nouveaux et nouvelles entrant·es, c'est plutôt la recherche d'une sécurité de l'emploi qui semblait motiver la candidature, certaines m'ont même confié avoir renouvelé leur candidature à plusieurs reprises avant d'avoir une réponse de la RATP. La plupart des arrivantes évoque en effet un enchainement de contrats intérim et CDD, une précarité de l'emploi qui touche particulièrement les femmes, comme le montre Margaret Maruani dans son ouvrage *Travail et emploi des femmes* (2017). La candidature de l'ancien machiniste est motivée par l'arrivée de la mise en concurrence dans le département bus qui lui fait craindre de perdre son emploi et qui a rendu les conditions de travail de plus en plus difficiles. Pour d'autres agents de station hommes que j'ai interrogés, l'entrée à la RATP est parfois une continuité des métiers exercés par leurs parents : Gaëtan, un jeune agent avec qui j'ai travaillé, m'explique par exemple avoir toujours perçu l'opérateur comme une entreprise familiale, où il est possible d'évoluer

hiérarchiquement. La RATP incarne toujours une forme de stabilité professionnelle[137]. J'ai demandé à Valérie, agente de station depuis treize ans avec qui je travaillais souvent, pourquoi à son avis, le métier d'agent·e restait attractif :

> On sait ce que fait un mec chez McDo, on sait ce que fait un comptable, un banquier, une caissière, celui qui range les rayons, on imagine bien tous les petits trucs qu'ils font à côté. […] Mais c'est vrai que le métier en lui-même d'agent, ça n'a jamais été présenté. Tu le découvres en voulant y travailler. Tous ceux qui s'inscrivent, c'est parce qu'ils nous ont vus, nous, derrière. Moi, je me rappelle quand j'étais jeune, je me disais « ah la belle vie, elle est derrière son guichet, elle fait de la vente, ça doit être génial ». […] Les jeunes, je pense qu'ils viennent avec plein de bonne volonté, ils nous voient à travers une vitre donc, ils ne se rendent pas compte du boulot, de la concentration qu'il faut. […] Quand je suis rentrée à la Régie, j'ai fait « ah ouais, non, c'est pas si génial que ça ». Par exemple, la pollution, tu t'en rends pas compte tout de suite. […] Moi je leur dis toujours « j'ai du respect pour vous parce que vous, vous n'êtes pas formés comme nous, vous avez appris plus que nous et ont moins de temps ». […] ils ont des nouveaux logiciels à apprendre etc.
>
> Entretien du 28 août 2023

Valérie souligne une forme de désillusion, nourrie par une méconnaissance générale du métier, souvent réduit à la seule image de l'agent·e assis·e derrière son guichet[138]. Cette méconnaissance alimente des projections idéalisées, notamment chez les jeunes candidat·es, qui ignorent la complexité des tâches quotidiennes et les exigences concrètes du poste. Par ailleurs, pour Valérie, le décalage entre les représentations du métier d'agent·e de station - perçu comme simple, tranquille, voire enviable depuis l'extérieur - et la réalité du travail, n'est pas seulement dû à la grande polyvalence exigée des agent·es, mais aussi à la charge mentale et aux contraintes invisibles, comme la pollution ou l'apprentissage accéléré et constant de nouveaux outils. La

[137] Comme les cheminots, les agent·es de la RATP ont depuis 1959 un statut du personnel propre qui inclut des conditions spéciales de recrutement et de cessation de fonctions, une rémunération, des droits sociaux et syndicaux, des garanties disciplinaires, un régime spécial de la retraite, etc. Des accords internes à la RATP confèrent également des avantages liés au comité d'entreprise (CE), un système d'assurance-santé avantageux – les salaires sont par exemple maintenus en cas d'arrêts de travail longs – et un accès à des centres de santé dispensant consultations et soins gratuits dont ils et elles continuent de bénéficier à la retraite. En outre, ils et elles ont droit au transport gratuit sur le réseau RATP et à une réduction de 75 % sur les autres lignes d'Ile-de-France, tandis que leur conjoint·e et enfants bénéficient d'un demi-tarif.

[138] J'ai souvent entendu la blague « Tu travailles à la RATP ? Reste Assis T'es Payé ! ».

digitalisation du métier sera un sujet souvent évoqué par mes interlocuteur·ices, la plupart du temps de façon très critique car souvent peu adapté aux tâches quotidiennes de l'agent·e.

Par ailleurs, le sujet de la « pollution » en station reviendra régulièrement lors de mes conversations avec les agent·es. Lors d'un service en double, Etienne, agent en fin de carrière, portera mon attention sur les grilles noires de poussière sur le plafond de la recette : le taux de particules fines lors du freinage des trains, présente un taux qui dépasse largement les normes définies par l'OMS (Le Monde, 2023). Outre la pollution, le fait de ne pas voir la lumière du jour, la présence des rats, dont l'odeur âcre prend parfois au nez dès l'arrivée dans le guichet, et des cafards – une agente me raconte que des cafards sont sortis de son sac à main lorsqu'elle l'a récupéré après un de ses services – mais surtout le travail en horaires décalés sont responsables de nombreux problèmes de santé. Une étude récente sur la mortalité des agent·es et ex-agent·es de la RATP[139] (Méthy et al., 2024) révèle que certains groupes de métiers ont des risques de décès plus élevés que d'autres, notamment les ouvrier·es non qualifié·es de maintenance et les agent·es de station.

L'ethnologue Astrid Fontaine rappelle aussi que « l'arrivée dans les métiers de l'exploitation de la RATP s'accompagne fréquemment d'une prise de poids, principalement attribuée aux postures assises […] et aux horaires décalés peu favorables à une bonne hygiène alimentaire » (2010 : 98), qui oblige les agent·es à faire retoucher leur tenue de travail. Ces problèmes de santé s'exacerbent avec le genre comme le rappelle la neurobiologiste Catherine Vidal (2025). La prise de poids a été une question récurrente lors de mon immersion, comme en témoigne cet échange avec Karine, agente depuis plus de vingt ans, retranscrit dans mon carnet de terrain :

> Karine me parle de son surpoids largement dû à ses horaires de nuit. Elle m'explique que le corps s'épuise et que (même si elle mange assez peu) elle s'est mise à grossir au fur et à mesure des années et assez rapidement. Je veux bien le croire, je suis du matin [4h30 – 12h 30] depuis deux semaines et je sens mon corps épuisé, je suis souvent irritée, stressée, je mange peu, je suis tout le temps crevée. Je me sens très fébrile, je ne serai pas capable de rester à ce rythme longtemps.

Alors même qu'elle a une alimentation réduite, la prise de poids évoquée par Karine témoigne de l'usure corporelle liée au rythme décalé des agent·es. En miroir, j'expérimente dans mon propre corps les effets de ces horaires : irritabilité, fatigue chronique, perte d'appétit. Ce sont des symptômes que me décrit aussi régulièrement une amie infirmière, preuve que ces conditions ont des répercussions physiques similaires dans d'autres métiers à horaires décalés. Par ailleurs, les

[139] Cette étude compare la mortalité globale et par cause des salarié·es et ex-salarié·es de la RATP à celle de la population générale d'Île-de-France. Elle s'appuie sur les salarié·es ayant travaillé à la RATP entre le 1er janvier 1980 et le 31 décembre 2012 avec une ancienneté d'au moins un an.

sociologues Christelle Avril (2014) et Danièle Linhart (2015) rappellent que dans les métiers du soin, les travailleur·ses sont particulièrement touché·es par l'épuisement professionnel, en raison de la charge physique et émotionnelle et des conditions de travail de plus en plus difficiles de ces professions. Bien que leur activité diffère de celle des agent·es de station, ces dernier·es partagent avec les professions médicales une forte exigence de disponibilité, de contact avec le public, de gestion de situations imprévues et émotionnellement chargées.

1.2 Un climat d'agressivité permanente

J'avais aussi déjà fait l'expérience des métiers de contact avec la clientèle dans mes boulots étudiants : j'avais distribué des prospectus dans la rue, été vendeuse dans un magasin de vêtement, tenu la caisse d'une grande enseigne de textile, j'avais aussi été employée « polyvalente » de *fast food* et serveuse dans des bars. J'anticipais donc mon arrivée en station comme une continuité de ces expériences-là, je savais que les voyageur·ses seraient impatient·es, pénibles, peut-être parfois un peu agaçant·es. J'avais aussi fait l'expérience de la haine du client·e et des supérieur·es comme processus fédérateur entre les équipes. L'agressivité que j'ai découverte en station a pourtant largement dépassé ce que j'avais imaginé, qu'elle vienne des voyageur·ses ou de certains agent·es.

Dans l'entretien que j'ai réalisé avec elle, Tatiana, ma « cheffe », m'explique qu'il y a un « ras le bol » et une « montée d'agressivité » depuis la crise du COVID-19 : « les personnes qui en prennent tout de suite plein la tronche, c'est les agents qui sont en poste parce que ce sont un défouloir pour certains voyageurs ». Elle me raconte qu'une fois, des voyageur·ses ont sorti « *manu militari* » un homme décédé d'un arrêt cardiaque dans une rame pour que le métro puisse repartir, elle les imite « on s'en fout il est mort, dégagez-le ». Je suis sidérée. Face à ma surprise, elle ajoute « t'as bien vu, quand ils ont besoin d'un ticket et qu'y a personne dans le guichet, ils sont prêt à défoncer la vitre ». Selon elle, c'est non seulement le « professionnalisme » de l'agent·e, mais aussi la bonne relation entretenue avec la hiérarchie, à leur écoute, qui fait la différence à la RATP :

> L'agent doit partir du principe que c'est pas après lui qu'ils [les voyageur·ses] en ont [mais après la RATP]. Parfois, ils [les agents] en ont ras le bol, donc on leur donne pour consigne de mettre l'ardoise [ce qui lance un temps de pause chronométré] et d'aller souffler, fumer une cigarette. C'est normal, t'as eu un rapport de force avec une personne t'as besoin de souffler parce que le client qui est derrière, c'est peut-être lui qui va ensuite essuyer les plaques donc il vaut mieux mettre l'ardoise et aller fumer une clope ensuite pour se détendre.
>
> Entretien du 4 juillet 2023

Pour Tatiana, la pause temporaire est une stratégie pour éviter aux agent·es de décharger leur colère sur la personne suivante, un geste légitimé par la hiérarchie qui « leur donne pour

consigne ». « Mettre l'ardoise » signifie pour l'agent·e tourner son écran vers le public afin que le message « je reviens » s'affiche. L'autorisation donnée par l'agent·e de maîtrise de prendre un temps de pause témoigne d'une attention bienveillance, d'un souci de protection et d'une reconnaissance de la part de la hiérarchie que le contact public peut générer de la saturation et du stress, et qu'un moment pour « souffler » est nécessaire pour préserver à la fois l'agent·e et la qualité du service.

Cependant, le fait de « mettre l'ardoise » active aussi un chronomètre : la pause devient un temps mesuré, tracé, inscrit dans les outils de gestion du personnel. Conditionnée, contrôlée et quantifiée, elle peut faire l'objet de remarques ou de discussions lors des entretiens annuels. Autrement dit, ce moment de pause peut être retenu contre l'agent·e, déjà soumis·es à une surveillance constante à travers notamment les caméras de la station et les appels réguliers de la hiérarchie pour s'assurer de leur présence en poste. Selon Tatiana, l'agent·e doit aussi accepter que l'agressivité n'est pas personnelle mais dirigée contre la RATP, c'est aussi ce que m'affirme le directeur de la ligne 13 :

> Les voyageurs, aujourd'hui, sont beaucoup plus agressifs qu'à mon époque. […] Avant t'avais pas autant d'agressivité physique. Donc effectivement, les clients sont beaucoup plus exigeants et des fois, les gens en station sont un peu le défouloir. […] Il faut avoir du recul en se disant « ce n'est pas moi qu'il engueule, c'est la RATP, parce que le service n'est pas assuré » […] Je pense que les gens n'acceptent plus d'être très méprisés, quel que soit le domaine. Mais l'agressivité envers l'agent, je la lis aussi un peu à travers le côté service public où les gens veulent un service et considèrent que c'est un acquis de droit.
>
> Entretien du 2 octobre 2023

Cette augmentation de la violence envers les agent·es d'accueil – qu'elle soit verbale ou physique – a été documentée par la sociologue Aurélie Jeantet (2015), qui rappelle aussi que ces agressions touchent plus souvent les femmes. L'agent·e incarne un point de contact immédiat entre les voyageur·ses frustré·es et la RATP, institution absente ou silencieuse, ils et elles deviennent donc la cible directe des critiques. Selon le directeur de la ligne 13, ce glissement serait d'autant plus fort dans les services publics, perçus comme des droits acquis : lorsqu'un service est défaillant - retards, interruptions, absence d'information -, les voyageur·ses le vivent comme une violation de ce droit, d'où l'intensité des réactions, ce qui rejoint les constats formulés par Aurélie Jeantet :

> De la part du public, la frustration et la colère de certaines franges de la population socialement déconsidérées et précarisées permettent en partie d'expliquer ces débordements envers des travailleurs alors réduits à leur fonction de représentants d'institutions ou d'enseignes commerciales. À l'autre bout de l'échelle sociale, l'éthos de classe, et tout particulièrement celui des classes dominantes habituées à des formes de domesticité, participe au mépris social qui s'exprime parfois

> à l'encontre de ces mêmes travailleurs, considérés dès lors comme subalternes. Il existe alors, pour ces travailleurs et en particulier ceux, majoritaires, qui ne bénéficient pas d'un statut professionnel élevé, un risque d'asservissement (ibid.).

Dans les deux cas évoqués par Aurélie Jeantet, le service public est perçu non comme une prestation reposant sur un travail humain, mais comme un droit acquis dont l'absence ou l'imperfection légitime des réactions de violence ou de déconsidération. Or, la mise à distance émotionnelle préconisée à l'agent·e pour sa survie psychique – « Il faut avoir du recul en se disant que ce n'est pas moi qu'il engueule, c'est la RATP » – repose sur des injonctions contradictoires : représenter l'institution et être tenu·es pour responsables de ses manquements, tout en ayant aucun pouvoir réel sur la qualité du service, comme l'explicite Valérie :

> Les voyageurs viennent avec cette agressivité-là parce qu'ils savent déjà dans quelles conditions ils vont être transportés. Le matin, le soir, à midi, y a pas d'heures creuses ! […] Y en a tu sens ils viennent pour le conflit, tu les vois arriver de loin tu te prépares psychologiquement « faut pas que je rentre dans le conflit avec cette personne-là, je sens qu'elle va réussir à me sortir de mes gonds ». C'est bien mignon de nous dire « c'est pas toi qu'on insulte c'est la tenue », mais en attendant je suis un être humain. Quand on traite ta mère, quand on te dit que tu sers à rien et que t'as qu'à faire ton boulot parce que t'es payé pour ça, « c'est moi qui te paye » et « fais ça, chien »… bah non, moi, j'ai aussi peut-être ma vie. Parce que la Régie, ils pensent qu'on vit que pour eux. Non, j'ai une vie privée. J'ai peut-être mal dormi. J'ai peut-être mes soucis. Donc, je ne suis pas tout le temps réceptive à accueillir la mauvaise foi, la méchanceté ou tout simplement les frustrations de la personne qui est en face de moi, même si je peux les comprendre. Moi, toujours, je dis au voyageur « je suis à votre image, si tu viens à moi comme ça, c'est comme ça que je vais t'accueillir ». Parce que je sais qu'il y a des collègues qui sont déjà en *over*, ils n'arrivent plus à gérer […] même des nouveaux ! Moi je me suis déjà vu m'énerver après contre des gens qui ont rien demandé. […] ça rend aigri.
>
> Entretien du 28 août 2023

Valérie renverse l'idée véhiculée par l'encadrement, « ce n'est pas toi qu'on insulte, c'est la tenue », et dénonce le caractère irréaliste de cette injonction au détachement. Elle réaffirme sa subjectivité - « en attendant, je suis un être humain » - pour rappeler qu'elle n'est ni un déversoir, ni juste une intermédiaire entre les voyageur·ses et l'entreprise. Elle réagit par une symétrie relationnelle directe : si le voyageur·se est agressif·ve, elle répondra de la même manière. Ce refus d'absorber la violence n'est pas seulement une réaction défensive, c'est une forme de désengagement protecteur. Ce passage réaffirme l'humanité des agent·es et dénonce le caractère totalisant du travail dans le service public de première ligne, où l'agent·e est censé·e incarner l'institution sans faille, quelles que soient ses conditions personnelles.

Lors de mon immersion, je constate en effet que les voyageur·ses me parlent souvent très mal, sont impatient·es, je les vois souffler dans la queue, s'énerver et parfois même taper dans la vitre afin que je m'occupe d'eux et elles plus vite. Si le sujet me permet de créer une connivence avec les agent·es – nous avons un agacement commun, je suis témoin direct de cette partie de leur quotidien et je m'en prends aussi « plein la tronche », ce qui rétablit une égalité - c'est surtout que je suis moi-même au bord de l'énervement en permanence, j'ai du mal à encaisser :

> Je sens qu'au bout de dix jours de terrain mon empathie a déjà bien évolué : ma patience envers les voyageur·ses s'estompe de plus en plus, je ne comprends pas comment on peut faire vingt minutes de queue pour demander un itinéraire ou une direction (ou pour l'achat d'un titre de transport qui peut se faire en machine). Une dame me demande « c'est par où le RER E ? » - il est très bien indiqué -, quand je lui donne le couloir en question, elle ajoute « et au bout du couloir à gauche ou à droite ? ». Aujourd'hui, un voyageur a fait dix minutes de queue pour se plaindre d'un problème sur la ligne 13 (pour lequel je suis totalement impuissante). Je prends conscience de ce que ça signifie d'être le premier visage de la RATP : nous incarnons l'entreprise et sommes censés absorber les plaintes avec le sourire.
>
> Extrait carnet de terrain

Au fur et à mesure de mon immersion, mon regard évolue et l'incompréhension, la lassitude et l'irritation s'installent. Comme l'explicite Jeanne Favret-Saada (1990), il devenait difficile pour moi de rester neutre ou extérieure à mon enquête, j'étais traversée par mes propres affects : je ressentais l'usure du guichet, mon rôle de « corps-RATP », sommée de répondre avec calme et efficacité à des demandes multiples, parfois impossibles. Mon incorporation au rôle d'agente RATP m'a permis d'expérimenter concrètement la charge du travail relationnel et ses limites.

1.3 Faire face à l'agressivité

Pour faire face à l'agressivité des voyageur·ses mais aussi à la dégradation de leurs conditions de travail, les agent·es mettent en place ce qu'Erving Goffman appelle des « adaptations secondaires » (2013 [1968]) dans leur journée, c'est-à-dire des stratégies de résistances, discrètes, parfois cachées, par rapport aux règles qui leur sont imposées. Pour les agent·es, ces « adaptations secondaires » sont des ressources, voire des ruses pour préserver leur autonomie ou leur dignité dans un métier subalternisé. On retrouve ici l'idée d'une « agentivité » au sens de bell hooks (2017 [1984] : 202) : les difficultés de leur quotidien produisent une forme de cohésion entre eux et elles.

Dans leur journée de travail, les agent·es parviennent à trouver des interstices pour adapter les règles de l'organisation : prendre une pause plus longue, rester un peu plus longtemps à la surface, se poser dans l'espace repos du guichet, parler plus longtemps avec certain·es voyageur·ses

ou avec les agent·es qui passent dans le guichet et les agent·es de maintenance, installer un petit déjeuner collectif avant de commencer le service, prendre son temps pour ouvrir la caisse – mais être dans le guichet pour pouvoir répondre aux agent·es maîtrises – et commencer son service avec quelques minutes de retard. J'ai également remarqué que les agentes passent beaucoup de temps à s'appeler avec le téléphone de service – et raccrochent bien sûr en cas de double appel - pour se plaindre ou juste pour se raconter leur journée. Ces pratiques entre femmes relèvent d'une forme de soutien mutuel, de gestion collective des émotions, elles prennent ainsi soin les unes des autres en partageant leur charge émotionnelle.

Les solidarités entre collègues s'expriment également dans l'agacement partagé face aux transformations au sein de l'entreprise, le rejet des « gens de Bercy », donc des cadres qui travaillent au siège de la RATP, accusé·es de ne pas connaître leur réalité et de toujours vouloir leur imposer de nouvelles règles mais aussi sur les critiques envers les « chef·fes » et les autres agent·es. J'ai souvent entendu les agent·es se plaindre d'en faire plus que les autres et en réponse, j'ai souvent entendu leurs supérieur·es me dire de ne pas prendre ça au sérieux « ils se plaignent tout le temps » et « n'aiment pas le changement ». Comme le raconte Isabelle Clair dans son ouvrage sur les amours adolescentes (2023 : 247), je me suis retrouvée « au milieu » des gens que j'enquêtais, entre l'encadrement et les agent·es.

J'ai par exemple mis un certain temps avant d'avoir accès à ces micros-résistances du quotidien décrites plus haut, à grand coup de discussions informelles avec les agent·es lors des service en double ou encore lorsque j'accompagnais les « AGS » dans leur relève. Certain·es agent·es m'ont fait facilement confiance, au point d'accepter des entretiens avec moi, mais la plupart - même après plusieurs semaines en station - restaient très méfiant·es à mon égard. J'avais beau redoubler d'efforts pour me faire accepter : rappeler que j'étais de leur côté politiquement, prendre en charge les voyageur·ses à leur place, montrer ma maîtrise des gestes professionnels, écouter leurs plaintes, me rendre disponible comme point d'écoute ou encore comme déversoir émotionnel, avec certain·es agent·es rien n'y faisait et l'intégration restait fragile, parfois impossible.

J'ai rapidement compris que ma position de doctorante venue du siège, qui m'offrait une certaine protection de la part du cadre et du directeur de ligne, me décrédibilisaient sur le « terrain » et jouaient ici contre moi. Si beaucoup d'agent·es me confondaient avec une stagiaire – on m'a même un jour demandé si j'étais en « stage de troisième » - j'étais quand même d'emblée associée à l'institution, parfois même surnommée « Manon de Bercy » ou « Manon la cadre ». Malgré moi, je devenais l'incarnation d'un regard hiérarchique et des pratiques de surveillance. Cette ambivalence

se manifestait aussi de manière plus subtile : on prenait soin de moi, le cadre de ligne m'avait par exemple prêté un ancien manteau RATP, plus chaud que la tenue réglementaire, un geste bienveillant qui a suscité plusieurs remarques ironiques ou amères durant mon enquête en station.

Un événement a encore accentué l'ambivalence de ma position : le cadre de ligne – qui n'appelle jamais les agent·es directement – a appelé le guichet dans lequel je travaillais pour me parler. Mes collègues m'ont fait remarquer que je l'appelais par son prénom et j'ai senti qu'ils et elles me regardaient avec encore plus de méfiance : au sein même du guichet, j'avais brisé la frontière symbolique entre hiérarchie et agent·es. Cette scène ne constitue pas réellement un moment de dévoilement : il était clair que j'étais enquêtrice-embarquée en immersion. Cependant, cette oscillation entre intégration et suspicion – qui ne m'empêchait pas de prendre les agent·es au sérieux dans leur quotidien – était une position ethnographique inconfortable qui me rappelait que si j'étais venue éprouver les contractions et enjeux du « plan de lutte » en station, je n'étais pas et ne serais jamais agente RATP.

L'anthropologue Philippe Bourgois (2001 [1995]) rappelle qu'il est nécessaire de sortir d'une posture qui ne verrait dans les groupes dominés que des victimes passives. Reconnaître la violence structurelle subie par les agent·es n'implique pas d'ignorer les violences qu'ils et elles peuvent à leur tour exercer. Sur le « terrain », j'ai pu être témoin de comportements rudes, condescendants, voire explicitement sexistes ou racistes envers certain·es voyageur·ses et entre agent·es :

> Je travaille à Saint-Lazare avec Marco et Reza aujourd'hui, deux agents souvent ensemble pendant les services, et Megane, l'« AGS » du jour. C'est une journée plutôt ennuyeuse où j'ai régulièrement regardé l'heure, d'autant que si Reza semble m'apprécier et me laisse travailler à la caisse à sa place [j'ai évidemment conscience qu'il en profite surtout pour se poser dans le fond du guichet mais ça m'arrange puisque ça me donne de la contenance et un truc à faire], Marco refuse presque de me parler. Une dame est venue demander un renseignement, elle commence à peine à partir quand Marco dit haut et fort avec un ton très méprisant : « elle puait ! Putain qu'est-ce qu'elle puait ! T'es une femme et tu pues ». Il est en boucle pendant plusieurs minutes. En même temps, j'essaye de faire du lien avec Mégane, c'est d'une difficulté sans nom : elle est odieuse et parle très mal aux gens – moi comprise – comme si on était des merdes sous sa chaussure.

Dans cette scène le fait que Marco commente de manière sexiste et humiliante l'odeur d'une voyageuse n'est pas une maladresse de langage, c'est une injure sexiste qui constitue la manifestation d'une violence symbolique et sociale. Par ailleurs, le fait que Reza me donne sa place à la caisse, tout en se servant de moi pour se « poser » et le fait que Mégane m'humilie verbalement constituent

des rappels de ma position : ma place est ambiguë, je ne suis ni vraiment extérieure ni tout à fait intégrée et c'est précisément ce flou qui me rend vulnérable aux logiques de micro-pouvoir auxquelles je dois me soumettre lors de mes services. Avec Reza, j'accepte le compromis relationnel : il m'offre une « contenance » et un « confort » et me donne une raison d'être là. En même temps, il révèle que mon besoin d'intégration dans le groupe des agent·es peut mener à tolérer certaines pratiques problématiques, sans pour autant les valider. Le cas suivant m'a encore plus posé problème :

> Une voyageuse noire se dirige vers moi, elle est agacée parce que je l'ai envoyée précédemment vers la SNCF deux étages au-dessus [Saint-Lazare], pensant que c'était à eux de gérer son problème de billet de train. Je la vois arriver de loin, très agacée, et je dis à mon collègue Usul « Oula, j'ai fait de la merde je sens que je vais me faire réprimander ». En effet, elle coupe la file pour venir directement m'engueuler. Alors qu'elle est devant moi, Usul se met à imiter la dame avec un fort accent imité africain – qu'elle n'a pas -, je ne sais plus où me mettre c'est l'enfer. Elle a évidemment bien entendu et je suis rendue complice de cette « blague », j'ai profondément honte et Usul me regarde avec insistance pour que je rigole. Je suis tiraillée parce que je dois me faire accepter parmi les agent·es, est-ce que je fais semblant de rire ?

Il ne s'agit pas seulement d'une blague déplacée mais d'une injure raciste visant à réduire cette voyageuse à un stéréotype ethnique. Ce geste est d'autant plus violent qu'il se produit au moment même où elle cherche à faire entendre sa plainte : sa colère légitime est déniée et tournée en dérision. Usul détourne la situation en imposant un rire complice, il exerce ainsi une double domination : sur la voyageuse mais aussi sur moi.

Cette scène témoigne à la fois d'un événement de racisme ordinaire au travail mais aussi du conflit intérieur que j'ai ressenti. Il me confronte à l'une des questions les plus délicates de l'enquête en immersion : que faire quand on devient malgré soi complice d'une situation que l'on réprouve profondément ? Jusqu'où suis-je prête à aller pour m'intégrer sur mon « terrain » ? Le regard insistant de Usul qui attend ma validation est une injonction silencieuse à « prendre part à l'équipe » et à accepter le pacte de camaraderie, un pacte qui, ici, se construit sur l'humiliation d'une voyageuse racisée. Ma question « est-ce que je fais semblant de rire ? » n'est pas un aveu de faiblesse morale mais un révélateur du coût émotionnel et éthique de l'intégration au « terrain », en particulier quand celui-ci est traversé par des rapports de domination que je suis justement venue documenter. Comme l'ont montré des anthropologues comme Jeanne Favret-Saada, Philippe Bourgois ou Loïc Wacquant, en tant que chercheuse je ne suis pas neutre et mes silences et rires - même forcés - peuvent m'impliquer dans des systèmes de domination que je cherche pourtant à dénoncer.

Ces deux extraits révèlent les échecs de ma stratégie d'intégration ainsi que les limites de ma capacité à éprouver le quotidien des agent·es. Ils montrent également que les rapports de domination subis et les rapports de pouvoir exercés ne s'opposent pas mais se mêlent constamment dans le quotidien des agent.es. J'analyse ces exemples comme un besoin de rebasculer le rapport de force : humilier le ou la voyageur·se pour la remettre à sa place et reprendre le dessus, mais ces humiliations prennent directement place dans les discriminations liées au genre et à la race. J'ai montré ici la dureté des conditions de travail des agent·es RATP : précarisation des statuts, horaires décalés, atteintes à la santé, surveillance permanente, agressivité récurrente etc. Autant de contraintes qui rendent leur quotidien particulièrement éprouvant, alors même que leur travail implique une dimension de soin importante.

2) Un travail social, un travail de soin

2.1 La gestion des suicides en station

Avant mon immersion, je me doutais que les tâches des agent·es RATP dépassaient largement celles qui étaient inscrites sur leur fiche de poste, comme le montrait déjà Isaac Joseph à la fin des années 1980 (1988). Le métier d'agent·e ne s'arrête en effet pas à la vente de titres de transport ou à la gestion des réclamations client : il s'étend à la prise en charge de la sécurisation de l'ensemble de la station. Ils et elles doivent pouvoir intervenir rapidement dans toutes les situations : objet tombé sur les voies, incendie, évacuation de station, malaise voyageur, agressions, mais aussi décès et suicide.

La plupart des agent·es avec qui j'ai échangé a déjà été confronté à la mort de voyageur·ses : on me racontera souvent l'histoire de personne poussée sur les voies par d'autres voyageur·ses – lors d'un service matinal, je me retrouverai moi-même à empêcher une dame de pousser des gens - celle des personnes qui traversent les voies pour aller de l'autre côté du quai ou encore celle des poussettes qui restent coincées dans les portes du métro fracassées contre le mur par l'accélération au démarrage. Coline, agente de station depuis une dizaine d'année, me raconte également avoir essayé de réanimer un homme, qui est mort sous ses yeux.

Les histoires de suicide ne sont pas en reste même si à la RATP « tout est appelé suicide » pour le conducteur de métro interrogé par le sociologue Robin Foot (1997 : 4). Lorsque je demande aux agent·es de me raconter leur quotidien, la plupart mentionnait la possibilité de devoir intervenir lors d'un suicide, des expériences souvent décrites comme profondément traumatisantes. J'ai été

marqué par un échange avec Elisa, ancienne agente de station, coordinatrice du poste de commandement[140] (PCC et PCS) de la ligne 13 :

> « On gère les maux de la société » me dit-elle. Elle avait à peu près vingt ans et était agente depuis à peine neuf mois lorsqu'elle a eu affaire à son premier suicide. Sur le coup, elle n'a pas eu l'impression d'être traumatisée, mais un an après, un voyageur vient la chercher alors qu'elle est en service, parce qu'il a vu quelqu'un se jeter sur les voies. Elle se met alors à pleurer sans s'arrêter, « j'arrivais pas à m'occuper du voyageur témoin, je pleurais avec lui ». Son ancien chef de l'époque la traitait régulièrement de « faiblarde » « j'étais une femme, menue, jeune » justifie-t-elle, elle n'osait donc pas en parler. « Et l'IAPR[141] ? » je demande. Abdel, un agent qui était à côté de nous, répond à sa place « c'est surtout pour se protéger soi-même après une altercation avec un voyageur, montrer qu'on a conscience du problème et qu'on va se faire suivre ».

Le forte charge émotionnelle du premier suicide auquel Elisa a assisté a engendré un traumatisme silencieux, d'autant plus marquant qu'elle ne s'est pas sentie légitime d'en parler à sa hiérarchie du fait de sa position de jeune entrante. Le fait d'être une femme renforçait l'injonction à la maîtrise émotionnelle, afin d'éviter de valider les représentations essentialisantes que son encadrant lui attribuait. L'absence de prise en charge d'Elisa lors de ce premier événement a engendré un traumatisme différé à la suite d'un autre suicide : le choc psychologique, d'abord mis à distance, ressurgit alors de manière incontrôlée, un an plus tard. L'effondrement émotionnel d'Elisa montre à quel point l'exposition à la mort, notamment dans des contextes professionnels

[140] Il y a un poste de commandement par ligne de métro, celui de la ligne 13 est situé à la station Malakoff Etienne Dolet. Il est composé du poste de commandement des stations (PCS) et du poste de commandement centralisé (PCC). Le PCC est en contact avec les conducteur·ices, un tableau en temps réel permet d'avoir une vision globale des rames et de l'énergie électrique de toute la ligne. Ses membres gèrent les pannes de rame, les avaries matérielles, les incidents voyageurs – ils peuvent par exemple appeler les pompiers -, ils suivent également les retards et prennent les décisions concernant l'arrêt ou non d'un train. Dans la même salle se trouve le PCS composé de deux agent·es – un·e issu du secteur sud et l'autre du secteur nord de la ligne – et d'une coordinatrice. Leur objectif est de gérer tout ce qui concerne les voyageur·ses, les agent·es de station et les agent·es de maîtrises. C'est le PCS qui envoi les messages sonores, ouvre les coffres forts, font les essais de sonorisation, répondent aux interphones si l'agent·e n'est pas disponible et peuvent envoyer des équipes de GPSR en cas de problème.

[141] L'IAPR est l'Institut d'Accompagnement Psychologique et Ressources auparavant interne, maintenant prestataire de la RATP. La permanence est ouverte 24h/24. Lorsqu'un·e agent·e appelle, il réalise un premier entretien pour exposer les faits, ce qui permet au practien·ne de l'orienter vers un·e psy géographiquement plus proche ou habilité·e à s'occuper de son cas. Ce premier appel permet aussi de définir un nombre de séances : la plupart du temps, cinq séances sont proposées en face à face, parfois six s'il y a une dérogation en cas de procédure juridique.

« non médicaux », constitue un événement difficilement absorbable psychiquement, d'autant plus lorsque le soutien institutionnel est faible ou inexistant.

Dans les métiers de service, la dévalorisation de l'émotion, qui serait « du côté de la sphère privée et domestique, de la nature, du sauvage, du féminin, de l'enfance » (Jeantet, 2021), renforce la stigmatisation envers les femmes alors même que le genre est un facteur aggravant des états de stress post-traumatique, comme le montrent les résultats d'une étude menée en 2018 par l'institut de recherche en santé du Canada[142]. Alors que nous allons faire une relève à la station Carrefour Pleyel, Coline, l'agente qui a dû réanimer un voyageur et avec qui je suis en service, m'explique par exemple qu'elle n'aime pas se rendre dans cette station : elle lui rappelle toujours le souvenir d'un suicide auquel elle avait assisté, impuissante. Pour autant, m'explique-t-elle, aucun aménagement n'a été mis en place par sa hiérarchie pour lui éviter le passage dans cette station.

Selon Abdel et Elisa, l'Institut d'Accompagnement Psychologique et Ressources (IAPR), pourtant seule institution d'écoute psychologique vers lequel sont conduit·es les agent·es RATP, devient, un instrument de protection juridique, et non un espace de soin. Les agent·es se voient assigné·es à des fonctions de prise en charge sans bénéficier eux et elles-mêmes d'un réel soutien institutionnel, ni d'une reconnaissance de leurs propres besoins, comme le montre l'exemple d'Elisa qui doit prendre en charge un voyageur traumatisé tout en étant elle-même bouleversée. Cette dimension du métier d'agent·es RATP, invisibilisée, engendre une logique d'individualisation de la souffrance où l'organisation délègue la gestion du trauma aux salarié·es, plutôt que de le reconnaître comme un effet structurel des conditions de travail.

2.2 Le travail relationnel

Outre l'exposition aux suicides, le récit de Leila, retranscrit en préambule de ce chapitre, montre que l'agent·e peut être perçu·e comme un contact humain pour des personnes isolées[143]. Lors d'un service du soir et après avoir passé quasiment une dizaine de minutes à écouter une dame me parler de ses problèmes, Patricia, l'agente de station avec qui je fais mon service, me dit « eh oui, t'es le psy des gens ici ! », ce qui fait écho aux propos de Valérie :

[142] Dont voici le lien : https://cihr-irsc.gc.ca/f/51188.html

[143] Des supermarchés ont par exemple expérimenté des « blabla caisses » pour les personnes, par exemple âgées, qui veulent prendre leur temps et discuter : https://www.francetvinfo.fr/sante/maladie/coronavirus/solidarites/les-blabla-caisses-une-solution-pour-recreer-du-lien-social-au-supermarche_4935581.html

> On te demande des choses pour lesquelles ce n'est pas ton métier : pompier, infirmier, flic, faire du social, de la vente. En un seul métier, t'as plein de corps de métier pour lesquels tu n'es pas formé […] on a plein de casquettes mais un seul uniforme. C'est toujours l'agent en première ligne. (Entretien du 28 août 2023 cité par Marguerit, 2024 : 2)

Valérie souligne ici le cumul de rôles professionnels des agent·es, une polyvalence contrainte, sans la formation ni la reconnaissance ou les moyens associés. Comme elle l'explicitait déjà au sujet des jeunes entrant·es, le métier d'agent·e est perçu comme un simple métier de service et de guichet. Pourtant, elle comporte une partie plus relationnelle, qui prend différentes formes en station. Il peut s'agir, comme me l'explique Tatiana, de faire preuve de patience et de disponibilité envers des voyageur·ses plus marginalisé·es, ou pour paraphraser le titre d'un ouvrage de Vincent Dubois de « traiter la misère » (2008) :

> Il y a des voyageurs qui ne savaient pas utiliser les ADUP [les machines automatiques de vente te tickets], ça fait partie de notre métier de leur apprendre. Pas de faire à leur place mais de montrer la manipulation. Le truc étant c'est que plus tu vas te diriger vers le Nord, moins ils vont comprendre. Ils ne savent pas lire pour certains tu vois ? Ce matin, j'ai ouvert [la station] Basilique, y a une dame qui voulait savoir si son pass [Navigo] était rechargé […] je l'ai accompagné aux ADUP, elle m'a regardée elle m'a dit « je sais pas faire », je lui ai expliqué, elle m'a dit après « je sais pas lire », je lui ai montré le carré vert, « ça veut dire 'valider' » […] bon on est pas là pour leur apprendre à lire ou à écrire, mais au moins qu'ils percutent sur certains codes couleurs de manière à ce qu'ils soient un peu plus autonomes demain et encore plus autonomes après-demain. Tu vois ce que je veux dire ? ça c'est notre rôle, de leur donner cette autonomie.
>
> Entretien du 4 juillet 2023

L'exemple de l'accompagnement par l'agent·e de voyageur·ses potentiellement en difficulté avec la lecture et les technologies révèle un aspect fondamental de leur travail relationnel. Tatiana précise qu'il ne s'agit pas de « faire à la place », mais de montrer, guider, transmettre, donc de mettre en place une forme de pédagogie informelle dans une logique d'autonomisation progressive. Or, cette dimension éducative est invisibilisée au sens où elle se déploie en dehors des missions explicites du métier alors même qu'elle joue un rôle essentiel sur l'accessibilité des transports publics. La remarque de Tatiana, « plus tu vas vers le Nord, moins ils vont comprendre », dénote des stéréotypes territoriaux et reflète des préjugés fortement ancrés dans les imaginaires sociaux sur le Nord de Paris et sa banlieue, souvent associées à des populations précaires, racisées, ou faiblement scolarisées. Elle reflète également la conscience qu'ont les agent·es des inégalités sociales et territoriales d'accès aux transports en commun. L'agent·e accompagne les voyageur·ses dans la traduction des signes en station : la signification des couleurs des panneaux par exemple

mais également les boutons sur les machines, ce qui révèle leur capacité à rester patient·es, comme l'avait déjà observé l'anthropologue Christian Lallier dans son film *Changement à gare du Nord* (1995).

2.3 La prise en charge du « sale boulot »

Lors de mon immersion, j'ai observé que les agent·es se font fréquemment interpeller ou réprimander par les voyageur·ses au sujet de la saleté des stations, comme si l'entretien de l'espace public relevait était de leur responsabilité :

> À la station Basilique de Saint-Denis, un voyageur vient nous voir pour signaler à Coline, une agente racisée avec qui je travaille ce jour-là, qu'un « clochard passe ses journées cul nu à faire caca par terre » au niveau des ascenseurs. Elle connait bien la situation, elle m'explique que le recueil social ne vient jamais le récupérer, d'ailleurs le recueil social vient rarement sur la ligne 13, « sauf à Saint-Lazare pour des opérations coup de comm' ». D'après elle, ils ne font « que les belles lignes ».
>
> Extrait carnet de terrain

> Alors que je suis en caisse, un homme vient signaler qu'une personne sans-abri a fait caca devant les tourniquets et que c'est « vraiment dégeu ». Je comprends qu'il attend de nous qu'on aille nettoyer. Béatrice, l'agente racisée avec qui je travaille, remercie le voyageur et écrit une « dépêche » pour signaler à la RATP qu'il faut une équipe de nettoyage. Quelques minutes plus tard, le mec revient pour reparler du caca des tourniquets. Cette fois-ci, il ne s'adresse qu'à ma collègue, qui se distingue de moi par sa couleur de peau. Elle s'agace « oui j'avais compris la première fois, mais c'est pas à moi d'aller le ramasser ».
>
> Extrait carnet de terrain

Dans les deux cas, rien ne distinguait visiblement Béatrice et Coline de moi : nous portions le même uniforme, avions un âge similaire, la seule différence notable étant que je suis blanche. Cette remarque m'a paru significative, car la majorité des agentes que j'ai rencontrées sont racisées et comme le souligne Nathalie Benelli (2011), les femmes racisées sont fréquemment assignées aux tâches les plus dévalorisées du nettoyage, héritage de logiques postcoloniales et sexistes qui traversent encore aujourd'hui l'organisation du travail. Cette imbrication des rapports sociaux de classe, de sexe et de race ne détermine pas seulement les fonctions attribuées : elle cadre aussi les comportements attendus des salarié·es, comme l'analysent Fortino, Jeantet et Tcholakova (2015).

La prise en charge des personnes sans-abri fait également partie des missions des agent·es de station. À la RATP, elles sont regroupées dans une catégorie spécifique, les « PSIE », pour « personnes séjournant indument dans les espaces ». Cette classification inclut aussi les « toxicomanes », ou « tox », ainsi que les « marginaux ». Cette dernière catégorie désigne, selon la définition, celles et ceux qui vivent en marge de la société. Je ne suis pas parvenue à saisir qui était visé par ce terme à la RATP et personne n'en avait pas la même conception. Faute d'avoir pu

photographier le tableau, aujourd'hui numérisé, que les agent·es remplissent à chaque prise de service. L'ancienne version de ce tableau publié par Muriel Froment-Meurice et Antoine Fleury (2016) témoigne de l'obligation pour les agent·es de recenser le nombre de « PSIE » par catégorie et par emplacement dans la station.

Dans la gestion des personnes sans-abri, chaque corps de métier intervient à différent moment en station : les agent·es de sûreté (GPSR) participent à leur éviction, le Recueil social leur propose de les conduire dans un centre d'hébergement et les agent·es de station sont chargé·es de les compter et de vérifier leur état de santé avant chaque début de service, de « vérifier s'il y a des morts » me dit ironiquement une agente avec qui je réalise cette tâche un matin. Tous les mois et demi environ, ces différentes équipes s'associent pour mener une opération commune appelée « Maîtrise du territoire », les « opérations coup de comm' » dénoncée par Coline plus haut, que j'ai eu l'opportunité de suivre lors de mon immersion. Cette opération consiste à aller voir les « PSIE » pour qu'ils et elles suivent le recueil social en centre d'hébergement. L'opération consiste aussi à « dégager les tox', les mendiant et les vendeurs à la sauvette » comme me l'explicite le cadre de ligne lorsqu'il me propose d'y participer. En voici le récit, retranscrit depuis mon carnet de terrain :

> L'opération a lieu dans la station Saint-Lazare. Je retrouve trois agent·es MDT [« maîtrise du territoire »] de la ligne 13, trois de la ligne 14, un agent de maîtrise, une cadre de ligne, trois GPSR et le recueil social. […] La cadre de ligne nous raconte qu'elle s'est fait cracher dessus par un des sans-abris que nous allons croiser en chemin, elle insiste sur le fait qu'on ne doit donc pas agir seul·e. Je trouve qu'on est quand même vraiment nombreux et la présence des GPSR accentue l'effet « répression ». D'ailleurs, ce sont eux qui jouent des muscles pour faire partir les mendiantes et les vendeurs à la sauvette, qu'ils verbalisent au passage et dont ils confisquent la marchandise. À l'étage supérieur de la gare sont installés trois sans-abri, l'odeur est assez insoutenable, les agentes se reculent, l'une d'entre elle vaporise du parfum - le mélange d'odeurs me monte à la gorge -, ce sont les hommes du GPSR et du recueil social qui s'avancent. Parfois nous trouvons des matelas et des affaires sans personne, je suis rassurée d'apprendre qu'on ne peut pas les enlever sans prévenir la personne. Nous sommes également accompagné·es d'une personne de la propreté, prestataire extérieur. Tout le monde semble connaitre les personnes sans-abri et les appelle par leur prénom. Je fais la connaissance de Jackie, un ancien afficheur sur les quais, dont les agent·es m'ont beaucoup parlé. Nous croisons aussi Ryan, un jeune sans-abri - plus jeune que moi - qui accepte de partir avec le recueil. Je demande ce qu'ils vont faire de son matelas et de ses couvertures, on m'explique qu'une partie de ses affaires vont être jetées mais que Ryan pourra choisir lesquelles. Une autre partie vont être laissées par terre pour son retour (comme son matelas).

Malgré la tension entre logique de contrôle et logique de soin, et bien que la RATP ait une tradition d'attention envers les personnes sans-abri[144], je suis surprise par le soin qui leur est accordé. Le déroulement de l'intervention révèle la co-présence d'une logique de répression, incarnée par la présence visible et musclée des agents de sûreté et l'éviction des vendeurs à la sauvette, avec une logique d'assistance. Les gestes discrets de respect ou de reconnaissance, par exemple l'utilisation des prénoms ou encore le maintien du matelas au sol, témoigne d'une attention profondément humaine : les intervenant·es semblent se mettre à la place des personnes sans-abri. Cette scène se situe à rebours du constat formulé par le conducteur interrogé par Robin Foot, qui se demandait « si un SDF est bien considéré comme un être humain » par la RATP (1997 : 3).

La scène que je décris autour de l'odeur révèle cependant la répartition de rôle sexués dans l'intervention : les femmes se reculent, incommodées, les hommes s'avancent, ils sont dans l'action. À la RATP, les agent·es du recueil social sont majoritairement issu·es de la sûreté, les hommes y sont donc très largement surreprésentés - quarante-cinq hommes pour huit femmes travaillent au recueil social -, ce qui constitue une composition atypique dans un métier social, notamment lorsqu'il implique un engagement émotionnel fort et un accès direct au corps dans sa matérialité - saleté, odeur, proximité physique.

Les récents travaux de Bérangère Rocalve (2024) éclairent précisément ce paradoxe : au sein du recueil social, la prise en charge du « sale boulot » est mis en scène dans sa dimension héroïque. Le « sale boulot », notion empruntée au sociologue Everett Hugues, permet de hiérarchiser les professions selon l'ingratitude des tâches qui y sont associées : « entre la part visible, investie, reconnue du travail et celle qui est évaluée comme dégradante […] les activités qui confrontent à la souillure et à la transgression. Souillure de l'ordure, du sale, de l'impur qui met à l'épreuve du risque réel et fantasmatique de la contamination/dégradation » (L'Huillier, 2005 : 95).

Dans l'analyse de Bérangère Rocalve du travail du recueil social, le « sale boulot » semble faire l'objet d'une requalification virile et devient une preuve de courage, ce qui est perceptible dans la scène que j'ai moi-même observée : ce sont les hommes qui osent s'avancer. L'intervention devient un lieu de performance de la virilité, où le soin se redéfinit comme une épreuve physique et morale, plus que comme un acte relationnel. Pour Bérangère Rocalve, cette virilisation ne sert pas uniquement à se distinguer des femmes, mais également à marquer des écarts symboliques entre

[144] Anne Jarrigeon le donne par exemple à voir dans son documentaire *Transports en commun* (Jarrigeon & Chervin, 2014) dans une scène où apparaissent des personnes sans-abri qui dorment dans un centre bus.

hommes : ici, les agent·es du recueil social peuvent se différencier des agents de sûreté, perçu en station comme le groupe associé à la prise de risque, l'aventure et la force d'intervention.

À l'inverse, chez les agent·es de station, qui prennent quotidiennement en charge les personnes sans-abri, le même « sale boulot », c'est-à-dire discussions, accompagnement, comptage, gestion des situations informelles mais aussi premiers secours, ne donne lieu à aucune reconnaissance. Ce travail demeure invisible, il n'est ni encadré institutionnellement, ni héroïsé symboliquement, c'est une mission silencieuse et non spectaculaire, qui repose sur les agent·es de première ligne sans jamais être reconnue comme une compétence ou un engagement professionnel.

2.4 Un travail de care *au quotidien*

Je propose d'interpréter cette prise en charge des personnes sans-abri ainsi que les autres missions quotidiennes que j'ai décrites précédemment, telles que la gestion des décès ou encore le travail relationnel, comme des éléments constitutifs d'un travail de *care* tel que Joan Tronto et Pascale Molinier le conceptualisent. Dans *Un monde vulnérable* (2009), Joan Tronto définit le *care* comme une « activité générique qui comprend tout ce que nous faisons pour maintenir, perpétuer et réparer notre "monde", de sorte que nous puissions y vivre aussi bien que possible ». Elle articule cette notion à une critique marxiste des inégalités sociales : si tous les individus dépendent des autres pour répondre à leurs besoins fondamentaux, la question de qui prend soin, de qui et dans quelles conditions doit être au cœur de l'analyse.

Or, elle montre que dans les sociétés néolibérales, cette attention aux besoins des autres est souvent déléguée à des groupes subalternes[145], en majorité féminisés ou racisés. Ce premier cadre théorique permet de situer l'activité des agent·es de station : un travail indispensable mais peu reconnu ni valorisé, fondé sur l'écoute, la présence, et l'attention à l'autre.

Le deuxième cadre théorique pour penser ce travail de *care* et sa dimension relationnelle dans le contexte des agent·es RATP relève de la sociologie du travail. La notion de « travail émotionnel », introduite par Arlie Hochschild (2017 [1979]) et en France par Patricia Paperman (2000 ; 2013a ; 2013b), a permis de réhabiliter l'importance de la sensibilité et des émotions dans

[145] Si le terme de « subalternité » est emprunté au philosophe marxiste Antonio Gramsci, la notion a été théorisé par un groupe d'historiens indiens au début des années 1980, elle s'inscrit dans le courant de recherche des « Subaltern Studies ». Leur approche privilégie l'étude des groupes sociaux à la base de la société, à rebours des travaux centrés sur les élites, généralement privilégiées par la recherche. Pour Gayatri Chakravorty Spivak (2020 [1988]), la subalternité désigne un groupe inaudible, marginalisé, dont la une condition est également marquée par des formes de résistance.

le monde social : loin d'être naturelles ou spontanées, elles mobilisent une attention et des capacités d'écoute dans un cadre professionnel souvent peu reconnu.

Dans ses recherches-actions sur la souffrance psychique au travail, Pascale Molinier a par exemple montré que les personnels des établissements de soin, comme les hôpitaux ou les maisons de retraites, souvent issus des classes populaires ou de groupes minorisés, assument une charge morale et humaine essentielle, parfois constitué d'une « accumulation de petits riens », de « savoir-faire discrets » qu'il convient de prendre au sérieux et de rendre visibles (2000 ; 2013a ; 2013b cité par Ibos, 2019).

Cependant, ce travail affectif est traversé par des sentiments et des émotions ambivalentes, par la tendresse autant que par le dégoût ou l'agressivité. Pour Pascale Molinier, pour qu'il reste soutenable, il doit s'appuyer sur une organisation collective qui reconnaît et régule ces tensions émotionnelles, une condition encore trop rarement remplie selon elle. Elsa Galerand et Danièle Kergoat (2008) mettent en évidence que le fait de reconnaître la dimension de soin présente dans tout travail ouvre la possibilité de la revaloriser et de la reconnaître comme telle, dans une perspective subversive. Ce cadre permet de mieux saisir ce que vivent les agent·es RATP : leur métier, bien au-delà de la vente ou de l'information, implique un « travail émotionnel » intense : agressivité permanente et situations de conflit, prise en charge des personnes sans-abri, gestion de décès etc.

Le rapprochement que je propose entre le travail des agent·e RATP et le travail de *care* interroge plus largement leur capacité à accomplir ce travail de soin dans une nouvelle mission de soin. Comme je l'ai montré dans le premier chapitre, la prise en charge des victimes de violences sexuelles est une mission délicate et très spécifique qui nécessite une formation pour mettre en place une écoute empathique, un souci de la personne, une certaine bienveillance ainsi qu'une prise au sérieux des violences vécues, violences auxquelles les agentes sont déjà particulièrement exposées.

3) Les violences sexuelles et sexistes en station : les agentes en première ligne

3.1 Harcèlement sexuel quotidien

Lors d'un service en double, Valérie me tend un manga réalisé par une ancienne agente de station et publié par la RATP : elle y décrit sa vie quotidienne d'agente sur un ton humoristique (Image 47). Un personnage récurrent apparaît, il s'agit d'un jeune voyageur, insistant et dragueur, voici un des extraits du manga qui lui est consacré :



Image 47 : Extrait du Manga Emma's Work de Emma Filoche, 2022, © Collection RATP

L'interaction dépeinte dans ce passage est une situation fréquente pour les agentes : celle du harcèlement sexuel qui prend la forme d'une « drague insistante ». Le voyageur ici représenté interpelle l'agente de manière répétée en enchaînant questions intrusives - « vous ai-je manqué ? » - et petits surnoms amoureux et familiers - « ma chérie » - signalant clairement une volonté d'établir une relation intime non désirée. Visuellement, la présence de petits cœurs dans les bulles du voyageur, empruntée au langage codé du manga, souligne le décalage entre l'intention affichée qui se veut « mignonne » et la gêne manifeste de l'agente. Ce décalage produit un effet de tension humoristique, mais ne masque en rien la violence de l'interaction. L'humour employé ici ne fonctionne pas comme une minimisation, mais comme une stratégie de mise à distance et de reprise

symbolique de pouvoir : il permet à l'agente-autrice de désamorcer sans neutraliser, et de montrer la banalité du harcèlement sexuel quotidien dans les métiers de contact client.

En plus des tâches habituelles de l'agente, l'anticipation de ce type d'interaction, la mobilisation de stratégies d'évitement ou de réponses polies sont autant de formes de « travail émotionnel » (Hochschild, 2017 [1979]) et relationnel invisibles. Le choix de représenter cet échange dans un manga, un format court et ciblé, témoigne de son caractère récurrent et emblématique, d'autant que ce personnage réapparaît à plusieurs reprises. Le manga est sponsorisé par la direction du département en charge des agent·es (SEM), cette scène ne relève donc pas de l'anecdote : elle constitue une forme d'interpellation institutionnelle, qui émet en évidence une expérience genrée du métier sans passer par un discours frontalement accusateur.

Assignée au guichet, un poste fixe, l'agente est visible et accessible, elle est donc exposée aux interactions non sollicitées de la part de voyageurs, mobiles, anonymes, qui peuvent ensuite facilement repartir sans véritable conséquence. Gabrielle Schütz rappelle à ce titre, que « l'hôtesse apporte […] le réconfort d'une présence féminine dévouée et maternante, autant que le léger frisson lié à la disponibilité d'une femme » (2018 : 13). Les agentes RATP sont parfois amenées à sortir du guichet pour ouvrir et fermer la station, vérifier l'état de santé des personnes sans-abri, remplacer des collègues à d'autres stations de la même ligne – pour leur pause par exemple –, gérer les problèmes liés aux machines de vente de titres de transport mais aussi intervenir en cas d'incidents, par exemple si un objet tombe sur les voies. Pour Isaac Joseph, le fait de quitter « l'enclave guichet » oblige l'agent·e à changer « de position de locution […] Il doit répondre devant une audience des règles d'accès à un espace et de sa propre présence dans cet espace » (1988 : 55). Dans le cas du harcèlement sexuel, cette sortie implique aussi de quitter un espace fermé à clef, relativement protégé, au risque de s'exposer encore davantage.

Sur la ligne 13, en dehors des stations qui génèrent de nombreux flux comme les gares, les agentes sont potentiellement seules dans leur guichet. De plus, la transformation du métier de l'agent·e vers un service encore plus tourné avec les voyageur·ses ont des effets genrés : la logique de la « proximité client » valorise l'interaction constante, la disponibilité et la relation personnalisée avec les voyageur·ses. Elles peuvent donc difficilement se soustraire à un échange qui tournerait au harcèlement sexuel sans justification formelle. Or, plus les agentes sont tenues d'être présentes, visibles, souriantes, et disponibles, moins elles ont de marge de manœuvre pour poser des limites à des comportements déplacés. Lors d'un service en double avec Etienne, un agent qui travaille quotidiennement à la même petite station du nord de la ligne 13 :

> Un monsieur d'environ quatre-vingt ans arrive au guichet d'une petite station […] il me regarde avec insistance, notamment en descendant sur mon corps, et répète à plusieurs reprises que Etienne, l'agent assez mascu avec qui je suis en double aujourd'hui, a décidemment beaucoup de chance aujourd'hui, il est avec une « belle fille », une « petite pepette ». Il nous parle aussi de Leila, son agente préférée parce qu'elle est belle. Il nous demande dans quelle station elle est aujourd'hui pour pouvoir aller la voir.
>
> Extrait carnet de terrain

Le harcèlement décrit ici prend la forme d'une interaction apparemment anodine, mais qui reste profondément problématique. Son regard insistant, combiné à ses commentaires sur mon physique, « belle fille », à l'appellation dégradante avec laquelle il réfère à moi « petite pepette », et à ses remarques sur Leila, son « agente préférée parce qu'elle est belle », relèvent d'un registre de séduction paternaliste, rendu acceptable par l'âge du locuteur et le ton apparemment léger. Par ailleurs, le fait qu'il exprime une préférence pour une agente en raison de sa beauté témoigne d'une logique qui pourrait être qualifiée de consommation esthétique du service public : certaines agentes sont « préférées » non pour leurs compétences mais pour leur apparence. Cette réduction des femmes à des objets esthétiques et de désir, ici dans un espace de travail, réintroduit une hiérarchie implicite fondée sur des critères genrés et esthétiques. Les agentes semblent faire l'objet d'une évaluation continue par les voyageurs, en fonction de leur « beauté », qui devient une valeur professionnelle implicite.

Face à ce type d'interaction, l'agente est généralement contrainte à répondre poliment, ne sachant pas forcément comment recadrer le propos sans se porter préjudice à elle-même auprès de la RATP, d'autant que les propos sont formulés sur un ton qui se veut « gentil », voire bienveillant. Par ailleurs, le fait que le voyageur souligne qu'Etienne « a de la chance » valorise mon collègue masculin, qui devient destinataire légitime de mon corps sexualisé. Cette interaction renforce un ordre du genre implicite, dans lequel les femmes en poste ne sont jamais totalement dégagées d'une assignation sexuelle et où l'uniforme ne suffit pas à mettre les corps en équivalence. Le lendemain, j'ai fait l'expérience d'un autre type de voyageur intrusif alors que j'étais en double avec Valérie à Saint-Lazare :

> Un voyageur vient nous poser de nombreuses questions sur les tarifs, il est bavard, reste un bon moment avec nous. Valérie le soupçonne d'être un « client mystère », et en effet je trouve le mec un peu louche, il est ouvertement dans le flirt avec moi et c'est limite s'il ne me touche pas les mains lorsque je lui tends des papiers. Son ton est désinvolte et plein de sous-entendus, mais je ne veux pas l'envoyer bouler au risque qu'il mette une mauvaise note à ma collègue, ce qui entrainerait une « SI », c'est-à-dire une « situation inacceptable » qui aurait des répercussions sur ses primes. Comme il est impossible de savoir

si ce monsieur est réellement un « client mystère », l'état de veille est permanent et me force à rester polie. Si j'étais réellement agente, est-ce que ma position, ma prime et mon poste pourraient dépendre d'un mec vexé de n'avoir pu courtiser la fille du guichet ? Ou d'une personne raciste, sexiste ou les deux ? Ou d'une personne dont l'unique but est de se défouler ?

Extrait carnet de terrain

J'analyse ici la triple contrainte qui pèse sur les agentes : tenir une posture professionnelle irréprochable, encaisser des comportements sexistes ou intrusifs, et surtout fait l'objet d'une mise à l'épreuve permanente. Le dispositif du « client mystère » a été mis en place pour évaluer les agent·es au moyen d'une grille de questions qu'un·e voyageur·se rémunéré·e remplit. Il ou elle doit se faire passer pour un client lambda afin de jauger la qualité d'accueil, de prestation et de service des agent·es RATP. Comme dans les restaurants ou les commerces, le ou la voyageur·se mystère peut réaliser des achats, demander un renseignement sur un itinéraire ou le prix d'un abonnement. Si ce procédé existe à la RATP depuis 1995, Ile-de-France Mobilité a généralisé son recours depuis 2009, année où la direction a décidé de mettre en place les évaluations individuelles des agent·es de station. Les critères d'évaluation portent autant sur la tenue des agent·es – « incomplète, en désordre, malpropre » -, sur le rangement à l'intérieur du guichet, que sur le service en lui-même. Durant l'entretien annuel, ces évaluations servent de preuves supplémentaires de manquements de l'agent·e, par exemple concernant des absences potentielles du guichet, le non-respect de la tenue ou encore un manque de politesse. Les grilles remplies par le client·e mystère peuvent également influer sur le montant de sa prime. Ce procédé met les agent·es en état de veille permanent, ils et elles se savent potentiellement évalué·es à chaque interaction.

Censé garantir la qualité du service, il produit ici une forme de surveillance insidieuse qui renforce l'asymétrie de pouvoir entre voyageur·ses et agent·es : le fait de ne pas savoir si l'interlocuteur·ice est un·e client·e ordinaire ou un·e évaluateur·ice déguisé·e oblige en effet à adopter une posture de retenue constante. Dans l'interaction que je décris précédemment, le flou alimente un état de veille comportemental : le flirt lourd, les sous-entendus ainsi que les gestes physiques – il me touche quand même presque les mains – ne constituent pas une simple drague gênante, mais une intrusion physique et symbolique jusque dans ma zone professionnelle. Son potentiel pouvoir de noter devient ici un outil de chantage.

Cette interaction met en lien des enjeux de genre, de classe, de pouvoir symbolique et de précarité : le ou la voyageur·se, potentiellement « mystère », devient détenteur·ice d'un pouvoir de sanction, et l'agent·e, l'objet d'une évaluation possiblement sexiste. Dans mon cas, la prise en compte de ma collègue Valérie et le fait que ma réaction pourrait nuire à sa prime introduit une

responsabilité émotionnelle supplémentaire. Il y a un effet de ricochet auquel je dois rester attentive, que j'analyse comme le prix à payer pour être sur ce « terrain ».

Seules dans leur guichet, les agentes disposent de peu d'échappatoires face à une interaction insistante ou importune. Ces situations, souvent perçues comme « légères » ou « pas assez graves », ne justifient pas l'intervention des agent·es de la sûreté, ni un retrait à l'arrière du poste. Trop insistantes pour être ignorées, mais pas assez violentes pour être signalées, elles font partie d'une zone grise, où les agentes doivent composer seules, en silence, mobilisant leurs propres stratégies pour maintenir leur dignité et leur posture professionnelle. Ces formes de harcèlement sexuel subi depuis l'immobilisme du guichet constituent autant de rappels à l'ordre de la « position professionnelle féminisée subalterne », comme le montrait la sociologue Yasmine Siblot à travers le cas des agentes d'école (2020).

Ces situations peuvent sembler anodines prises isolément - une remarque un peu lourde, un regard insistant, un doute sur l'identité d'un client - mais elles participent en réalité d'un climat plus large de tensions diffuses et de domination symbolique. C'est précisément dans leur banalité, leur répétition et leur silence qu'elles puisent leur force. Elles façonnent le quotidien des agentes, souvent sans être nommées, reconnues ou traitées comme de véritables violences. Elles s'ancrent dans un « continuum » d'expériences (Kelly, 2019 [1987]), et c'est précisément cette continuité qui rend ces interactions si pesantes : elles obligent les agentes à rester en alerte constante, à évaluer sans cesse le degré de menace, et à composer avec l'idée que ce qui commence comme une « blague » peut, parfois, dégénérer.

Lorsqu'elles prennent certaines formes, par exemple l'exhibition ou encore les tentatives de viol et les viols, elles constituent une réalité à laquelle la hiérarchie est attentive. L'agente peut se tourner vers son agent·e de maîtrise et répertorier les faits dans l'onglet « événements » d'un logiciel, appelé « MIA », qui permet de signaler toute violence vécue en station par les voyageur·ses mais aussi par les agent·es. Lorsque j'étais en immersion, dans la catégorie « Harcèlement sexuel » du logiciel MIA, j'ai trouvé un unique fait qui avait été répertorié deux ans auparavant. Pour autant, les agentes m'ont quasiment toute raconté des situations de violences sexuelles qu'elles avaient subies, qu'elles ne signalent donc pas forcément. Les moments d'ouverture et de fermeture des stations ont par exemple été régulièrement cité comme des moments craints par les agentes avec qui j'ai travaillé, j'ai aussi souvent entendu des histoires sordides, par exemple celle d'un homme qui se serait caché pour surprendre une agente alors qu'elle se rendait aux toilettes.

Le fait que les agentes soient facilement repérables, observables et assignées à l'espace clos du guichet, crée des conditions favorables pour les agresseurs : cela facilite la possibilité de les suivre, de les cibler, voire de les isoler. Une agente m'a par exemple raconté qu'un jour un homme s'était masturbé jusqu'à éjaculation sur la vitre du guichet. Un service du soir avec Patricia m'a aussi permis de mesurer à quel point la baisse d'affluence dans la station peut renforcer les violences sexuelles à l'encontre des agentes : nous avons fait l'objet d'insultes sexistes et de gestes obscènes lancés par des hommes qui passaient devant le guichet, semblant profiter d'un moment opportun : notre isolement relatif dû à l'heure tardive.

3.2 Un climat propice aux violences sexuelles

Ce harcèlement sexuel quotidien se manifeste aussi dans le cadre du travail en équipe. Lors de ma brève immersion en centre bus en avril 2022, je me suis confrontée à un environnement fortement genré, où la masculinité se performe collectivement, souvent au travers de la sexualisation explicite des voyageuses :

> Pour Fabien [manager d'une ligne de bus qui traverse le 93], le machiniste c'est celui qui, je cite « mate les nanas qui montent ». Tout le monde rit dans la salle de formation [composée de dix machinistes hommes, la formatrice et moi]. D'ailleurs, quelqu'un rappelle même qu'ils sont tous « un peu rentrés pour ça dans le métier », rires à nouveau. Nassim [conducteur de tramway] ajoute : « y a des collègues ça devient des fragiles dès que c'est des meufs qui montent », puis il me regarde et me dit : « Eh oui, on n'est pas que des machinistes, on est des machistes aussi, des mach-inistes.
>
> Extrait du carnet de terrain du lundi 11 avril 2022, 1er jour en FCO

Selon les participants de la FCO à laquelle j'ai assisté, l'identité collective des conducteurs de bus semble se construire dans un climat profondément machiste, où le sexisme fait lien et l'humour vient masquer ou banaliser des rapports de domination. Le calembour du conducteur associe explicitement le métier de machiniste à une identité de genre virile et sexiste : la blague fonctionne comme une auto-déclaration d'une masculinité dominante, revendiquée sans détour. Elle naturalise le sexisme dans le métier. Ce type de blague n'est pas neutre : il sert de ciment social entre collègues, crée une connivence, et met à l'épreuve l'appartenance au groupe par les rires qui sont attendus, comme le montrait la sociologue Gwénaëlle Mainsant à propos des policiers (2008). Pour les femmes machinistes, cette blague constitue un rappel constant qu'elles ne font pas parties de cet univers. On retrouve également cette idée de la place du conducteur comme poste d'observation idéal des femmes dans les propos du conducteur de métro interrogé par Robin Foot, qui affirme : « il y a aussi tout le côté fantasme, tu espères toujours que la belle blonde, qui est à 3 mètres du bout du quai, s'est mise là pour te regarder » (1997 : 5).

Si ces codes sont moins visibles dans l'univers station, ils n'en sont pas absents pour autant. Le climat de travail en station reste lui aussi propice aux violences sexuelles, mais celles-ci s'expriment souvent de manière plus diffuse, plus silencieuse. Lors de mon immersion, j'ai senti à plusieurs moments que le harcèlement sexuel n'était jamais très loin. Cela m'a d'ailleurs amenée à interrompre une partie de mon immersion, celle parmi les contrôleur·ses, parce que je ne m'y sentais pas à l'aise :

> Le chef des contrôleurs, Joris, m'accueille au sein de son équipe pour une opération « canalisation des flux[146] ». Lorsque j'arrive, il est en train d'expliquer le déroulement de la journée d'une grosse voix forte d'homme qui dirige. Je n'ai pas eu le temps de m'assoir que Joris fait une blague devant tout le monde sur ma mauvaise mine et ma tête soi-disant fatiguée. Je trouve ça limite mais je fais semblant de rigoler. […] Une partie de l'équipe part directement à Porte de Paris, Joris me propose de me faire visiter la station Invalides : nous passons sous les rails des quais du métro dans une succession de longs couloirs avec des petites pièces fermées contenant des machines et des gros câbles. Je me sens pas du tout à l'aise d'être seule avec lui là-dedans, c'est très sombre et il est physiquement trop proche de moi. […] Lors de la gestion de la foule qui sort du stade, je suis dans le guichet avec lui. Joris me demande en permanence si je suis impressionnée par son travail et par sa gestion d'équipe, si je suis stressée – je dois sembler une jeune pouliche naïve et dépassée par les événements à ses yeux -, je le trouve un peu lourd d'autant qu'il me frôle le dos et me prend le bras à plusieurs reprises. À un moment, il se prend la tête avec une agente GPSR, il lui rappelle que c'est lui le chef. […] Lorsque la mission est finie, Joris me convoque dans son bureau et je me retrouve à nouveau seule avec lui, je ressens un certain malaise, inexplicable, comme si mon corps et mon cerveau se mettaient en alerte. Il me raccompagne au métro pour « pas que je sois seule » et me pose des questions plus personnelles (mon âge par exemple). Il me rappelle à plusieurs reprises que je serai deux fois en nuit avec lui. Je le trouve un peu dans le flirt, les limites sont déjà bien franchies pour ma part. Alors que je monte dans le métro, il ajoute « ne viens pas en mini-jupe », alors que je suis en pantalon (est-il en train de m'imaginer en jupe à cet instant ?). Il ne se passe rien et pourtant il se passe tant de choses, mon corps de femme connait cela par cœur. Je ne ferai pas les « nuits » avec Joris j'ai préféré renoncer à ce terrain.

Dès mon entrée dans l'équipe, j'ai été accueillie par une remarque sur mon apparence, une entrée en matière toute sauf anodine : elle installe immédiatement un rapport hiérarchique genré, où mon corps devient disponible à l'évaluation publique. Cette remarque de Joris fonctionne

[146] L'opération que je décris ici consiste à parvenir à faire progressivement entrer les 80 000 personnes, qui sortent d'un match de rugby au Stade de France, dans les rames du métro sans que la foule ne soit bloquée.

comme une prise de pouvoir symbolique par l'humour et mon rire contraint, une stratégie de protection et d'intégration. Joris se met d'ailleurs en scène en chef charismatique, il semble surjouer cette posture, alternant séduction et autorité ostentatoire, par exemple lorsqu'il remet à sa place l'agente de sûreté. La scène finale du rappel à ne pas venir « en mini-jupe » constitue le point de bascule, celui où le flirt se fait menace à mes yeux : la phrase agit comme un signal et opère un glissement vers une forme potentiel de harcèlement sexuel qui fonctionne par des sous-entendus. S'il ne se passe rien d'identifiable, je perçois qu'il pourrait se passer quelque chose.

Ce sentiment est un savoir genré situé, propre à mon expérience féminine qui résulte des malaises successifs que j'ai ressentis quand je me suis retrouvée seule avec Joris, souvent dans des environnements clos, moments qu'il semblait chercher à provoquer. J'avais déjà fait l'expérience de glissement rapide du rapport employeur/employée au rapport agresseur/victime lors de mes expériences professionnelles précédentes, j'en connaissais certains mécanismes et il me semblait les identifier ici. J'avais également lu l'article de la sociologue Cécile Cuny sur les violences sexuelles vécues sur son terrain d'enquête (2020). Mon expérience féminine incorporée et la mémoire des violences structurent mes perceptions, à cause de – ou plutôt grâce à - ces « presque-riens » qui pourtant disent tout, je me suis sans doute préversée d'épisodes pénibles lors des services du soir que j'aurai pu faire avec Joris. Dans ma posture d'ethnographe, je suis donc restée attentive à ce qui fait écho chez moi, le ressenti de mon trouble et la réminiscence de menace : c'est précisément ce que Jeanne Favret Saada appelle « l'affect » dans l'enquête (1990) : ce qui déborde a une place et c'est justement depuis cette position que je peux révéler les tensions en station.

Un événement particulièrement choquant m'a également poussée à éviter les services en binôme avec Etienne, l'agent de la petite station au nord de la ligne 13. Lors d'un service avec lui, alors qu'un groupe de trois contrôleuses nous salue, l'une d'elles explique qu'elles ne peuvent pas effectuer leur mission, faute de collègue masculin. Etienne réagit : « En même temps, trois gonzesses… », insinuant que leur genre les rend incompétentes. Réduites à leur supposée faiblesse physique, cette phrase témoigne non seulement de stéréotype, mais surtout d'un discours de disqualification qui naturalise l'infériorité féminine supposée.

Après leur départ, il me raconte une « anecdote » qui me bouleverse : il était au guichet lors d'un service du matin, lorsqu'une altercation a lieu entre une personne trans - qu'il désigne par le terme transphobe « travelo » - et un homme noir – qu'il appelle le « black » - qui lui aurait volé de l'argent, après « une passe », c'est-à-dire un échange sexuel rémunéré, qui aurait mal tourné. Il me raconte avec fierté avoir plaqué la femme trans au sol, l'humiliant physiquement et verbalement : il rit encore lorsqu'il revient sur le fait qu'il a attrapé sa perruque « dégeulasse » et l'a jetée à la

poubelle. Ce récit, profondément transphobe, raciste, et violent, est raconté sur un ton très familier, comme pour s'assurer de ma complicité. Cela me questionne : qu'est-ce qui, dans mon apparence, ma posture, ou mon silence, lui fait croire que je suis « de son côté » ? Après cet échange, je remonte à la surface faire une pause et reprendre mes esprits. Etienne incarne une forme de « masculinité hégémonique » (Connell, 2014) qui s'exprime par la force et la domination. Son récit d'intervention violente se construit comme une mise en scène de sa virilité, mêlée à un mépris assumé pour les personnes trans et racisées. Il ne cherche pas à justifier son comportement, mais à le glorifier, comme preuve de maîtrise, de courage face à un monde qu'il perçoit comme « dégénéré » selon ses propres termes. Cette violence n'est pas seulement physique : elle est aussi normalisée par l'humour, l'anecdote, et le vocabulaire injurieux.

De nombreuses agentes m'ont confié avoir été victimes de violences sexuelles et j'en ai moi-même fait l'expérience durant mes trois mois d'immersion, que ce soit de la part de voyageurs ou au sein même des équipes. En station, j'ai observé à plusieurs reprises un climat professionnel marqué par des normes masculines implicites. Ce contexte favorise non seulement les violences sexuelles, mais aussi leur banalisation. J'ai perçu les limites de ma position d'ethnographe : être intégrée suppose parfois d'endurer des propos déplacés, des gestes ambigus, ou des attitudes dominantes, au prix d'un certain silence.

3.3 Stratégies pour faire face aux violences sexuelles

J'ai essayé de comprendre les stratégies quotidiennes mises en place par les agentes pour faire face à ces violences. Dans son enquête sur les vêtements professionnels à la RATP, l'ethnologue Astrid Fontaine (2010) montre que l'évolution de la tenue de travail a contribué à désérotiser la figure de l'agente, en réduisant la mise en visibilité de son corps. La tenue verte et sans couvre-chef imaginée par Guy Laroche[147] entre 1992 – 2010 (Image 48) est par exemple également qualifiée de « tenue anti-viol » et « anti-séduction » par les agentes qui la portent : « on a moins de risque de se faire violer » déclare même l'une d'entre elle (ibid. : 198).

Astrid Fontaine montre donc que les agentes elles-mêmes mobilisent la tenue comme un outil de protection, jouant sur son apparence pour décourager la sexualisation de leur présence au guichet ou en station. Une autre agente interrogée par Astrid Fontaine évoque l'« absence de féminité » de la tenue Guy Laroche, qui se distingue de l'ancienne – portée par les agentes entre

[147] Guy Laroche est notamment connu pour avoir créé la robe dos-nu porté par Mireille Darc dans *Le Grand blond avec une chaussure noire* (1972).

1974 et 1991 -, qui évoquait l'uniforme des hôtesses de l'air avec tailleur, chemise et calot (ibid. : 39), « connus pour alimenter les fantasmes érotiques ». Lors de mon immersion, les agentes n'ont pas évoqué leur uniforme en ces termes-là, mais elles semblent néanmoins apprécier la neutralité qu'il propose.



Image 48 : Tenue de travail des agent·es RATP entre 1992 et 2010, crée par Guy Laroche (Fontaine, 2010 : 41), photographie de gauche : © RATP - Bruno Marguerite

Au-delà du vêtement, j'ai également observé d'autres formes de mise à distance : les agentes adoptent souvent une posture corporelle fermée, peuvent performer une attitude très masculine, maintenir une certaine froideur relationnelle, et chercher à limiter les interactions avec les voyageurs, lorsque cela est possible. Ces attitudes ne traduisent pas un manque de professionnalisme, mais bien des tactiques de protection face au risque permanent, non seulement d'agressivité, mais surtout de violences sexistes, associées à l'expérience quotidienne du métier. De même, du fait d'un sous-effectif ne permettant pas toujours aux agent·es d'être accompagné·e pendant leur service, Axelle, agente depuis une dizaine d'année, m'a confié avoir refusé d'intervenir la fois où son agent de maîtrise lui a téléphoné pour s'occuper d'un exhibitionniste qui s'était dénudé sur le quai de la station où elle travaillait : « et si le mec était violent ? Non mais déjà que c'est traumatisant de voir ça… » me dit-elle.

Dans certains cas, les agentes peuvent faire appel à l'Institut d'Accompagnement Psychologique et Ressources[148] (IAPR), que j'ai déjà évoqué précédemment, mais aussi aux docteur·es du service prévention et de santé au travail de la RATP qui peuvent organiser leur prise en charge lorsqu'elles subissent des violences sexuelles. Contrairement à l'IAPR, ce service est interne à la RATP, il existe depuis plus de cinquante ans et son rôle est défini par le code du travail. J'ai réalisé un entretien avec deux médecins de ce service. L'une d'entre elle, spécialisée dans le psycho-traumatisme, m'explique que son rôle consiste à accompagner l'agente vers un médecin légiste à l'hôpital, des psychologues extérieur·es, mais aussi d'alerter la RATP à plusieurs échelles : individuelle, collective, hiérarchique, voire si l'agente accepte, d'aller directement voir la direction des ressources humaines. Elle me raconte aussi qu'elle recense de nombreux cas de violences sexuelles entre les managers et les agentes mais aussi de la part des agents et me donne l'exemple des surnoms sexistes qui leur sont souvent donnés, comme « petite poulette ». Une enquête menée par Révolution permanente datant de 2025[149] révèle que lorsque la violence est commise par un supérieur hiérarchique, c'est souvent l'agente qui sera mutée ailleurs et non l'agresseur.

Malgré toutes les informations recueillies, mon entretien avec le service de prévention et de santé au travail de la RATP s'est en réalité très mal passé : l'une des professionnelles m'a parlé sur un ton hautain, a élevé la voix à plusieurs reprises, puis s'est franchement emportée lorsque j'ai évoqué le nouveau protocole de prise en charge des victimes par les agent·es de station. Mon objectif initial était de savoir si elles avaient été consultées lors de son élaboration et d'en comprendre les limites. La médecin, déjà très agressive avec moi, s'est mise à me réprimander violemment. Déstabilisée, je n'ai pas su comment réagir. J'avais le sentiment d'être prise en étau : d'un côté, la crainte que l'affaire ne retombe sur Sandrine Charnoz ; de l'autre, la réaction même de la médecin venait confirmer mes interrogations initiales, puisqu'elle se disait outrée – et inquiète – qu'un rôle aussi délicat soit confié aux agent·es RATP. Dans une deuxième partie, je vais analyser les formations des agent·es : pourquoi et comment ces formations témoignent-elles de la façon dont le « plan de lutte » repositionne les agent·es à l'interface avec les victimes ?

[148] Lors de mon échange avec l'IAPR, il m'a été dit qu'en 2023, dix-huit dossiers d'« agissement sexiste » ont été ouverts.

[149] Dont voici le lien : https://www.revolutionpermanente.fr/Enquete-Comment-la-RATP-maltraite-ses-agents-victimes-de-violences-sexistes-et-sexuelles

II – Former les agent·es pour qu'ils et elles incarnent la reconnaissance de la RATP en tant qu'actrice légitime de la lutte contre les violences sexuelles

Sur le montage ci-dessous (Image 49**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), j'ai voulu montrer comment l'uniforme est « porteur et supports de récits » (Fontaine, 2010 : 217) : il incarne les fonctions spécifiques des différents corps de métier présents en station. Les agent·es de station, en vert puis en bleu depuis 2021, assurent la vente des titres et l'information au guichet (1) ; les agent·es du GPSR, vêtus de gilets pare-balles bleus, peuvent intervenir à tout moment (2) ; les agent·es de maintenance, en polaire noire, traitent les incidents matériels (3) ; les agent·es du recueil social, en uniforme marron, prennent en charge les personnes sans-abri (4) ; les assistant·es de régulation, en gilet orange, gèrent les flux sur les quais (5) ; enfin, les hôte·sses d'accueil, identifiables à leur casquette, accompagnent les voyageur·ses sur les automates (6).



<u>Image 49</u> : Montage des différents métiers en station, identifiable par leur uniforme, production Manon Marguerit à partir d'images tirées du site de la RATP.

Photographie numéro 1 : © RATP - Hamdi Chref

Photographie numéro 2 : © RATP - Xavier Chibout

Photographie numéro 5 : © RATP - Bruno Marguerite

Au fil de mon enquête, j'ai pris conscience que l'uniforme des agent·es de station constitue, selon le montrait déjà Astrid Fontaine, une véritable « interface physique » entre la RATP et les voyageur·ses (ibid. : 259). Loin d'être un simple « support textile », il incarne l'institution « marque son territoire et offre une surface de communication à son public » (ibid. : 224). Par son uniforme, l'agent·e se retrouve à incarner le « plan de lutte » auprès des voyageur·ses. Cette visibilité fait des agent·es des figures de contact immédiates, alors que les messages sonores et les campagnes d'affichage de la RATP incitent explicitement les victimes à se rendre au guichet. Selon l'enquête ENOV de 2024, les agent·es RATP constituent le deuxième canal de signalement pour les victimes de violences sexuelles, juste après l'interpellation d'autres voyageur·ses, un résultat qui souligne le rôle central de la proximité dans les choix de signalement.

C'est précisément cette fonction d'accueil qui les rend, qu'ils ou elles le veuillent ou non, au centre du « plan de lutte ». Or, un autre élément de contexte éclaire l'ambivalence du rôle confié aux agent·es dans cette fonction de prise en charge des victimes : bien que leur proximité avec le public les place en situation de premier relais, certains agents ont eux-mêmes été mis en cause pour des comportements sexistes et des violences à l'égard de voyageuses. Cette deuxième partie analysera les représentations stéréotypées que les agent·es ont des violences sexuelles et sexistes : comment les former à réaliser une prise en charge des victimes ? Comment faire face aux résistances que ces formations suscitent ?

1) Une perception stéréotypée des violences sexuelles et sexistes

1.1 L'agresseur, l'autre, le monstre

En novembre 2021, j'assite à la toute première opération Stand Up organisée dans le métro lors de la semaine de lutte contre les violences sexistes et sexuelles. Concrètement, l'opération prend la forme d'une distribution de marque-pages sur lesquels figurent la méthode des « 5D » pour lutter contre le harcèlement de rue[150] (Image 50**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Ce sont les agent·es RATP qui sont chargé·es de les distribuer aux voyageur·ses. Elle débute par une inauguration directement en station avec les agent·es RATP qui allaient faire la distribution, Sandrine Charnoz – et moi-même – ainsi que deux représentants d'Île-de-France Mobilités. Un des représentants d'IDFM prend la parole et explique que les agresseurs sont « des abrutis » qui ont des « comportements anormaux ».

[150] J'explicite ce partenariat et ce dispositif dans l'introduction générale.

Comme je l'ai évoqué dans le premier chapitre, cette assimilation des auteurs de violences sexuelles à des « abrutis » est une stratégie discursive de mise à distance : la construction d'une figure d'agresseur hors-norme permet d'exonérer symboliquement les hommes « ordinaires » des violences sexuelles : les agresseurs seraient ainsi des personnes irrationnelles, déviantes et leurs actes ne sont plus vus comme l'expression d'un système, mais comme des transgressions individuelles. Ce type de discours désocialise la question des violences sexuelles, réduites à des actes isolés commis par des individus mentalement instables.



Image 50 : Marque page Stand Up pour la RATP avec un QR Code pour encourager les voyageur·ses à se former

Ce discours, peut aussi viser à rassurer les hommes présents et renforce l'idée que seules les violences spectaculaires méritent d'être reconnues et invisibilise les formes ordinaires, y compris celles que peuvent vivre les agentes RATP au sein même de leur environnement de travail. Le fait qu'un représentant d'Île-de-France Mobilités tienne ce discours en contexte public, alors qu'il incarne une autorité institutionnelle, est paradoxal : il est censé impulser une politique de lutte

contre les violences sexuelles et soutenir les agent·es dans la mise en œuvre de ce nouveau dispositif.

Cette mise à distance se retrouve également dans les surnoms donnés aux agresseurs. Dans le premier chapitre, j'ai évoqué ceux qui sont donnés aux tueurs et/ou violeurs en série. J'ai retrouvé un processus similaire sur mon « terrain ». Lors de ma visite du poste de commandement de la sûreté de la RATP, le « PC SUR », un des directeurs m'explique par exemple qu'ils viennent d'arrêter le « Détrousseur de l'aube », un violeur en série qui s'attaquait aux voyageuses des premiers métros. Il s'agit d'une référence directe aux voleurs qui dépouillent les fêtard·es lorsqu'ils ou elles s'endorment dans les transports en commun en revenant de soirée. Ce choix de surnom pour désigner un crime aussi traumatique que le viol est très révélateur : s'il permet de produire une forme de distance émotionnelle, il constitue aussi une euphémisation de la réalité, une absence de prise au sérieux de la situation décrite. Le viol est ainsi assimilé à un vol de sac ou de téléphone.

Au fil de mon enquête, j'ai entendu circuler toute une série de surnoms qui, chacun à leur manière, contribuent à construire un imaginaire décalé autour des auteurs de violences sexuelles dans les transports en commun : « le découpeur », pour désigner un homme qui découpait les vêtements de ses victimes, « TNR 1 » pour « trace non résolue[151] », qui éjaculait sur ses victimes mais n'était pas enregistré au Fichier national automatisé des empreintes génétiques (FNAEG). À chaque fois que son sperme était testé, il en ressortait une « trace non résolue » ou TNR.

J'entendrai aussi parler de « Bip bip », un homme qui fuyait en courant, « l'éjaculateur fou » - est-il besoin de préciser pourquoi ? -, « Palpatine » en référence à un personnage de la saga *Star Wars*, ou encore « le blanc tireur » qui éjaculait sur ses victimes mais qui n'avait pas de spermatozoïdes. Ces surnoms contribuent à fabriquer une narration parallèle des agressions dans le cadre d'une scénarisation des violences, qui deviennent des histoires divertissantes à raconter. La dépersonnalisation de l'agresseur engendre une mise à distance psychologique qui permet de parler de ces violences sans affect, mais au prix d'un effacement de la violence réelle et de ces conséquences traumatiques pour les victimes. Le surnom élève l'agresseur au rang de « mythe », ce qui contribue à exonérer les autres et à évacuer toute responsabilité collective ou institutionnelle.

Au-delà de l'usage des surnoms, j'ai également observé que, lorsque j'évoquais les auteurs de violences sexuelles, certains hommes sur mon « terrain » avaient souvent tendance à mettre en scène leur propre masculinité par des propos virils et violents. Ainsi, à plusieurs reprises, des agents

[151] Il s'agit d'une référence au film *L'Affaire SK1* (2014) réalisé par Frédéric Tellier qui raconte la traque du tueur en série Guy Georges.

m'ont raconté des histoires durant lesquelles ils étaient intervenus pour « éclater la gueule » de l'agresseur ou qu'il avait dû se retenir de le faire, mais qu'il avait eu fortement envie « de le défoncer ». Ces réactions fonctionnent comme une manière de se positionner explicitement du « bon côté », celui de l'homme protecteur, justicier. Elles permettent ainsi de mettre à distance les auteurs de violences, tout en renforçant une certaine norme virile fondée sur l'action, la force et la punition physique. Sami, machiniste depuis plus de dix ans, m'a par exemple raconté un viol sur lequel il est intervenu un matin alors qu'il conduisait son bus :

> J'étais en train de conduire le bus et […] je vois un mec pantalon baissé, la bite à l'air et une jeune fille contre la vitre du bar. […] Elle était en train de se débattre et en fait le mec il voulait la violer, il s'est dit « je suis dans une ruelle, il fait sombre ». […] La fille était mineure, elle était en jupe, en petite robe quoi, en robe pull, comme on était samedi matin il a dû se dire dit « ça doit être une sortie de boîte, elle est toute seule, elle est vulnérable, bon je vais faire ce que j'ai à faire personne ne le verra ». Du coup moi j'ai vu ça, je suis descendu du bus et franchement je te mens pas je l'ai frappé, [il imite des coups de poings] je l'ai éclaté… il voulait pas lâcher la fille.

Sami se met en scène dans un récit héroïque : il raconte une intervention – heureusement qu'il est intervenu - où il a enfreint les règles professionnelles en quittant son poste de conduite. En endossant le rôle de protecteur, il incarne aussi une forme de masculinité hégémonique, celle de l'action, du recours à la violence physique, tandis que la femme est reléguée au statut de victime vulnérable, elle est « mineure », « en petite robe ». Il naturalise l'usage de la force masculine dès lors qu'elle est présentée comme défensive ou protectrice.

Je retrouve un processus similaire lorsque je parle avec les agents de la sûreté, qui m'expliquent que leur métier consiste à poursuivre l'agresseur et à l'arrêter ; tandis que selon eux, les agent·es RATP doivent d'avantage être dans le soin de la victime. Durant un des ateliers collectifs organisé entre les agent·es RATP et les étudiant·es de Paris 8 et alors que nous évoquions les violences sexuelles, un échange particulièrement révélateur a eu lieu entre un agent de sûreté et un étudiant :

> Étudiant : vous commencez à quelle heure ?
> GPSR : Dès l'ouverture du métro mais y a aussi des équipes « grande nuit » qui font 23h - 7h00
> Étudiant : Parce que moi cet été je me suis interposé, y avait un groupe de « roms » qui avait mis le feu à la capuche d'une vieille dame, personne n'a réagi alors que c'était bondé. J'ai senti, j'ai enlevé mes écouteurs, j'ai commencé à me battre avec eux, personne n'a réagi et j'ai pensé à vous, je me suis dit « mais ils sont où ? »
> GPSR : C'était à quelle heure ?
> Étudiant : 7h du matin

GPSR : Malheureusement le matin on est concentré sur Paris, on peut pas avoir des équipes partout. […]

Étudiant : Y a toujours des groupes de « roms » qui font un peu la misère aux gens [GPSR : ah oui ça…] […] moi mon réflexe, je vais pas vous mentir, ça a été de tirer une des filles du groupe de « roms » qui voulait repartir

GPSR : Très bien. Vous avez signalé les faits par la suite ?

Étudiant : Non

GPSR : Bah il faut le signaler ! […]

Étudiant : Après ils sont connus quand même […] malheureusement c'est souvent nous les voyageurs qui subissons, on est obligé de courir après les voleurs de portable […]

GPSR : bravo à vous, c'était courageux, tout le monde n'est pas aussi courageux [il essaye de lui serrer la main]

Étudiant : Non c'était pas courageux c'était normal

Dans cette scène, on assiste à un échange devant un public entre deux personnes qui cherchent à affirmer leur capacité à protéger, à intervenir et à agir face à la violence. D'un côté, l'étudiant se raconte en héros solitaire, capable d'agir physiquement face à une situation dangereuse, alors que les autres voyageur·ses restent passif·ves. De l'autre côté, l'agent de sûreté, représentant d'une masculinité professionnelle de la sécurité, écoute, valide – par des formules comme « très bien », « bravo à vous » - et contribue à l'héroïsation de l'étudiant, il cherche même à lui « serrer la main ». Cette reconnaissance mutuelle entre hommes sur le « terrain » s'articule autour de la bravoure physique et de la confrontation directe.

Ce qui rend cet échange particulièrement significatif, c'est qu'il s'inscrit, au départ, dans une discussion sur les violences sexuelles, qui dérive rapidement vers une agression violente commise par un « groupe de Roms » sans lien apparent. Ce glissement fonctionne comme une association implicite d'idées entre danger et ethnicité : le « groupe de Roms » est désigné comme collectivement coupable et le fait qu'il soit « connu » généralise une expérience personnelle des transports en commun. L'agent de sûreté, loin de rectifier cette dérive, acquiesce au contraire dans une formule lourde de sous-entendu : « Ah oui ça… ». Dans sa thèse sur les mobilités des femmes « Roms », Emma Peltier rappelle que cette forme d'assignation raciale engendre des préjugés qui fonctionne comme une généralisation des comportements et une uniformisation d'un groupe (2023 : 252). Cette scène révèle un effet d'effacement des violences sexuelles, pourtant au cœur de l'échange initial.

J'ai régulièrement retrouvé durant mon enquête ce genre de propos. Lorsque j'ai évoqué mon sujet avec Etienne, l'agent qui m'avait raconté l'histoire du « travelo », il m'avait conseillé d'aller à Saint-Denis « pour voir du cassos ». Cette formule constitue un cumul de préjugés territoriaux et sociaux : la ville de Saint-Denis, située dans le département de Seine-Saint-Denis (93) devient ici un territoire de déviance et de dangerosité, associée aux termes stigmatisant de « cassos » qui montre l'amalgame entre classe populaire, précarité, racisation et comportement sexuel déviant. Pour les sociologues Charlotte Buisson et Giuseppina Sappio, cette distinction est socialement construite associant les violences psychologiques aux hommes blancs et les violences physiques aux hommes racisés :

> Les violences psychologiques sont culturalisées car associées aux hommes blancs, issus des classes supérieures, elles sont socialement et culturellement légitimées par des emprunts à la fiction […] et elles sont justifiées par les liens que leurs auteurs – identifiés comme cadres, managers ou membres des professions libérales – entretiennent avec une société capitaliste productrice d'aliénation. À l'inverse, les violences physiques et les plus spectaculaires – qui sont aussi les moins nombreuses – à l'image des viols collectifs, des viols suivis de la mort de la victime ou encore des violences commises dans l'espace public sont davantage associés à des auteurs ethnoracialisés ou issus des classes populaires. (2025).

Une agente m'a par exemple longuement expliqué que les violences sexuelles étaient perpétrées « surtout par des Marocains […] ils sont comme ça culturellement ». C'était aussi ce qu'affirmait une manageuse du centre-bus, où j'ai réalisé une courte immersion, elle justifiait le comportement sexiste des machinistes par des arguments culturalistes « ils sont musulmans », « c'est des arabes ». Cet argument, je l'ai également entendu lors d'un entretien avec un membre de la sûreté :

> C'est culturel. Dans le métro, il y a beaucoup de personnes d'origine indo-pakistanaise, sri-lankaise et bangladaise qui commettent des infractions sexuelles […] ça représente quand même un quart […] Parce qu'au pays pour qu'il y ait agression sexuelle, il faut qu'il y ait du sang. Donc un attouchement ce n'est pas une agression sexuelle […] eux ils ne voient pas le mal […] Un autre quart est égyptien […] Au Caire, la révolution sexuelle fait que la sexualité était différente que celle que tu peux trouver dans les campagnes égyptiennes, où il est interdit d'avoir un rapport sexuel hors mariage et du coup on se retrouve avec des puceaux de 30 ans, 40 ans qui n'ont toujours pas trouvé des compagnes et qu'on envoie en France pour gagner de l'argent et ils se retrouvent là collés à des femmes à leur goût et ils ne peuvent pas s'en empêcher

Cette rhétorique culturaliste et raciste est déguisée en expertise factuelle, le passage commence en effet par une phrase qui cherche à poser un constat objectif. Par l'évocation de

statistiques imprécises - « ça représente un quart » -, le discours se donne les apparences du savoir professionnel, mais il repose en réalité sur une construction stéréotypée et non vérifiée, qui associe certaines origines à une propension à agresser sexuellement. L'explication culturaliste naturalise la violence sexuelle : les individus ne sont plus perçus comme des sujets sociaux et moraux, mais comme les produits mécaniques de leur culture, donc assignés à des comportements par essence. Ce discours déshumanise les auteurs d'agressions, en suggérant qu'ils ne peuvent pas se contrôler, qu'ils sont naturellement « débordés » par le désir. Ces présupposés autour de l'agresseur peuvent engendrer une impossibilité à aller se signaler pour les victimes, comme me l'explique Gaétane, 23 ans, agressée par deux hommes sur la ligne 13 alors qu'elle se rendait à l'Université Paris 8 :

> Ils m'ont prise en sandwich dans la rame, au milieu de tout le monde. Je ne savais pas trop comment réagir. […] la station d'après est arrivée et je suis restée sur le quai. […] J'ai attendu. Et puis après, j'ai fini par en reprendre un, quinze minutes plus tard. J'avais la haine contre la RATP mais je voulais pas aller porter plainte. Pour pas les inculper [les agresseurs], je ne sais même pas pourquoi. Alors qu'ils vont sûrement refaire ça, donc il faut alerter parce que sinon, eux, ils sont encore dehors. Mais en même temps, je me dis que… En fait, comme c'était des personnes qui étaient un peu des « clochards », il y avait un truc où dans ma tête, je me disais c'est déjà pas facile pour eux et je les ai pris en pitié. Et c'est vraiment longtemps après que je me suis dit non. Peut-être que ça aurait été bien de porter plainte.

La vision culturaliste et stigmatisante des institutions, intériorisée par Gaétane, l'a empêché de signaler l'agression qu'elle a subie. L'empathie sociale qu'elle ressent entre en tension avec la nécessité de porter plainte, elle ne veut pas aggraver leur situation. Cette fabrique du préjugé a donc des conséquences directes sur les victimes. Cette stigmatisation des auteurs de violences sexuelles ne fonctionne pas uniquement comme un outil de distinction entre « bons » et « mauvais » hommes, elle s'inscrit plus largement dans ce que Colette Guillaumin (2002 [1972]) définit comme une perception de l'altérité, constitutive du racisme[152]. Ainsi, certains hommes, souvent racisés et/ou perçus comme issus de classes populaires, sont renvoyés à une nature collective déviante et étiquetés comme prédisposés à la violence sexuelle. Ce cadrage raciste des violences sexuelles a également des effets directs sur la prise en charge des victimes : l'une d'entre elle, racisée, m'a raconté s'être fait arrêter par les agents de sûreté alors même qu'elle venait signaler une agression :

[152] Cette altérisation peut se manifester par de la négativité, rejet, mépris, peur, mais aussi par une fascination, une exotisation, les deux processus étant les deux faces d'un même processus de naturalisation.

ce système de perception de l'altérité peut conduire à inverser les rôles, criminalisant les victimes au lieu de les protéger.

Qui sont ces auteurs de violences sexuelles ? À quoi ressemblent-ils ? Sur les murs du bureau de l'enquêteur, une centaine de photos sont affichées, elles montrent une diversité de profil, d'âge, de couleur de peau :

> Il n'y a pas de profil type sur les agressions sexuelle comme tu le vois sur les murs de mon bureau, c'est vraiment Monsieur tout le monde, de tout âge, ça va de douze à quatre-vingt-douze ans et de n'importe quelle classe socio-professionnelle : on peut avoir un pompier, un colonel de gendarmerie, un commandant de police. Et là je te fais les professions en uniforme mais on a aussi des ingénieurs informaticiens, des ouvriers du bâtiments, des SDF, des lycéens, des collégiens […] qui font des jeux : ils sont ensemble, ils courent vers la victime et paf ! Une claque sur les fesses et ils repartent en rigolant. Bref, tu peux avoir de gens en costume cravate, des gens en guenille, tu as des rebeux, des blacks des blancs, des asiatiques, des indo-pakistanais, très très peu de femmes, mais alors tellement peu que c'est vraiment complètement anecdotique, j'ai peut-être eu deux cas depuis 2017 que je suis là sur des centaines et des milliers donc ça ne mérite même pas d'en parler.

Il démystifie ainsi l'idée de l'existence d'un « profil type » et va à l'encontre du stéréotype classique de l'agresseur sexuel marginal ou pathologisé. Il rappelle qu'ils ont des stratégies élaborées de contournement, il évoque par exemple le cas d'un agresseur qui « choisissait toujours l'ouest ou le sud parisien parce qu'il habitait au nord-est de Paris, donc pour brouiller les pistes ». Cet exemple permet de rappeler qu'il est difficile d'appréhender la question des violences sexuelles par une approche spatiale. Dans les transports en commun, l'agresseur est aussi celui qui « voit midi à sa porte » pour reprendre l'expression de Dorothy Dussy (2021 : 94), comme me l'explique ensuite l'enquêteur :

> Ils prennent leur temps. Les frotteurs quand tu les observes, ils arrivent, ils font des boucles : ils vont changer de sens sans cesse. Ils cherchent des victimes. Et ils font demi-tour. Et ils refont demi-tour, « là, il n'y a pas assez de femmes. » « il n'y a pas mon bonheur. » Donc, à la station suivante, ils vont descendre et ils vont remonter à une autre porte. […] Tu sens qu'ils savent quand même que ce qu'ils font c'est pas bien […] par contre nous ce qui nous choque c'est le peu d'intérêt qu'ils portent au retentissement psychologique : on a eu un cas d'un mec qui se frottait et éjaculait sur ses victimes et quand on lui pose des questions par rapport à ça – on avait son ADN – on lui demandait pourquoi il faisait ça de cette manière et il disait « je préfère faire ça sur elle que sur moi parce que comme ça, ça me salit pas ».

Il révèle ici un rapport utilitariste au corps des femmes, qui rappelle les travaux en criminologie sur l'absence d'empathie des auteurs de violences sexuelles (Cailleau et al., 2016). Un

point de nuance : il ne s'agit pas ici dépeindre une vision comportementaliste de l'agresseur, qui omettrait les dimensions systémique et structurelle des violences sexuelles. Un auteur de violences sexuelles dans les transports en commun n'est pas un robot qui applique une stratégie, mais bien quelqu'un qui a compris qu'ils constituaient un espace propice pour agir facilement et en toute discrétion.

1.2 Difficultés à reconnaître les violences sexuelles

Lors de mes discussions avec les agent·es de la ligne 13, je me suis rendue compte qu'ils ou elles n'identifient pas toujours toutes les différentes formes de violences sexuelles, réduites souvent aux frottements et à l'exhibition. J'ai souvent entendu les récits d'hommes qui se masturbent jusqu'à éjaculation sur une voyageuse. Lors de mon passage au poste de commandement de la ligne 13, c'est-à-dire dans les bureaux où peuvent être visionnées toutes les caméras de surveillance de la ligne, je parle de mon travail à la coordinatrice. Elle me montre une vidéo qu'elle a enregistrée quelques mois plus tôt directement sur les caméras de surveillance : on y voit un homme entièrement nu sur le quai d'une station, menotté et encerclé par plusieurs policiers. Cette scène a été interprété comme une exhibition sexuelle, alors qu'il pouvait aussi s'agir d'un homme en grande détresse psychique, les véritables exhibitionnistes agissant généralement de manière plus discrète dans le métro (j'y reviendrai). Par ailleurs, le caractère spectaculaire interroge sur les critères implicites qui président à la reconnaissance d'une situation comme relevant des violences sexuelles.

Dans la vidéo, j'entends distinctement les blagues graveleuses des travailleur·ses du PCS et du PCC. L'humour agit ici comme mécanisme de distanciation mais aussi de banalisation, cette scène grave devient objet de dérision et de camaraderie. La sociologue Gwénaëlle Mainsant rappelle à quel point le rire doit être pris « au sérieux » : il maintient un entre soi masculin (2008). Cette logique de hiérarchisation des violences apparaît à travers le fait que ces récits – extrêmes - me sont spontanément partagés lorsque j'évoque ma recherche. Ces histoires deviennent des figures-types de l'agression sexuelle, que Dorothy Dussy appelle « situation idéale typique du viol » (2021 : 60), c'est-à-dire des cas exceptionnels qui permettent aux hommes de ne pas s'interroger sur leur propre comportement facilement mémorisables et racontables, souvent sur le mode de l'anecdote, voire comme une histoire de vestiaire. De plus, cette vidéo révèle comment le poste de commandement devient un espace de voyeurisme, où les violences sexuelles sont spectacularisées, alors même qu'il s'agit du lieu même de la gestion de la sécurité.

Les auteurs de violences sexuelles sont plus facilement identifiables lorsqu'ils font de l'exhibition ou du frotteurisme. Ces deux cas fonctionnent comme des mécanismes de mise à

distance rassurante : en les désignant comme des figures extérieures, déviantes, voire perverses, les autres hommes peuvent se dissocier de toute implication personnelle ou collective, et préserver l'idée qu'ils ne participent pas eux-mêmes à ces violences. Même Gérard Depardieu mobilisera cette approche défensive lors de son procès après la plainte pour viols et agressions sexuelles par Charlotte Arnould, il déclarera en effet « Je ne suis pas un frotteur ». Cette logique s'illustre dans une scène banale de mon enquête. Un jour, en revenant de ma pause, deux agents avec qui je travaille ce jour-là, Marco et Reza, m'annoncent, sur un ton détaché, qu'un voyageur a signalé qu'un homme frappait sa compagne sur le quai. Aucun signalement ne sera fait. Reza affirme alors : « C'est dommage, ça t'aurait intéressée, même si c'est pas une agression sexuelle ».

Tout au long de mon enquête, la question de ce qui est reconnu - ou non - comme une violence sexuelle au sein de la RATP s'est révélée centrale. Malgré les formations censées sensibiliser les équipes, j'ai constaté que chaque groupe de métier mais aussi d'agent·es pouvait avoir une définition souvent très subjective et variable de ces violences. Le cas que je viens de décrire révèle que – même si des sensibilités personnelles peuvent conduire à différer de ces conceptions -, en station une large part du spectre des violences sexuelles est éclipsée, alors même qu'elles sont récurrentes dans les récits de victimes que j'ai recueillis. De retour à la Maison de la RATP après mon immersion, Sandrine Charnoz m'a confié la mission d'intégrer plusieurs cas concrets, dont celui-ci, aux contenus de formation destinés aux agent·es.

Les victimes que j'ai interrogées évoquent au contraire des expériences récurrentes, diffuses, souvent tues, mais profondément marquantes, qui ne rentrent pas forcément dans les catégories juridiques institutionnelles. J'ai notamment mené un entretien avec un homme qui avait été agressé physiquement dans le RER en raison du vernis à ongles qu'il portait. Ici, il n'était pas question de frotteurisme ou d'exhibition, mais d'une violence motivée par une présomption d'homosexualité ou de non-conformité de genre. Plusieurs victimes m'ont également parlé des regards, comme Charline :

> J'étais assise dans le métro et le mec en face me fixe, du coup ça m'énerve. C'était pas un toucher ou quoi c'est juste des regards qui essaient de déshabiller ton corps. Ça te dégoute mais pas plus. Je le regarde et là il commence à me faire des bisous de loin. Là, il rentre carrément en interaction. Je suis en train de dire que je vais lui en mettre une. Je lui ai dit « pourquoi tu me manques de respect ? » c'était un petit vieux, il s'est excusé.
>
> Entretien du 16 octobre 2023

Ce récit témoigne de la manière insidieuse, banale dont les violences sexuelles peuvent s'exercer dans les transports publics, grâce à l'immobilité des corps et à la circulation des regards.

Souvent considéré comme inoffensif, le regard peut être vécu comme une forme de violence à part entière et pousse les femmes à développer des stratégies de résistance. La fixité du regard n'est pas neutre et Charline la ressent immédiatement comme une tentative d'emprise visuelle sur son corps : un regard qui essaie de la « déshabiller ». Le regard masculin peut donc être vécu comme une intrusion, une prise de possession symbolique, qui transforme la personne regardée en objet sexuel. Ce regard n'est pas « juste un regard » : il contient une intention et sexualise. Elle raconte ensuite le basculement vers une interaction non sollicitée, un geste de « bisous », chargé d'intention sexuelle.

Les lesbiennes que j'ai interrogées évoquaient également à l'unanimité la question du regard, intrusif, menaçant ou parfois juste curieux, qu'elles vivaient comme une violence lorsqu'elles se déplacent en couple, j'y reviendrai dans le chapitre suivant. J'ai moi-même été directement affectée au cours de ma recherche : à un certain stade de ma thèse, toute interaction non sollicitée dans les transports en commun m'était devenue difficilement supportable. En revenant de mon entretien avec Charline, un homme s'est mis à me fixer d'un air lubrique, il se retournait régulièrement pour me dévisager, et en sortant, il a frappé sur la vitre du wagon, pour attirer mon attention une dernière fois.

Ce type d'interaction, à la frontière entre le harcèlement et l'intimidation, ne semble jamais « suffisamment grave » pour justifier un signalement et pourtant, il laisse une empreinte claire, une forme d'alerte corporelle et d'inconfort persistant. Je découvre peu de temps après que cette pratique de domination pour le regard porte un nom en psychanalyse, « la scopophilie », c'est-à-dire selon Freud le fait de prendre du plaisir en regardant quelqu'un, la personne observée devient alors un objet, que l'on contrôle en le regardant (2014 [1905]).

Si pour Freud, la scopophilie est une pulsion, j'ai plutôt observé dans mon enquête qu'elle constitue la première étape vers d'autres formes de violence. J'ai mené un entretien avec un des enquêteurs de la brigade spécialisée pour les infractions sexuelles de la sûreté régionale des transports[153] (SRT), durant lequel il m'a expliqué que le regard était la première étape dans la stratégie des agresseurs des transports en commun. Selon lui : « ils vont commencer leur prédation

[153] Créée en 2015, la Sûreté régionale des transports compte seulement huit enquêteurs pour traiter l'ensemble des infractions sexuelles commises sur le réseau ferré d'Île-de-France, qui compte environ neuf millions de voyageur·ses par jour, « un million chacun » ironise l'enquêteur que j'ai interrogé. Chaque matin, leur première tâche consiste à éplucher les plaintes déposées dans toute la France au cours des derniers jours, afin d'isoler celles relevant du réseau francilien.

par le regard : si tu soutiens le regard d'un agresseur, il va moins vouloir t'agresser. Alors que si tu baisses les yeux, il va se dire 'j'ai une bonne victime' ». Bien que ce discours corrobore l'idée qu'une agression dépendra de l'attitude de la victime et de sa capacité à soutenir le regard de l'agresseur, il rappelle néanmoins ce que Muriel Salmona analysait : l'agresseur identifie sa potentielle victime par son « hypervigilance » ou son « état d'alerte » (2022 : 161). L'enquêteur de la SRT évoque ensuite la stratégie des auteurs de violences sexuelles :

> Y a des mecs, ils laissent passer des métros, ce qui est un peu caractéristique du gars qui cherche à faire une connerie. […] Ils regardent toujours dans la même direction, toujours le même type de personne. Et puis à un moment donné, il va attendre que tout le monde se précipite parce qu'il y a le « buzz » de la fermeture des portes. Il va monter et puis il va pousser et il va se frotter en même temps. Habile, en fait, quand on y réfléchit, ça pourrait passer pour juste « Je veux rentrer dans le wagon ». […] Les plaintes commencent toutes plus ou moins de la même manière : « J'étais dans une rampe bondée, j'ai senti un frottement, c'était à cause d'un sac et les mouvements à cause du train. Après, c'était tellement insistant que je me suis dit qu'en fait, ce n'était pas ça. Je ne savais pas comment réagir. Je n'ai pas réagi. Et le temps que je me décale, l'individu était déjà parti. » […] Donc ça va commencer par un frottement avec le dos de la main par exemple : sur la cuisse, sur la fesse, « Pardon, excusez-moi, c'était involontaire ». Et puis, quand ils voient que ça fonctionne, il va gagner en confiance et il va passer à un peu plus grave […] Et puis, il arrive à éjaculation et ensuite, il se faufile dans la foule.
>
> Entretien du 27 février 2024

L'agression ne surgit pas toujours brutalement, mais peut aussi se construire par petites étapes : d'abord par un premier contact « involontaire », ensuite par une forme de répétition, de persistance, jusqu'à ce que la victime prenne conscience – parfois trop tard - que cette proximité n'est pas un hasard mais un geste délibéré. Cette tactique d'approche opportuniste semble s'inscrire dans une mise à l'épreuve du seuil de tolérance de la victime. L'enquêteur évoque également le cadre de l'agression, une « rame bondée », les « mouvements » du train, le fait de pouvoir s'enfuir sans être vu : ce constat confirme que les transports en commun, par leur densité et leur aménagement constituent des espaces d'opportunité.

Selon l'enquêteur, les exhibitionnistes « préfèrent quand il y a moins de monde », ils mobilisent d'autres stratégies qui s'appuient également sur la configuration des rames : « comme la technique du sac à dos posé sur les genoux […] il est assis dans le métro, il pose le sac à dos sur les genoux et si toi tu es assise en face, il n'a plus qu'à soulever le sac à dos et tous ceux qui sont à gauche ne verront rien ». Selon lui, s'ils agissent dans les transports en commun, c'est également parce qu'ils savent que « personne ne les retient […]. Les gens sont tellement obnubilés par leur rythme de journée, par leur emploi du temps, qu'ils préfèreraient laisser partir un exhibo ou un

frotteur plutôt que de l'interpeller ». Cette absence d'intervention des témoins se cumule au fait qu'ils ont conscience que la victime n'osera pas « faire un scandale » dans un espace public, comme le montre Sian Lewis à travers le cas du métro de Londres (2018).

La persistance des stéréotypes, notamment autour de la figure de l'agresseur, permet de comprendre les difficultés concrètes de la mise en œuvre de la mission de prise en charge. Les formations déployées dans le cadre du « plan de lutte » font des tentatives pour réintégrer le point de vue des victimes et sensibiliser aux formes plus diffuses de violences.

2) Des résistances aux formations

2.1 L'urgence de mettre en place des formations dédiées aux violences sexuelles et sexistes

Les premières sessions de formation des agent·es de la RATP ont eu lieu en novembre 2021 par le programme Stand up. Lors d'une de ces sessions, la formatrice présente ce jour-là a évoqué l'exemple d'un homme qui filmait avec son téléphone sous les jupes des femmes dans le métro. Un premier agent s'offusque, il l'interrompt pour prendre la parole : « non mais attendez, moi je me suis déjà retrouvée dans un RER, y avait une femme qui était assise en mini-jupe en face de moi, son sac sur la jupe, quand elle s'est levée, elle a enlevé le sac et j'ai vu son slip. Bah qu'est-ce que je fais ? ». Au moment où la formatrice essaye de lui expliquer qu'il n'était pas dans une démarche de voyeuriste et qu'il s'agit d'un geste involontaire, un autre agent fait une blague : « Bah dis donc, t'es souvent bien placé toi ! », tous les agents, mais aussi certaines agentes, se mettent à rire. Une agente donne ensuite son avis sur la question : « c'est toujours mal interprété, on est dans une époque où on réagit trop. Déjà faut apprendre à se tenir avec une jupe, c'est la base, et puis bon on voit la raie des fesses chez les hommes, personne n'irait jusqu'à déposer une plainte. C'est la vie de tous les jours hein, on voit des choses qu'on est pas sensé voir, des soutiens gorges aussi ça arrive parfois ». Une autre blague fuse « on va pas sortir avec des œillères ».

Ces réactions révèlent des représentations sexistes ancrées qui s'accompagnent de dynamique de groupe, où la moquerie et l'humour sexiste servent à désamorcer la discussion et à maintenir une forme de solidarité. Les rires collectifs et les blagues déplacées désamorcent toute tentative de prise au sérieux du sujet. Ils constituent une forme de résistance qui empêche l'échange d'évoluer vers une réflexion critique. Par ailleurs, les propos tenus par l'agente banalisent la violence du voyeurisme et renversent les responsabilités : ce n'est plus le comportement du voyeur qui est problématique, mais la tenue des femmes, « il faut apprendre à se tenir avec une jupe ». Pour les agentes, le fait de rire et de relancer les blagues sexistes des hommes du groupe permet de se distinguer des autres femmes, celles qui « portent plainte pour rien », pour faire partie du groupe

dominant. À l'issue de cette session, j'ai réalisé un entretien avec la formatrice afin de comprendre où se situaient les résistances :

> C'est pas pire à la RATP qu'ailleurs […] très souvent, il y a cet effet de groupe quand les gens se connaissent un peu, avec le phénomène des *leaders* et d'une parole qui a plus de mal à se libérer. […] on va avoir des hommes qui vont être dans la résistance, parce qu'en fait, ils se sentent accusés de quelque chose. Ils vont demander : combien est-ce qu'il y a d'hommes qui vivent des violences ? Pourquoi est-ce qu'on parle toujours des femmes ? […] On a aussi des hommes qui se reconnaissent pas dans ce qu'on est en train de décrire et qui ont l'impression qu'on les met dans le même sac que les méchants. Il y a une grosse difficulté à ne pas penser le féminisme comme les femmes contre les hommes […] à penser les violences comme étant systémiques.
>
> Entretien du 10 janvier 2022

La formatrice semble voir dans la scène que je viens de décrire des formes banales de résistances liées aux difficultés d'aborder les violences sexistes et sexuelles dans un cadre collectif : la dynamique de groupe renforce ces résistances et freine la prise de parole. Selon elle, l'enjeu serait de reformuler la façon d'aborder ces violences non pas comme une opposition entre femmes et hommes, mais comme une remise en cause des rapports sociaux de genre.

Lorsque je suis arrivée à la RATP en avril 2021, j'ai assisté à une réunion de crise : deux voyageuses s'étaient plaintes publiquement sur Twitter (X) de comportement inadapté de la part d'agents RATP (Image 51). Dans le premier cas, la voyageuse s'était faite contrôler par un agent qui en a profité pour lui toucher la poitrine. Le deuxième cas touche une influenceuse connue sur les réseaux sociaux : alors qu'elle se faisait suivre par un homme, elle a demandé à un agent RATP de se réfugier dans le guichet de la station. Celui-ci a refusé et lui a demandé de partir, afin qu'il ne se retrouve pas lui-même en danger.

Ces deux cas font parties de vagues de « bad buzz » régulières sur Twitter (X) (**Erreur ! S ource du renvoi introuvable.**). Le fait que la RATP puisse être directement mentionnées via son compte Twitter (X) « RATPgroup » ainsi que via les comptes associés aux lignes, comme sur l'image 54 « Ligne2_RATP », sont autant de possibilité d'afficher publiquement l'opérateur. Ces pratiques traduisent une transformation du rapport entre les usager·es et la RATP : Twitter (X) rend possible une interpellation publique et immédiate qui expose l'entreprise à une pression sociale.



Image 51 : Exemples de Tweets qui dénoncent le comportement des agents RATP. Sources : Document interne « Veilles réseaux sociaux », CML RATP, 2021

Comment la formation des agent·es a-t-elle été pensée dans le « plan de lutte » ? Quelques semaines après mon arrivée à la RATP, j'ai participé à la conception et à la mise en place de trois courtes vidéos de formation en ligne, appelées des « Kapsuls », à destination des agent·es de station et des agent·es de la sûreté[154]. Ces « Kapsuls » proposent un programme intitulé « Prendre en charge les violences sexistes et sexuelles » qui suit trois parcours différents : 1) Je caractérise les faits ; 2) J'accueille la victime et je recueille les faits ; 3) Je porte assistance et je trace les faits (Image 52). Chaque session dure environ quinze minutes et consiste en une alternance entre questions à choix multiple et mises en situation illustrées par de courtes vidéos (Image 53). Ces « Kapsuls » ont été corrigées par des responsables de chaque département – sûreté, bus, tramway et réseau ferré -, afin d'être adaptées aux réalités de tous les modes de transports. Dans ces vidéos, des responsables, comme Sandrine Charnoz ou encore le responsable de la coordination de la prévention du département SUR, prennent la parole pour présenter les outils.

[154] Plusieurs de ces formations ont été conçues en partenariat avec une agence de conseil, de formation et de communication sur l'égalité entre les femmes et les hommes et sur la prévention des violences sexuelles, l'agence EGAE, fondé par Caroline de Haas et Pauline Chabber. .



Image 52 : Vignettes des « Kapsuls », formations en ligne à destination des agent·es RATP sur l'intranet de l'entreprise. Source : Plan de communication, Département SUR, 14 avril 2021

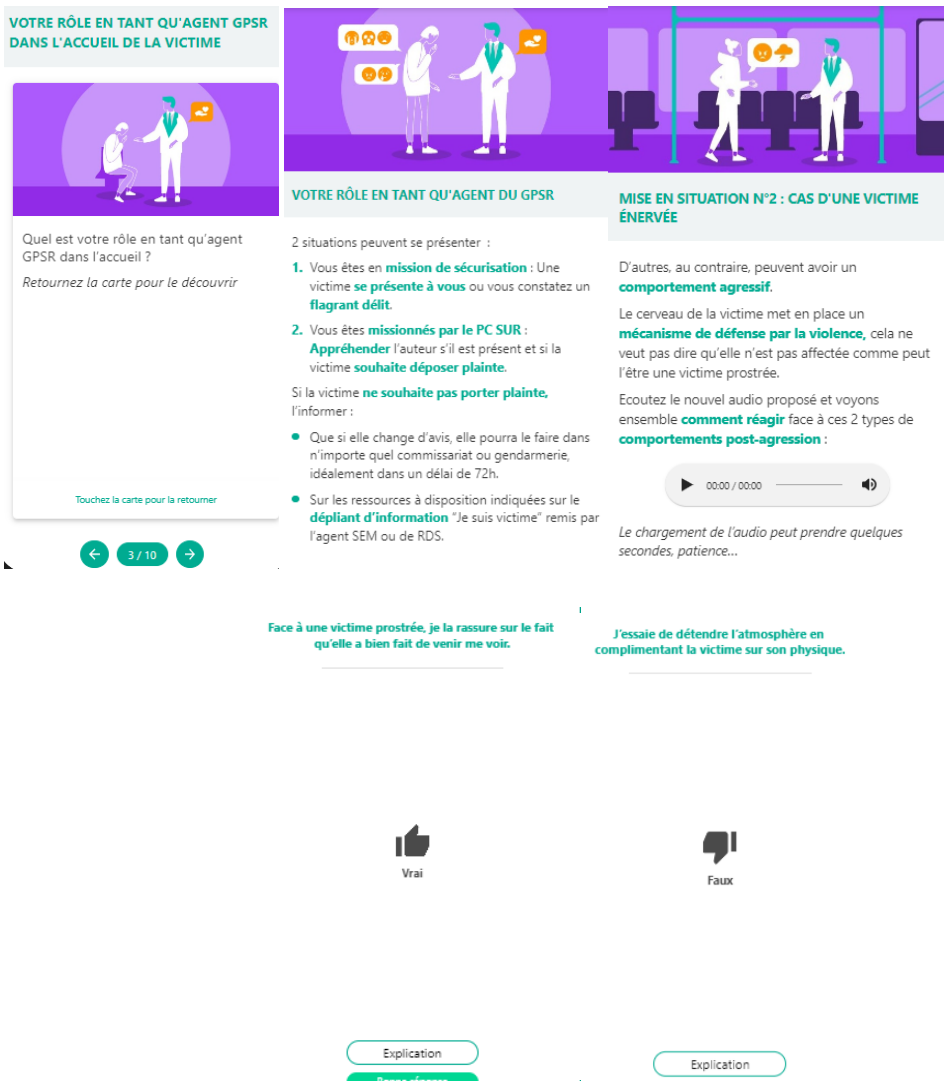


Image 53 : Captures d'écran d'une vidéo de formation à destination des agent·es de sûreté portant sur l'accueil de la victime

Comme le montre l'exemple de l'accueil de la victime par les agent·es de sûreté (**Erreur ! S ource du renvoi introuvable.**), les « Kapsuls » rappellent par exemple les potentielles réactions déstabilisantes de la victime après une agression. À l'issue de ces vidéos, les agent·es doivent être en mesure de les prendre en charge en utilisant les bons éléments de langage et en respectant les étapes du protocole de prise en charge, que j'ai présentées dans la deuxième partie de ce chapitre. Lors de leur lancement, en avril 2021, un courriel d'information a été envoyé par la direction du département en charge du réseau ferré (SEM) aux agent·es de maîtrises.

Dans ce courriel, il est rappelé que ces « Kapsuls » ne sont pas obligatoires, mais que les agent·es de maîtrises doivent inciter les agent·es à les visionner pendant leur temps de pause. Un temps n'est donc pas dédié durant le travail des agent·es. Un message d'actualité apparait ensuite sur l'Intranet de la RATP et une affiche avec un QR Code est épinglée dans les espaces de repos des agent·es. Deux mois après leur lancement, des relances sont envoyées mensuellement sur l'Intranet et par courriel. Lors de mon immersion, j'ai interrogé un agent de maîtrise sur ces « Kapsuls » :

> Y a des soirées où c'est mort [peu de travail] bah ils vont faire quelques « Kapsuls » […] ils savent qu'il faut les faire, mais si on leur dit pas… parce qu'on est absorbé par son travail […] Et puis bon les formations par des « Kapsuls »… parfois je suis assis [il s'imite] je clique, clique, clique, clique, clique, franchement de toi à moi c'est plus intéressant une formation où tu pars en formation mais ça coûte de l'argent : c'est un agent qui est pas là pendant une journée, qui est payé alors qu'il part en formation […] quand t'es face à un ordinateur, t'es en train de manger tu fais ta formation tu vas répondre « oui oui oui » au pif mais de toi à moi ça sert à rien… [air dépité]
>
> Entretien du 19 octobre 2023

L'agent de maîtrise rend compte ici des limites structurelles des outils de formation dématérialisée, notamment dans un contexte professionnel comme celui des agent·es de station. Il montre comment le format de la formation et les conditions matérielles dans lesquelles elle est suivie influencent son appropriation réelle, voire son inefficacité. Le fait que les agent·es fassent ces « Kapsuls » durant leur temps « mort », c'est-à-dire leur temps de repos et de pause, montre que la formation n'est pas intégrée comme un temps de travail légitime et planifié, mais comme une activité secondaire, réalisée à l'occasion, sans priorité. Le passage où l'agent mime le « clique clique clique » pour répondre au QCM souligne une dynamique d'automatisation et de désengagement cognitif : le travail prescrit semble accompli, puisque les cases sont cochées, mais le travail réel - c'est-à-dire l'acquisition de connaissances et de savoir-faire - n'a pas lieu.

Cette dématérialisation des formations est choisie pour des raisons économiques : une vraie journée de formation en présentiel coûte plus cher. D'abord, en termes de mobilisation de groupe d'agent·es qui engendrerait une absence en station - donc accentuerait un sous-effectif déjà bien présent - mais aussi par des coûts annexes, comme le fait de payer des formateur·ices. Or, assimiler un protocole aussi délicat que celui de la prise en charge des victimes de violences sexuelles requiert bien davantage qu'une simple diffusion de vidéos ou de modules en ligne.

Lorsque j'ai moi-même fait ces « Kapsuls », ma première réaction a été très critique : je ne comprenais pas pourquoi il semblait si difficile de mettre en place de véritables formations en présentiel. J'y voyais une faible reconnaissance institutionnelle de l'importance d'un apprentissage approfondi sur un sujet aussi sensible que les violences sexuelles. Avec le recul, j'ai compris qu'il s'agissait plutôt d'une première étape, pensée comme un accès initial aux agent·es, dans le cadre d'un « plan de lutte » en construction, qui doit gagner progressivement en légitimité, une « stratégie des petits pas » selon Sandrine Charnoz.

J'ai pris conscience au fur et à mesure de mon enquête ce que ça impliquait de mettre en place des formations dans une entreprise aussi grande que la RATP : non seulement le nombre d'agent·es (7 500), mais aussi de machinistes (14 000), à former était gigantesque, mais chaque département est cloisonné et oppose ses propres résistances à l'adoption d'une telle politique. L'exemple du département de la sûreté illustre bien ce constat : il est dirigé par une femme qui a affirmé à plusieurs reprises lors d'échanges avec moi en avoir assez « de ces trucs sur les gonzesses ». Ces résistances structurelles et culturelles m'ont aussi été décrites longuement par un agent de la sûreté lors d'un entretien :

> [SUR] C'est le département le plus sexiste de la RATP, un système patriarcal à 200 %. Si tu prends les cadres dans notre département, il n'y a que des hommes […]. Y a pas beaucoup de femmes sur le terrain non plus parce qu'elles subissent des violences symboliques au quotidien, un des critères de recrutement c'était d'ailleurs la taille. En dessous d'un mètre soixante-quinze tu pouvais pas postuler. Il y a aussi des photos à caractère pornographique dans les vestiaires, l'encadrement est au courant […] ça ne les dérange pas. [Les locaux] sont pas prévus pour accueillir des femmes […] tout est fait pour qu'elles veuillent s'en aller. […] Quand on a commencé à voir des femmes arriver dans les équipes, les maîtrises nous disaient « les gars, il va falloir faire attention, faudra plus dire ça ou ça ». Mais ce n'est pas pour éveiller les consciences qu'ils le font, c'est pour dire « les gars, attention, on n'est plus libre maintenant ! […] Vous avez l'œil de Sauron à côté de vous ».
>
> Entretien du 4 avril 2024

Les « Kapsuls » sont aussi pensées comme une étape pour accéder aux personnels de station lors du lancement du « plan de lutte ». La stratégie de Sandrine Charnoz consiste ne pas bouleverser

complètement les pratiques professionnelles et à avancer progressivement tout en répondant à l'urgence de former les agent·es.

2.2 Adapter les formations

Au moment de mon arrivée à la RATP, Sandrine Charnoz était en train de mettre en place un partenariat avec la Fondation des Femmes[155] afin que le « programme Stand Up » soit diffusé au sein de la RATP. En partenariat avec L'Oréal Paris et l'ONG Right to Be, la Fondation des femmes a fondé le programme Stand Up[156], que j'ai déjà présenté à plusieurs reprises dans les chapitres précédents. Il propose une méthode pour mettre fin aux situations de harcèlement dans l'espace public en tant témoin ou victime : la méthode des « 5D[157] » pour intervenir sans se mettre en danger.

J'ai participé à plusieurs sessions de travail avec l'association en charge du programme, dont l'objectif était de concevoir les marque-pages muni d'un QR code pour accéder directement à la formation en ligne. Lors d'événements symboliques, comme la semaine contre les violences sexuelles en novembre ou la Journée internationale des femmes le 8 mars, ces marque-pages sont distribués par les agent·es RATP aux voyageur·ses directement dans les rames, permettant par là même une sensibilisation indirecte des agent·es eux et elles-mêmes. Sans se substituer à une formation complète, ces moments faisaient office de « piqûres de rappel » selon l'expression de Sandrine Charnoz, d'autant qu'ils étaient précédés d'une courte réunion rappelant la conduite à tenir en cas de signalement. J'ai également montré dans le chapitre sur les marches exploratoires comment celles-ci étaient aussi mobilisées comme des moments de formation pour les agent·es.

Toutefois, ces actions restaient ponctuelles et limitées à de petits groupes d'agent·es, volontaires ou sélectionné·es en amont par les agent·es de maîtrise. Plusieurs sessions de formation en présentiel ont été proposées aux agent·es RATP, encore une fois soit sur la base du volontariat

[155] La Fondation des femmes a été créé en 2016 par Anne-Cécile Mailfert, ancienne porte-parole et présidente de l'association « Osez le féminisme ! ». Elle a pour objectif de collecter des fonds auprès du grand public et des entreprises, pour les redistribuer aux associations spécialisées dans les droits des femmes et la lutte contre les violences faites aux femmes. Elle apporte un soutien financier, juridique et matériel aux initiatives associatives.

[156] Les formations ont été créé par l'association Hollaback!. En France, elles sont animées par l'association En Avant toute(s).

[157] « Distraire », « Déléguer », « Documenter », « Diriger » et « Dialoguer ».

ou après sélection par les agent·es de maîtrise. Elles durent environ une heure et débutent systématiquement par un rappel du protocole de prise en charge, fait par Sandrine Charnoz ou par moi en son absence. La formatrice propose ensuite aux agent·es de répondre à un sondage : « combien de femmes déclarent que l'apparition d'un témoin a amélioré la situation de harcèlement qu'elles subissaient dans l'espace public ? », puis elle donne les résultats des enquêtes : 81 % des femmes sont victimes de harcèlement de l'espace public, seulement 20 % déclarent avoir été aidées et 81 % révèlent que l'intervention d'un témoin a permis d'améliorer la situation lorsqu'elles étaient victimes de harcèlement dans un lieu public. D'autres données de cadrage permettent ensuite d'entrer progressivement dans le sujet et les différentes formes de harcèlement sont explicitées, du regard à l'outrage sexiste en passant par les gestes inappropriés, les sifflements et l'exhibition. Pour chacune d'entre elle, la formatrice évoque les peines encourues. Elle évoque ensuite les impacts sur la victime, notamment sur sa santé mentale. La suite de la formation permet d'appréhender chaque « D » de la méthode de « 5D » à partir de courtes vidéos de mise en situation.

Des courriels d'information et des messages diffusés sur l'Intranet rappellent à l'ensemble des salarié·es de la RATP que le programme Stand up est gratuit et accessible. Cependant, malgré le grand nombre de sessions proposées, le nombre d'agent·es[158] – et de salarié·es – est très élevé à la RATP, et le sous-effectif rend difficile le détachement des agent·es. L'objectif à termes est d'inscrire durablement la lutte contre les violences sexistes et sexuelles dans les formations initiales, celles des nouveaux et nouvelle entrant·es, mais aussi dans les formations continues. Depuis novembre 2024, après trois ans de travail, cette intégration est en cours, mais elle n'est toujours pas totalement effective. Loin d'imposer un bouleversement frontal, Sandrine Charnoz essaye de gagner en légitimité progressivement afin de contourner les résistances structurelles.

Comme je l'explicitais lorsque j'évoquais mon retrait de l'immersion en centre bus dans le deuxième chapitre, il a par exemple été difficile de mettre en place les formations au sein du département bus et tramway (RDS), en raison notamment du contexte d'ouverture à la concurrence. L'entrée dans ce département s'est appuyée sur la méthode dite du « *cascading* », issue de la gestion de projet : elle consiste à former un groupe initial de salarié·es, chargé·es ensuite de transmettre la formation à leurs collègues. Ce modèle de diffusion progressive permet un déploiement large, rapide et moins coûteux, tout en facilitant l'appropriation des contenus par des relais internes capables d'adapter la formation aux réalités de « terrain ».

[158] 6500 agent·es de station, 1000 agent·es de sûreté et 14 000 machinistes.

Il encourage également l'engagement des agent·es, en valorisant leurs compétences pédagogiques et leur implication dans la dynamique collective. Pour adapter les formations aux spécificités du réseau de bus – longues distances, contraintes liées à la conduite -, Sandrine Charnoz a élaboré les contenus avec une autre association féministe, HandsAway, mais aussi avec les responsables du département. J'ai assisté à la formation des cadres et managers des centres bus, chargé·es ensuite de relayer l'apprentissage aux machinistes. La session de formation a été assez éprouvante, à l'image de celle que j'évoque au début de cette troisième partie. Par ailleurs, au département bus et tramway, intégrer le protocole de prise en charge implique aussi de modifier les fiches de poste, ce qui touche à la structuration même des métiers.

En station, j'ai souvent eu l'impression qu'un des freins majeurs à l'application concrète des formations réside dans le rejet des « cadres de Bercy » ou des « gens du siège », perçus comme déconnecté·es des réalités du « terrain ». Cette défiance s'intensifie dès lors que les évolutions touchent à des sujets sensibles, comme les violences sexuelles, qui cristallisent déjà des réticences. Souvent exprimée sur le mode de l'ironie collective à l'encontre des décisions venues d'en haut, cette tension rend difficile l'appropriation des nouvelles missions. Me situant entre soutien du « plan de lutte » et compréhension du rejet qu'il peut susciter, j'ai adopté une posture d'écoute, non sans inconfort, des déversements des agent·es. Cette place intermédiaire entre « Bercy » et la station a été particulièrement difficile à tenir lors de la marche exploratoire sur la ligne 13, organisée alors que j'étais encore en immersion :

> Je suis sur la ligne 13 depuis deux mois quand Sandrine me propose d'organiser une marche sur plusieurs stations de cette ligne. Lors de cette marche, le ministre des Transports [Clément Beaune] sera présent, l'enjeu est fort, mais nous sommes en période de bras de fer avec le gouvernement contre la réforme des retraites, les agent·es sont très en colère. Même si cette fois-ci je vais pouvoir réaliser la marche en tant qu'agente, c'est-à-dire en uniforme et en guidant les personnes participantes, Sandrine me demande de faire la réunion de présentation aux agent·es avec qui je travaille tous les jours. L'objectif est de leur expliquer la démarche et de leur donner des flyers pour qu'ils et elles aillent recruter les futur·es participant·es. Lorsque j'arrive pour cette présentation, un agent vient me voir – il me saute littéralement dessus - pour se plaindre « qu'est-ce qu'on nous impose encore comme connerie » (il ne semble pas savoir que je fais partie du service qui organise les marches), deux agentes de maîtrise ont l'air d'encore plus me détester que d'habitude (elles pour le coup semblent au courant que je suis quelque part un peu initiatrice de ce projet). Lorsque je prends la parole, je lis dans leurs yeux que je suis de l'autre côté, celui des chef·fes, des cadres et de « Bercy ». C'est encore pire quand j'évoque la présence du « ministre des Transports ». Certain·es semblent même regretter de s'être confié·e à moi durant les services. Je m'entends dérouler des formules qui me semblent à cet instant vides de sens, comme « armer les clientes

pour un voyage sûr et serein ». J'ai l'impression de ruiner des mois d'intégration. À la fin de mon beau discours, j'entends Nassim dire « Eh bah putain c'est vraiment du cinéma ! ».

Cette scène m'a propulsée du côté des décideur·ses et du pouvoir symbolique, incarné par la présence du ministre. Si j'ai toujours assumé ma position de chercheuse venue du siège, la lecture d'un discours que je n'avais ni écrit ni choisi, dans un contexte social tendu, contrastait fortement avec les semaines passées aux côtés des agent·es. Ce basculement, où je deviens une figure du côté de l'autorité, a créé une confusion sur ma place. Pour Sandrine Charnoz, cette immersion a aussi représenté une stratégie : utiliser mon rapprochement avec les agent·es pour mieux faire passer son dispositif.

Dans cette partie, j'ai montré que plusieurs formations ont été mises en place pour accompagner les agent·es dans leur nouvelle mission de prise en charge mais qu'elles font l'objet de résistances, qui se cumulent au cloisonnement institutionnel et aux contraintes propres à chaque fonction. Comme l'a souligné Sandrine Charnoz lors de la présentation de ma thèse à la RATP en juillet 2025, « ce qui nous différencie de tous les autres, c'est la formation des agents, c'est ma chape, mon assise ». Ces formations sont essentielles pour que les agent·es puissent prendre en charge les victimes sans engendrer de violences supplémentaires ni pour elles ni pour eux et elles-même. L'enjeu principal reste donc l'accès aux agent·es : comment toucher un effectif aussi large et diversifié ? Dans une dernière partie, je vais analyser la nouvelle mission de prise en charge plus en détail et le remettre en perspective avec leur quotidien.

III - La prise en charge dans la pratique : un « travail de care *en relais »*

Lorsque j'ai été amené à retravailler le protocole de prise en charge à destination des agent·es RATP, je n'avais pas encore réalisé mon immersion, mais je ne comprenais quand même pas pourquoi une mission aussi sensible leur était confiée. À ce stade de mon enquête, je n'avais pas encore réalisé ma formation sur l'accompagnement des victimes et le psycho-trauma, mais j'étais suffisamment renseignée sur ce qu'impliquait une prise en charge pour savoir qu'elle ne pouvait pas constituer « juste » une mission supplémentaire : je savais qu'elle exigeait du temps, un espace d'accueil approprié, une attention au rythme de la victime et un soin particulier dans le choix des mots. Je pressentais intuitivement que leurs conditions de travail ne permettaient pas forcément de garantir cela, avec le risque non seulement de nuire aux victimes, mais aussi de les exposer, elles et eux, à un traumatisme vicariant, c'est-à-dire un choc secondaire lié à l'écoute de récits traumatiques dans un cadre inadapté.

Concrètement le protocole de prise en charge consiste pour l'agent·e à vérifier si l'état de la victime nécessite d'appeler les secours, la mettre ensuite à l'abri à l'intérieur du guichet afin de recueillir son récit et la rassurer, puis prendre ses coordonnées, lui remettre un flyer avec des numéros d'accompagnement notamment associatifs, et enfin l'encourager à aller porter plainte en lui proposant un taxi payé par l'opérateur. La plainte est centrale pour récupérer les images de vidéosurveillance auprès du procureur de la République avant leur suppression au bout de soixante-douze heures. Cette injonction place les agent·es dans la position délicate de devoir potentiellement brusquer la victime. Pour autant, l'enquête ENOV a révélé que lorsque les victimes se signalent auprès d'un·e agent·e, la grande majorité des répondant·es (80 %) a estimé avoir été suffisamment prises en charge, écoutées et comprises, et 87 % des témoins d'une situation se sont senti·es pris·es au sérieux.

Leur rôle consiste donc à orienter rapidement et efficacement la victime vers les structures et interlocuteur·ices compétent·es. Dans cette troisième partie, j'examinerai cette nouvelle mission de prise en charge : pensée pour être le plus simple possible, elle s'ajoute à un quotidien déjà très chargé, mais est effectuée en relais avec d'autres interlocuteur·ices au sein de la RATP, ce qui constitue une ressource pour la victime mais aussi pour l'agent·e.

1) Une mission supplémentaire, particulièrement sensible

1.1 Un protocole étape par étape pour accompagner les agent·es RATP

En décembre 2020, un document cadre intitulé « Rappel sur la conduite à tenir par l'agent lorsqu'un client déclare avoir été victime d'une agression, y compris à caractère sexuel » est distribué aux agent·es de maîtrise et affiché dans les espaces de repos des stations (SEM, 2020). Signé par l'ancien directeur du département en charge du réseau ferré (SEM), cette « note de département » prend la forme d'une série de mesures à appliquer. Bien que je n'aie trouvé aucune mention d'une prise en charge des victimes par les agent·es avant ce document, le titre précise qu'il s'agit d'un « rappel ». Sa formulation est ambivalente à d'autres égards : le document porte particulièrement sur les violences sexuelles, pour autant l'expression « y compris » semble rappeler qu'elles ne sont qu'une forme d'agression parmi d'autres. Cette relégation au rang de sous-catégorie d'agressions masque le fait que les violences sexuelles exigent des réponses différenciées, spécifiques et encadrées par une formation adaptée : les agressions ne font pas toute l'objet d'une prise en charge similaire.

Le document s'accompagne d'un schéma en arbre de possibilité pour guider les agent·es à toutes les étapes de la prise en charge (Figure 10). Cette prise en charge se décline en quatre étapes : « mettre en confiance la victime et l'isoler des autres voyageurs », « recueillir de manière la plus précise possible la nature des faits », « porter assistance à la personne concernée » et « tracer les faits » (SEM, 2020). Le document précise que l'agent·e doit « faire preuve d'écoute, de disponibilité et d'empathie », « informer des différentes structures de soutien et d'aide » mais aussi « inviter la victime à déposer plainte » en lui proposant de prendre un taxi payé par l'entreprise pour se rendre au commissariat. La possibilité de prendre un taxi est une des nouveautés proposées dans le « plan de lutte ». Ce protocole met en évidence que, dès 2020, la prise en charge des victimes devient une mission formellement intégrée au rôle des agent·es RATP, bien au-delà d'un simple prolongement de leur disponibilité habituelle. Contrairement à d'autres tâches plus informelles – comme le travail relationnel ou le soutien aux personnes sans-abri – cette prise en charge est ici explicitement attendue.

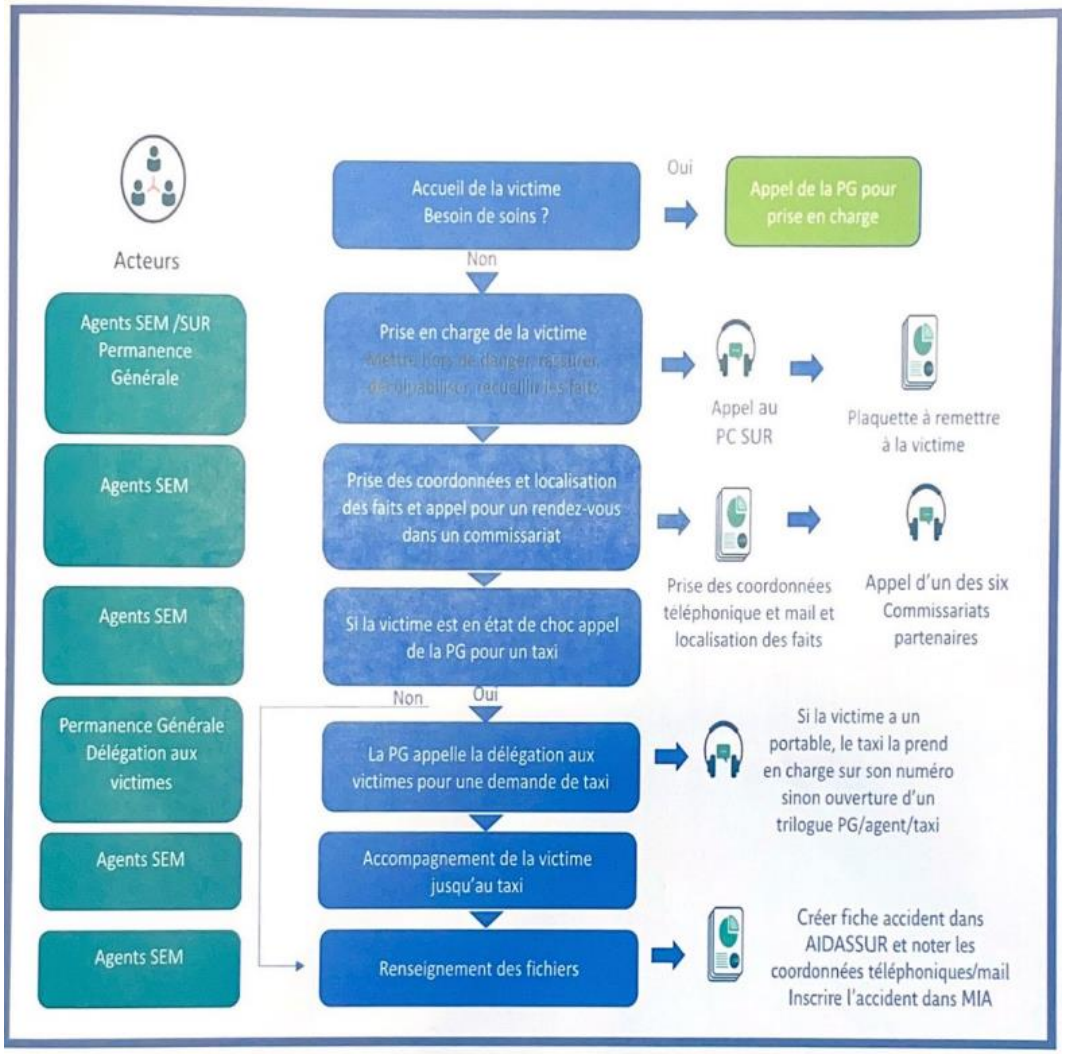


Figure 10 : Protocole de prise en charge des victimes de violences sexuelles par les agent·es de station donné par Tatiana lors de mon immersion. Sources : SEM, 2020

Par ailleurs, la formalisation sous forme de protocole pose question : le découpage en étapes successives, pensé pour aider à rationaliser l'action, peut entrer en tension avec la sensibilité et l'adaptabilité que la prise en charge d'une victime de violence sexuelle exige. En effet, comme l'a montré Walter B. Cannon dès 1929, les réactions des personnes exposées à un traumatisme ne sont jamais uniformes ni prévisibles : certaines peuvent réagir par la colère, le silence, la sidération ou la fuite. Si une victime exprime sa détresse par de l'agressivité, et que l'agent·e, récemment exposé·e à une altercation, n'est pas préparé·e à ce type de réaction, l'interaction peut devenir contre-productive, voire constituer une violence pour la victime et pour l'agent·e.

Par ailleurs, le schéma présente une multiplicité d'acteurs sans hiérarchisation claire : d'abord plusieurs types d'agent·es, des agent·es « SEM », donc de station, des agent·es « SUR »,

donc de la sûreté, puis une « Permanence Générale » et une « Délégation aux victimes », mais sans expliquer clairement leurs rôles respectifs ou leur ordre d'intervention. Cette superposition d'intervenant·es peut prêter à confusion. Les actions à mener sont également peu explicitées. En situation réelle et dans l'urgence, cet enchevêtrement d'actions et d'acteurs peut ralentir la prise en charge ou générer des erreurs, surtout chez des agent·es peu ou mal formé·es.

Lors de mon arrivée à la RATP, on me confie la tâche de reprendre ce protocole avec pour objectif de le détailler tout en le rendant plus lisible : le guichet doit par exemple apparaître explicitement comme lieu de mise à l'abri. À partir de ces consignes, je construis un nouveau schéma, aussi sous forme d'un arbre de possibilité, mais centré sur la victime et moins coloré pour simplifier la lecture (Figure 11). Le schéma suit une logique linéaire et conditionnelle simple en « oui / non » avec des blocs bien distincts. J'ai essayé de le rendre plus accessible et compréhensible, même en situation de stress ou d'urgence Parmi les étapes à suivre, l'agent·e doit d'abord évaluer la nécessité d'une intervention médicale, mettre la victime à l'abri dans le guichet, recueillir son récit, la rassurer et prendre ses coordonnées, lui remettre un flyer avec des numéros d'accompagnement notamment associatifs, avant de l'inciter à porter plainte, en lui proposant un taxi payé par l'entreprise.

L'objectif n'est pas que les agent·es endossent un rôle de soignant·es ou de juristes, mais qu'ils et elles assurent un relais initial structuré, en facilitant l'orientation rapide de la victime vers les instances compétentes. Dans la version que j'ai proposée du schéma, j'ai choisi de représenter les différents acteur·ices de la prise en charge en vert, afin de souligner que les agent·es RATP ne sont pas les seul·es impliqué·es. Leur rôle est recontextualisé comme celui de premier maillon de la chaîne, chargé d'accueillir, rassurer, transmettre les informations et orienter, et non d'assurer l'ensemble du processus de prise en charge.

Ces choix de représentation permettent d'alléger la charge perçue de la mission, de clarifier les relais institutionnels par la mise en avant des autres relais institutionnels – « poste de commandement », « Délégation aux victimes » etc. - et d'inscrire les agent·es dans un dispositif collectif. À travers ce travail de formalisation graphique, j'essaye d'adopter une posture intermédiaire entre les impératifs de leur nouvelle mission, les besoins concrets des victimes et les contraintes vécues par les agent·es.

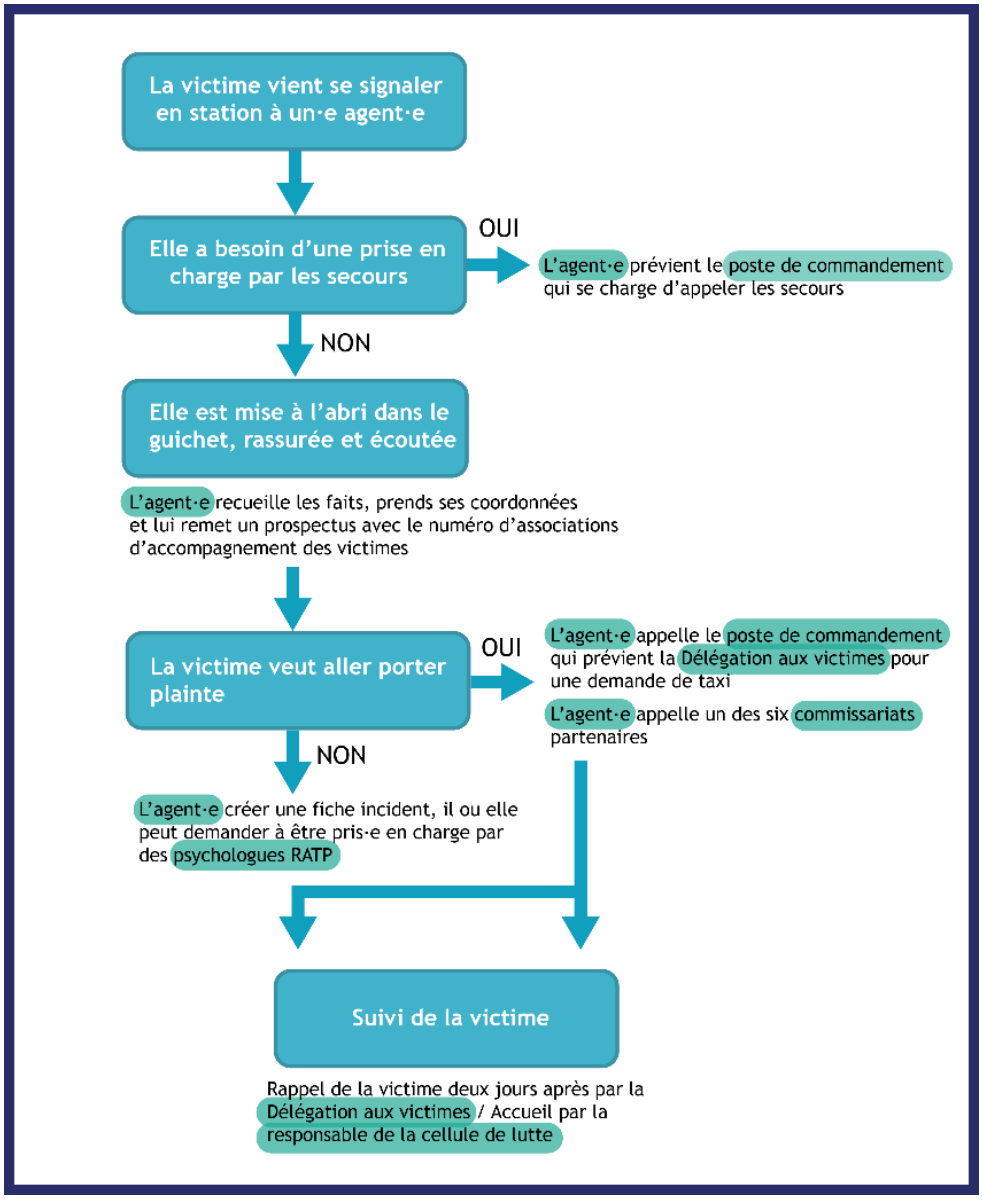


Figure 11 : Protocole de prise en charge sur le réseau ferré, schéma Manon Marguerit, 2021

J'identifie des manques qui mériteraient d'être intégrés dans ce protocole et mon travail d'immersion m'en confirmera l'importance *a posteriori,* comme la possibilité pour les victimes d'être accompagnées lors de leur dépôt de plainte par un·e proche ou une association et celle pour les agent·es de demander un suivi psychologique.

1.2 Une double injonction contradictoire

Quand j'ai débuté mon immersion sur la ligne 13, le nouveau protocole de prise en charge existait depuis deux ans. J'ai régulièrement demandé aux agent·es s'ils ou elles en avaient connaissance, mais aucun·e ne savaient de quoi je parlais. Déjà documenté par les sociologues

Sophie Pochic au niveau des grandes entreprises (2018 ; 2022) et Océane Pérona dans l'institution policière (2017b), ce constat met en lumière un écart entre les intentions institutionnelles et la réalité de la mise en œuvre sur le « terrain ». Par ailleurs, quand bien même le rôle de l'agent·e consiste à n'être qu'un premier maillon de la chaîne de prise en charge, celle-ci constitue une mission sensible supplémentaire qui s'ajoute aux tâches qu'ils et elles réalisent déjà au quotidien en plus de la gestion de la sécurité de toute la station et à leur métier de service.

La prise en charge des victimes de violences sexuelles est une urgence médicale et médico-légale, elle doit se faire dans les douze heures qui suivent les violences et être réalisée dans de bonnes conditions afin d'éviter l'installation d'une mémoire traumatique (Salmona, 2022). Lorsqu'elle n'est assurée par des professionnel·les de santé, comme c'est le cas des agent·es de station, cette prise en charge suppose d'orienter rapidement la victime vers des professionnel·les formé·es.

Dans cet intervalle, l'attitude corporelle adoptée est déterminante : rester à la hauteur de la victime, éviter tout contact physique, maintenir une juste distance, ne pas fuir le regard. Il s'agit de créer un climat de confiance, de l'écouter sans l'interrompre, ni être interrompu·e et de respecter son rythme. Il faut rappeler à la victime, qu'elle est crue, que les violences subies sont injustifiables, interdites et punies par la loi, qu'elle n'en est ni responsable, ni coupable. Il faut également être en mesure de lui expliquer que ses réactions - culpabilité, sidération, honte - sont des symptômes fréquents après un choc traumatique (ibid.). Chaque victime réagit différemment selon son histoire personnelle et la nature de l'agression : l'accompagnement doit donc être à la fois bienveillant, souple et individualisé.

La situation spécifique des agent·es RATP rend particulièrement complexe la mise en œuvre de ces recommandations. Si le protocole leur demande de mettre la victime « à l'abri », donc de la faire entrer dans le guichet, plusieurs éléments structurels rendent cette injonction difficile à tenir : le guichet reste ouvert sur l'extérieur, il est protégé uniquement par une vitre, ce qui empêche toute réelle mise à distance du regard des autres voyageur·ses. La victime demeure exposée aux flux de la station, visible depuis l'extérieur, ce qui compromet la confidentialité, la possibilité de se sentir en sécurité, ainsi que le début d'un processus de décompression émotionnelle. Il est également impossible d'accéder à l'espace arrière du guichet - réservé aux agent·es et contenant de l'argent -, un lieu pourtant isolé, plus intime, où la victime pourrait se sentir protégée des regards et des intrusions.

Lors d'un service en double dans une station très fréquentée du nord de la ligne 13, j'ai été confrontée à la prise en charge d'une jeune voyageuse qui venait de subir une agression sexuelle.

J'ai remplacé mon collègue Karim à la caisse pour lui permettre de gérer la situation, c'est-à-dire enchaîner les appels nécessaires au déclenchement de la procédure d'accompagnement, remplir simultanément la fiche interne de signalement, tout en prenant soin de la victime. Malgré l'urgence de la situation et alors même que je m'occupais des voyageur·ses qui faisaient la queue, plusieurs d'entre eux et elles persistaient à frapper à la vitre du guichet exigeant une attention immédiate (**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**Figure 12). Dans ce contexte de tension et de surcharge, la prise en charge de la victime s'est déroulée dans une atmosphère de stress et de précipitation, peu propice à instaurer la relation d'écoute, de calme et de confiance pourtant indispensable. La configuration du guichet, où la victime restait visible et exposée à l'agitation ambiante, renforçait encore la difficulté à offrir un espace sécurisant et respectueux de son état émotionnel.

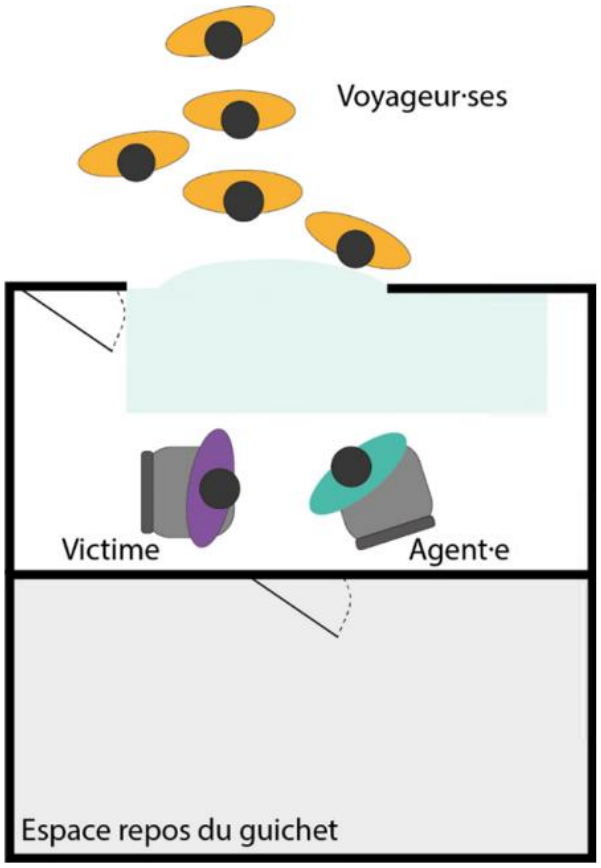


Figure 12 : Prise en charge par un·e agent·e dans un guichet de la RATP, schéma Manon Marguerit

Leur position est paradoxale : les agent·es doivent garantir un espace d'écoute et de soutien, mais sans disposer de l'environnement matériel adapté pour le faire. Par ailleurs, les agent·es doivent pousser la victime à porter plainte dans des délais très courts afin que les images de vidéosurveillance puissent être récupérées avant leur effacement automatique au bout de soixante-douze heures. Cette injonction temporelle est profondément contradictoire avec les besoins réels

des victimes, qui peuvent ne pas être en état de se rendre immédiatement dans un commissariat pour déposer plainte[159].

Les agent·es sont donc placé·es dans une position délicate entre l'urgence administrative et légale et le respect nécessaire du temps subjectif de la victime, d'autant qu'ils et elles sont souvent seul·es au guichet. Au regard de tous ces constats, les agent·es font face à ce que Grégory Bateson et Paul Watzlawick appellent une « injonction contradictoire » ou une « double contrainte » (Bateson et al., 2007 [1956]), c'est-à-dire un paradoxe communicationnel défini selon trois critères (Watzlawick et al., 2014[1972]) :

> 1. Deux ou plusieurs personnes sont engagées dans une relation intense qui a une grande valeur vitale, physique et/ou psychologique pour l'une d'elles, pour plusieurs ou pour toutes […]
> 2. Dans le cadre de cette relation, une injonction est faite à laquelle on doit obéir, mais à laquelle il faut désobéir pour obéir » […]
> 3. L'individu qui, dans cette relation, occupe la position « basse » ne peut pas sortir du cadre, et résoudre ainsi le paradoxe en le critiquant, c'est-à-dire en métacommuniquant à son sujet (cela reviendrait à une « insubordination ») » ou en se repliant (en sortant de la relation).

La relation de soin entre les agent·es et les victimes peut être assimilée à une « relation intense qui a une grande valeur vitale et/ou psychologique » : ils et elles doivent faire preuve d'écoute, d'attention, d'empathie pour assurer une prise en charge. Or, leur quotidien les expose à des contextes éprouvants – agressivité, impatience - et à des situations extrêmes - morts, suicides - qui les pousse au contraire à prendre de la distance vis-à-vis de leur disponibilité émotionnelle. Par ailleurs, s'occuper de la victime les pousse à négliger leurs autres obligations, mais privilégier les tâches opérationnelles engendrerait un mauvais accueil. Leur positionnement les place donc dans une configuration typique de double contrainte : quoi qu'ils ou elles fassent, ils ou elles risquent de « mal faire ». Comme le résume Bateson : « vous êtes damné si vous le faites, et damné si vous ne le faites pas » (2008 [1972]).

De plus, certaines agentes ont elles-mêmes vécu des traumatismes et peuvent se retrouver en difficulté face à ces situations : une agente m'a ainsi confié que ce type de prise en charge « faisait remonter trop de choses ». Cette prise en charge se heurte également à la réalité d'un « terrain » marqué par la violence ordinaire : absorber les réactions parfois violentes ou incohérentes des victimes, tout en contenant les tensions quotidiennes en station.

[159] Dans plus de 60 % des cas, la récupération des images conduirait à l'arrestation de l'agresseur (Alouti, 2017).

À l'image des autres missions de travail relationnel qui leur sont confiées que j'ai assimilées à un travail de *care*, la prise en charge des victimes par les agent·es RATP constitue un travail de *care* supplémentaire. D'abord, elle exige de la sensibilité et une attention fine à la singularité de la victime, dans un contexte marqué par l'urgence et la vulnérabilité. Ensuite, comme tout travail de *care*, elle est peu reconnue ou valorisée, alors même qu'il mobilise des compétences relationnelles et émotionnelles spécifiques. Enfin, ce rôle confronte les agent·es à une tension entre leurs propres besoins - charge de travail, émotions, limites personnelles - et ceux des victimes.

1.3 Un blocage des victimes à faire appel aux agent·es

Alors même que je connaissais parfaitement la procédure, j'ai moi-même éprouvé la difficulté de solliciter un·e agent·e après avoir subi un attouchement dans une rame bondée. La station était pleine de touristes, le guichet saturé, et un souvenir récent d'échange désagréable avec un agent freinait encore davantage ma démarche : je n'ai pas eu la force d'aller me signaler et j'étais pressée. J'ai réalisé plusieurs entretiens avec des victimes sur la ligne 13 qui ne s'étaient pas non plus signalées, je leur ai demandé pourquoi, dans leur cas, les agent·es n'avaient pas été envisagé·es comme possibilité de prise en charge. Charline, trente ans, m'explique :

> Déjà je les vois quasiment pas les gens de la RATP. Je les croise jamais. S'ils sont formés pour l'accueil des victimes, bah ça se sait pas, en tout cas c'est mal communiqué, c'est dommage. J'étais même pas au courant qu'ils avaient une formation, qu'il fallait aller les voir eux si on avait un problème.

Les agent·es sont selon Charline peu visibles dans les espaces RATP, il subsiste une absence de communication claire sur leur rôle : les voyageur·ses ne savent pas forcément qu'il est possible de faire appel à eux et elles. Ces constats révèlent une rupture dans la communication envers les voyageur·ses, qui ne parviennent pas à s'approprier les ressources disponibles. Lors des ateliers collectifs que j'ai menés avec les étudiant·es de l'Université Paris 8, une étudiante est venue me confier que les échanges avec les agent·es l'avaient mise en confiance et qu'elle saurait désormais qu'elle pouvait solliciter un·e agent·e en cas d'agression.

Dans le cadre de mon enquête, j'ai aussi suivi Thibaut, un homme de vingt-huit ans victime d'une agression homophobe et physique dans une rame du RER, jusqu'à son audience au tribunal. Il m'a fait le récit de sa prise en charge, qui est révélateur de la façon dont cette nouvelle mission peut se heurter aux réalités concrètes du « terrain » :

> Deux mecs de la sûreté prennent l'agresseur à part et un autre vient me voir, j'ai lu « chef de brigade » sur son uniforme. Tout de suite, il me dit « vous allez bien ? c'est inadmissible ce qui vient de se passer,

on vous conseille de pas laisser passer ça et de porter plainte ». C'était très carré, très protocolaire mais aussi très doux, ça a été ma meilleure interaction de la soirée. Je descends avec eux, l'agresseur est emmené plus loin sur le quai et moi je demande à aller aux toilettes. Un autre gars de la RATP Sûreté m'ouvre le local des agents en me disant « c'est exceptionnel hein ! On n'a pas le droit normalement » et me demande en même temps un document d'identité. C'était un peu violent : d'un seul coup tu passes en mode interrogatoire, alors que tu viens de te faire frapper. Ensuite, il m'emmène à l'extérieur de la gare pour attendre la police. Ils m'ont pas proposé le taxi. Moi j'étais ravagé de fatigue, il était minuit et j'avais rien pour m'assoir et je voyais encore l'agresseur pas loin. Et là, le chef de brigade revient, il dit « non mais attendez, vous l'amenez dans le local, vous le mettez bien, vous lui donnez à boire ! ». Du coup, je suis ramené au local des agents avec un autre mec de Sûreté RATP, qui savaient pas trop quoi me dire et qui se met à me parler d'une autre affaire sur laquelle il était intervenu, une affaire de dealer de shit, je sentais que ça le passionnait. Ensuite, il y a le chef de brigade qui est revenu, qui s'assure que j'ai bu et que je vais bien et qui me demande si je veux aller voir le SAMU. Je demande pourquoi, il me répond « je sais pas, pour faire constater au cas où, pour avoir des ITT ? ». Ça semblait flou.

La prise en charge décrite est marquée par un professionnalisme apparent mais contrastée par des maladresses, des flous institutionnels et un manque d'accompagnement complet. La posture du chef de brigade, à la fois ferme et bienveillante témoigne d'une reconnaissance de la violence subie. Toutefois, plusieurs éléments viennent nuancer cette première impression positive. D'une part, la transition brutale entre empathie et formalisme par la demande de consultation des documents d'identité, d'autre part le rappel de l'exceptionnalité de la mise à l'abri - « on n'a même pas le droit normalement » - qui rappelle à la victime que l'accueil relève du passe-droit. Thibaut est ensuite laissé dehors sans prise en compte de sa fatigue ou de son inconfort, encore exposé à son agresseur, ce qui témoigne d'un déficit d'anticipation pratique du besoin de repos ou de sécurité physique, pourtant essentiel dans une situation traumatique. L'absence de proposition de taxi ou de mise à l'abri immédiate fragilise la cohérence du protocole de prise en charge, qui ne semble pas connu de tous les agents de sûreté présents. Enfin, le flou autour des démarches médicales illustre une méconnaissance des dispositifs légaux ou une formation incomplète des agents quant aux suites à donner, en particulier médicales et juridiques.

Le récit de Thibaut met donc en lumière une prise en charge relativement empathique mais encore trop dépendante de l'initiative individuelle - notamment celle du chef de brigade -, révélant un protocole insuffisamment formalisé, voire inégalement appliqué. Par ailleurs, quand j'expliciterai les ratés de cette prise en charge au sein de la RATP, il me sera affirmé à plusieurs reprises que ce cas d'homophobie ne constitue pas une violence sexuelle. Cet angle mort dans l'identification des violences est un autre frein majeur à la prise en charge des victimes.

2) Une prise en charge « en relais », ressource pour l'agent·e

2.1 Impliquer la RATP à plusieurs échelles spatiales et hiérarchiques

Une des étapes du protocole de prise en charge consiste à remettre un flyer avec toutes les informations essentielles (Image 54). Il a été d'abord été élaboré par le département de la sûreté, avant d'être repris et complété par Sandrine Charnoz lors de son arrivée en 2020. Ce flyer m'a souvent été montré par les agent·es lorsque j'étais en immersion : il rappelle les numéros d'associations, comme celui de France Victime et du collectif féministe contre le viol, le numéro national d'écoute, le numéro d'alerte 3117 ainsi que les numéros d'urgence. Il donne également l'adresse des six commissariats de gare partenaires vers lesquels les victimes peuvent se rendre rapidement.

Au niveau des interlocuteur·ices, l'agent·e doit prévenir son agent·e de maîtrise d'une potentielle interruption de son service, appeler le poste de commandement de la ligne (PCC) qui va se charger d'appeler les secours si la victime est blessée et contacter la « Délégation aux victimes ». La « Délégation aux victimes » est un service composé de deux femmes, dédié à l'accompagnement de toutes les formes d'agressions. Lors d'un entretien, elles m'ont expliqué plus spécifiquement leur rôle :

> On est au plus proche de l'événement, on va prendre contact avec les personnes quand la permanence nous appelle [PCC] pour nous dire qu'il y a eu un accident. Elle nous donne les coordonnées et on appelle la personne tout de suite pour savoir comment elle va, ce dont elle a besoin. Et elle a nos coordonnées. En tout cas, on est le point d'entrée de l'entreprise.
>
> Entretien du 11 avril 2024

L'objectif est donc de montrer une réaction rapide, proactive et humaine dès le signalement de l'incident. L'idée d'être « au plus proche de l'événement » souligne l'importance accordée à la temporalité de la prise en charge : intervenir tôt pour établir un lien, rassurer et entamer la prise en charge. La « Délégation aux victimes » a une fonction symbolique forte : elle ne représente pas seulement un maillon administratif, mais une incarnation humaine de la RATP auprès de la victime. Une des deux membres de la « Délégation aux victimes » est également médiatrice du groupe RATP, c'est-à-dire qu'elle est chargée de faciliter la résolution de conflits ou de désaccords entre salarié·es, ou entre les salarié·es et l'employeur, de trouver des solutions amiables sans passer par des procédures disciplinaires ou judiciaires. Elle est indépendante est n'a pas à rendre de compte à l'entreprise. La « Délégation aux victimes » s'occupe aussi d'appeler un taxi pour aller porter plainte, qui sera ensuite payé par le « service client » de la RATP.



Image 54 : Flyer remis par l'agent·e lors de la prise en charge

Si elles n'ont pas de bilan à rendre à l'entreprise concernant le nombre de personnes rappelées, la médiatrice m'explique qu'elles doivent se sentir « en capacité d'écoute » pour pouvoir passer ce type d'appel, ce qui peut aller à l'encontre de leur charge de travail :

> Nous avons trois missions : la médiation, la délégation des victimes et la concertation avec les associations de défense des consommateurs. […] Notre activité principale, ça reste la médiation, le règlement de tous les litiges entre les clients et l'entreprise. Cette année [2024] par exemple c'est 5 000 dossiers. Donc, la délégation des victimes, c'est loin d'être notre mission principale, ce qui est d'ailleurs problématique parce qu'on n'a pas assez de temps […] Après, effectivement, on n'a pas vocation à garder en charge ces personnes-là sur le long terme. Nous on s'assure qu'elles ont un relais et c'est hyper important qu'elles puissent identifier les personnes qui interviennent. Concernant les victimes de violences sexuelles, on effectue surtout du relais taxi avec un petit peu de soutien psychologique de temps en temps.
>
> Entretien du 11 avril 2024

Elle met ainsi en tension la mission officiellement secondaire de la « délégation aux victimes » et l'implication réelle qu'elle exigerait, révélant ainsi des manquements dans la reconnaissance institutionnelle du travail de prise en charge. N'étant que deux, elles se retrouvent à gérer beaucoup de situations émotionnellement lourdes sans moyens - ni formation par ailleurs - suffisants, ce qui les oblige à se positionner parfois comme des relais logistiques pour les taxis par exemple.

D'autres interlocuteur·ices ont un rôle dans la prise en charge : si la victime est mineure, Sandrine Charnoz peut par exemple être sollicitée afin de recevoir la victime et sa famille directement au siège de la RATP. Après l'intervention de la « Délégation aux victimes », le « service client » de la RATP rappelle la victime deux ou trois jours après le signalement de l'agression. Une ancienne agente de station, aujourd'hui en charge de ces appels, souligne la difficulté d'instaurer un lien de confiance à travers le téléphone, « c'est plus distant, on n'a pas la personne en face ». Ce suivi téléphonique nécessite donc d'instaurer une nouvelle forme de proximité avec la victime, qui à défaut d'être spatiale, devient émotionnelle (Marguerit, 2024).

Je propose d'interpréter cette prise en charge à distance et dans le temps de la victime comme un « travail de *care* en relais », qui implique un véritable réseau d'acteur·ices RATP pour prendre soin de la victime et l'accompagner dans ses démarches. Les rappels effectués par le « service client » et la « Délégation aux victimes » montrent que la prise en charge repose sur ce que Arlie Hochschild (2017 [1979]) a défini comme un « travail émotionnel », peu reconnu en tant que tel et qui s'exerce dans des conditions parfois précaires. Il s'inscrit aussi dans une « accumulation

de petits riens », faite de gestes ténus et de savoir-faire discrets (Molinier, 2020 [2013] cité par Ibos, 2019). Distribuer la prise en charge sur plusieurs niveaux permet de pallier l'éventuelle difficulté des agent·es à mobiliser seul·es leurs ressources émotionnelles : c'est dans ce relais que réside la force du dispositif, en tant que soutien pour les victimes comme pour les professionnel·les.

2.2 La RATP, une porte d'entrée du parcours de prise en charge de la victime

Une fois prise en charge, la victime entre dans le circuit judiciaire. Je vais revenir sur le cas de Thibaut, victime d'une agression homophobe dans le RER, qui avait été pris en charge par des agents de sûreté. Pendant qu'il attendait sur le quai, les agents de sûreté ont contacté la police afin qu'il puisse aller porter plainte. J'ai recueilli la suite de son témoignage :

> J'étais toujours à l'extérieur de la gare quand la police est arrivée. Ils m'ont fait une sorte d'interrogatoire horrible, c'était hyper agressif, fallait que je sois encore plus précis sur les faits et moi j'arrivais pas à expliquer. Ils insistaient pour que j'aille voir le SAMU mais ils savaient pas m'expliquer pourquoi. Un des policiers m'a demandé si je voulais porter plainte, j'ai demandé à quoi ça allait servir et il m'a répondu « bah, vous voulez qu'il se fasse enculer ou pas ? ». Incroyable non ? Entendre ça alors que tu viens de subir une agression homophobe et que tu es potentiellement homosexuel. […] Les autres policiers et les agents de la sûreté autour de moi discutaient de complétement autre chose. Je décide d'aller porter plainte, le policier me dit que pour aller au commissariat je dois prendre le bus, ils ne me proposent pas de m'accompagner. Il était minuit passé. J'y suis allé à pied. Au commissariat, j'arrive dans un hall vide et sans lumière, personne m'attendait. J'ai finis par trouver un policier qui m'a très mal parlé et qui m'a fait poireauté trente minutes avant de prendre ma déposition. […] Dans la pièce, il y avait trois autres personnes qui parlaient d'autres trucs, il y avait aussi plein de passages et de la musique […] Il était deux heures et demie du matin quand j'ai fini ma plainte, ils m'ont raccompagné sur mon insistance et le policier a pris un rendez-vous pour moi dans une unité médico-judiciaire pour les ITT et pour fournir le dossier pour la plainte. J'ai eu trois jours d'ITT et ça a été directement renvoyé à la police. Le chef de brigade qui avait pris mon numéro et m'a envoyé un message le lendemain sur mon portable pour savoir comment j'allais.

Le récit de Thibaut met en évidence les effets délétères d'une prise en charge policière : déjà en état de vulnérabilité, il est soumis à un enchaînement de violences institutionnelles secondaires[160]

[160] La notion de « victimisation secondaire » apparait pour la première fois dans un arrêt de la Cour européenne des droits de l'homme en 2015. Elle désigne le fait qu'une procédure judiciaire peut en elle-même provoquer des souffrances distinctes et supplémentaires pour la victime, par exemple lorsque sa plainte est refusée au commissariat, si la procédure est très lente, si on lui pose des questions intrusives ou encore par l'obligation de répéter constamment

qui altèrent le sens même de la plainte et du soin censés lui être apportés. D'abord, par une agressivité verbale puis par une insulte proférée par le policier - « vous voulez qu'il se fasse enculer ou pas ? » - qui vient nier la gravité de l'agression subie tout en exposant la victime à une double violence : celle de l'agresseur et celle de l'institution chargée de la protéger. Le sentiment d'abandon est renforcé par des incohérences logistiques : aucune prise en charge de transport, l'arrivée dans un commissariat désert, une attente prolongée sans considération et un environnement perçu comme hostile qui renvoie la victime à l'indifférence institutionnelle. Seule une initiative individuelle - celle du chef de brigade RATP qui envoie un message de suivi - semble introduire un moment d'attention sincère, mais isolé dans une prise en charge globalement peu attentive à la victime. Le parcours de dépôt de plainte se fait donc au prix d'un effort considérable pour la victime, sans cadre rassurant, et sans articulation claire entre les différents acteurs – agents RATP, police, unité médico-judiciaire.

Par la suite, j'ai accompagné Thibaut au tribunal de Bobigny pour sa convocation au procès, qui a eu lieu plus de six mois après. Dans la salle d'audience, nous étions installé·es juste derrière l'agresseur, lui aussi présent, ce qui a été difficile à supporter pour lui. Le déroulé de la journée était des plus chaotiques : nous avons par exemple dû assister au procès – très violent - d'un auteur de violences conjugales qui frappait également sa fille de quatre ans. Au bout de plusieurs longues heures d'attente, la présidente annonce le report des affaires « les moins importantes », celle de Thibaut en faisait partie, accompagnant ses paroles par un geste de balayage de la main. La nouvelle audience est fixée huit mois plus tard, elle sera à nouveau reportée lorsque nous y retournerons.

La temporalité de la justice, surchargée, constitue une violence supplémentaire pour les victimes, d'autant que dans le cas de Thibaut, elle illustre une hiérarchisation explicite des affaires, reléguant certaines – pourtant graves - au rang de « moins importantes ». Ce jugement de valeur, ici renforcé par un geste de dédain, le balayage de la main de la présidente, est une violence institutionnelle symbolique. L'attente prolongée, l'exposition à l'agresseur mais aussi aux autres récits particulièrement traumatisants, puis le report répété sans ménagement, pousse la victime à affronter un système judiciaire déshumanisant, opaque et chronophage, où la réparation symbolique attendue est constamment différée, voire niée.

son récit traumatique (policier, juge d'instruction, psychologue, psychiatre, enquêteur de personnalité, audience, en appel etc.).

Dans cette dernière partie, j'ai montré que le protocole de prise en charge prévoit l'implication d'un réseau d'acteur·ices RATP, véritable ressource pour les agent·es : la victime se retrouve au cœur d'un véritable travail de *care* « en relais » qui active un écosystème transversal, mobilisant différents services et niveaux hiérarchiques au sein de la RATP. Mon suivi d'une victime après cette prise en charge « immédiate », une fois qu'elle s'engage dans le circuit médico-judiciaire, me permet de poser une question : dans la mesure où la RATP ne peut garantir la continuité du parcours de prise en charge en dehors de son réseau, la question se pose de savoir si sa légitimité ne dépend pas avant tout de sa capacité à faire exister, dans son propre espace, un accueil reconnu et validé par les victimes.

Conclusion

Dans ce chapitre, je suis revenue sur mon immersion auprès des agent·es de la ligne 13, afin de comprendre comment la RATP s'appuie sur ses agent·es pour démontrer sa légitimité en tant qu'actrice engagée dans la lutte contre les violences sexuelles. Défini à la fois par la mission qui leur est confiée et par les attentes qu'il suscite chez les voyageur·ses comme au sein de l'entreprise, le « plan de lutte » transforme leurs pratiques professionnelles. En encourageant les victimes à aller se signaler auprès des agent·es, qui deviennent un premier maillon de la prise en charge, le « plan de lutte » les positionne à l'interface entre la RATP et les victimes. Ce chapitre rend compte de ce que cela implique concrètement pour les agent·es dans l'exercice de leurs fonctions.

Le travail des agent·es se caractérise par une polyvalence des tâches et une gestion constante des imprévus. Il suppose un engagement relationnel souvent intense et peu valorisé, notamment lors de situations critiques comme les suicides, l'agressivité des voyageur·ses ou encore la gestion des personnes sans-abri. Par ailleurs, les rapports de genre, de classe et de race se croisent et se renforcent en station : les agentes sont par exemple très exposées aux violences sexuelles. Mon observation en station m'a conduite à mettre en lumière ces dimensions souvent invisibilisées de leurs activités quotidiennes, qui entrent en tension avec la mise en œuvre du « plan de lutte » dont ils et elles sont chargé·es, que l'exemple de la prise en charge rend particulièrement concrètes.

J'ai proposé d'analyser cette prise en charge comme une forme de travail de *care*, qui génère en pratique de nombreux débordements. Même encadrée par un protocole, elle repose sur des compétences à la fois professionnelles et humaines, sensibles et relationnelles, et se confrontent aux conditions concrètes du travail en station. Elle se heurte également aux difficultés d'adopter une posture d'écoute dans un environnement contraint, ainsi qu'aux obstacles liés à la reconnaissance de certaines violences sexuelles, souvent appréhendées à travers des représentations stéréotypées de l'agresseur.

Le protocole prévoit l'implication d'un réseau d'interlocuteur·ices de la RATP au sein d'une chaîne de prise en charge autour d'un « travail de *care* en relais », qui devient une ressource à la fois pour la victime et pour l'agent·e. Cette organisation collective au sein de l'institution témoigne de la reconnaissance, par la RATP, de la difficulté qu'une telle mission représente pour les agent·es. En prenant en considération le fait qu'ils et elles ne peuvent être laissé·es seul·es face à cette responsabilité, l'entreprise fait de ce soutien interne une condition essentielle de la mise en œuvre du « plan de lutte ».

Le cas de cette prise en charge « en relais » invite à (ré)interroger la répartition des responsabilités en matière de *care* : comment revaloriser ces fonctions et parvenir à une véritable reconnaissance institutionnelle du travail émotionnel et relationnel ? Comment la RATP peut-elle s'appuyer sur cette reconnaissance pour construire sa légitimité ? Du point de vue des victimes, cette prise en charge « en relais » contribue à faciliter leur accompagnement. Cependant, les violences vécues ne se réduisent pas à un événement isolé survenu à un moment précis dans le réseau. Prendre en charge une victime signifie également prendre en compte ses traumas, son histoire et, plus largement, un problème social qui dépasse le cadre institutionnel. La prise en charge n'acquiert-elle pas véritablement son sens lorsqu'elle est inscrite dans ce « continuum » ? Peut-on considérer qu'une intervention ponctuelle suffise, sans intégrer l'ensemble des violences subies ?

Ces questionnements m'amènent, dans le dernier chapitre, à présenter une des expérimentations de mon enquête qui avait pour objectif de redonner la parole aux victimes : le documentaire *Visibles*, qui porte sur les violences lesbophobes. Comment et pourquoi donner la parole à des groupes marginalisées ? Qu'éclairent la reconnaissance et la mise en visibilité des vécus pour la construction de la légitimité de la RATP ?

CHAPITRE 6

Une expérimentation audiovisuelle pour redonner la parole aux victimes : le documentaire *Visibles*

> Le verbe découvrir contient plusieurs significations. La découverte est d'abord une expérimentation, une recherche de choses nouvelles. Parfois la découverte est aussi une aventure : entre perte, difficultés, efforts et victoires. Lorsque le verbe est précédé du pronom réfléchi, il prend d'autres sens. Se découvrir, c'est d'abord enlever des couches de vêtements en allant parfois jusqu'à la mise à nu qui expose le corps et le rend vulnérable au regard des autres. Se découvrir, c'est donc aussi montrer sa vulnérabilité. Mais c'est en même temps se rendre visible dans l'espace alors qu'on ne l'était pas avant. C'est quelque part pratiquer le coming out, assumer sa différence, sa déviance à la norme, sa vulnérabilité pour mieux pouvoir se recouvrir d'une fierté reconstruite et réappropriée. C'est aussi d'une certaine manière se découvrir soi.
>
> Cha Prieur, 2015, prologue

Introduction

> La sociologie audiovisuelle […] ne raconte pas des événements comme le fait le cinéma du réel, le direct ou le reportage. […] Elle cherche à transmettre un autre regard sur le monde quotidien. Dans un corps à corps avec les images, les sons, les signes, en recherche aussi vers un langage en phase avec la culture évolutive de l'image, elle cherche à briser les présupposés sociaux, moraux, religieux, disciplinaires. […] Filmer, c'est reconnaître l'autre dans son expérience quotidienne, anonyme, oubliée, sans mémoire, ensevelie sous le flot sans fin de l'événement qui tient toujours la première place. Sachant toutefois qu'on ne voit, qu'on ne reconnaît que des facettes, des parties, des formes, du fait de la nécessité épistémologique du découpage de l'objet d'étude. Sans oublier que montrer c'est aussi cacher, dire c'est également taire et faire taire, écouter c'est rester en partie sourd. Mais la méthodologie de l'image possède une qualité plus rare encore, celle de communiquer par des signes, les relations fragiles et innovantes entre images, parole et écriture, du sensible et de l'intelligible mêlés, un degré de plus de notre conscience du monde que nous contribuons tous à créer.
>
> Monique Haicault, 2010 : 19

La position particulière d'interface qu'occupent les agent·es entre la RATP et les victimes dans la mise en œuvre du « plan de lutte », analysée dans le chapitre précédent, m'amène dans ce chapitre à me placer du point de vue des victimes. Je vais revenir sur une de mes expérimentations, le documentaire *Visibles*[161], consacré aux violences lesbophobes dans les transports en commun (Marguerit & Cardoso, 2022). Lorsque j'ai initié ce projet, j'étais à la RATP depuis neuf mois. Alors que j'avais notamment commencé à suivre et à organiser les formations des agent·es et les marches exploratoires, le « plan de lutte » me paraissait encore abstrait et désincarné. Cette première expérimentation, arrivée très tôt dans mon enquête, est donc aussi une tentative pour redonner la parole aux personnes concernées et accorder une place centrale à leurs récits dans une approche intersectionnelle. En quoi la reconnaissance et l'attention portée aux vécus minorisés peut-elle participer à la construction de la légitimité de la RATP en tant qu'actrice de la prévention et de la lutte contre les violences sexuelles ?

[161] Le titre a été choisi en référence notamment au documentaire *Invisibles* de Sébastien Lifshitz où apparaît la lesbienne et militante Thérèse Clerc.

Les lesbiennes[162] restent largement absentes des enquêtes institutionnelles[163] sur les violences sexuelles dans les transports en commun : elles ne sont par exemple ni mentionnées dans l'enquête de la FNAUT (Dubrincat et al., 2016), ni dans celles de l'Institut Paris Région (Heurtel, 2020 ; Heurtel & Fussy, 2022). À la RATP, leur inclusion dans les actions déployées par le « plan de lutte » semblait faire l'objet de tensions. Le documentaire propose donc un regard intersectionnel qui « pose l'autre question » et contribue à la reconnaissance de groupes souvent peu pris en compte dans les politiques publiques (Lépinard & Lieber, 2020 : 109 ; Debonneville & Lieber, 2021). En réalisant un documentaire, une de mes intentions était que les lesbiennes puissent parler elles-mêmes de leurs expériences afin de bousculer les résistances suscitées par leur intégration dans les actions de lutte de la RATP.

Cependant, si Floriane Chouraqui et Maylis Asté considèrent le film-recherche comme une « tentative de donner la parole aux personnes traditionnellement tenues à l'écart de la scène politique » (2024), il m'a semblé au contraire encore plus complexe d'y parvenir avec un documentaire. Quel que soit le dispositif filmé que j'allais proposer, les participantes ne parleraient de leurs vécus qu'à travers la façon dont je rendrais compte de leurs paroles par mes choix de réalisation et de montage (Lallier, 2011 : 8). En quoi l'expérimentation autour du documentaire *Visibles* constitue-t-elle une tentative pour redonner la parole aux personnes concernées ? Que révèle-t-elle de la complexité et de la légitimité de la RATP à s'instituer comme un acteur de la prévention et de la lutte contre les violences sexuelles et sexistes ?

Le documentaire s'inscrit dans une démarche expérimentale. D'abord, le film constitue l'enquête en elle-même, il *est* le « terrain » de recherche (Jarrigeon, 2013). Par ailleurs, il constituait pour moi un espace de liberté exploratoire : un moyen d'expérimenter concrètement des pistes d'action contre les violences sexuelles en contexte de mobilité, tout en m'initiant aux méthodes audiovisuelles. La dimension expérimentale de *Visibles* réside également dans la collaboration que j'ai engagée avec Félix Cardoso, dont je connaissais déjà le travail documentaire sur Noisy-le-Grand

[162] Comme je l'ai déjà précisé dans le premier chapitre, j'adopte ici la définition proposée par Natacha Chetcuti-Osorovitz selon laquelle le terme « lesbiennes » renvoie à des personnes se définissant comme telles, dans une perspective de réalités multiples, mouvantes et constamment renégociées (Chetcuti-Osorovitz, 2013 [2010]). Cette approche rejoint celle de Teresa de Lauretis, qui souligne l'existence d'un large éventail d'options auto-définitionnelles (2002 : 35).

[163] Lors de la conférence mondiale sur les femmes de Pékin de 1995 qui fait de la lutte contre les violences sexuelles une priorité, la militante et réalisatrice sud-africaine Beverley Palesa Ditsie a plaidé pour l'inclusion des questions liées à la diversité des orientations sexuelles, cherchant à rendre visibles les enjeux LGBT, et plus particulièrement les réalités lesbiennes. Sa tentative reste toutefois sans effet.

(Cardoso, 2019 ; Cardoso & Béji, 2022). Les recherches collaboratives sont peu fréquentes et soulèvent des enjeux épistémologiques : pour la photographe Lourdes Segade, si elles permettent un « échange riche sur la manière de regarder une même réalité », elles constituent aussi un « exercice de confiance » qui suppose la « recherche d'un langage commun » (Cuny et al., 2020), ce qui implique des (ré)ajustements permanents : comment articuler des sensibilités différentes ? Comment gérer les désaccords ?

Dans une première partie, j'évoquerai la façon dont le double dispositif audiovisuel donne à voir les violences lesbophobes, je présenterai donc concrètement le contenu du film. Dans une deuxième partie, je montrerai que les situations de tournage et de montage ont souvent échappées à ma maîtrise. Enfin, la dernière partie sera l'occasion d'évoquer la phase de diffusion du documentaire : la réadaptation constante de mon positionnement lors de projections m'a conduite à interroger ma propre légitimité à construire et mettre en place un dispositif de lutte.

I – Un documentaire sur les violences lesbophobes dans les transports en commun

Les lesbiennes subissent une double marginalisation en tant que femmes et en tant que minorité sexuelle. Dans l'espace public, elles font l'objet de « rituels d'incivilités » (Gardner, 1995 : 16), qui prennent la forme de « stigmatisations verbales » : regards, insultes et harcèlement (Chetcuti-Osorovitz & Jean-Jacques, 2019). En couple, du fait de la présence de leur partenaire qui rend leur orientation sexuelle plus visible, elles sont encore plus touchées par ces violences (Cattan & Leroy, 2010 ; Clerval & Brunner, 2013 ; SOS-Homophobie, 2013). Le couple est donc un « marqueur de visibilité lesbienne » (Jean-Jacques, 2023 : 405).

Pour y faire face, elles peuvent dissimuler leur relation (Zéilinger, 2004 : 195-205), mais aussi activer un « réflexe de balisage », c'est-à-dire une évaluation constante de l'environnement - co-présence, type d'espace, moment de la journée, quartier - avant d'exprimer un geste d'affection (Jean-Jacques, 2023). L'enquête sur la visibilité lesbienne menée par SOS-Homophobie (2015) révèle que les transports en commun constituent l'un des lieux où ces violences se manifestent le plus fréquemment. Perçus comme « l'endroit le plus répulsif » pour les lesbiennes, elles y ressentent une charge mentale qui les conduit à ajuster constamment leur comportement pour éviter les violences, que la sociologue Sarah Jean-Jacques propose d'appeler « charge hétéronormative » (Jean-Jacques, 2023 : 392). Leur configuration – densité, immobilité, enfermement – est en effet propice aux interactions non sollicitées et l'impossibilité de s'échapper complique la gestion de ces situations.

Huit couples de lesbiennes ont accepté de participer au documentaire à condition que sa diffusion reste limitée pour éviter que des images d'elles puisse circuler. *Visibles* s'appuie sur un double dispositif filmé : après un entretien d'une heure trente environ, durant lesquels nous évoquions leurs déplacements en couple, leur exposition dans l'espace public, les violences qu'elles vivaient dans les transports publics et les stratégies qu'elles mettaient en œuvre pour y faire face, je les ai accompagnées lors d'un trajet qu'elles devaient effectuer ensemble dans le cadre d'une adaptation de la « méthode des itinéraires » de Jean-Yves Petiteau (2006).

Plutôt qu'un format long, moins adapté à la visée pédagogique de *Visibles*, j'ai proposé que le documentaire prenne la forme d'une série en trois épisodes qui permet de suivre leur réflexion autour des thèmes de la lesbophobie[164] (épisode 1), de la dissimulation (épisode 2) et de l'empouvoirement, entendu comme leur capacité à agir en conscience des rapports de domination (épisode 3). Lors du montage, j'ai sélectionné des souvenirs évoqués en entretien ou lors des itinéraires, puis sollicité trois dessinateur·ices[165] (un·e par épisode) pour les illustrer afin de montrer ce que la caméra ne pouvait pas capter.

Dans cette première partie, je reviendrai sur les choix de mise en scène et les effets que j'ai cherchés à produire. Il ne s'agit pas de lisser mes intentions : le caractère expérimental du projet tient précisément au fait que la mise en scène et le tournage échappaient partiellement à mon contrôle. Je montrerai d'abord comment, à partir des entretiens filmés et des scènes d'itinéraire, j'ai voulu faire apparaître les transports en commun comme des espaces de contraintes pour les participantes. Le documentaire s'inscrit également dans une démarche d'empouvoirement : il donne à voir à l'écran des couples qui s'exposent, ce que j'analyserai dans un deuxième temps.

1) <u>« Dans le métro, on n'est pas lesbienne »</u>

1.1 De multiples « rappels à l'ordre sexués »

Les premières scènes de *Visibles* permettent de faire connaissance avec les différents couples participants et de rendre compte du dispositif : on assiste à l'installation des micros-cravates et on me voit par exemple expliciter les conditions de l'entretien et demander aux couples de se présenter. Durant ces premières scènes, certaines donnent leur âge, d'autres leur profession ou encore la durée de la relation. Le premier épisode commence réellement au bout de trois minutes

[164] Comme le rappellent Natacha Chetcuti-Osorovitz et Sarah Jean-Jacques (2019), l'Académie française n'a intégré qu'en 2015, le terme « lesbophobie » dans le dictionnaire français, alors qu'« homophobie » y était apparu en 1998.

[165] Merci à Lucie Lacroix, Joseph Maussion et Héloïse Krob

après l'apparition de la mention « Épisode 1 ». Il est intitulé « 'J'ai rien à raconter'. Les violences lesbophobes » : d'emblée les spectateur·ices comprennent qu'il n'y a pas « rien » à dire mais que l'enjeu est justement de donner à voir les spécificités de ces violences. « J'ai rien à raconter » renvoie directement à une phrase prononcée par presque toutes les participantes en début d'entretien, alors même qu'elles ont ensuite décrit, parfois longuement, des violences vécues seules ou en couple dans l'espace public. Ce décalage entre le « rien » affirmé et la richesse des récits traduit une forte intériorisation de leur condition et une forme de minimisation des violences subies mais aussi une difficulté à nommer ce qui a été vécu.

Au début du premier épisode, les récits de deux couples s'entrecroisent. J'ai réalisé un montage pour montrer comment les scènes s'enchainent (Image 55**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). D'abord, Capucine[166] apparaît, (1) tout en regardant Marianne, sa partenaire, elle affirme « Non dans le métro, jamais eu de… peut-être parfois des moments où on se disait peut-être moins… [long silence, elles se regardent] je sais pas ». Cette séquence témoigne de la difficulté à formuler ces violences, potentiellement intériorisées : ses hésitations, pauses et le regard interrogatif adressé à Marianne, qui atteste d'une volonté d'ajustement, révèle une absence de mots pour dire ce qui, souvent, n'a pas encore été pleinement reconnu comme violence.

La scène suivante est assez similaire, (2) Paloma regarde sa compagne Alexandra et s'interroge : « Est-ce que c'est un filtre que je me mets parce que j'ai pas envie de voir la réaction des autres ? Mais j'ai pas le souvenir d'une réaction négative ou de remarques ouvertes ». Cette formulation d'hypothèses à voix haute révèle l'introspection de Paloma qui se pose des questions sur ses propres filtres, elle montre la complexité des mécanismes de perception et de mémoire dans le cas des violences sexuelles : cette absence de souvenirs ne traduit pas une absence de violence, mais suggère plutôt un processus de sélection ou de refoulement, nécessaire pour continuer à circuler dans l'espace public.

[166] Bien que la participation à un documentaire ne permette pas réellement une anonymisation des participantes, j'ai choisi de modifier tous les prénoms.



Image 55 : Montage des scènes d'ouverture du premier épisode (Ep 1 - 03 :31 à 04 :52), production Manon Marguerit

Capucine réapparaît ensuite à l'écran (3) et explicite que, selon elle, « l'expérience la plus violente, ça a été de faire ce travail avec moi-même ». Elle se réfère ici à son propre processus d'« autonomination »[167], c'est-à-dire selon Natacha Chetcuti-Osorovitz : une « nomination, ou 'énonciation de soi', [qui] concerne les manières de se dire et de se révéler socialement lesbienne. » (2014). Capucine évoque ensuite son appréhension de l'espace public. Le choix du gros plan à ce moment du montage – elle apparaît seule et non plus avec sa partenaire - souligne que, si les violences sont souvent vécues en couple, elles relèvent d'abord d'un vécu intime et profondément personnel. Cette déclaration est ensuite suivie par un extrait de son itinéraire avec sa partenaire Marianne (4), de la sortie de leur immeuble jusqu'à leur descente dans la station de métro. Durant l'itinéraire, elles sont filmées de profil pour faire apparaître, au-delà de leur déplacement commun, la singularité de chacune : marcher ensemble n'efface pas le fait qu'un couple se compose de deux expériences distinctes.

Ces quatre premières scènes, qui se caractérisent par une dynamique d'introspection, montrent que la construction du récit est progressive, elle se fait à travers le rythme des couples eux-mêmes, par l'expression de leurs doutes, par leurs silences. Le récit émerge de façon instable,

[167] Le chercheur en sexologie Patrick Papazian propose l'expression « coming-in » pour évoquer cette prise de conscience. La journaliste Élodie Font a réalisé en 2017 un documentaire pour Arte, également intitulé *Coming In*, consacré à l'acceptation de sa propre homosexualité, qu'elle a ensuite adapté en roman graphique en 2021, qui a contribué à populariser ce terme plutôt qu' « autonomisation » auprès d'un plus large public.

il est par exemple traversé par des contradictions qui traduisent la difficulté à nommer ce qui n'est pas ouvertement exprimé mais constamment ressenti. Ces premières scènes témoignent également de la complicité entre les partenaires des couples, particulièrement dans la façon qu'elles ont de se regarder.

Dans la scène suivante, Paloma réapparaît en gros plan, elle affirme : « On a jamais eu quoi que ce soit dans la rue ou dans le métro, pas de mot ou de phrases déplacées, mais plusieurs fois j'ai remarqué des petits regards de gens qui comprennent pas ou qui sont dérangés ». Cette scène marque un premier basculement dans l'épisode : ce discours marque la reconnaissance d'une forme de violence. Ces « petits regards », qui ne sont pas dénoncés ici comme agressifs ou menaçants, sont suffisamment significatifs pour être perçus comme une forme de désapprobation sociale : Paloma a conscience de la gêne que son couple peut susciter dans l'espace public. Ces violences ne sont pas verbales mais produisent un effet d'exclusion symbolique, et participent à la charge mentale dans leur déplacement.

Le choix du gros plan sur Paloma est significatif : il place les spectateur·ices dans une position ambivalente, à la fois proche d'elle, mais également intrusif·ves. L'objectif de la mise en scène était d'ouvrir une brèche dans le récit : la parole initiale se complexifie et le sujet de la lesbophobie est amené progressivement. Après cette intervention de Paloma, un autre couple, Ariane et Juliette, adopte un ton plus direct. Filmées en plan plein pied, elles abordent frontalement la question du regard. Ariane déclare : « on est tout le temps regardées […] la différence attire l'œil. Ça sera pas forcément malveillant hein, on peut nous regarder parce que… curiosité ».

Elle souligne donc la permanence des regards qui renvoient selon la sociologue Sarah Jean-Jacques à une « attention incivile » (2023 : 253) à la différence de l'« inattention civile » conceptualisée par Erving Goffman. Le cadrage produit un effet de recul par rapport au gros plan précédent, qui était plus intimiste, et introduit une portée plus générale au propos : l'expérience individuelle devient collective. Laura et Léa prennent ensuite la parole et explicitent pourquoi ces regards les dérangent :

> Un gars tient la main d'une fille dans les transports, ça rentre même pas dans l'espace visuel. Dès que c'est deux meufs, tout de suite ça interpelle, y a besoin de vérifier […] Si je les regarde droit dans les yeux, elles [les personnes] tournent la tête, gênées. Mais ça les empêche pas trois secondes après, de re-regarder.

En se comparant à un couple hétérosexuel, dont la présence dans l'espace public reste inaperçue, Laura témoigne d'une asymétrie dans le « droit à la visibilité ». Dans cette scène, même détourné, le regard revient, comme un automatisme. Les transports en commun apparaissent particulièrement propices au rappel à l'ordre visuel. Comme l'idée n'était pas de filmer sur le vif des violences à l'encontre des couples que nous suivions – même s'il arrivait que certain·es voyageur·ses ne se rendent pas compte tout de suite de la présence de la caméra et passent une partie du trajet à regarder intensément les couples que nous suivions -, j'ai demandé à Lucie Lacroix, illustratrice du premier épisode, de représenter la scène décrite par Laura (Image 56**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).



Image 56 : Léa et Laura dans le métro, illustration de Lucie Lacroix (Ep 1 – 7 :08)

Dans cette illustration, les corps de Léa et Laura sont tendus, elles savent qu'elles peuvent difficilement échapper aux regards dans un espace clos, comme la rame. Les voyageur·ses sont représenté·es dans toute leur diversité, invitant ainsi les spectateur·ices à s'identifier et à interroger leur propre regard. Cette question de la représentation des voyageur·ses – et dans d'autres cas celle des agresseurs - a fait l'objet d'une discussion avec les illustrateur·ices : je tenais à ce qu'elle reflète une diversité de profils, afin qu'elle ne repose pas sur des stéréotypes et n'alimente aucune forme de stigmatisation. L'objectif était d'éviter toute récupération ou interprétation réductrice du propos. Nous avons beaucoup échangé autour de la bande dessinée *Les Crocodiles* (2014), dans laquelle l'auteur, Thomas Mathieu, illustre des récits de violences sexuelles et sexistes par un dispositif

graphique original et symbolique. Les femmes et les décors sont dessinés en noir et blanc, tandis que tous les hommes, même les bébés, sont représentés par des crocodiles verts[168].

En insistant sur la question du regard, je voulais montrer que les violences sexuelles ne s'inscrivent pas toujours dans des catégorisations juridiques. Ces regards, en apparence anodins, ont souvent éveillé des réactions vives et ont suscité de nombreux échanges – tant dans les milieux scientifiques qu'avec mon entourage – sur la pertinence à les considérer comme des formes de violence. Le documentaire montre bien que le regard est vécu comme une intrusion visuelle, une prise de possession symbolique qui peut conduire vers d'autres formes de violences. Pour la sociologue Marylène Lieber, il s'inscrit dans un continuum de « rappels à l'ordre sexué », avant les insultes, voire l'agression physique et/ou sexuelle (2008).

1.2 Les transports en commun : des « lieux de l'impossible » ?

La musique qui accompagne le premier épisode est réalisée à la clarinette[169], un instrument au timbre chaud et au registre grave. Il instaure un climat de méfiance qui rappelle que les lesbiennes sont conscientes du stigmate dont elles font l'objet et du caractère transgressif de leur orientation sexuelle. Il permet aussi de faire ressentir l'atmosphère souterraine, feutrée, quasi intimiste des transports en commun. Le son de la clarinette rappelle la proximité que les spectateur·ices vont établir avec les couples au fur et à mesure du documentaire ainsi que la promiscuité entre les voyageur·ses dans les rames.

Cette promiscuité suppose selon les participantes d'être sur un qui-vive permanent, elle engendre une dissimulation de leur relation et de leur identité selon « une connaissance implicite des limites à ne pas franchir, intériorisant une certaine segmentation de l'espace public » (Cattan & Leroy, 2010 : 11). Le documentaire *Visibles* donne à voir les transports en commun comme des « lieux de l'impossible » (ibid.), comme le résume une des participantes « dans le métro on n'est pas lesbienne, on se tient pas la main ».

Contrairement à d'autres types d'espace public, comme la rue par exemple, les transports en commun sont moins propices à l'ignorance ou à la fuite en cas d'interactions non sollicitées, comme l'explicitent Ariane et Juliette :

[168] Ce choix ne revient pas à animaliser les agresseurs, mais invite les lecteur·ices à adopter le point de vue des femmes.

[169] « Everywhere Home » de Yom, pour écouter cette musique : https://www.youtube.com/watch?v=BvQ1ZWJDizY

ARIANE : Je fais plus gaffe dans les transports qu'ailleurs. Dans la rue, je m'en fous, les gens font moins attention, ils marchent, sont sur leurs tels… Dans les transports, t'as une promiscuité t'as plus tendance à croiser le regard des gens, ils sont statiques. Ça me viendrait pas à l'idée de rouler des pelles à ma meuf dans le métro […] C'est plus anxiogène.
JULIETTE : On est proche des gens, tu peux croiser leur regard, tu sais pas quelles sont leurs intentions. T'es dans un espace fermé, c'est plus risqué que dans la rue où tu peux trouver une échappatoire.

Cet échange montre qu'en tant qu'espace public, les transports en commun se distinguent par leur configuration spatiale, mais aussi par leur dynamique relationnelle : la proximité y est imposée et renforcée par une immobilité contrainte et l'enfermement dans les rames. Pour Ariane et Juliette, ces conditions renforcent la vigilance et l'auto-régulation qu'elles doivent mettre en place pour éviter une interaction non sollicitée. Les propos d'Ariane et Juliette sont utilisés en voix hors champ (*off*) dans une scène où elles s'installent dans le RER. Le choix d'un plan demi-ensemble, c'est-à-dire un plan dans lequel elles apparaissent de la tête aux pieds mais en laissant une place importante à l'intérieur de la rame de RER, renforce l'impression d'enfermement : la rame apparaît comme un espace sans échappatoire.

Marion Tillous (2016) rappelle que le métro fonctionne comme un « système abstrait », c'est-à-dire un dispositif technique complexe dont les usager·es perçoivent mal les mécanismes de gestion internes, par exemple en cas de pannes ou de retard. Dans ce contexte, la confiance envers l'opérateur de transport devient fondamentale : c'est elle qui permet aux voyageur·ses d'utiliser le métro malgré l'incertitude, de rester calmes face aux imprévus et de se sentir en sécurité, même sans visibilité directe sur ce qui est fait en coulisses.

En l'absence de relais clairs, ce sont les usager·es eux et elles-mêmes qui doivent assurer en partie la stabilité du système, à travers une forme de « coopération » implicite. Or, comme le rappelle l'enquête de la FNAUT, seulement 20 % des victimes déclarent avoir été aidées lors d'une agression (Dubrincat et al., 2016), ce que confirme aussi l'enquête ENOV (2024 : 65). Cette problématique des témoins a été particulièrement mise en avant par les couples interrogés, qui évoquent une absence de réaction qui serait aussi liée à leur orientation sexuelle :

FABIENNE : C'était le dernier RER, […] Un type est monté, il nous a repérés tout de suite comme lesbiennes
CATHERINE : Il nous a agressées…

FABIENNE : …verbalement avec une menace physique. On a eu peur que ça débouche sur une agression mais le plus étonnant dans l'histoire c'est que, sur les trois mecs [présents en plus des agresseurs], deux sont sortis pour changer de wagon.
CATHERINE : Pour surtout pas nous défendre en cas de besoin

Catherine et Fabienne ont été victimes non seulement d'insultes sexistes et lesbophobes mais aussi de menaces d'agression physique. Pour mettre en scène ce récit dans le documentaire, l'illustratrice a traduit l'hostilité de l'agresseur par un visage colérique, afin de montrer que la menace physique était bien présente (Image 57**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Les deux autres voyageurs dessinés regardent volontairement ailleurs, l'un fait semblant d'être absorbé dans son livre et l'autre prétend ne rien entendre à cause de ses écouteurs. La représentation de cette indifférence devait souligner l'absence de soutien des témoins présents.



Image 57 : Catherine et Fabienne dans le RER, illustration de Lucie Lacroix (Ep 1 – 19 : 09)

Dans une autre scène du premier épisode, Ariane et Juliette évoquent également le fait que les témoins ne réagissent pas :

ARIANE : Quand tu te fais malmener […] les gens ne bougent pas, ne font rien. On aurait tendance à dire « il y a du monde dans le métro, il y aura des réactions en face ». Avec l'expérience, je me rends compte que non et ça t'encourage pas à te sentir plus détendue.

Cet extrait de l'entretien est utilisé en voix hors champ (*off*) pendant qu'elles attendent, immobiles, sur le quai du RER (Image 58). Le cadrage en plan serré permet de suivre leur regard,

ici tourné vers une publicité pour une salle de sport[170]. La mise au point a volontairement été faite sur celle-ci pour rappeler que les transports en commun contribuent directement à la diffusion de normes « hétérosexistes », entendu comme un « régime de pouvoir » qui contribue à la hiérarchie des sexes et des sexualités (Butler, 2006 : 108 cité par Dupuis-Déri, 2012 ; Chetcuti-Osorovitz & Jean-Jacques, 2019).

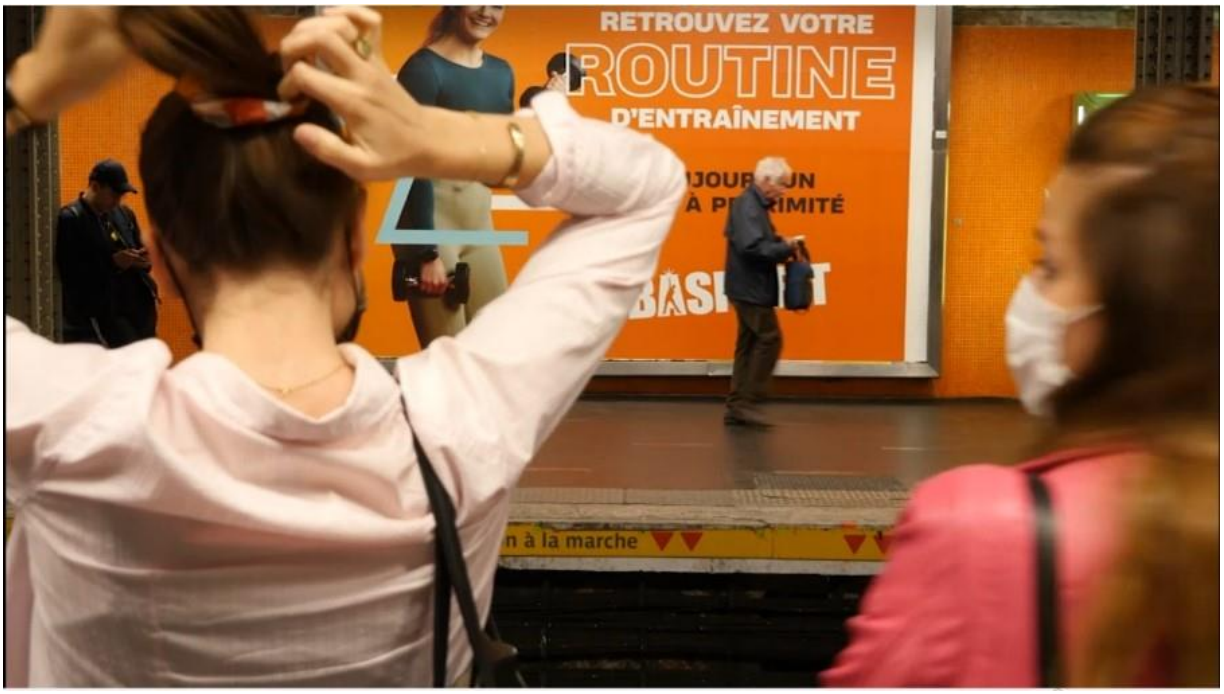


Image 58 : Itinéraire Juliette et Ariane, (Ep 1 – 17 :52)

Les transports en commun produisent donc des logiques spécifiques du « voir/être-vu » (Jarrigeon, 2007). Ils les soumettent à la circularité des regards rendue possible par l'aménagement même des rames. La tension entre visibilité et immobilité ajoute une pression à des corps qui sont déjà sous tension. Cette exposition visuelle permanente rejoint l'analyse de Foucault sur le « panoptique » (2003 [1975]) : dans les transports publics, le regard agit comme une surveillance diffuse suffisante pour induire une auto-discipline des corps. Malgré le fait qu'elles expriment des craintes dans les entretiens, les participantes se sont visibilisées par leur participation même au documentaire, que j'ai centré sur ce dévoilement qui montre qu'elles prennent leur place dans ces espaces.

[170] Depuis peu, des campagnes de publicités mettent en scène des personnes issues de minorités sexuelles dans les transports. Il s'agit d'une évolution, j'ai rappelé dans l'introduction générale qu'en 2005 la RATP était au cœur d'une polémique pour avoir refusé d'afficher une publicité pour le salon gay et lesbien Rainbow Attitude (Leroy, 2010).

2) Des couples qui s'exposent dans un documentaire : dynamiques d'empouvoirement

2.1 Donner à voir des stratégies pour faire face aux violences dans les transports en commun

Pour se déplacer dans l'espace public, les lesbiennes développent différentes stratégies d'évitement : elles peuvent par exemple contourner certains lieux jugés à risque (Cattan & Leroy, 2010 ; Chetcuti-Osorovitz & Jean-Jacques, 2019), privilégier les « voitures de transport avec chauffeur » (VTC) et les taxis lorsqu'elles en ont les moyens, ou encore la marche si le temps et la distance le permettent. Lors de projections, une spectatrice a également évoqué l'usage du vélo, une autre m'a expliqué qu'elle pédalait souvent « en danseuse » avec sa partenaire derrière. Ces alternatives restent toutefois marginales : en Île-de-France, il est difficile d'échapper totalement aux transports en commun. Les couples doivent donc sans cesse s'adapter aux spécificités de ces espaces, en tenant compte des réactions de leur partenaire, ce qui implique dialogues et (ré)ajustements constants entre elles. Une des stratégies les plus mises en avant par les couples interrogés est la dissimulation de leur relation en cas de besoin. Pour la géographe Marianne Blidon :

> Les marques publiques d'affection constituent un bon indicateur pour évaluer le poids des normes sociales et leur intériorisation dans les pratiques du quotidien […] ce régime de (in)visibilité trace des frontières, plus ou moins poreuses, qui permettent de repenser les conditions et les modalités de l'accès de chacun à l'espace public. (2008).

Autrement dit, les couples ajustent leur comportement en fonction du contexte, de l'espace traversé et de la « charge hétéronormative » ressentie (Jean-Jacques, 2023). Ces stratégies prennent donc fréquemment la forme d'une hypervigilance, pour pouvoir anticiper toutes les situations possibles, et d'une autocensure. Selon leurs expériences vécues dans les transports en commun – seule ou à deux –, les participantes semblent développer leurs propres pratiques de cet espace tout en ayant conscience de la probabilité d'être importunée ou agressée.

Lors des entretiens, elles ont évoqué leurs marges de manœuvre et d'autonomie qui prennent la forme d'un savoir-faire, sur lequel elles échangent pour se déplacer ensemble. Lors de l'itinéraire d'Ariane et Juliette, alors qu'elles marchaient bras dessus bras dessous dans une rue déserte (Image 59 et 60), à la vue d'un groupe d'hommes rencontré par hasard, elles se sont éloignées l'une de l'autre et ont cessé de se parler. Ce silence marque une volonté de discrétion, renforcée au montage par l'arrêt soudain de la musique. Un panneau « sens interdit » vient symboliser la distance instaurée entre elles.



Image 59 : Itinéraire Ariane et Juliette (Ep 2 – 8 :44)

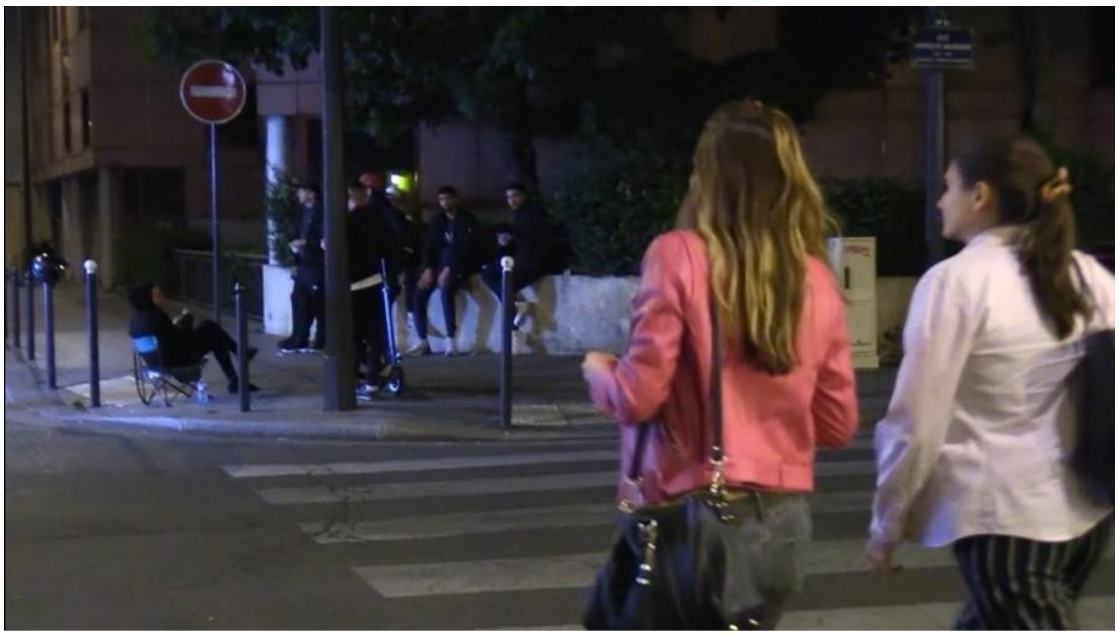


Image 60 : Itinéraire Ariane et Juliette (Ep 2 –9 :07)

Dans ces deux scènes, le choix du plan américain, juste au-dessus des cuisses, peut rappeler le regard masculin, voire mimer les regards sexualisés et potentiellement lesbophobes que les participantes anticipent ou projettent de la part de ces hommes. J'ai cherché à montrer comment deux formes de stéréotypes se répondent, notamment dans la violence qu'elles anticipent de la part d'un groupe de jeunes hommes installés dans l'espace public. C'est aussi ce que montre Sarah Jean-Jacques dans la conclusion de sa thèse :

> Les lesbiennes s'invisibilisent toujours lorsque des groupes d'hommes hétérosexuels sont à proximité. En tant qu'auteurs de violences lesbophobes, les hommes hétérosexuels incarnent la

> figure du danger […]. Les lieux de l'impossible (c'est-à-dire les lieux où les couples lesbiens se dissimulent) ne sont pas des espaces précis, délimités. Ils ont pour point commun la présence des groupes d'hommes hétérosexuels et peuvent tout autant concerner les transports en commun. (2023 : 407-408)

Le documentaire s'ouvre par ailleurs sur un gros plan de chaussure d'homme, immobile dans le RER (Image 61**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Le choix de débuter le documentaire sur une basket dans un plan volontairement sombre, évoque d'emblée la présomption de violence que la proximité de certains hommes suppose pour les participantes : le style dit « hip hop » est largement stigmatisé pour l'univers « banlieue », « rappeur » et « racaille » qu'il véhicule (Jarrigeon, 2007 : 276).



Image 61 : Scène d'ouverture de Visibles, Ep 1, 00 : 52

Les couples interrogés sont en effet régulièrement revenus sur leurs craintes liées à la présence des hommes dans les transports en commun[171], comme le montre l'extrait suivant :

> LÉA : Suivant le nombre de mecs au mètre carré, on va pas s'afficher. Dans la rue, cette charge elle existe moins. […]
> LAURA : Quand y a un groupe de mecs réunis, juste de passer à côté d'eux ça m'alarme. Je suis plus sur le qui-vive le soir avec une rame bondée de mecs.

[171] Si la majorité des voyageur·ses sont des femmes (Dubrincat et al., 2016), le soir huit voyageur·ses sur dix seraient des hommes selon un article du *Monde* (Arlandis, 2012), mais je n'ai pas trouvé d'enquête qui le confirme.

En évoquant un « nombre de mecs au mètre carré », Léa souligne ici une forme de calcul permanent d'un « ratio masculin » qui détermine le processus d'auto-régulation qui sera mis en œuvre dans son couple. Dans la rue par exemple, les lesbiennes peuvent contourner certaines situations, alors que dans les rames, l'immobilité impose d'autres subterfuges. Pour certaines, s'asseoir peut devenir une condition pour maintenir une proximité physique discrète avec leur partenaire, comme Ariane l'affirme « On va être plus à l'aise si on est assises. On va plus facilement avoir des gestes affectifs ».

L'itinéraire filmé met en lumière ces ajustements corporels, révélant comment les stratégies de camouflage varient selon les espaces traversés. L'entrée progressive dans le réseau de transport, traduite visuellement par la transformation du décor, renforce pour les spectateur·ices la sensation d'enfermement. L'arrivée dans les rames marque un moment clé : celui de l'immobilisation des corps. Ces variations d'attitude en fonction du placement dans la rame ont été décrites par les participantes, comme Salomé :

> Au niveau des places, on regarde vraiment où se mettre. Si on se met dans les carrés, on aura juste deux personnes à gérer : celles d'en face, c'est souvent des meufs qui sont là donc ça va [...] sur les banquettes face à face, tu montres un geste affectueux et tout ton trajet les gens te regardent.

Ces propos se traduisent visuellement dans l'itinéraire filmé : lorsque Salomé et Élise sont debout (Image 62**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), elles évitent le contact visuel et physique, Élise croise même les bras. L'image est traversée par le bras d'un homme tenant la barre du métro, qui crée une séparation symbolique entre elles. À l'inverse, assises (Image 63), elles s'autorisent un geste d'affection. La position du corps, debout ou assis, et le placement dans la rame influencent ainsi directement la possibilité de rendre visible - ou non - le lien affectif. La barre placée au centre du cadre dissimule partiellement aux spectateur·ices le geste d'affection d'Élise. Ainsi, la position assise leur permettait d'exprimer une forme de visibilité affective tout en limitant leur exposition : elles se rendent visibles, mais à l'abri des regards trop directs.



Image 62 : Itinéraire Elise et Salomé (Ep 2 1 :10)



Image 63 : Itinéraire Elise et Salomé (Ep 1, 20 :31)

2.2 Prendre sa place dans les transports en commun : transgression et empouvoirement

Le troisième épisode du documentaire s'ouvre sur le concerto pour clavecin n°1 en Ré mineur de Jean-Sébastien Bach. Ce choix de musique au tempo rapide et enjoué souligne la volonté de montrer les lesbiennes dans toute leur agentivité face au processus d'adaptation que l'utilisation des transports en commun suppose. Il est intitulé « c'est la lutte des places. Prendre sa place dans

l'espace public » afin de mettre d'emblée en évidence la capacité des lesbiennes à négocier activement leur présence dans ces espaces.

La première scène du troisième épisode est un gros plan de Juliette en train de se maquiller devant un miroir avant le début de l'entretien (Image 64**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Alors qu'elle applique les différents produits cosmétiques, elle apostrophe Ariane – avec qui j'étais en train de parler – pour lui demander un « chouchou » afin de s'attacher les cheveux. Ce court échange restitue un moment intime et témoigne d'une complicité entre les membres du couple. J'ai spécifiquement voulu qu'une telle scène soit filmée dans *Visibles*, elle était prévue à l'avance, j'avais demandé explicitement à Juliette, dont je connaissais le rituel de maquillage quotidien, si elle pouvait se prêter au jeu.

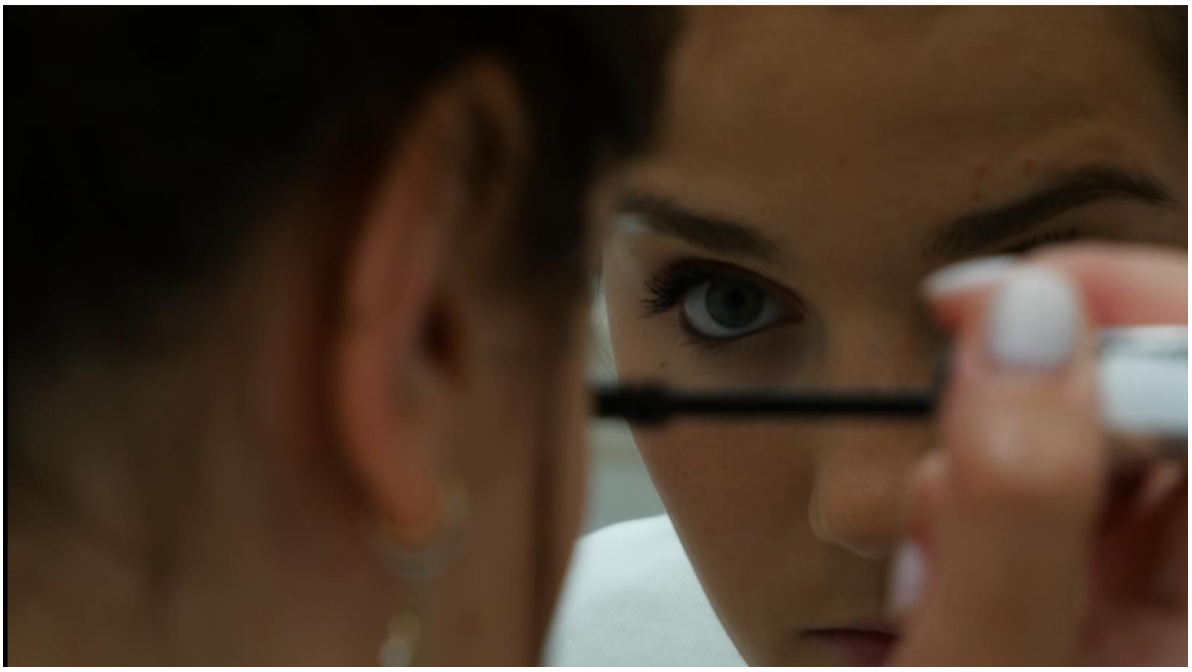


Image 64 : Scène d'ouverture de l'épisode 3, Juliette se maquille (Ep 3, 01 :04)

Le regard de Juliette est franc, direct, l'effet miroir donne l'impression qu'elle regarde les spectateur·ices. Il permet de filer le thème central du « regard » et en prolonge la réflexion. Par le partage de ce moment d'intimité et de soin, Juliette est à la fois sujet - elle se maquille - et objet : elle se regarde être regardée. Le tube de mascara coupe l'image en deux et masque son deuxième œil et accentue la force du regard. Par ailleurs, les contours de son visage sont flou, notamment son oreille et sa main, la mise au point effectué sur son œil permet de se sentir surveillé·e par Juliette : le regard est inversé.

Ainsi, dès le début du troisième épisode, l'idée d'une subversion et d'une affirmation transparaît. J'ai voulu jouer avec le cliché du masque que l'on met ou retire, *topos* des scènes de miroir en littérature et au cinéma, que j'affectionne par ailleurs particulièrement. Par cette idée de dédoublement, je voulais montrer la façon dont Juliette se réappropriait les codes de la féminité hétérosexuelle, comme celles des publicités filmées durant les itinéraires : ces séquences pouvaient se répondre. Dans *On Female Body Experience*, la philosophe Iris Marion Young (2005 [1980]) se demande si les choix vestimentaires des femmes résultent d'une décision autonome, d'un désir de plaire, ou d'une réponse à des normes intériorisées. Elle met en lumière la tension entre expression de soi et conformité aux injonctions sociales, une manière de correspondre à une image de la féminité désirable.

Lors des projections, plusieurs spectatrices lesbiennes ont exprimé leur étonnement face à l'apparence jugée « hétéronormée » de certaines participantes. Au-delà de leur caractère parfois stéréotypé, ces remarques révèlent l'existence d'attentes – intériorisées - implicites quant à la manière dont les lesbiennes devraient se présenter à l'écran. Or, c'est précisément ces limites dans les normes imposées aux identités lesbiennes que j'ai voulu déconstruire avec ce documentaire. Le film met en lumière une diversité d'expressions de genre et, ce faisant, interroge aussi la façon dont les violences sexuelles sont perçues, identifiées et prises en charge, en rappelant que les lesbiennes ne correspondent pas nécessairement aux représentations attendues et aux stéréotypes.

Tout au long de mon enquête, les vêtements et les accessoires ont été des sujets de conversation. J'ai par exemple évoqué la question de l'uniforme dans le chapitre sur les agent·es RATP. J'ai également montré comment la « jupe » faisait l'objet de débat au sein des formations auxquelles j'assistais ou lorsque j'étais en immersion. Lors du tournage de *Visibles*, cette question était centrale : Maud, une des plus jeunes participantes, m'a par exemple parlé de certains signes qui lui permettent de reconnaitre des lesbiennes dans l'espace public : « bague de pouce », « piercings », « cheveux courts » et « maquillage à outrance » sont autant d'éléments qui font sens pour elle. Pour Nadège, participante trans, le maquillage est également central.

J'ai particulièrement cherché à filmer les moments de préparation qui ont lieu au domicile. J'étais inspirée par le documentaire *Toute chose égale par ailleurs* (2018), dans lequel Anne Jarrigeon cherche à saisir les scènes de préparation et à filmer le moment où les participantes de son film franchissent le seuil de chez elles, seuil qui se rejoue symboliquement à l'arrivée dans les espaces du métro. Ces préparatifs font déjà partie d'une performance qui sera donnée du couple dans

l'espace public. J'utilise la notion de « performance » dans la continuité de la géographe et artiste Rachele Borghi :

> Réfléchir sur la performance nous permet de porter l'attention sur le rapport entre corps et espace, et de mettre en évidence la matérialité de ce rapport et ses conséquences sur les transformations de l'espace. […] le concept de performance permet de dévoiler le caractère normé, hétéronormé et réglementé de l'espace public. […] Le corps 'juste' qui occupe de plein droit l'espace public est le corps de l'homme blanc, occidental, jeune et sain: tous ceux qui sortent de ces paramètres sont d'emblée classés dans l'a-normalité. […] Cependant, ces sujets possèdent un potentiel de subversion qui peut permettre aussi de transgresser les normes qui régissent les espaces publics. Les performances mises en place par certain.e.s acteurs/actrices LGBtiQ, par exemple, utilisent le corps comme un outil pour réagir à un espace public normatif et hétéronormé. De cette façon, la performance permet de transformer les corps stigmatisés, invisibilisés, rendus faibles, en outil de réaction à l'ordre urbain. C'est ainsi que le corps, symbole d'une mise à l'écart sociale, d'une situation de marginalisation, devient un point de force pour la réaffirmation de sa propre existence. […] La performance exerce une fonction subversive de l'ordre établi qui opprime les voix et les identités 'autres' et permet de jouer avec les codes et les symboles de l'hétérosexualité. (2012 : 114).

La notion de performance permet de saisir comment les corps interagissent avec l'espace public et contestent l'(hétéro)normativité à l'œuvre dans ces espaces. Elle est également issue des travaux anglo-saxons sur le « doing gender » (West & Zimmerman, 1987). Cette approche met l'accent sur la dimension performative du genre (Jami, 2009 : 119), ainsi que l'analyse des effets tangibles des discours normatifs sur les corps, les comportements et les relations sociales, qui les contraignent à se conformer à des modèles extrêmement restreints (de Lauretis, 2023 : 41).

Cette notion de performance révèle comment les normes sociales se construisent à travers des systèmes de classification binaires et hiérarchiques – femmes/hommes, homosexualité/hétérosexualité, normal/anormal – et comment elles excluent, pathologisent ou violentent celles et ceux qui s'y dérogent (Noyé, 2025 : 44). Les théories queer accordent une attention particulière au corps et à la manière dont les normes de genre se matérialisent dans des pratiques corporelles, attitudes, gestes, voix, comportements, tenues ou aptitudes physiques, une perspective qui me paraît particulièrement pertinente pour analyser les interactions et les violences à l'encontre des lesbiennes dans un espace public tel que les transports en commun.

Ce « potentiel de subversion » évoqué par Rachele Borghi (2012) rappelle aussi la conception de Spivak de la subalternité (2020 [1988]) et de bell hooks de l'agentivité (2017 [1984]) : *Visibles* montre que les lesbiennes interrogées ont conscience de la transgression que constitue leur

relation et que, même si prendre leur place dans l'espace public et les transports en commun n'était pas sans risque pour elles, elles le faisaient malgré tout.

La démonstration du couple représentée sur l'illustration ci-dessous (Image 65) défie l'hétéronormativité de l'espace public. Léa et Laura sont au centre de l'image, elles sont en train de s'embrasser alors que tous les autres personnages sont distants les uns des autres. L'illustratrice a choisi de jouer sur les couleurs, seuls le couple et un passant plus âgé apparaissent sans transparence, pour mettre en évidence la scène qui est racontée. L'illustration repose sur un fond photographique sur lequel sont superposés des personnages dessinés : cette cohabitation du réel et du dessiné met en tension représentation et invisibilisation : le couple, bien au centre, « fait événement » pour reprendre l'expression de Sarah Jean-Jacques, et le reste s'efface lorsqu'elles s'embrassent.



Image 65 : Léa et Laura à l'arrêt de bus, illustration de Héloïse Krob (ép. 3, 13:45)

L'illustration reflète aussi l'ambivalence derrière la notion de visibilité : d'une part la participation au documentaire s'est faite à partir de conditions strictes de diffusion, ce qui révèle la difficulté de se rendre visible ; d'autre part, toutes les lesbiennes participantes n'ont pas le même rapport à la visibilité dans l'espace public et des divergences apparaissent au sein même des couples. La présence d'un personnage ouvertement désapprobateur à droite de l'illustration montre que la démonstration du couple engendre des réactions : pour les lesbiennes un geste aussi ordinaire qu'un baiser devient un acte transgressif et déclenche réactions et jugements. Cette illustration met en scène une anecdote racontée par Léa :

> Des fois on en joue, ça nous fait rire. Un jour, on prend le bus et y avait un vieux qui nous regardait. Il était un peu interloqué et du coup nous on était lancé, on en faisait des tonnes, on était assises sur les genoux, on se roulait des pelles [elles rient].

J'ai volontairement gardé des scènes où les couples rient, échangent des gestes de tendresse et se montrent complices. Lors des entretiens filmés, plusieurs participantes ont évoqué leur admiration pour le comportement transgressif de leur partenaire, qui les incitait à s'affirmer davantage dans l'espace public et la participation au documentaire a d'ailleurs souvent été motivée par l'une des deux partenaires. Elles parlaient aussi fréquemment du regard qu'elles portaient sur les autres lesbiennes qu'elles pouvaient croiser dans l'espace public, exprimant une forme de connivence silencieuse que j'ai voulu rendre visible à l'écran :

> CAPUCINE : Quand je repère un couple de lesbienne je le notifie, je les regarde, j'acte de leur présence […] un truc comme « ça existe ! Il y en a d'autres ! » Comme tu verrais un animal sauvage dans la savane « c'est beau, c'est beau » [rires]

Dans cette scène, Capucine est filmée en plan rapproché, invitant les spectateur·ices à reproduire le regard de connivence qu'elle évoque. Ce moment fait écho à la scène d'ouverture du premier épisode - que j'ai analysée précédemment - où elle introduisait déjà la question du regard, en abordant le processus d'acceptation de son orientation sexuelle.

Si le dispositif audiovisuel permet de rendre perceptible la charge mentale associée aux transports en commun et les craintes qui en découlent, le cœur du documentaire réside dans le dévoilement des participantes elles-mêmes : leur choix de se rendre visibles à l'écran témoigne de la manière dont elles investissent ces espaces. J'ai voulu mettre en lumière cette visibilité comme une affirmation de soi et du couple. Le partage de leurs craintes, appréhensions et expériences révèle aussi leur capacité à se déplacer et à s'approprier l'espace public. Ce geste de partage dépasse le cadre du film : les projections elles-mêmes deviennent des lieux de diffusion de ces récits d'empouvoirement, où la simple présence de couples lesbiens dans les transports en commun, rendue visible à l'écran, peut générer identification, solidarité ou prise de conscience chez les spectateur·ices.

II – Dans les coulisses d'une enquête documentaire

Lors de la réalisation de *Visibles*, j'avais sans cesse l'impression de « manipuler » mon enquête, que ce soit dans la façon dont je construisais mes questions ou relançais mes interlocutrices, dans l'intitulé même de ma recherche ou encore dans mes choix des cadrages et mes intentions de réalisation. Cette impression a été exacerbée lors de la scénarisation du documentaire et du montage. Dans cette deuxième partie, je vais entrer dans la fabrique du documentaire, notamment les enjeux autour de la collaboration avec Félix Cardoso et de l'accompagnement méthodologique d'Anne Jarrigeon, qui m'ont permis de comprendre progressivement qu'en tant que réalisatrice impliquée dans son enquête, je serai omniprésente dans le documentaire.

Comme le montre l'image ci-dessous (Image 66), la caméra est imposante dans la rame du RER et Félix Cardoso devient un « observateur-filmant descriptible, prévisible et interprétable » pour reprendre les mots de Christian Lallier (2008 : 7). Ce choix assumé s'inscrit à rebours des logiques de la caméra cachée[172] et du sensationnalisme médiatique habituel sur les violences lesbophobes. À travers ce parti pris, je cherchais à éviter toute forme de mise en scène victimaire et à prévenir tout risque de décontextualisation ou de récupération du film, en soulignant au contraire l'agentivité des participantes.

Sans réécrire mes intentions *a posteriori*, ce qui entrerait en contradiction avec la nature exploratoire assumée du projet, je montrerai dans cette partie que mes intentions de réalisation et mes choix de montage étaient au cœur du dispositif (Lallier, 2011 : 8). Les épisodes de *Visibles* évoquent les violences lesbophobes par une succession de choix de la part des participantes mais aussi de Félix Cardoso et moi-même en tant que réalisateur·ices. Pour éviter d'avoir une position surplombante, je me suis néanmoins attachée tout au long du travail – conception, tournage, diffusion - à adopter une approche réflexive dont l'intention serait de laisser le plus de place possible aux participantes.

[172] Dans son documentaire *Femme de la rue* réalisé à Bruxelles en 2012, Sofie Peeters se filme en caméra cachée pour montrer des scènes de harcèlement de rue à son encontre. J'ai rappelé dans le premier chapitre que sa démarche avait été critiqué pour la stigmatisation qu'elle engendre sur les personnes minorisées et les quartiers populaires (Gayet-Viaud & Dekker, 2021 : 9). Par ailleurs, dans les médias, les violences lesbophobes dans les transports publics sont souvent traitées lorsque l'agression est physique. Toutes les participantes m'ont par exemple cité l'agression d'un couple lesbien dans le métro à Londres, dont la violence des images avait particulièrement marqué les esprits (Le Monde, 2019).

Cette tentative était rendue encore plus difficile du fait du contexte CIFRE de ma thèse : je craignais que mon documentaire ne soit instrumentalisé au sein de la RATP et je l'instrumentalisais moi-même pour faire réagir l'entreprise. Je reviendrai dans un premier temps sur les précautions prises durant la phase de pré-tournage pour tenter de donner un rôle central aux participantes. J'analyserai ensuite la façon dont la construction de mon positionnement est une des dimensions expérimentales de *Visibles* : cette volonté de retrait – et plus largement mon positionnement – ont eu des effets sur mon enquête.



Image 66 : Félix Cardoso installe la caméra dans le RER, photo Manon Marguerit

1) Un dispositif documentaire dans une ethnographie féministe

1.1 Centrer le dispositif autour des couples participants

Début décembre 2021, j'ai proposé à Félix Cardoso de mener ce projet avec moi. Il devait réaliser un stage de six mois pour valider sa dernière année de master, nous étions convenus avec

Anne Jarrigeon qu'elle encadrerait son stage au laboratoire Ville Mobilité Transport, un arrangement peu courant dans le cadre d'une thèse. Au cours d'une discussion avec Félix Cardoso et Anne Jarrigeon, j'ai présenté une partie du dispositif filmé que je souhaitais mettre en place : je voulais faire des entretiens filmés avec des couples de lesbiennes pour évoquer avec elles leurs expériences des transports en commun mais aussi les violences qu'elles ont pu y subir.

Ce travail s'inscrivait dans une continuité : j'avais déjà enquêté sur la mobilité des lesbiennes dans mon mémoire de master 2 sur la gare du Nord (Marguerit, 2020) mais j'avais enquêté sur des lesbiennes seules, sans tenir compte de l'importance d'observer les dynamiques en couple. Ce sont les participantes à mon travail de mémoire elles-mêmes qui m'avaient rappelée à cette évidence. Le fait de se déplacer en couple les rend visibles dans l'espace public en tant que lesbiennes. D'autre part, je voulais aussi qu'à l'écran transparaissent la complicité, le rire et les gestes de tendresse, ainsi que les contradictions et les potentiels désaccords, non seulement pour favoriser l'identification des spectateur·ices, mais aussi pour éviter une représentation uniquement victimisante de leur condition.

Le documentaire d'Amandine Gay *Ouvrir la voix* (2017) était une de mes sources d'inspiration : construit comme une succession de morceaux d'entretiens, il me semblait naïvement que les participantes et leurs histoires étaient au cœur du dispositif et que, comme la réalisatrice n'apparaissait pas directement à l'écran, il laissait plus de place aux femmes interrogées. Anne Jarrigeon et Félix Cardoso, qui avaient plus d'expérience que moi en matière de réalisation de film documentaire, m'ont alors expliqué que j'aurai beau ne pas apparaître à l'écran, je serai présente partout, à travers notamment mes choix de cadrage et de montage.

Avec Félix Cardoso, nous avons longuement échangé pour confronter nos intuitions et affiner ensemble nos choix esthétiques et narratifs. Il m'importait en effet particulièrement que le documentaire se place du point de vue des participantes sans reproduire le regard voyeuriste auquel elles sont exposées, ce qui nécessitait pour Félix Cardoso de se familiariser avec les théories féministes et les enjeux de représentation. Dans cette même discussion, nous avons réfléchi aux modalités d'un deuxième dispositif filmé autour d'un suivi des couples.

J'avais déjà réalisé des « parcours commentés » dans le cadre de mon mémoire de recherche sur la gare du Nord et je voulais expérimenter une méthode moins rigide : je ne souhaitais pas fixer le parcours à l'avance ni que le trajet soit contraint par le temps (Thibaud, 2001 ; 2022). Il me semblait important que les participantes nous emmènent avec elles sur un trajet qu'elles devaient

faire ensemble, je n'avais pas encore conscience du caractère potentiellement artificiel de cette démarche : elles allaient forcément être amenées à décider en avance d'un trajet durant lequel elles se mettraient en scène.

Par ailleurs, je voulais sortir de la rigidité des marches exploratoires que je suivais alors à la RATP et mettre en place une approche plus sensible de l'expérience de mobilité des personnes marginalisées, sans questionnaire ciblé autour des questions d'aménagement et beaucoup moins cadrée, en m'inspirant de la méthode des « itinéraires » de Jean-Yves Petiteau (2006). Il me semblait que dans le cas de ma thèse, centrée sur l'observation des interfaces et plus spécifiquement pour ce documentaire sur les violences durant les déplacements, cette méthode présentait plusieurs intérêts. D'une part, l'« itinéraire » permet de reconnecter les espaces – privés, publics et transports en commun – entre eux et les violences qui s'y inscrivent (Kelly, 2019 [1987]). D'autre part, il laisse beaucoup plus de place aux participantes, puisque ce sont elles qui décident de leur trajet.

Cependant, j'ai insisté pour que dans le cadre du documentaire, nous adaptions la méthode développée par Jean-Yves Petiteau (2006) : je ne voulais pas que l'itinéraire soit un prétexte pour un deuxième entretien, dont l'objectif aurait été de susciter des récits par « remémoration ». Par ailleurs, contrairement à la méthode de Petiteau, je souhaitais rester en retrait, derrière les participantes munies de micro-cravates, pour ne pas apparaître à l'image mais aussi pour leur laisser une plus grande liberté d'échange.

Ainsi, le dispositif filmique relevait d'une invention libre, mêlant la méthode des itinéraires à celle des parcours commentés, dans une approche hybride visant à restituer la logique d'action des participantes et à se situer au plus près de leur expérience, dans une tentative de co-construction. Ce choix méthodologique s'inscrit dans la lignée d'autres expérimentations : celles de Damien Masson qui « filme le mouvement » pour accéder à l'expérience sensible des transports (2009 : 108), le projet « HafenCities[173] » mené par Alexia Färber et Cécile Cunny, qui mobilise la photographie pour documenter les usages de l'espace public dans le quartier de la HafenCity à Hambourg (Cuny et al., 2020 : 104-123), ou encore les itinéraires menés par Cécile Cunny et Hortense Soichet avec des ouvrier·es de la logistique (Barbier et al., 2020).

Une fois les principales modalités de l'enquête fixées, il a fallu trouver des participantes : elles devaient non seulement accepter d'apparaître avec leur partenaire à l'écran mais aussi de parler de sujets intimes – comme les violences sexuelles – devant la caméra. J'ai d'abord posté une

[173] Pour visionner le webdocumentaire restituant l'ensemble des résultats de l'atelier : https://researchingacity.com/

annonce sur Instagram via le compte « Sapphosutra », un compte militant tenu par un couple de lesbiennes, afin de trouver des participantes qui n'aient aucun lien avec moi. Mon message proposait de participer à une « étude sur les expériences vécues par des couples qui s'identifient comme lesbiens dans les transports en commun franciliens ». La précision sur l'identification permettait d'inclure aussi les femmes trans dans l'enquête. Dans la suite du message, j'évoquais la participation à un « entretien d'une heure réalisé avec les deux membres du couple ».

Plusieurs personnes m'ont contactée directement et nous avons eu un premier échange téléphonique qui me permettait d'en dire plus sur l'enquête, notamment le fait qu'elle était menée sous forme de documentaire et qu'un autre réalisateur serait présent. Je trouvais plus simple d'évoquer ces conditions de vive voix, afin d'avoir l'espace de me présenter, d'expliciter mon positionnement, de parler de ma thèse et de son inscription au sein de la RATP, une précision indispensable dans une enquête réalisée en CIFRE, comme le souligne la sociologue Constance Perrin-Joly (2010). Ces premières conversations téléphoniques étaient aussi l'occasion d'ouvrir une discussion sur les conditions individuelles de participation.

Avec Instagram, je suis parvenue à recruter deux couples. J'ai ensuite mobilisé la méthode dite « boule de neige », qui consiste à identifier un·e premier·e participant·e qui recommande d'autres personnes pouvant participer à l'étude, proposant elles-mêmes à leur tour d'autres contacts. J'avais expérimenté cette méthode pour mon mémoire de recherche sur les femmes artistes de rue à Berlin (Marguerit, 2019a), je savais que le réseau commun d'interconnaissances diminuait la méfiance des participant·es à des enquêtes sensibles et filmées. Au fur et à mesure du tournage – qui a eu lieu entre mars et juin 2022 -, j'entrais en contact avec d'autres couples grâce aux couples que j'interrogeais ou par plusieurs lesbiennes de mon entourage.

Huit couples ont participé au documentaire : quatre avaient entre vingt et trente ans, trois entre trente et quarante ans et un plus de soixante ans. Elles étaient en relation depuis quelques mois pour certaines, plusieurs années pour d'autres, plusieurs dizaines d'années pour le couple de plus de soixante ans. Elles n'étaient pas toutes originaires de région parisienne, certaines venaient d'un milieu rural, de plus petites villes ou de grandes métropoles. À l'exception d'un des couples qui vivait dans les Yvelines (78) et prenait le RER tous les jours, elles étaient toutes de Paris ou de proche banlieue et utilisaient plutôt le métro pour se déplacer. Elles étaient toutes utilisatrices régulières des transports franciliens avec leur partenaire, même si la plupart pouvait se permettre financièrement de les éviter en privilégiant par exemple les VTC et les taxis le soir et la nuit.

Les participantes partageaient pour la plupart une certaine aisance à l'oral ainsi qu'un rapport réfléchi et souvent militant à leurs expériences. Si leurs récits de violence étaient similaires et se recoupaient, elles n'en avaient pas toutes la même perception : certains couples affirmaient qu'elles ne subissaient aucune violence – alors qu'elles me décrivaient des faits que j'interprétais comme relevant de violences tout au long de l'entretien -, d'autres avaient préparé leurs récits en amont avec la volonté de témoigner de leur réalité quotidienne et de rendre visible leur vécu. Chez certaines participantes, d'autres caractéristiques individuelles venaient se superposer : l'une, racisée, a exprimé une méfiance accrue envers la RATP après plusieurs contrôles d'identité, tandis que le couple retraité a évoqué un cumul des violences à leur égard lié à leur âge.

Quasiment toutes les participantes ont évoqué un malaise à l'idée d'être filmées par Félix Cardoso, j'ai précisé qu'il était possible d'arrêter de filmer[174] et de lui demander de sortir à tout moment. La participation à un documentaire implique les protagonistes de façon beaucoup plus forte qu'une enquête dont j'aurais rendu compte uniquement à l'écrit. Si Réjane Hamus-Vallée (2023) évoque différentes possibilités d'anonymisation pour les entretiens filmés – par exemple le floutage, le recours à l'image de synthèse, à la séquence animée, voire au film d'animation[175] - je voulais que les participantes apparaissent à l'écran, notamment pour que leurs émotions soient perceptibles. Il était donc difficile de mettre en place des subterfuges d'anonymisation. Certaines craignaient que leur participation puisse les *outer*, c'est-à-dire révéler leur orientiation sexuelle sans son consentement, voire contre leur volonté, par exemple dans la sphère professionnelle, et les expose à des violences supplémentaires.

Selon Anne Jarrigeon, le recours aux méthodes audiovisuelles fait entrer en contradiction « deux formes d'injonction à l'anonymat » : « celle des sciences garantissant traditionnellement aux personnes enquêtées la dissimulation de leur identité, et celle liée au respect du droit à l'image visant

[174] Une seule interruption de tournage a eu lieu, liée au récit particulièrement marquant d'une expérience de violence vécue par l'un des couples.

[175] Le floutage est par exemple utilisé dans le film *La Faute aux photons – Paroles d'acteurs et Répétitions* de Jean-Christophe Poisson (2005 cité par Hamus-Vallée, 2023), le recours à l'image de synthèse dans le moyen métrage *Ryan* de Chris Landreth (2004 cité par Hamus-Vallée, 2023), la séquence animé dans *Préliminaires* de Julie Talon (2021 cité par Hamus-Vallée, 2023). L'animation peut aussi être le parti pris du film comme dans *Flee* (2021 cité par Hamus-Vallée, 2023). D'autres procédés comme l'hybridation visuelle peuvent également être expérimentés comme dans *Mains tendues* de Françoise Bouard et Régis Blanchard où les mineur·es ont uniquement le visage dessiné (2023 cité par Hamus-Vallée, 2023).

à préserver les personnes […] de toute reconnaissance, si elles s'y opposent. » (2015 : 226). J'ai donc proposé aux participantes de définir avec moi les conditions de diffusion : nous avons décidé ensemble qu'elle serait restreinte aux colloques scientifiques, événements militants ou au sein de la RATP et toujours en ma présence pour recontextualiser le documentaire. Nous avons également pris en compte les demandes individuelles : une des participantes - ancienne salariée RATP - ne souhaitait par exemple pas que son couple soit filmé afin de ne pas être reconnue lors des projections au sein de la RATP. Nous lui avons proposé d'utiliser l'enregistrement de l'entretien en voix hors champ (*off*).

1.2 Trouver ma place dans le film

Durant le tournage de *Visibles*, j'ai endossé un nouveau rôle dans mon enquête, celui de réalisatrice de documentaire, que j'ai dû apprendre empiriquement et que je continue encore d'explorer. Mon premier court métrage, réalisé dans le cadre de mon mémoire de master 1, était une succession des entretiens avec des femmes artistes de rue (Marguerit, 2019a ; 2019b). À ce moment-là, le film et l'écriture étaient restés cloisonnés : le film n'avait pas nourri l'analyse, et le mémoire ne faisait presque pas mention du matériau visuel. La collaboration que j'ai menée avec Félix Cardoso et la supervision du projet par Anne Jarrigeon ont vraiment été l'occasion de me former à l'enquête documentaire. Félix Cardoso me donnait des cours théoriques sur le fonctionnement de la caméra et ses réglages, que je mettais ensuite en pratique dans des entretiens fictifs avec mes propres collègues[176]. Il m'a également initiée au travail de montage. Avec Anne Jarrigeon, j'avais des discussions sur ce qu'était concrètement une enquête documentaire, par exemple comment scénariser alors que d'autres entretiens allaient avoir lieu ?

Anne Jarrigeon jouait également un rôle d'arbitrage dans ma collaboration avec Félix Cardoso, ce fut le cas lorsque nous étions en désaccord sur la manière de filmer une des participantes, dont la poitrine apparaissait un peu trop au premier plan, ce qui risquait de reproduire les écueils du « male gaze » (Mulvey, 1975). Ce fut également le cas lors de la réflexion autour des « itinéraires ». Comme je l'explicitais précédemment, je souhaitais rester derrière les couples. Cette proposition a fait l'objet de débat avec Félix Cardoso, qui pensait au contraire que je devais marcher avec elles durant le déplacement pour guider leurs conversations. Anne Jarrigeon m'a aussi expliqué que je devais partager avec elles la difficulté d'être filmée dans l'espace public. J'ai fini par accepter de faire quelques portions de trajet avec chacun des couples, en me disant que je pourrais toujours

[176] Merci à Gonçal Cerda Beneito et à Léa Zachariou de s'être prêté·es à l'exercice.

couper ces scènes au montage. Je gardais en effet en tête que je devais rester attentive à la place que je prenais et ces ajustements, qui se sont révélés inefficaces, m'ont longtemps permis d'entretenir l'illusion que je pouvais disparaître totalement de mon propre film.

Ces échanges m'ont aussi fait prendre conscience que j'allais devoir me familiariser avec le fait d'être filmée alors même que je devais mettre à l'aise les participantes face à ce dispositif. Pour m'y préparer, j'ai organisé d'autres entretiens fictifs avec des couples d'ami·es, ce qui m'a permis d'expérimenter l'installation du matériel dans différentes configurations spatiales, de réfléchir à des techniques pour faciliter la parole, par exemple le fait de commencer par une question simple et ouverte du type : « Peux-tu me raconter ta journée d'hier ? ». Ces séances ont aussi été l'occasion de réaliser la difficulté que j'allais avoir si je devais mener les entretiens – sur des sujets potentiellement traumatiques – tout en gérant les imprévus techniques.

Nous sommes donc convenu·es avec Félix Cardoso qu'il prendrait en charge les nombreux réglages nécessaires pour que je sois pleinement disponible pour les participantes. L'une d'entre elle, que je connaissais un peu, m'a proposé de réaliser mon premier entretien avec elle et sa partenaire afin de « tester » mon dispositif. À l'issue de l'entretien, elles m'ont conseillé d'amener progressivement les questions intimes et d'éviter d'être trop directe. Elles ont également recadré Félix Cardoso, qui leur avait coupé la parole et lui ont conseillé d'attendre la fin pour poser des questions afin de ne pas paraître écrasant. Après cette première expérience, j'ai gardé l'habitude de proposer aux couples de me faire des retours afin de rester dans une démarche réflexive tout au long du tournage.

J'avais conscience de la difficulté pour les couples de revivre des épisodes psycho-traumatiques tout en étant filmés. Je réajustais donc constamment mon positionnement : je prenais toujours part à la conversation mais je suivais leur rythme de parole et lorsque j'évoquais des expériences personnelles, je restais attentive au fait que c'était elles qui devaient rester au cœur du documentaire. Mes prises de parole allaient être coupées au montage. Je faisais également attention à reprendre leurs propres termes – par exemple à ne pas utiliser le mot « victime » si elles ne le faisaient pas elles-mêmes - et à ne pas insister lorsqu'elles m'assuraient n'avoir rien à me raconter.

Il me semblait néanmoins essentiel de partager avec elles mes propres récits – en restant attentive afin de ne pas leur imposer de violence supplémentaire - non seulement parce que je voulais que l'entretien ressemble à une conversation mais aussi afin qu'elles ne soient pas seules à se livrer, donc dans une démarche d'empouvoirement mutuel. Jean-Paul Payet évoque l'entretien conversationnel comme une méthode qui permet de réaliser « un 'travail avec' et non pas un 'travail

sur' qui fait de l'acteur un co-chercheur […] qui contribue […] à partir de son expérience et de son identité propre (et plurielle) à problématiser, à questionner, voire à expérimenter » (Payet, 2020 : 171). Le sociologue Jean-Claude Kaufmann rappelle que dans ce type d'entretien, appelé aussi « entretien compréhensif », il ne s'agit pas de « rompre la hiérarchie » et de « tomber dans une équivalence des positions » :

> Chacun des deux partenaires garde un rôle différent. L'enquêteur est maître du jeu, il définit les règles et pose les questions ; l'informateur au début se contente de répondre. C'est ensuite que tout se joue : il doit sentir que ce qu'il dit est parole en or pour l'enquêteur, que ce dernier le suit avec sincérité, n'hésitant pas à abandonner sa grille pour lui faire commenter l'information majeure qu'il vient de livrer trop brièvement. L'informateur est surpris de se sentir écouté en profondeur et il se sent glisser, non sans plaisir, vers un rôle central. Il n'est pas vaguement interrogé sur son opinion, mais parce qu'il possède un savoir, précieux, que l'enquêteur n'a pas, tout maître du jeu qu'il soit. Ainsi, l'échange parvient à trouver son équilibre, entre deux rôles forts et contrastés. Et l'informateur comprend que s'il plonge plus profondément en lui-même, parvenant à exprimer davantage de savoir, il renforce encore son pouvoir dans l'interaction. (2016 : 48)

Lors de la construction de mon enquête, j'avais imaginé un dispositif audiovisuel expérimental qui laisserait une place centrale aux participantes, en restant par exemple ouverte aux conditions individuelles de participation ainsi qu'aux demandes de restriction des projections. J'avais cependant conscience que malgré « la force émotionnelle […] des paroles exprimées par les personnages principaux », c'est moi qui allais avoir « le dernier mot, tant [par] le choix des témoignages que sur la manière de les transmettre » (Bourgois, 2001 : 41). Je devais donc assumer ce « moi […] qui manipule la démonstration en coulisses » (Hancock, 2007 : 75). Ce constat est d'autant plus important à souligner que mon enquête s'inscrivait dans une thèse CIFRE à la RATP : il pourrait donc faire l'objet d'une mise en scène dans le cadre d'une stratégie d'image.

2) *Visibles* ou la production d'un discours sur les violences lesbophobes

2.1 Négocier ma propre (in)visibilisation

Le titre même du documentaire constituait une réflexion sur ce que Félix Cardoso et moi-même choisissions de rendre « visible » sur les participantes. Cette notion de visibilité a été au cœur

de ma démarche : comme en témoigne le sujet de la thèse de Margot Boyer (travail en cours[177]), les régimes de visibilité ont profondément évolué, notamment avec l'essor des réseaux sociaux. Les lesbiennes sont parfois perçues comme « hyper-visibles » et cette visibilité reste à interroger : qui peut réellement se rendre visible ? Dans quels contextes ? Selon quelles normes ? Et comment cette visibilité se manifeste-t-elle concrètement dans l'espace public ? À travers le documentaire, les participantes choisissent de se rendre visibles et revendiquent, d'une certaine manière, un droit à la visibilité. Cette affirmation reste cependant à nuancer : dans plusieurs cas, c'est l'une des partenaires qui a porté l'initiative de participer, convainquant l'autre parfois à contrecœur, ou sous certaines conditions, comme ne pas apparaître à l'image.

Les motivations étaient diverses, et pour certaines, leur engagement dans le projet s'est fait avant tout sur la base de la relation de confiance que nous avions déjà nouée. Cette dimension de fabrique du film et le bricolage que nous avons dû réaliser autour de la notion de visibilité est particulièrement perceptible dans le documentaire. Sur l'extrait du premier épisode ci-dessous (Image 67**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), Juliette me regarde en riant, elle est en train de me faire une blague : notre complicité apparaît clairement à l'écran. Initialement, j'avais demandé à Félix Cardoso de couper cette séquence, craignant qu'on me reproche de connaître personnellement certaines participantes. Selon lui, cette scène est importante, elle montre justement que c'est grâce à ce lien de confiance préexistant que certaines ont accepté de participer, et donc qu'il a été une condition d'accès à leur parole.

[177] Dont le titre provisoire est « Territorialités et mobilités lesbiennes à l'heure du numérique. Une approche des reconfigurations situationnelles contemporaines par les marges. » dirigée par Anne Jarrigeon à l'Université Gustave Eiffel.



Image 67 : Installation du micro-cravate pour l'entretien de Juliette et Ariane (Ep 1, 3 :11)

Dans mon enquête, les participantes m'ont confié des informations privées, je me suis régulièrement demandée si je pouvais en rendre compte sans les trahir. Ce « partage du secret[178] » (Simmel, 1996) impliquait de montrer que le documentaire était une mise en scène et que les couples réalisaient une performance que le montage venait traduire. C'est dans cette logique que le premier épisode s'ouvre sur la préparation des entretiens. On m'y voit, par exemple, répondre à un couple qui me demande : « On parle comme ça ? Enfin, tu vas nous poser des questions ? », ou encore, comme sur l'image ci-dessus (**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), en train de pincer le tee-s hirt de Juliette pour fixer un micro-cravate.

Par ce geste, je présente aussi les rôles de chacun·es : ce sont les couples qui ont la parole et qui sont au centre du projet, ce sont les « élus » pour reprendre l'expression de l'anthropologue Christian Lallier (2008 : 4), tandis que j'apparais explicitement comme l'enquêtrice. L'extrait ci-dessous constitue ma première apparition à l'écran, on m'y voit en train d'interroger un couple (Image 68**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Ces scènes introductives facilitent l'entrée des spectateur·ices dans le documentaire et leur permet d'identifier la place de chacun·e dans le

[178] Processus par lequel des informations sont délibérément cachées ou partagées entre certains membres d'une communauté, créant ainsi des liens sociaux et des dynamiques d'inclusion/exclusion : celles et ceux qui partagent un secret se reconnaissent comme faisant partie d'un groupe à l'identité distincte.

dispositif. Par ce processus, nous les instituons comme « personnages » principaux du documentaire et montrons que *Visibles* est le résultat des choix que Félix Cardoso et moi-même avons fait lors du montage à partir de ce que les couples ont accepté de nous partager.



Image 68 : Début de l'entretien (Ep 1, 2 :15)

Cependant, je ne suis pas toujours parvenue à trouver la « juste distance » vis-à-vis des couples participants et cet « effort de distanciation » (Fassin, 1998 : 42) transparaît dans le documentaire. Les scènes introductives durant lesquelles je pose des questions et installe le matériel, contrastent par exemple avec d'autres où je suis présente aux côtés des participantes pendant les itinéraires. La scène durant laquelle je suis train de marcher avec Maud et Joséphine a par exemple été conservée au montage (Image 69) : je deviens alors protagoniste-enquêtrice au sein même de *Visibles*. J'ai également déjà évoqué le caractère artificiel des itinéraires, bien souvent il arrivait qu'une des participantes me demande en amont « mais il faut qu'on prenne plusieurs modes de transports ? » ou bien m'affirme avoir choisi un trajet pas forcément habituel pour elle.

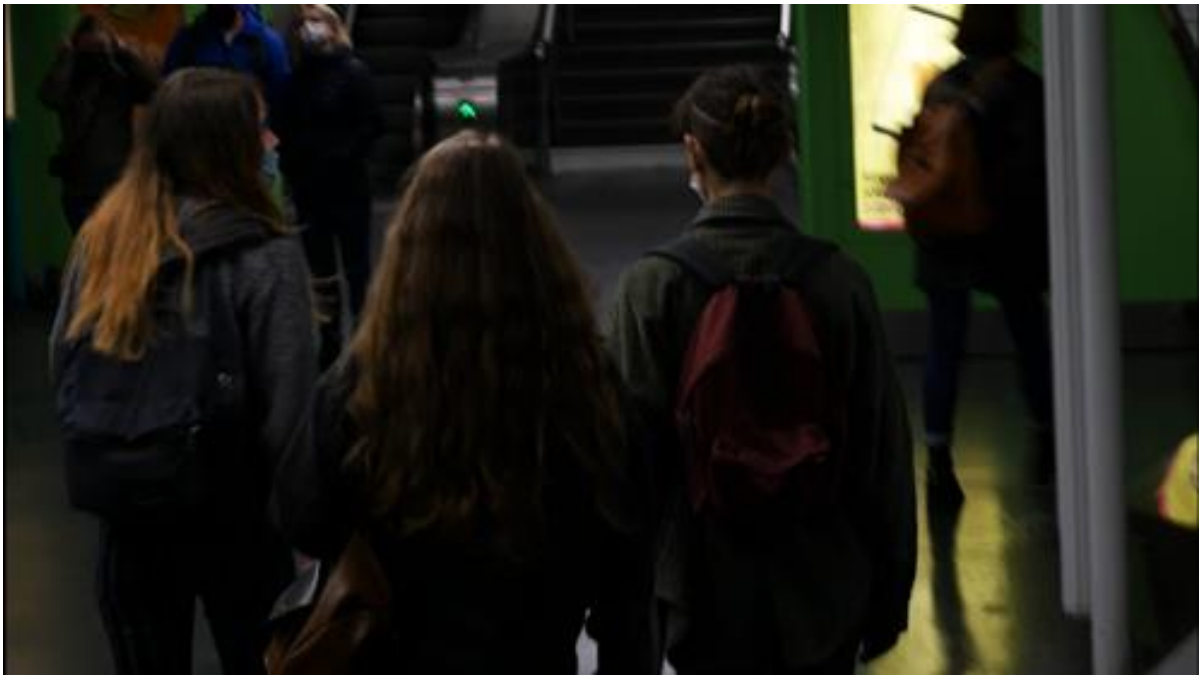


Image 69 : En itinéraire avec Maud et Joséphine (Ep 3, 4 :15)

Bien que Félix Cardoso ait pris soin de minimiser sa présence, certaines scènes où il apparaît ont été conservées. Dans le troisième épisode, son reflet est perceptible dans une vitre (Image 70**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**) ; dans une autre scène son bras traverse brièvement le champ pendant l'entretien (Image 71**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). J'ai souhaité confronter mon propre désir d'effacement à sa position plus assumée dans le documentaire, je l'ai donc interrogé à ce sujet :

> Je voulais laisser des indices de ma présence aux spectateurs. Il était bien sûr difficile de couper à certains moments, les propos étaient intéressants à garder au montage mais je voulais surtout montrer qu'il y avait un point de vue situé, un dispositif mis en place et que c'était ça qui orientait les propos.

Cette divergence entre Félix Cardoso et moi a ouvert un questionnement sur la place du/de la chercheur·se-réalisateur·ice dans un dispositif de recherche audiovisuelle : alors que je m'agaçais de cette présence laissée au montage que je trouvais intrusive, voire envahissante, nous avons discuté ensemble de son importance. Pour Félix Cardoso, le fait de revendiquer sa présence, même discrètement, est un marqueur de la construction du film, ces petites touches permettent d'affirmer un point de vue situé et de rendre visibles les conditions de production du discours. Il ne cherche pas uniquement à se mettre en avant, il veut signifier aux spectateur·ices que ce qu'il et elles visionnent est le produit d'un regard situé et d'un montage. Il s'agit donc d'un geste réflexif. En ce

sens, sa présence - même partielle - agit comme un rappel de l'artificialité du dispositif, là où mon propre positionnement, plus effacé, constituait une tentative – naïve - de privilégier la mise en avant des participantes.



Image 70 : Apparition de Félix Cardoso dans le reflet (Ep 3, 1 :28)



Image 71 : Le bras de Félix Cardoso qui passe pour régler le son (Ep 3, 5 :19)

Cette tension entre deux postures enrichit la dynamique du film en donnant à voir les tensions internes de la collaboration dans la co-réalisation : l'enquête devient un processus partagé, traversé par des choix subjectifs et des négociations permanentes.

2.2 Le montage : une somme de choix

Un des principaux enjeux du travail de montage était de faire des choix dans la retranscription des récits, je ne voulais ni verser dans la caricature, ni les victimiser et je devais faire attention à ne pas déformer leurs propos et à ne pas les exposer davantage. Pour l'anthropologue Eric Chauvier, rendre compte des paroles des personnes marginalisées présente toujours un risque de « désinterlocution » (2012 : 213), qui les priverait de leur statut d'interlocutrices légitimes. Je devais être d'autant plus attentive à ce constat que j'utilisais leur image en plus de leurs discours. Nous avions un délai court - six mois - pour réaliser ce projet, correspondant à la durée du stage de Félix Cardoso au sein de mon laboratoire (mars – août 2022). Nous sommes rapidement convenu·es du format en série : outre sa portée pédagogique puisqu'elle pourrait se regarder thématiquement, elle permettait de suivre les couples sur plusieurs épisodes, donc de les reconnaître, de s'y attacher et de donner à voir l'évolution d'une réflexion en train de se faire sur leurs expériences.

L'analyse des premières retranscriptions m'a permis de proposer les thématiques de chaque épisode : un premier épisode qui explicite et recontextualise la notion même de lesbophobie ; un deuxième qui donne à voir les stratégies d'évitement et de dissimulation que les couples mettent en œuvre dans l'espace public pour y faire face ; et un troisième épisode centré sur la capacité d'agir et qui devrait montrer que malgré toutes les violences racontées – qu'elles soient anticipées et/ou vécues -, les lesbiennes prennent leur place dans ces espaces. Au fur et à mesure du tournage, les entretiens enrichissaient le scénario des différents épisodes de *Visibles* : à la fin, il tenait sur trente-huit feuilles A4 sur lesquelles étaient réparties les extraits de chaque entretien que je voulais garder, rangés thématiquement selon les épisodes (Image 72**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Pour faciliter le travail de montage, j'inscrivais sur chaque extrait le nom du couple ainsi que le temps d'enregistrement correspondant. Les trois feuilles A3 à droite de la photo correspondent chacune à un épisode de *Visibles*. Il s'agit d'une « mise à plat » du scénario.



Image 72 : Félix Cardoso devant le scénario de Visibles, photo de Manon Marguerit

Félix Cardoso et moi étions réparti les tâches : je m'occupais des retranscriptions et de la scénarisation, tandis qu'il assurait le montage, que je suivais de près. Le fait qu'il assure le montage a parfois suscité des remarques dans mon entourage, laissant entendre que j'avais « délégué » une partie du travail, alors qu'il s'agissait d'une recherche collaborative. Il a fallu composer avec ces remarques déstabilisantes. Sur le schéma ci-dessous (Figure 13), j'ai représenté les phases de retranscription, d'analyse, de scénarisation et de montage les unes sur les autres afin de montrer qu'elles étaient menées en parallèle du tournage à partir des entretiens et des épreuves de tournage (*rushes*), qui s'accumulaient au fur et à mesure du travail. Eliane de Latour évoque les difficultés de collaboration avec sa monteuse lorsque ces phases se sont confondues dans son film *Little go girls* (2016) : « où est le scénario ? Comment choisir la scène ? Ce n'est plus une sélection par rapport à un scénario mais par rapport à une esthétique puisqu'on doit harmoniser les parties avec un propos encore flottant » (Cuny et al., 2020 : 218).

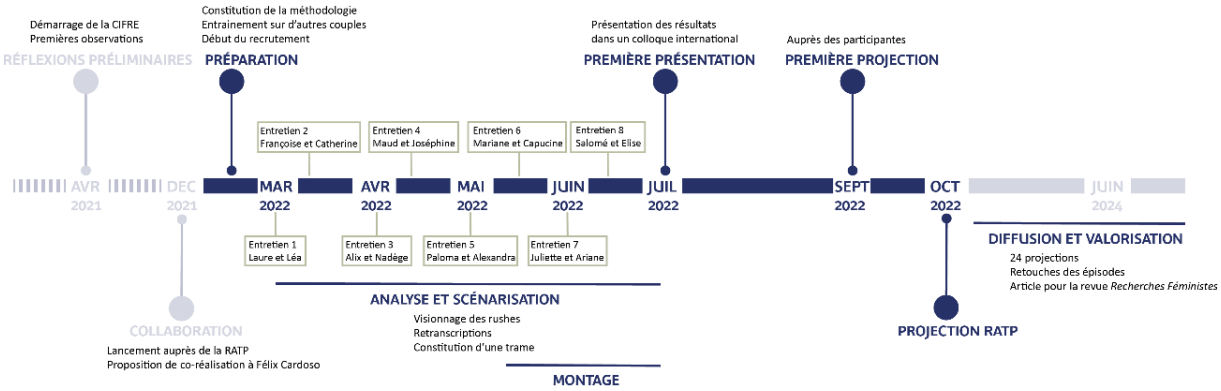


Figure 13 : Phasage de la réalisation de Visibles, schéma de Manon Marguerit

Dans le cas de ma collaboration avec Félix Cardoso, ces micro-tensions résultaient plus des désaccords concernant l'interprétation des entretiens. Mon implication personnelle rendait parfois difficile une mise à distance, au risque de simplifier ou de caricaturer certains propos. Le travail de scénarisation était frustrant : il était impossible de tout restituer et il fallait assumer les ellipses et opérer des choix parmi un matériau très riche. Comme la sociologue et réalisatrice Monique Haicault l'explicite, dans un film, il faut accepter « qu'on ne voie […] que des facettes, des parties, des formes, du fait de la nécessité épistémologique du découpage » (2010 : 19). Les échanges réguliers avec Félix Cardoso et Anne Jarrigeon m'ont aidée à trancher, en renonçant par exemple à intégrer les réflexions autour de la maternité évoquées par un couple. Félix Cardoso insistait aussi sur l'importance de ne pas éluder les remarques parfois stigmatisantes des participantes. La lecture d'*En quête de respect* de l'anthropologue Philippe Bourgois m'a aidée à ajuster mon regard : il y montre que les enquêté·es peuvent aussi exercer des formes de violence et qu'il faut les assumer (Bourgois, 2001 : 43).

2.3 Des couples qui se mettent en scène

Lors des entretiens, j'ai interrogé les couples sur la visibilité qu'elles donnaient de leur couple durant leur déplacement : quels gestes veulent-elles et peuvent-elles montrer ? Quelle exposition aux violences cette visibilité était-elle susceptible d'entrainer ? Perçoivent-elles des différences entre les espaces publics, par exemple entre la rue et les transports en commun ? Durant les itinéraires, la présence de la caméra les a poussées à mettre en scène leur couple, parfois en décalage par rapport aux habitudes qu'elles m'avaient précédemment décrites durant l'entretien. Capucine et Marianne, qui se disent peu tactiles au quotidien, ont pourtant exprimé leur déception de ne pas pouvoir se tenir la main pendant l'itinéraire filmé à cause de leurs sacs encombrants (Image 73**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).



Image 73 : Itinéraire Capucine et Marianne, Ep 1, 04 :55

Lors de l'entretien, Ariane et Juliette disaient restreindre leurs gestes d'affection dans les transports publics, mais se sont montrées démonstratives dans le RER pendant l'itinéraire filmé (Image 74**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).



Image 74 : Ariane et Charlotte dans le RER, Ep 3, 08 :42

Face à la caméra, les couples mettent en scène leur relation, influencés à la fois par leur interprétation des attentes de l'enquête et par une volonté d'entrer dans des personnages. En tant que réalisatrice, mon objectif était aussi de faire entrer les spectateur·ices dans la peau des participantes à l'écran. Pour cela, nous avons par exemple privilégié les gros plans et les plans de profil, permettant de bien capter les émotions à travers les expressions du visage et la gestuelle.

L'un des entretiens, marqué par une dispute, volontairement conservée au montage, a d'ailleurs suscité une forte charge émotionnelle - pleurs, colère - lors de la diffusion :

> JULIETTE : [dans le RER] Y a un mec qui monte, il commence à baragouiner […]
> ARIANE : « ça me dégoûte, je suis un putain d'homophobe et je vous emmerde ». Face à ça, n'y a pas 36 solutions... Soit, tu considères que le mec est fou donc t'ignores. Soit t'es touchée et tu réagis. Là-dessus on est complètement différentes avec Juliette, on a dû apprendre à composer. Moi, j'ai plutôt tendance à laisser couler […] Juliette, elle est plus frontale.
> JULIETTE [agacée] : Ça va tout de suite me mettre en colère et je n'a-rri-ve pas à rester passive. Je me sentirais trop pourrie […]
> ARIANE : Bref, Juliette s'est levée, ça a agité les mains... le mec était quand même assez virulent, il nous a menacées de mort...
> [Interruption de tournage]
> JULIETTE [En pleurant] : Ça a cristallisé des conflits entre Ariane et moi. Je lui en veux pour ça au mec. On a une dispute énorme après, j'étais dans un état de détresse totale.
> ARIANE : Tu n'as pas peur de la mise en danger en fait, c'est ça la différence entre nous deux.

Cette scène, qui relate une agression lesbophobe, donne à voir les effets différenciés et profonds de cette violence sur les deux personnes concernées : l'agression physique et verbale se matérialise dans leurs corps, leurs mots et leur dynamique relationnelle. L'émotion ne passe pas seulement par le récit, elle est incarnée et s'inscrit dans les silences, les pleurs et la tension persistante entre les partenaires du couple. Avec ce passage, je voulais montrer les répercussions relationnelles de la violence : elle ne touche pas uniquement les corps dans l'instant, mais fragilise les liens affectifs, ravive des conflits internes, confronte des stratégies de survie différentes. Juliette et Ariane ne réagissent par exemple pas de la même manière : l'une est dans l'évitement, l'autre dans la confrontation et cette divergence est à l'origine de leur conflit.

J'ai réalisé un montage à partir cette scène du deuxième épisode (Image 75**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), afin de montrer à travers une séquence de plans comment le conflit entre Juliette et Ariane s'inscrit corporellement à l'écran : Juliette s'éloigne progressivement d'Ariane, traduisant visuellement la montée en tension (1 et 2). Le choix du plan de profil place les spectateur·ices aux côtés d'Ariane, créant un effet de proximité émotionnelle. Lorsque Juliette fond en larmes, le tournage est interrompu, une rupture figurée au montage par un écran noir (3), suivi d'un plan en pied marquant la distance physique entre les deux partenaires (4). Un gros plan sur le visage d'Ariane (5) renforce l'effet d'intimité : elle semble se confier directement, et le fait d'être dans l'espace privé lors des entretiens accentue cette impression de proximité.

Enfin, la séquence se clôt sur une étreinte sur les quais du RER (6), lieu même de l'agression qu'elles venaient d'évoquer. Dans cette scène, j'ai voulu donner à voir la complexité de leurs vécus sans tomber dans une logique de victimisation. En ce sens, la scène permet de rompre avec les représentations figées des victimes : Juliette et Ariane sont en colère, actives et lucides. La tendresse et la complicité sont mises en avant : elles prennent leur place dans l'espace public malgré les violences.



Image 75 : Ariane et Juliette sont en désaccord, Ep 2, 16 :39 à 18 :07

Les émotions exprimées à l'écran - les larmes de Juliette, l'incompréhension d'Ariane - permettent au public de ressentir la violence racontée, non seulement comme victimes d'une agression, mais aussi comme personnes en tension émotionnelle et en désaccord. L'intimité de la scène crée un espace de résonance émotionnelle lors de la remémoration de l'événement initial, essentielle à la visée pédagogique et politique du film.

À l'inverse, dans un registre plus léger, le souvenir d'une remarque lesbophobe raconté par Laura et Léa a suscité des rires partagés avec les spectateur·ices lors des projections.

LAURA : Un monsieur d'une soixantaine d'années au moment où on est passé, nous a demandé « qui est l'homme qui la femme ? ». Je lui ai répondu sur le ton de l'humour « C'est moi le mari et je m'occupe de ta femme aussi » [elles rient]

Cette alternance entre humour, rires, et colère, voire tristesse, crée un effet de proximité avec les couples à l'écran. Par ailleurs, pour les participantes, Félix Cardoso pouvait devenir à certain moment un spectateur non concerné à qui elles s'adressaient. Sa présence les a poussées à sortir de l'entre-soi de l'enquête et à expliciter leurs récits. Lors des projections, ces précisions – parfois de vocabulaire, parfois de description des faits – permettaient de rendre leurs expériences accessibles.

Ces exemples montrent également comment, en tant que réalisatrice, j'occupais une place plus importante que prévu. Lors de la phase de diffusion, mon rôle s'est complexifié, je suis devenue aussi une médiatrice prise entre les attentes souvent contradictoires des participantes et les réactions des différents publics.

III – Un documentaire qui m'a échappé : faire face à l'évolution des rapports à la visibilité

J'ai organisé vingt-six projections entre juillet 2022 et septembre 2025 dans des situations très variées : une uniquement devant les participantes, cinq à la RATP, dix dans le cadre de colloque et de journée d'études, six d'enseignements universitaires et enfin quatre avec un public plus large, lors de tables-rondes par exemple. Dans certains cas, le documentaire était projeté dans son intégralité, dans d'autres seul un des épisodes était présenté ou quelques extraits. Le public rassemblait une diversité de profils : il arrivait que plusieurs couples de participantes viennent ainsi que des personnes familières des questions de lesbophobies. Il y avait aussi des personnes non concernées et/ou pour qui le sujet était une découverte. L'analyse des projections de *Visibles* s'est construite de manière empirique, à partir de tâtonnements méthodologiques. Durant et après chaque projection, je consignais dans mon carnet de terrain les réactions du public, mes propres émotions en tant que réalisatrice-spectatrice, ainsi que les échanges tenus lors des débats. J'ai aussi rassemblé les SMS, courriels et conversations informelles reçus après les séances, et mené des entretiens *a posteriori* avec des spectateur·ices pour comprendre les effets différés du film.

Les débats qui suivaient les projections remettaient régulièrement en question ma place dans la circulation du documentaire. L'une de mes intentions dans la réalisation de *Visibles* était d'orienter la manière dont les spectateur·ices allaient recevoir les récits des couples. J'avais donc volontairement limité les possibilités d'interprétation :

> On pouvait se laisser guider par le documentaire en lui-même, c'était assez accessible : on s'identifiait aux gens comme à des personnages, y avait un discours construit dessus et peu de place laissée à l'interprétation même s'il y avait la richesse des images. (Spectateur, 28 ans).

Ce retour illustre la volonté de rendre le propos lisible, compréhensible, sans détour, y compris pour un public non concerné. Cette clarté narrative était un de mes objectifs pour donner à voir des expériences minorisées dans leur complexité, sans que ces récits ne soient édulcorés, déformés ou mis à distance.

La circulation du film constitue en elle-même une extension de l'enquête : elle transforme le documentaire en objet mouvant, constamment réinterprété. Cette dynamique m'a interrogée jusqu'au choix des temps verbaux dans l'écriture : comment parler d'un film « terminé » alors qu'il continue à circuler, à provoquer des réactions, à évoluer ? *Visibles* est un documentaire qui porte sur des identités plurielles et le rapport même à la visibilité des participantes évolue, il nous arrive encore de modifier des scènes au montage selon les demandes des participantes.

Ce caractère ouvert prolonge l'expérimentation initiale bien au-delà du montage final. Même après de multiples visionnages, le sens du documentaire ne m'est pas apparu comme totalement stabilisé. Malgré mon souci de cadrer l'interprétation, certaines réactions de spectateur·ices m'ont surprise, m'amenant à reconsidérer le sens de certaines scènes du film. J'avais supposé – à tort – une certaine homogénéité des expériences de réception. Or, l'expérience spectatrice est fondamentalement hétérogène, traversée par des émotions plurielles, parfois contradictoires, qui peuvent fluctuer au cours d'un même visionnage.

Cette réflexion se prolonge dans les réactions des participantes elles-mêmes face à la diffusion : leur rapport à la visibilité, parfois revendiqué et en même temps source d'inconfort ou de rétractation, incarne ces contradictions. Dans cette dernière partie, je vais revenir plus particulièrement sur trois projections : la première projection réservée aux participantes, puis celle qui a eu lieu avec la RATP, où j'ai joué un rôle d'intermédiaire. Enfin, j'analyserai la projection organisée par l'association Arrimage deux ans après, qui a profondément interrogé ma place dans la circulation du film et la complexité de la construction d'un dispositif de lutte contre les violences sexuelles.

1) Une position d'intermédiaire entre les participantes et la RATP

1.1 Donner un droit de regard aux participantes : rendre légitime mon documentaire

Se voir à l'écran est toujours une épreuve. J'appréhendais moi-même de voir les scènes de *Visibles* où j'apparaissais, tant il est déstabilisant de perdre le contrôle de son image et de la livrer au regard des autres, de « (se) découvrir » au sens de Cha Prieur, c'est-à-dire une « expérimentation, une recherche de choses nouvelles », mais aussi une « mise à nu qui expose le corps et le rend vulnérable au regard des autres » : « se découvrir […] c'est en même temps se rendre visible dans l'espace alors qu'on ne l'était pas avant […] C'est aussi d'une certaine manière se découvrir soi » (2015). Les variations de la voix, comme le fait de bredouiller, de partir dans les aigus, de chuchoter, d'avoir des tics verbaux, peuvent par exemple traduire une émotion qui nous échappe et nous expose. Cette confrontation à son propre corps, à son image et à sa voix, produit une forme d'objectivation de soi (Cesaro, 2012).

J'avais conscience que rassembler les participantes dans une projection collective - plutôt que de leur envoyer un lien pour un visionnage privé – pouvait constituer une épreuve supplémentaire, au-delà de celle qu'avait pu constituer le tournage. Cependant, je tenais à créer un espace de discussion partagée autour de la manière dont leurs récits avaient été mis en forme. Cette

projection avait pour objectif de valider avec elles la façon dont le documentaire donnait à voir les violences lesbophobes : se reconnaissaient-elles dans le montage ? Leurs paroles avaient-elles été respectées ? Que pensaient-elles de l'angle de l'empouvoirement que j'avais choisi pour structurer le film ? J'ai donc organisé une première projection uniquement avec elles.

Pour cette projection, j'avais réservé une salle au siège de la RATP à gare de Lyon. Le choix du lieu répondait autant à des contraintes pratiques qu'à des considérations symboliques : vivant dans une petite colocation peu propice à l'accueil, et mon laboratoire étant situé à Noisy-Champs - difficilement accessible - le siège parisien offrait une solution centralisée, plus accessible pour les participantes. Ce choix de lieu n'est pas neutre : faire visionner le documentaire à l'intérieur même de l'institution critiquée par les participantes relevait d'un geste à la fois politique et symbolique. C'était une manière de légitimer leur parole dans l'espace de l'opérateur, tout en rendant tangible l'implication de celui-ci dans le projet.

Cette tension s'est matérialisée dans leurs réactions : Juliette, par exemple, s'est dite « choquée » par le contraste entre l'apparente opulence du bâtiment - récemment rénové - et l'état vétuste du métro qu'elle emprunte quotidiennement. Elle y voyait une forme d'abandon de la part de la RATP. J'avais moi-même ressenti ce décalage et je m'étais fait des remarques similaires lorsque j'avais réalisé mes immersions : l'état vieillissant des machines - où figurent encore la touche « Carte Orange » - et la précarisation croissante des agent·es, me semblait contraster avec la volonté d'incarner une image de modernité et d'innovation au siège de la RATP.

Avec Félix Cardoso, nous avions discuté de cette projection en amont. J'avais proposé que, après avoir brièvement remercié les participantes, le film soit lancé sans introduction afin de ne pas orienter leurs réactions. J'avais également exprimé le désir de sortir de la salle pendant le visionnage : je redoutais l'émotion, la confrontation directe à leurs regards, la crainte de « perdre la face ». Félix Cardoso m'a rappelé que ce moment faisait pleinement partie du processus : en tant que réalisatrice, je ne pouvais m'y soustraire, car la projection elle-même constituait une continuation de l'enquête, un moment d'analyse à part entière. Il était aussi important que « j'éprouve » avec elles le visionnage. Sur les huit couples de participantes, quatre étaient présents. Si l'absence d'un couple s'expliquait par leur séparation depuis le tournage - rendant émotionnellement difficile le visionnage d'un film qui les montre ensemble - pour d'autres, il pouvait s'agir d'une question de disponibilité.

Lorsque la projection s'est terminée, les participantes ont donné leur avis sur le documentaire. À l'unanimité, elles se sont retrouvées dans la mise en récit que nous avions fait de leurs expériences. Nous avons également pu rediscuter de leurs pratiques de déplacements : Paloma

et Alexandra – qui attendaient un enfant pendant le tournage - ont par exemple partagé leurs craintes que leur enfant soit aussi exposé dans l'espace public. Je les ai revues depuis, et nous avons pu reparler de la façon dont ces appréhensions se concrétisent aujourd'hui, à mesure que leur fille grandit.

D'autres participantes ont actualisé leur expérience : l'une d'elles a tenu à corriger son témoignage, expliquant que les violences subies s'étaient intensifiées depuis, en lien avec une affirmation plus visible de son identité *queer*, notamment dans ses choix vestimentaires et capillaires. Elle disait se sentir davantage exposée et plus épuisée par les trajets. Ce retour tardif souligne combien les trajectoires individuelles sont mouvantes et combien les violences lesbophobes sont aussi un phénomène évolutif. Cette réflexivité *a posteriori* enrichit l'enquête.

La projection a également suscité une réaction collective de colère face à la similarité frappante des récits. Ce constat a permis d'engager une discussion sur la dimension systémique des violences lesbophobes et sur la nécessité de les intégrer plus clairement dans les politiques publiques de lutte contre les violences sexuelles. Enfin, certaines participantes ont exprimé des attentes concrètes vis-à-vis de l'opérateur. Le documentaire était aussi pour elles une opportunité d'ouvrir un dialogue avec la RATP. Il m'a par exemple été demandé « et maintenant, tu vas en faire quoi à la RATP ? Qu'est-ce qu'il va se passer ? », ce qui m'a confrontée à mon rôle d'intermédiaire mais aussi aux limites concrètes de mon pouvoir d'action en tant que chercheuse en CIFRE. Au fil de l'enquête, en comprenant mieux le fonctionnement d'une entreprise comme la RATP, par exemple sa relation contractuelle avec son autorité organisatrice, j'ai réalisé qu'elle-même disposait de marges de manœuvre restreintes.

À la suite de cette projection, j'ai envoyé le documentaire à toutes les participantes et proposé qu'elles se sentent libres de me faire des retours à tout moment. Ce cadre souple a permis de créer d'autres espaces de discussion : plusieurs semaines plus tard, l'une d'entre elles m'a demandé des ajouts, ce qui révèle le fait que le processus restait ouvert et évolutif. L'un des couples m'a même proposé d'assister à une projection privée qu'elles organisaient avec leurs proches. Ce type d'initiative témoigne de l'appropriation du film par les participantes elles-mêmes.

Au-delà de l'enquête, je souhaitais que *Visibles* devienne aussi leur documentaire, qu'elles y prennent leur place en créant elles-mêmes leurs espaces de diffusion où elles seraient au centre du dispositif. À ce titre, lors de certaines projections de ses documentaires, la géographe et réalisatrice Laura Corsi propose aux personnes qui ont participé d'inviter seulement leurs proches et leur

entourage. Moins nombreux et plus intimiste, ce format pourrait permettre aux participant·es de s'approprier complètement le documentaire.

Par ailleurs, bien que les conditions de diffusion aient été établies collectivement, je reste attentive aux ajustements individuels. Il arrive régulièrement qu'elles reviennent sur ce qu'elles acceptent ou non de montrer : une des participantes m'a par exemple demandé d'en être retirée lorsqu'elle était présente dans la salle. L'une d'entre elle m'a aussi contactée plusieurs années après afin que je supprime les scènes où elle apparaît, considérant qu'en tant que femme trans, elle n'était plus à l'aise avec l'idée que d'anciennes images de sa transition puissent circuler. Nous lui avons proposé de conserver uniquement les illustrations qui la représentent. Il a par ailleurs fallu retravailler le montage afin qu'elle soit coupée lors des scènes d'entretien, ce qui étonnement introduit un effet intéressant pour l'analyse : ainsi cadré, la difficulté de participation à des entretiens en couple se matérialise pleinement. Ces échanges montrent que le droit de regard des participantes ne s'est pas arrêté au tournage : il s'est poursuivi dans un dialogue constant.

1.2 Projeter un documentaire expérimental au sein de la RATP

Au sein de la RATP, ma démarche s'inscrivait dans la continuité des recherches expérimentales portées depuis 1981 par le service « prospective » (Heurgon, 2007 ; Masson, 2009 ; 2012) et des travaux sur des publics marginalisés (Kokoreff, 1990 ; Macchi, 2020). Elle a donc été bien accueillie, que ce soit par les responsables de l'innovation et de la recherche au sein de l'entreprise que par Sandrine Charnoz, qui a facilité l'obtention rapide des autorisations de tournage[179]. Par ailleurs, la signature de la convention d'accompagnement de la CIFRE a eu lieu au moment où je préparais cette enquête, ce qui m'a permis d'encadrer précisément l'usage du futur documentaire que j'allais réaliser : il ne pourrait être utilisé qu'en ma présence afin que je puisse le recontextualiser et encadrer les débats qui pourraient en résulter. Cette mention me semblait suffisante pour éviter qu'il ne m'échappe complètement.

Cette première projection institutionnelle a néanmoins nécessité une préparation minutieuse de ma part : j'allais porter les récits des participantes en leur absence et je redoutais que malgré leur prise de parole dans le documentaire, elles continuent d'être tenues à l'écart des politiques publiques de lutte contre les violences sexuelles. J'ai donc abordé cette première

[179] Comme je le rappelle dans le deuxième chapitre, Antoine Fleury et Murielle Froment-Meurice ont par exemple dû travailler avec la méthode du photo montage car ils n'ont réussi à obtenir cette autorisation dans leur enquête sur les musicien·nes du métro (2016).

projection hors du cercle des participantes avec une grande vigilance. J'ai organisé cette projection à la RATP avec Sandrine Charnoz, qui voulait réunir les membres des directions stratégiques impliquées dans le « plan de lutte ». Sur ses conseils, j'ai donc invité le directeur de la sûreté ferroviaire, la directrice des espaces RER et métro (SEM) et le délégué général à l'éthique[180]. Pour moi, l'objectif était de provoquer une prise de conscience institutionnelle et une discussion collective autour des violences lesbophobes. Pour Sandrine Charnoz, cette projection permettait de coordonner de nouveaux acteurs tactiques autour de ses actions, comme le délégué à l'éthique, qui porte en interne de l'entreprise toutes les questions liées à l'homophobie.

Contrairement à une configuration de projection classique, cette séance s'est tenue autour d'une table de réunion, le documentaire a été projeté sur un écran habituellement utilisé pour les présentations (Figure 14). La seule salle que j'ai réussi à réserver était partiellement éclairée en raison de l'absence de volets occultants et donnait sur un couloir vitré : les allées et venues des salarié·es perturbaient parfois l'attention. Les conditions matérielles et spatiales étaient donc peu propices à une immersion totale dans le documentaire, je craignais qu'elles ne permettent pas une écoute sensible, nécessaire pour aborder la question des violences lesbophobes et les récits des participantes.

Loin d'être anecdotique, cette disposition des spectateur·ices autour de la table imposait également une certaine proximité formelle qui rendait l'observation difficile : assise face à l'écran, je ne pouvais voir les réactions du public sans me retourner, ce qui aurait rompu la fluidité du moment. Or, j'avais besoin de prendre des notes, d'analyser les réactions, sans toutefois me montrer intrusive. Comme souvent dans le travail ethnographique, il a fallu s'adapter. J'ai donc demandé à Félix Cardoso - dont j'avais requis la présence malgré le fait qu'il ne soit pas salarié RATP - de se placer à l'arrière de la salle pour observer à ma place. Cette situation rappelle que les conditions matérielles de diffusion font partie intégrante de l'expérience documentaire. Chaque projection comporte ses aléas – position dans la salle, lumière, acoustique etc. - auxquels il faut continuellement s'ajuster pour préserver au mieux la diffusion du film.

[180] La délégation générale à l'éthique et à la conformité a été créé en 2015, elle a pour mission de promouvoir et de veiller au respect des valeurs partagées par l'ensemble des salarié·es, en lien avec les questions de discriminations mais aussi de la protection des données à caractère personnel ou encore des principes de laïcité et de neutralité religieuse.

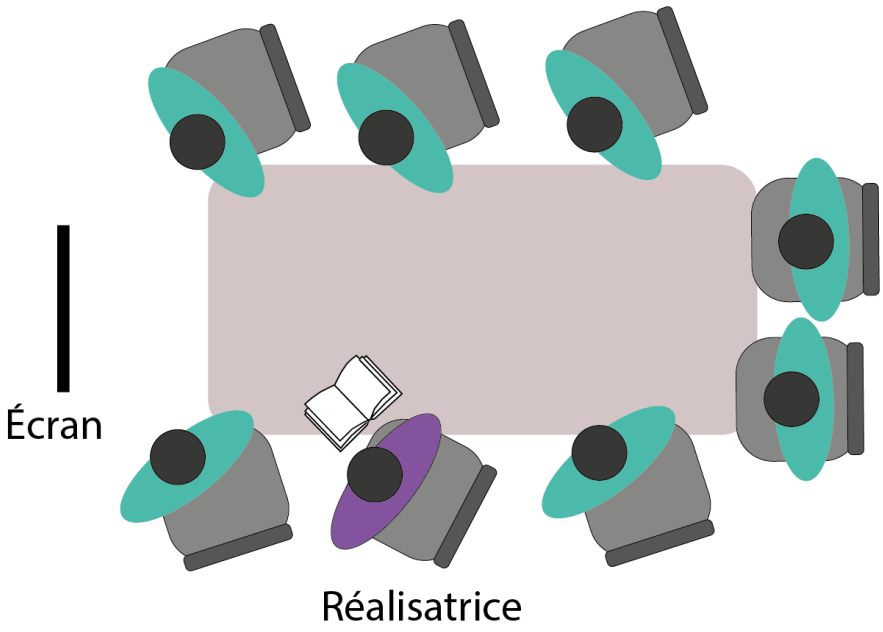


Figure 14 : Projection de Visibles à la RATP, schéma de Manon Marguerit

Durant la projection, j'ai pris conscience que le documentaire pouvait sembler hermétique, contemplatif, voire déroutant pour un public institutionnel tel que celui de la RATP. *Visibles* ne se présente pas comme une simple « illustration » (Jarrigeon, 2013 : 167), mais comme une enquête expérimentale dans laquelle le film *est* le « terrain ». Au départ de ce projet de documentaire, j'avais envisagé un format plus « classique », intégrant par exemple des interventions de chercheur·ses pour structurer le propos. Or, le processus de réalisation lui-même, avec ses tâtonnements, ses adaptations, ses voix plurielles, ses silences et ses émotions, est rapidement devenu le cœur de l'expérience. Si cette approche me semblait fondamentalement juste et stimulante d'un point de vue méthodologique, je doutais de sa compréhension : comment les spectateur·ices de la RATP allaient-ils percevoir cette forme hybride de film ? Y verraient-ils et elles un intérêt, ou au contraire, une œuvre trop personnelle, trop éloignée de leurs attentes ? J'avais cadré l'interprétation pour éviter les malentendus, mais le doute persistait : le risque d'ennui, de rejet, ou simplement d'incompréhension me semblait réel.

Au-delà de l'incarnation des récits à l'écran, il n'avait pas de finalité opérationnelle, ce que je craignais qu'on me reproche, je l'envisageais comme un moyen de rendre perceptible la complexité des expériences de mobilité, dans un contexte où les discussions sur l'inclusion des personnes minorisées de genre à la RATP suscitaient souvent des résistances, voire une certaine hostilité. S'ajoutait à cela une inquiétude plus intime : en montrant les coulisses, les hésitations, les affects, je m'exposais personnellement. Le film me bouleversait alors encore à chaque visionnage,

et je craignais d'être désarmée face aux réactions, de ne pas réussir à les accueillir avec le recul nécessaire.

1.3 Ouverture d'un dialogue sur l'inclusion des personnes minorisées ?

Contre toutes (mes) attentes, le documentaire a été très bien accueilli par les personnes présentes lors de la projection à la RATP. Au fur et à mesure de mon enquête, je me rendais d'ailleurs compte que les préjugés que j'avais sur les entreprises de transports se révélaient rarement fondés. En suivant Sandrine Charnoz à toutes les réunions, j'ai par exemple été frappée par la bienveillance avec laquelle le sujet des violences sexistes et sexuelles a souvent été reçu. J'ai documenté certains cas dans ma thèse - des formations compliquées, quelques remarques déplacées – mais en réalité, ils ne sont pas plus fréquents qu'ailleurs. De manière générale, le sujet semble compris, reconnu dans son importance, et la présence même des directions stratégiques à cette projection en témoigne. Cela me semble d'autant plus significatif que *Visibles* traite d'un angle souvent perçu comme secondaire : celui des violences vécues par les lesbiennes, des personnes minorisées en raison de leur orientation et leur genre.

Avant le lancement du film, j'avais pris soin de poser le cadre : un tournage de six mois, une enquête sur des violences souvent ignorées, le choix de travailler sur des couples de lesbiennes, précisément parce que leur visibilité en couple rend leur orientation sexuelle visible. J'insistais sur l'importance d'intégrer ces réalités dans les actions concrètes de l'opérateur. Je voulais qu'en sortant de cette salle, ils et elles se disent : « Il y a un sujet, qu'est-ce qu'on peut faire à notre niveau ? » Avec le recul, je reconnais une certaine naïveté dans cette attente : elle reflétait une connaissance encore trop partielle du fonctionnement interne d'une entreprise de l'envergure de la RATP. Je commençais tout juste à entrevoir les logiques de cloisonnement entre directions, la faible circulation de l'information, les tensions entre services, le poids des non-dits. Pour faire bouger les lignes, il ne suffit pas de projeter un film : il faut aussi apprendre à naviguer dans ces espaces fragmentés et à comprendre et entrer dans des jeux d'alliances.

À l'issue de la projection, la discussion s'est ouverte autour de la question de la responsabilité de la RATP. Certain·es ont immédiatement souligné que les participantes évoquaient aussi d'autres modes de transport, comme les VTC. Ce réflexe défensif illustre une segmentation institutionnelle de l'espace public, pensée en gestion et en compétences plutôt qu'en expériences vécues. Les itinéraires font apparaître les transports en commun comme un prolongement de l'espace public et rendent compte de l'inscription des violences sexuelles dans un « continuum » d'espaces (Kelly, 2019) qui déborde largement du périmètre RATP. Dans son documentaire

Changement à Gare du Nord (1995), Christian Lallier évoquait déjà cette fiction de la territorialisation qui n'existe que du point de vue des professionnel·les. En ce sens, le documentaire adopte le point de vue de celles qui se déplacent, met en tension intérieur et extérieur et révèle ce qui se joue hors champ. *Visibles* permet de regarder les espaces publics autrement : si juridiquement, la responsabilité de la RATP s'arrête à son propre réseau, cette lecture territoriale montre ses limites concernant la prévention et de la lutte contre les violences sexuelles. Le documentaire met en lumière les impasses d'une approche strictement géographique et souligne l'intérêt et la nécessité, de penser la mobilité à partir des expériences vécues, dans une continuité qui dépasse les frontières institutionnelles.

Au cours de la discussion, j'ai rappelé que la RATP était omniprésente dans le documentaire : par les plans intérieurs et extérieurs du métro et du RER, les scènes tournées dans les stations, la présence du logo, sa mention au générique, mais surtout, de façon plus implicite, à travers les « horizons d'attente » (Jauss, 1990) qu'elle suscite pour les participantes. Cette présence symbolique se manifeste notamment dans le troisième épisode, lorsque Juliette qualifie les transports de « média puissant » (10:43) et interroge l'hétéronormativité qu'ils diffusent. Cette réflexion fait écho à une scène du premier épisode (**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), où e lle apparaît sur un quai de RER, en arrière-plan d'une publicité pour une salle de sport. Dans un autre extrait, Elise interpelle directement l'opérateur : « Quand il arrive des trucs dans le métro, c'est pas la RATP ou les agents qui vont m'aider. C'est à nous de se protéger toutes seules ». Ces séquences montrent que les participantes ne perçoivent pas la RATP comme un simple transporteur mais comme un acteur social, responsable de ce qui se joue dans ses espaces.

Lors du débat, j'ai également insisté sur la prise en charge des victimes : la première interaction en station constitue un moment sensible. J'ai également pu souligner la nécessité d'une prise en charge adaptée : les personnes minorisées ne vivent pas ces agressions de la même manière, et sont souvent plus exposées à des conséquences psycho-traumatiques (Paré, 2024). Cela a ouvert un échange sur les agent·es et leurs formations pour gérer ces situations complexes. J'ai ensuite refusé la demande qui m'a été faite de réaliser un montage des « pires moments » du film en vue d'une utilisation en formation interne. J'ai rappelé que *Visibles* n'avait pas pour vocation de capturer des violences en direct, mais de montrer comment elles s'inscrivent dans l'ordinaire, les regards, les silences et les gestes banalisés. L'objectif n'était pas de hiérarchiser les agressions mais de requestionner ce qui passe justement pour insignifiant et n'est pas catégorisé comme « violence sexuelle » juridiquement.

Quelles ont été les répercussions au sein de la RATP ? Le 22 juin 2023, j'ai été invitée à présenter *Visibles* lors de la journée de la Pride organisée par la RATP. À cette occasion, j'ai pu échanger avec une représentante de SOS-Homophobie sur la possibilité de lancer une enquête dédiée à la lesbophobie dans les transports en commun, en collaboration avec la RATP. Pour Sandrine Charnoz, le documentaire a amorcé une réflexion sur l'inclusion des lesbiennes dans les actions de sensibilisation :

> Dans les formations, on parle de victimes au sens large et on évoque l'homophobie. Le processus demande encore à être consolidé […] Je parle de violences sexistes et sexuelles, mais je ne parle pas de violences faites aux femmes.
>
> Entretien du 9 juillet 2024

Un des objectifs de *Visibles* était de faire réagir l'opérateur sur l'intégration des personnes minorisées de genre dans les actions du « plan de lutte » et d'accompagner la sensibilisation des équipes (de l'agent·es de station aux cadres dirigeant·es de l'entreprise). Ainsi, même si mon dialogue avec la RATP s'est appuyé sur les échanges que nous avions eus lors de la première projection, j'ai moi-même initié une forme d'instrumentalisation du film.

2) La complexité d'un documentaire pour donner la parole aux lesbiennes

2.1 Interroger ma propre légitimité à mener cette enquête

> L'une des situations que je vivais sur le terrain était pratiquement irracontable : elle était si complexe qu'elle défiait la remémoration et, de toutes façons, elle m'affectait trop.
>
> Jeanne Favret-Saada, « Être affecté », 1990

La difficulté à restituer une enquête ne réside pas uniquement dans la formulation et la façon d'en rendre compte mais aussi dans sa charge émotionnelle. L'écriture ne parvient pas toujours à contenir l'expérience : le documentaire était par exemple trop intense pour que je puisse traiter sur le moment ce qu'il signifiait pour moi. Jeanne Favret-Saada rappelle ainsi que la place du corps et de l'émotion du/de la chercheur·s sont au centre du dispositif. *Visibles* a constitué un moment de bascule dans mon enquête où l'affect, le vécu et la narration se sont entrecroisés. Lorsque j'ai commencé à projeter le documentaire, j'ai réalisé à quel point cette enquête débordait largement de ses objectifs initiaux. Bien que produite dans le cadre de ma CIFRE, elle n'a jamais été pensée comme une simple recherche académique. Il s'agissait aussi, pour moi, d'un geste profondément personnel.

Pendant l'enquête, je ressentais à quel point chaque échange avec les couples me touchait profondément. Au moment du montage, l'émotion est devenue plus perceptible et lors de la diffusion, j'ai constaté que certaines scènes continuaient à m'ébranler même longtemps après avoir fini le visionnage. J'avais pleinement conscience que ce documentaire était une façon de me visibiliser moi-même tout en continuant à me cacher derrière « l'enquête scientifique ». Au-delà de la question des violences lesbophobes dans les transports en commun que je souhaitais explorer, ce documentaire répondait aussi à une quête plus intime. J'avais été profondément troublée par le malaise ressenti à l'idée de tenir la main d'une partenaire, ou par l'expérience d'avoir été suivie après un baiser dans la rue. Étant moi-même à la frontière de plusieurs identités sexuelles, j'avais pleinement conscience des différences de gestes d'affection possibles dans l'espace public avec un partenaire masculin. *Visibles* est né d'un besoin de comprendre ce qui, en moi, résistait, tremblait, ou cherchait à se taire. Il répond donc aussi à un besoin de réparation.

Comme je l'ai explicité dans ma méthodologie, cette implication personnelle a façonné ma manière de conduire les entretiens et de penser ma place : être présente sans dominer, accompagner sans s'imposer. Je n'étais pas encore formée au psycho-trauma à ce stade de mon enquête, et bien que j'essayais de rester attentive au fait que la démarche filmée pouvait être violente pour les participantes, j'ai été désarçonnée lorsqu'une des participantes s'est mise à pleurer pendant le tournage. Raconter des souvenirs douloureux face caméra, se savoir exposée avec son corps et dans son couple - parfois séparé depuis -, imaginer les réactions d'un public inconnu : tout cela a dissuadé certaines d'assister aux projections. L'une d'elles a même préféré ne jamais voir le documentaire terminé.

Cette dimension intérieure et sensible de l'enquête a eu des effets dans la relation avec les participantes mais aussi avec les spectateur·ices. Lors des premiers téléphoniques avec les partenaires du couple, je n'avais aucune difficulté à expliciter que je ne m'identifiais pas comme « queer » ou « lesbienne », j'utilisais alors la catégorie « bi », que je trouvais réductrice mais qui permettait de me « classer » quelque part et qui correspondait aussi à l'orientation sexuelle de certaines d'entre elles.

Plusieurs spectatrices – et même parfois des spectateurs –, m'ont en revanche souvent demandé si j'étais lesbienne, puis reproché de ne pas revendiquer une appartenance aux catégories binaires hétéro/homo. Je ressentais une injonction silencieuse mais permanente à devoir me justifier et prouver ma légitimité à travailler sur cette question, qui fait écho à la méfiance que la recherche académique suscite pour les personnes minorisées, comme l'a montré Milan Bonté sur la sur-sollicitation des personnes trans comme sujet d'enquêtes (Bonté, 2022). À une autre échelle,

cette interrogation sur la légitimité rejoint celle posée dans cette thèse lorsqu'un opérateur de transport comme la RATP met en œuvre un dispositif de lutte contre les violences sexuelles.

2.2 « Tu nous as à nouveau invisibilisées »

J'avais pleinement conscience que *Visibles* pouvait me conférer un certain prestige académique, une reconnaissance sociale et professionnelle, au risque de reproduire, malgré moi, des rapports de pouvoir et de domination. Les photos ci-dessous (Image 76 et Image 77) montrent par exemple que c'est moi, parfois accompagnée de Félix Cardoso - et non des participantes - qui monte sur scène pour parler des violences lesbophobes et porter leurs récits. Pour essayer de leur redonner une place lors des projections, je les ai invitées à y assister lorsque cela était envisageable. Lorsque ce n'était pas le cas - ou dans le cadre de journées d'étude plus institutionnelles -, je m'efforçais de les tenir informées des réactions, débats ou questionnements que le film suscitait. Dans certaines situations, des participantes ont pu venir prendre la parole elles-mêmes, comme Fabienne et Catherine, lors d'une table ronde « Genre et espace public » à la Mairie d'Aubervilliers.



Image 76 : Présentation de l'enquête dans le cadre de la session « Espace, Genre Et Sexualités : Où En Sommes-Nous ? » à l'Union géographique internationale (UGI), Paris, juillet 2022, photo Thomas Hamelin



Image 77 : Présentation de l'enquête dans le cadre de la session « Mobility as a right, infrastructure and transportation planning », AESOP, Tartu, Estonie, août 2022, photo Maya El Khawand

Lors d'une projection organisée avec l'association Arrimage[181], je les avais invitées à venir débattre à mes côtés. La projection a eu lieu en mars 2024, à un moment où *Visibles* avait déjà beaucoup circulé, une vingtaine de projections avaient déjà eu lieu. Il me semblait alors opportun d'insister pour que les participantes viennent, afin de pouvoir leur montrer une version retravaillée du film : le montage avait beaucoup évolué depuis la première projection, et je voulais leur faire partager ce cheminement. Trois couples m'ont confirmé leur présence, en revanche aucune ne m'a répondu au sujet de la participation au débat, j'en ai déduit qu'elles préféraient rester dans le public. J'avais aussi convié des proches et des membres de ma famille, profitant du cadre plus « ouvert » de cette projection. Au total, une cinquantaine de personnes étaient présentes. Cette diversité et cette densité du public m'ont sans doute impressionnée : je n'ai pas eu le sentiment d'avoir bien posé le cadre ni su pleinement accompagner le débat qui a suivi.

Lors de ce débat, un spectateur de trente-deux ans m'a par exemple demandé pourquoi *Visibles* n'était pas accessible en ligne. Bien qu'elle soit un peu naïve, sa remarque se voulait bienveillante, il exprimait le souhait que le film puisse toucher un large public. Avant même que je

[181] L'association a été créé en septembre 1996, elle rassemble des étudiant·es, des jeunes diplômé·es et des enseignant·es-chercheur·ses mais aussi des graphistes et des professionnel·les de la photographie et du cinéma. Félix Cardoso, qui en était membre, m'a proposé que nous proposions à l'association une projection de *Visibles*. Voici leur site : https://arrimageasso.wordpress.com/arrimage-2/qui-sommes-nous-2/

ne réponde, un des couples présents dans la salle a alors pris la parole à ma place pour signifier que cette accessibilité pouvait leur porter atteinte en les exposant. Elles m'ont écrit un courriel le lendemain pour me rappeler l'importance de mon rôle dans le recadrement du débat :

> Il s'agit de vies et de discours de personnes qui peuvent à tout moment être impactées par un visionnage « à grande échelle ». J'ai pris la parole car c'était pour moi une forme de rappel que derrière les soixante minutes de témoignage il y a des vies entières et que ces personnes existent en dehors de l'écran.

Elles m'ont ainsi rappelé la dimension incarnée des récits et la responsabilité que cela implique pour moi. *Visibles* ne constitue pas uniquement une suite de témoignages, un objet de discussion ou de simples données pour animer des débats. Le film produit une mise en visibilité qui ne peut être détaché des effets concrets qu'il implique pour les personnes concernées. Par ce message et par cette inquiétude d'une « perte de contrôle » qui pourrait les surexposer, elles me recadrent aussi sur mon rôle et sur l'engagement que j'ai pris avec elle en leur proposant de participer à ma recherche. J'ai proposé à l'une d'entre elle de réaliser un entretien *a posteriori*, pour recueillir son ressenti sur cette projection :

> Ça devenait insupportable qu'on pose des questions si déplacées. Tout l'enjeu du documentaire c'est sur le fait qu'on peut pas être visible et lui il demande « est-ce qu'on peut le voir sur YouTube ? ». Ça montre qu'il a pas compris le cœur du propos…

Elle évoque la tension paradoxale qui structure le projet même du film : faire voir, sans surexposer ; montrer des existences marginalisées tout en protégeant les participantes. Lors de cet entretien, elles m'ont également confié s'être senties « à nouveau invisibilisées », en raison du fait que le débat s'était davantage centré sur le dispositif filmique que sur les violences lesbophobes elles-mêmes :

> On s'attendait à prendre la parole mais on nous l'a pas donnée et qu'on parle de nous à la troisième personne alors qu'on était présentes, ça nous a objectifiées. C'était frustrant de ne pas parler du fond surtout qu'on a beaucoup évolué sur la question. C'était difficile de ne pas pouvoir dire que les violences se sont intensifiées : c'est tous les jours les regards, les gestes et ça ne l'était pas à l'époque du docu'. On voulait réactualiser notre propos. […] C'était pas un public *queer*, ça faisait un peu « Ah, la lesbienne, cet animal sauvage à dompter ».

Elle dénonce ici une forme d'assignation au silence dans un espace pourtant censé les reconnaître. Être présentes, visibles dans le film et physiquement dans la salle, mais ne pas pouvoir

s'exprimer directement a créé une dissonance. Comme le rappelle la sociologue Emilie Balteau, par rapport à une restitution par un texte écrit, le film « constitue un mode de connaissance différent, dont la spécificité réside dans sa dimension sensible » (2021). Elle cite à ce titre le réalisateur belge Luc de Heusch pour qui le film constitue « une façon originale d'exposer, par l'intermédiaire des informateurs eux-mêmes, un problème, une situation concrète, en faisant appel aussi bien à l'intelligence qu'à la sensibilité du spectateur » (1962 : 76 cité par Balteau, 2021). Luc de Heusch insiste sur le fait que le film documentaire permettrait à des « informateurs eux-mêmes » de raconter leur vécu : le film rendrait possible un d'accès direct à leur parole. Or, même si les participantes sont présentes à l'écran *et* physiquement dans la salle, cette parole est en réalité détournée.

2.3 (Ré)interroger constamment sa place

La situation semble paradoxale : plus elles sont visibles, moins elles ont voix au chapitre. C'est une forme de prise de parole confisquée, qui reconduisait malgré moi une asymétrie dans le dispositif, comme le formule Gayatri Spivak au sujet de la représentation des subalternes : la parole est déplacée vers celles et ceux qui médiatisent plutôt que vers celles et ceux qui vivent les violences racontées (2020 [1988]). De mon côté, par souci de ne pas être intrusive lors de cette projection, j'avais interprété leur silence par courriel comme une volonté de rester en retrait. Cela m'a permis de comprendre que la diffusion d'un film comme *Visibles* ne saurait être pensée comme un aboutissement, mais comme un processus ouvert, dialogique, vivant.

Ce retour m'a également confrontée à la tension inhérente au projet : comment rendre visibles des personnes qui peuvent, par moment, choisir la dissimulation ? Et inversement, comment éviter une surexposition de leur image, même lorsqu'elles veulent se rendre visibles ? Ces injonctions contradictoires, au cœur même du projet, étaient d'autant plus complexes à gérer que les attentes variaient d'une participante à l'autre. J'ai compris que mon rôle de réalisatrice-médiatrice devait aussi consister à maintenir un dialogue en amont de chaque projection, pour m'ajuster à la place que chacune souhaitait occuper dans les échanges qui suivaient le visionnage.

Le débat s'est largement focalisé sur le dispositif filmique, plutôt que sur le contenu des témoignages, pouvait ainsi traduire une forme de malaise du public - en grande partie non concerné - à aborder la question des violences lesbophobes, souvent perçue comme marginale ou éloignée de leurs expériences. Pour beaucoup, il s'agissait d'une réelle découverte. Un autre spectateur d'une quarantaine d'année a exprimé le fait que le documentaire l'avait amené à s'interroger sur sa posture de témoin dans les transports, ajoutant qu'il allait désormais intervenir face à des situations d'agression. Si Catherine et Fabienne ont salué cette intervention, Léa et Laura l'ont jugée paternaliste.

Naviguer entre ces perceptions contrastées n'était pas simple, je devais constamment me réajuster. Une spectatrice de 31 ans m'a écrit après la projection pour me dire qu'elle comprenait désormais que ses regards, bien que non intentionnels, pouvaient être perçus comme intrusifs. Une autre, âgée de 86 ans, m'a confié que la présence du couple de plus de soixante ans dans la salle assis juste derrière elle avait concrétisé pour elle la réalité de ces violences, en particulier dans leur articulation avec l'âgisme[182] dans les mobilités quotidiennes.

Lors d'entretiens *a posteriori*, deux autres spectateurs ont également évoqué ce qui les avait profondément marqués dans le documentaire, soulignant à quel point *Visibles* leur avait permis de prendre conscience de violences jusque-là invisibles à leurs yeux :

> Même si en tant que mec hétéro tu vis pas ces problématiques, ça te touche forcément... mettre des visages ça permet de réhumaniser, de développer de l'empathie, d'avoir une approche sensible sur « qu'est-ce qu'un couple lesbien ? Quelles sont ses problématiques ? » (Spectateur, 35 ans).

> Ce qui m'a touché, c'est la manière dont les violences influencent les relations entre les deux personnes du couple. Le fait qu'il fallait les prendre en compte dans tes relations et que ça te conditionnait ou te limitait… Et ça, c'est une prise de conscience que j'aurais pas eue sans ce documentaire. (Spectateur, 28 ans).

Ces deux extraits d'entretiens montrent comment le documentaire peut générer de l'émotion, ce qui était au cœur de mon projet. En évoquant une « réhumanisation », le premier spectateur reconnaît implicitement une déshumanisation préalable, souvent inconsciente, liée à l'invisibilisation des lesbiennes ou à leur traitement stéréotypé dans les imaginaires collectifs. L'expression « mettre des visages » montre comment la visibilité incarnée - les corps, les voix, les gestes intimes partagés dans *Visibles* - fait tomber les barrières de l'abstraction. Il ne s'agit plus de « parler des lesbiennes », mais de voir, écouter, ressentir avec elles.

Le premier spectateur ne s'arrête pas à une compassion passive : il amorce un déplacement vers une lecture sociale des expériences lesbiennes, en posant la question de leurs conditions de vie, de leurs enjeux, de ce qui façonne leur quotidien. C'est un basculement de la curiosité vers une forme de prise de responsabilité. Le second témoignage révèle que le spectateur a perçu la dimension structurelle des violences lesbophobes : elles ne sont pas seulement ponctuelles ou externes, elles s'immiscent dans les dynamiques du couple, conditionnent les comportements, les

[182] Pour Juliette Rennes (2020), l'âge est un outil de catégorisation hiérarchisée des individus qui s'appuie « sur des limites d'âge légales ou sur des normes sociales définissant ce qu'il est convenable de faire selon son âge ».

gestes, les silences. Il évoque une compréhension fine de la manière dont la menace permanente modifie les rapports de confiance et de spontanéité dans la relation amoureuse.

Pour autant, il arrivait souvent que des spectateur·ices me fassent des remarques sur le caractère anxiogène et potentiellement stigmatisant du documentaire. Comme l'explicite Philippe Bourgois, cette double lecture dérange car elle ne rend pas « présentables ceux qui sont vulnérables » (Bourgois, 2001 [1995] : 43). Il m'a alors semblé nécessaire de rappeler que *Visibles* adopte le point de vue des participantes elles-mêmes - y compris avec leurs propres stéréotypes - et que la mise en scène de leurs appréhensions visait aussi à interpeller la RATP. Ces retours m'ont confortée dans l'importance d'un accompagnement critique du visionnage, afin d'éviter tout risque d'instrumentalisation ou de décontextualisation.

Les moments de projections m'ont montré l'intérêt de garder une réflexion critique et de réajuster sans cesse l'équilibre entre ma posture de chercheuse-médiatrice, chargée de cadrer la réception, et celle des participantes, dont la parole doit rester centrale. Leurs attentes variables sont aussi le reflet d'un rapport ambivalent à l'image : comment anticiper la place à leur laisser quand leur désir de visibilité - ou d'invisibilité - peut évoluer selon les contextes et au cours de la projection ?

Conclusion

À travers une mise en récit des expériences de déplacements de huit couples de lesbiennes, le documentaire *Visibles* explore les multiples dimensions du regard : celui que les participantes portent sur elles-mêmes et sur leur partenaire, celui des passant·es et des voyageur·ses, celui des spectateur·ices et de la RATP, de la caméra – le mien et celui de Félix Cardoso – et enfin, celui des lecteur·ices de cette thèse. J'ai cherché à montrer que dans les transports en commun se jouait une circularité des regards et une immobilité des corps qui favorisent les interactions. Le documentaire montre aussi comment les violences sexuelles et sexistes s'inscrivent dans un « continuum » d'expériences et relèvent d'un problème systémique : les violences dépassent largement l'instant de l'agression dans le réseau : elles touchent aux trajectoires, aux identités, aux rapports de domination.

Centrée sur l'agentivité des couples de lesbiennes, le documentaire constitue un prolongement de la dynamique de subversion des participantes, il diffuse des discours d'empouvoirement. Les spectateur·ices – qu'ils ou elles soient de la RATP ou non – ont pu ressentir, par l'image et le récit, ce que les participantes vivent dans leurs déplacements quotidiens. Ils et elles ont partagé leurs expériences et ont été ému·e par leurs récits. Sans prétendre se mettre à leur place, les spectateur·ices se sont laissé·es traverser et ont éprouvé·es la condition décrite par

les participantes. La légitimité d'un dispositif ne se construit-elle pas aussi dans sa capacité à faire ressentir et comprendre, par l'expérience et l'émotion, ce que vivent les personnes concernées ?

Dans son article « 'Et le bronzage de tes fesses dessine un cœur' - Réflexions sur les expériences lesbiennes des plages », Raquele Borghi écrit : « construire un échantillon à partir de la catégorie de 'lesbienne' pose des problèmes et des questions. Le risque est d'alimenter l'idée qu'il existe une 'population lesbienne' homogène, composée de personnes qui, à partir de leur orientation sexuelle, partagent des points de vue et des pratiques » (2016). Dans mon enquête, j'ai justement chercher à montrer que ces identités sont plurielles et contrastées : la définition de soi peut être mouvante et « se dire lesbienne » recouvre des réalités différentes et évolutives (Chetcuti-Osorovitz, 2013 [2010]), même au sein d'un même couple, les réactions et vécus d'une situation peuvent être divergents. Les théories intersectionnelles et le féminisme queer invitent à parler d'un « sujet politique 'multitude' […] non unifié » (Preciado, 2003 ; Noyé, 2025 : 54) dans le cadre d'une « définition plurielle du queer qui s'exprime dans une multiplicité de corps expérimentaux et expérimentés » (Liotard, 2022 : 197). En proposant une réflexion sur la tension entre visibilité et invisibilité, *Visibles* est une mise en évidence de cette complexité identitaire, le documentaire est une tentative de rendre compte de cette multiplicité pour sortir « des identités figées préétablies » (Lépinard & Lieber, 2020 : 107).

À bien des égards, *Visibles* a été pour moi un terrain d'apprentissage : première enquête de ma thèse, elle a façonné mon apprentissage des méthodes audiovisuelles autant que ma confrontation, sur le « terrain », aux épistémologies féministes. Malgré toutes les précautions prises durant les phases de confection du projet, de tournage et de montage pour co-construire l'enquête avec les participantes, je me suis heurtée à ma propre illusion : celle de pouvoir adopter une « posture de retrait » (Alcoff, 1991). L'expérimentation autour de *Visibles* s'inscrit ainsi dans ma tentative de laisser aux participantes une place centrale dans le dispositif, y compris au-delà du tournage, lors des projections successives.

J'ai progressivement pris conscience que, même si elles étaient à l'écran, les participantes ne parleraient de leurs expériences qu'à travers la façon dont je rendrais compte de leurs récits (Spivak, 2020 [1988] ; Hancock, 2007 ; Clair, 2016). Par ailleurs, l'un de mes objectifs étant de provoquer une réaction de la RATP, j'initiais donc moi-même une forme d'instrumentalisation du film. *Visibles* m'a confrontée aux limites et contradictions de mon engagement : le film incarne à la fois une vitrine de mes convictions militantes, et en ce sens une tentative de me légitimer moi-

même, et un effort constant pour m'effacer du dispositif. Ce travail réflexif, toujours en cours, fait partie intégrante de la dimension expérimentale du projet.

Si le documentaire m'a confrontée aux limites de toute tentative de restitution des voix invisibilisées, il montre aussi à la richesse – et à la nécessité – d'un tel effort. En tentant moi-même de mettre en œuvre un dispositif de sensibilisation, j'ai expérimenté de l'intérieur la complexité inhérente à toute démarche de lutte contre les violences sexuelles. Je me suis heurtée à la pluralité des identités, à des rapports contrastés à la visibilité, ainsi qu'aux interprétations parfois inattendues du film. Comment rendre compte de situations de discriminations ? Comment se saisir de la question de la visibilité ? Ce que je pensais être une démonstration claire - destinée aussi à convaincre la RATP de l'importance d'intégrer les vécus minorisés -, s'est révélé être un processus mouvant, traversé par des tensions, des contradictions et des (ré)ajustements permanents. Pour reprendre une formule de Bruno Latour « la solution consiste à apprendre comment se nourrir des incertitudes, et non à décider à l'avance à quoi doit ressembler l'ameublement du monde » (2007).

Le film agit alors comme un miroir critique : il interroge la façon dont la légitimité de la RATP se construit aussi dans la reconnaissance des expériences des personnes concernées. Il permet de formuler des questions : Comment reconnaître les victimes dans leur « continuum » d'expériences ? Comment les agent·es RATP peuvent-ils et elles faire face à cette diversité de vécu dans la prise en charge ? Plus largement, comment concilier le cadrage nécessaire d'un dispositif institutionnel, qui garantit son ancrage et sa reconnaissance en interne comme en externe, avec la nécessité de prendre en compte une multiplicité de vécus et de subjectivités, qui suppose au contraire un dispositif ouvert et flexible ?

Conclusion générale

L'agression que Françoise me raconte s'est déroulée il y a plus de quarante ans, et je m'étonne de la précision des détails qu'elle restitue, elle qui ne se souvient pourtant plus de ce qu'elle a mangé la veille. Les frontières entre passé et présent s'effacent : je suis projetée dans son récit comme si j'y étais. Peut-être aussi parce qu'il me paraît étrangement familier, comme une histoire que je n'ai pas vécue, mais que j'ai toujours anticipée et appris à craindre. Plusieurs générations nous séparent, mais la distorsion du temps dans ses paroles nous réunit dans cette station, ce matin de mars 1972, au moment où une partie de sa vie a été jetée avec ce pull souillé dans la poubelle de ce quai de métro.

Au fil de mon enquête, j'ai découvert des existences vécues dans les interstices : des métros laissés passer pour éviter le contact des corps, des emplois quittés pour ne pas refaire le même trajet, des vérifications visuelles, partout tout le temps. J'ai rencontré des agentes qui n'osaient plus aller seules aux toilettes durant leur service, plus regarder certains voyageurs dans les yeux, plus ouvrir leur station le matin. Les angoisses changent de forme, mais les cauchemars se répètent. Mais il n'en est pas ainsi pour toutes.

J'ai tenté de ne pas réinterpréter, de ne pas surplomber. Ce qui me paraissait fondamental dans leurs histoires ne l'était pas toujours pour elles. L'interprétation construit toujours un récit secondaire, qui vient figer et caricaturer les vécus. En cherchant sans cesse des significations, on produit une version qui s'impose et qu'on finit par s'appliquer à soi-même. Il me semble avoir trouvée la « juste place » dans mon enquête lorsque j'ai cessé d'essayer de déchiffrer, lorsque j'ai quitté les histoires individuelles pour retrouver le récit collectif et que je suis revenue au présent.

Pendant ces années de thèse – et sans doute avant, car on n'arrive pas par hasard à un tel sujet –, j'ai partagé leurs colères et leurs angoisses, j'ai écouté leurs silences, j'ai tenté de comprendre, de me laisser traverser par les expériences des autres et aussi de mieux saisir la mienne. Mettre en récit ne répare rien, mais reconstruit une chaîne logique qui redonne du sens et des contours. La colère et

> la souffrance, partagées le temps d'un entretien ou d'un service au guichet de la RATP, se sont peu à peu transformées en autre chose : une forme de puissance. Celle de transcender les souvenirs, d'inventer, de réparer. De se mettre à écrire.
>
> Manon Marguerit, texte personnel, octobre 2024

J'ai rédigé ce texte une fois mon enquête achevée, au moment d'entamer l'écriture de ce manuscrit, après une discussion qui a pris une tournure imprévue avec une femme plus âgée de mon entourage. Nous parlions de vacances lorsque, en évoquant les miennes que je qualifiais d'« imbibées » - je crois bien que c'est le mot que j'ai utilisé - par mon sujet de recherche, elle s'est alors mise à raconter, peut-être pour la première fois, une agression subie dans le métro, qui l'avait profondément marquée. Ce récit m'a frappée par sa porosité entre passé et présent : il révélait combien les violences sexuelles vécues dans les transports en commun débordent largement de cet espace, mais surtout laissent leur empreinte bien au-delà de l'instant où elles se produisent. Comme l'écrit la philosophe et thérapeute Mary-Catherine McDonald, elles « s'incruste[nt] dans l'existence » (2019 ; 2023 cité par Paré, 2024). Cette confusion du temps met en lumière l'une des difficultés d'enquêter sur les violences sexuelles.

Dans ma thèse, je me suis attachée à comprendre comment la RATP s'instituait comme une actrice légitime de la prévention et de la lutte contre les violences sexuelles et sexistes. J'ai examiné la construction de cette légitimité non seulement à travers la manière dont l'entreprise se place en position d'interface avec une pluralité d'acteur·ices, mais aussi à travers la perspective des agent·es qui mettent en œuvre le « plan de lutte » sur le « terrain » et qui se retrouvent au contact des victimes de violences sexuelles. J'ai fait le choix de l'expérimentation, notamment audiovisuelle, pour aborder les violences sexuelles depuis leurs effets sensibles et corporels, tels qu'ils sont vécus par les personnes concernées.

Cette conclusion générale s'organise en cinq temps. Je commence par présenter les apports d'une ethnographie féministe et expérimentale pour mener l'enquête autour du « plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes » de la RATP, dont le déploiement a servi de support à mes analyses. Puis, à partir d'exemples sélectifs tirés de mon enquête et de mes expérimentations, je discute des éclairages que ce travail de thèse apporte à mes questions de recherche, autour de trois hypothèses qui ont guidé mes investigations. Enfin, je développe des pistes de recherche et des ouvertures, en repartant des limites de ce travail, en réfléchissant à la manière dont il pourrait être prolongé et à ce qu'il pourrait apporter aux dispositifs de prévention et de lutte contre les violences sexuelles et sexistes.

Apports d'une ethnographie féministe et expérimentale pour enquêter sur les violences sexuelles

Le croisement des recherches sur la mobilité et l'espace public avec la littérature clinique sur les violences sexuelles, sur lequel je me suis appuyée pour constituer le cadre théorique de cette thèse, ouvre un champ d'analyse particulièrement fécond. La psycho-traumatologie, centrée sur les victimes, rend explicites les effets que peuvent engendrer ces violences. Elle m'a aidée à comprendre comment le trauma pouvait rendre l'enquête instable et la faire déborder du cadre que j'avais moi-même fixé pour mon investigation. Une enquête sur les violences sexuelles implique de saisir la façon dont elles s'immiscent dans les interstices les plus banals de la vie quotidienne, de manière consciente ou non, et s'ancrent dans des gestes ordinaires, parfois imperceptibles, ce que le parallèle avec ma propre expérience de reconstruction m'a permis progressivement de réaliser. C'est précisément parce qu'elles ont des dimensions diffuses, invisibles et incorporées qu'une enquête sur ces violences se révèle difficile. Tous ces éléments soulèvent une question centrale : comment concevoir une enquête qui saisisse la réalité de ces violences et qui rende compte de leurs impacts sur le quotidien ?

Dans mon enquête, j'ai fait des tentatives méthodologiques en m'inspirant des entretiens conversationnels et compréhensifs, mais le format même de l'entretien, notamment sa durée, s'est révélé peu adapté. Le silence social qui entoure les violences sexuelles rend leur mise en mots particulièrement complexe. Même lorsque les personnes venaient avec l'intention d'évoquer une agression précise, elles pouvaient rester hésitantes à l'idée d'en parler, freinées par la honte, la culpabilité ou la crainte de la minimisation, voire celle de ne pas être crues. Par ailleurs, ces entretiens confrontent les participant·es à la reviviscence de souvenirs douloureux et traumatiques. Ils m'ont conduite à formuler une autre question centrale : comment mettre en œuvre des compétences spécifiques d'écoute, respecter les limites et le rythme des victimes, leur protection émotionnelle dans un cadre aussi contraint que l'entretien ?

Appréhender l'ampleur de l'impact des violences sexuelles dans la vie des victimes, dans leur rapport à la mobilité et leur intimité, suppose une observation attentive et patiente qui nécessite du temps. L'ethnographie s'est révélée indispensable pour saisir cette complexité. L'immersion longue et sensible ainsi que l'approche incarnée et attentive au vécu m'ont aidée à comprendre que ces violences engendraient des conséquences spécifiques selon les expériences antérieures mais aussi selon les identités et les caractéristiques individuelles des personnes qui les vivaient.

L'ethnographie m'a également permis d'observer les pratiques *en train de se faire*, de suivre leur évolution sur le temps long et la manière dont les personnes se les représentent. Elle s'est

révélée particulièrement pertinente lors de mon immersion sur la ligne 13 auprès des agent·es afin de percevoir des détails quotidiens, comme leurs « adaptations secondaires » au travail souvent si insignifiantes qu'elles ne sont pas évoquées dans le cadre d'un entretien, alors qu'elles révèlent « une éthique de la vie ordinaire visant à préserver les formes de vie importantes pour les personnes » (Ibos, 2019 : 198 cité par Peltier, 2023).

L'observation des pratiques sur le temps long rend visibles les stratégies ordinaires mobilisées pour gérer, contourner ou prévenir les violences. Ces micro-agencements se jouent dans des gestes parfois anodins, comme le choix d'un trajet, ils montrent que les individus disposent d'une forme d'autonomie et d'un pouvoir de reconstruction sur leur vie. Ces subtilités, perceptibles grâce à l'ethnographie, mettent ainsi en lumière la capacité d'agir des participant·es.

La charge émotionnelle d'une enquête ethnographique sur les violences sexuelles s'est avérée éprouvante. Ma propre prise en charge thérapeutique, mes lectures critiques et théoriques, ainsi que la formation en psycho-traumatologie que j'ai suivie ont constitué des ressources précieuses tout au long de l'enquête. Elles ont nourri ma réflexivité, notamment sur ma responsabilité envers les personnes qui me confiaient leur récit. J'ai pris conscience que, en donnant aux victimes la possibilité de transmettre leur récit, je pouvais offrir une forme d'écoute qui avait parfois manqué ailleurs, ou qui n'avait jamais été sollicitée.

Cette attention s'est révélée particulièrement cruciale au moment de la transformation du matériau de recherche par l'écriture, qui comporte un risque permanent de surinterprétation : « c'est moi […] qui manipule la démonstration en coulisses » (Hancock, 2007 : 75), qui « tient la plume » (Clair, 2016 : 72), et donc qui choisit les mots pour dire leurs expériences. La charge affective que j'ai mise dans mon enquête, ainsi que l'implication intime qu'elle supposait, m'ont conduite à réfléchir en permanence à la juste place à adopter. Mes tentatives pour éviter de figer, de caricaturer ou d'imposer des significations qui ne sont pas celles des personnes concernées, soulève une difficulté centrale : comment enquêter sans trahir, réduire ou exercer une nouvelle forme de violence à travers la mise en récit elle-même ?

L'approche expérimentale de mon enquête s'inscrit dans ma volonté de redonner la parole aux personnes concernées par ces violences. Ces expérimentations constituent des tentatives de création d'espaces où le sensible, le corps, les silences, les émotions et les hésitations trouvent pleinement leur place. En ce sens, j'ai cherché à ne pas réduire les récits, à ne pas les figer, mais au contraire à les maintenir ouverts, mouvants, inscrits dans le vécu de celles et ceux qui les portent.

Dans cette perspective, le documentaire *Visibles* donne à voir et à entendre non seulement les paroles des participant·es, mais aussi leurs silences, leurs gestes, leurs regards, les lieux filmés et les temporalités, qui deviennent autant de formes de savoir et de mise en récit. Les choix de cadrage et de montage participent à produire du sens et à redistribuer la place donnée aux expériences vécues. *Visibles* est également un documentaire mouvant et instable : il se reconfigure selon les contextes de diffusion et selon les réactions des spectateur·ices. Il invite les spectateur·ices à se laisser traverser par les récits des victimes, à partager leurs colères et leurs angoisses. Il ouvre des espaces de parole, de reconnaissance et de visibilité, et contribue à transformer la manière dont ces violences sont perçues, représentées et débattues dans l'espace public. En ce sens, le documentaire contribue à socialiser la question des violences sexuelles et sexistes.

La collaboration que j'ai élaborée avec Félix Cardoso dans la réalisation de *Visibles*, mais aussi celles construites avec Marion Tillous et les étudiant·es de l'université Paris 8, ont joué un rôle essentiel aussi bien dans la réalisation du documentaire que dans mes autres expérimentations. Les échanges constants que ces collaborations ont engagés m'ont permis, à certains moments de mon enquête, de ne pas porter seule un sujet aussi sensible que les violences sexuelles et sexistes et d'inscrire mon travail dans une démarche collective et réflexive. Ces collaborations, chacune à leur manière, m'ont offert un espace de soutien, de confiance et de créativité, en multipliant les points de vue. Ces collaborations soulignent la richesse du dialogue entre arts visuels et sciences sociales, en particulier pour les études urbaines.

Ce mouvement d'interprétation et de formalisation dans lequel j'ai été prise en tant que chercheuse, mes tentatives expérimentales et ma recherche constante de légitimité résonnent avec ma question de recherche et mes observations du « plan de lutte » de la RATP. Si elles explorent d'autres formes sensibles et alternatives d'action, mes expérimentations s'inscrivent pleinement dans le suivi du « plan de lutte » en tant que dispositif en mouvement. Mon travail s'inscrit ainsi dans une double démarche : en observant la façon dont le « plan de lutte » se déploie et est mis en œuvre concrètement, j'analyse ses effets attendus mais aussi les tensions qu'il produit, révélant ainsi que la prévention et la lutte contre les violences sexuelles et sexistes ne relèvent ni de l'évidence, ni de protocoles ou d'outils définitivement stabilisés. Elles reposent sur des conditions précises, sur des médiations, sur la fabrication d'interfaces à inventer, à (ré)ajuster et à faire fonctionner au quotidien.

J'en viens à présent aux éclairages produits par ces approches, en sélectionnant et en discutant les points qui me paraissent les plus saillants, autour de mes trois hypothèses de recherche.

La RATP construit sa légitimité en créant et en gérant une pluralité d'interfaces avec ses directions en interne et des acteur·ices extérieur·es qui soutiennent le « plan de lutte »

Pour que le « plan de lutte » puisse exister et se déployer, Sandrine Charnoz s'attache à construire et organiser une pluralité d'interfaces, reliant entre eux différents systèmes d'acteur·ices autour des actions menées. Elle cherche à les « embarquer », c'est-à-dire littéralement « à faire monter à bord », mais aussi les amener à s'engager concrètement dans la mise en œuvre du « plan ». Dans ma thèse, j'examine cette démarche à travers l'exemple des marches exploratoires et de la prise en charge des victimes, en croisant deux niveaux d'observation : celui de leur mise en œuvre concrète sur le « terrain » et celui de leur conception et pilotage depuis le siège de la RATP. Ces deux outils préexistaient déjà au « plan de lutte », ils figuraient dans des recommandations nationales et avaient déjà fait l'objet d'expérimentations, notamment au sein de la RATP. En les intégrant, Sandrine Charnoz inscrit le « plan de lutte » dans la continuité de pratiques reconnues, validées et institutionnalisées, ce qui lui confère d'emblée une légitimité.

Elle assure une coordination avec des services clés de l'entreprise, responsables à la fois de la gestion des espaces et, surtout, de l'encadrement des agent·es. Les marches exploratoires mettent également en lien différents niveaux hiérarchiques : elles impliquent les directions de ligne, les agent·es, mais aussi les responsables de département au siège de la RATP. Cette approche se retrouve aussi dans le cas de la prise en charge des victimes, dans ce que j'ai proposé de nommer le « travail de *care* en relais ». L'accompagnement des victimes mobilise d'autres interlocuteur·ices au sein de la RATP que les agent·es en station, notamment la « Délégation aux victimes » et le Service client. Cette transversalité favorise la circulation des outils et leur appropriation par l'ensemble des services. Elle renforce ainsi la légitimité du « plan de lutte » au sein de la RATP, en démontrant sa capacité à coordonner et intégrer différents acteur·ices dans sa mise en œuvre, et en donnant à chacun un rôle concret qui consolide leur adhésion au « plan de lutte ».

Toutefois, dans le cadre de son engagement contre les violences sexuelles et sexistes, le périmètre légitime d'intervention de la RATP se trouve rapidement débordé. Lors de la formalisation du protocole de prise en charge des victimes et de la construction de ses formations à destination des agent·es et des voyageur·ses, Sandrine Charnoz a également fait appel aux associations féministes. Ce choix est révélateur. D'une part, il montre que l'entreprise reconnait qu'elle ne possède pas seule l'expertise nécessaire pour se positionner comme actrice de la lutte contre les violences sexuelles et sexistes. D'autre part, certaines de ces associations avaient précédemment interpellé la RATP : en les intégrant comme partenaires et expertes pour former les agent·es, l'entreprise transforme un rapport potentiellement conflictuel en coopération. En dehors

des associations féministes, la mission de prise en charge inscrit la RATP dans un réseau plus large incluant d'autres acteur·ices patenté·es de la lutte contre les violences sexuelles et sexistes, dont les commissariats et les unités médico-légales. La RATP assume ainsi un rôle d'interface entre les victimes et ces acteur·ices, qui consolide sa crédibilité et démontre sa capacité à coordonner et à s'insérer dans un réseau existant.

Les deux premières marches exploratoires organisées sur la ligne 4 que j'ai analysées dans ma thèse révèlent ainsi que cet outil bénéficie d'un large consensus auprès des acteur·ices politiques. La présence de plusieurs personnalités lors de la première marche a matérialisé le soutien politique du « plan de lutte ». La reconnaissance se construit ici dans un jeu de miroir : l'appui d'acteur·ices politiques renforce et stabilise la position de la RATP, tandis que leur participation leur permet également de réaffirmer publiquement leur propre engagement. Trois ans après leur lancement, la participation du ministre des Transports à la marche organisée sur la ligne 13 traduit une montée en visibilité du « plan de lutte » de la RATP : l'initiative a dépassé le cadre local pour acquérir une portée nationale. Elle montre non seulement que le dispositif est reconnu et soutenu au plus haut niveau de l'État, mais illustre aussi la capacité de la RATP à se positionner comme un pivot central entre des acteur·ices politiques locaux et nationaux au sein d'un réseau plus large.

Sandrine Charnoz affiche aussi le « plan de lutte » sur les réseaux sociaux, espaces où la RATP a été plusieurs fois interpellée, pour permettre un retour sur son dispositif. La transparence et la mise en visibilité de ses actions, en assumant la possibilité de critiques ou de retours négatifs, engage un dialogue direct avec le public, reconnaissant la voix des usager·es et transformant la critique potentielle en preuve de crédibilité et d'ouverture à l'évaluation. La légitimité se construit ainsi non seulement par l'action, mais aussi par la capacité à être visible, contestée et reconnue publiquement. Elle construit également des partenariats avec des influenceuses elles-mêmes victimes, suivies par des voyageur·ses et de potentielles victimes, qui se font alors relais de son dispositif. Les réseaux sociaux fonctionnent ainsi comme une interface numérique complémentaire, permettant aux victimes de reconnaître l'existence, l'efficacité et la portée du « plan ».

La légitimité de la RATP dans la lutte contre les violences sexuelles se construit à travers une mise en réseau et une mobilisation plurielle, constituant ce que je propose d'appeler un « système d'allié·es ». En impliquant des acteur·ices provenant de différents niveaux – local, national, associatif –, l'entreprise affirme sa participation à une dynamique inter-institutionnelle. Elle valorise ainsi son rôle non seulement comme opérateur de transport, mais également comme acteur clé dans la mise en œuvre d'une politique publique contre les violences sexistes et sexuelles.

Acteur·ices clés de la mise en œuvre du « plan de lutte », les agent·es sont placé·es en position d'interface entre l'entreprise et les victimes

Les agent·es sont les représentant·es de la RATP sur son réseau et les premier·es interlocuteur·ices des voyageur·ses. Ma thèse montre que le « plan de lutte » redéfinit leurs pratiques professionnelles et leur rapport aux voyageur·ses. Ils et elles occupent une position d'interface spécifique du « plan de lutte » et participent de la reconnaissance de la RATP comme une actrice légitime de la lutte contre les violences sexuelles. Grâce à mon immersion sur la ligne 13, j'ai pu documenter et comprendre leur position dans la mise en œuvre des outils du « plan de lutte » : la manière dont ils et elles sont mobilisé·es, la façon dont ils et elles s'investissent, dont ils et elles prennent en charge les victimes.

Les agents font régulièrement l'objet d'interpellations publiques pour violences sexuelles, notamment sur Twitter (X). Rendre visible leur implication dans le « plan de lutte » reflète le (re)positionnement de la RATP en tant qu'actrice engagée dans la lutte contre les violences sexuelles et sexistes. D'autre part, les agent·es occupent une position centrale dans le système d'évaluation de la compétitivité de l'entreprise par Île-de-France Mobilités, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des transports en commun en Île-de-France. Comme je l'ai analysé, l'utilisation de clients mystères et le calcul du « Net Promoter Score » (NPS) servent à mesurer la qualité du service et la performance de la RATP. Les agent·es traduisent donc la mise en œuvre du plan en indicateurs mesurables, consolidant ainsi la légitimité de l'entreprise auprès de l'autorité organisatrice et du public. Ils et elles constituent donc un point de convergence entre action concrète, visibilité de ces actions et évaluation institutionnelle.

Les agent·es sont les destinataires de formations telles que celles proposées dans le cadre du programme Stand Up ou encore par les « Kapsuls ». Ces formations leur permettent de jouer un rôle actif dans la mise en œuvre du « plan », comme le montre l'exemple du protocole de prise en charge des victimes, qui prévoit un premier relais étape par étape : utilisation du vocabulaire approprié, mise à l'abri de la victime et remise d'un flyer pour orienter rapidement vers les instances compétentes. En formant les agent·es pour intervenir de manière structurée et efficace, la RATP montre qu'elle peut agir concrètement là où les violences se produisent.

Les agent·es deviennent le pilier de la crédibilité opérationnelle de la RATP et de sa reconnaissance en tant qu'actrice engagée dans la prévention et la lutte contre les violences sexuelles. Dans ma thèse, je me suis attachée à saisir les tensions inhérentes à ce rôle particulier d'interface.

L'historicisation du « plan de lutte » révèle que les agent·es ont toujours occupé une position singulière au sein de la RATP. Dès les années 1980, les agentes interpellaient l'entreprise sur les violences sexuelles qu'elles subissaient durant leur service par des courriers adressés à leur direction, via les associations féministes ou les syndicats. L'historicisation a également révélé que les agent·es et les victimes ne peuvent être pensés séparément : prendre au sérieux les victimes implique aussi de prendre au sérieux les violences sexuelles vécues par les agent·es qui les accompagnent.

Mon immersion ethnographique a permis de mettre en lumière d'autres dimensions invisibles du travail quotidien des agent·es, qui repose principalement sur un engagement relationnel intense, souvent sous-estimé et peu reconnu, notamment lors de situations critiques comme les suicides, les agressions verbales ou physiques de voyageur·ses, les violences sexuelles vécues par les agentes elles-mêmes, ou encore dans leur attention portée aux personnes sans-abri. L'activité des agent·es est traversée par des logiques multiples, parfois contradictoires, entre impératifs de sécurité, exigences de service et attentes des usager·es, auxquelles s'ajoutent leur nouveau rôle dans la mise en œuvre du « plan de lutte ». Ces tensions spécifiques mettent en évidence la façon dont le « plan » produit des débordements dans leurs tâches quotidiennes et exige des (ré)adaptations constantes.

J'ai interprété ce travail relationnel des agent·es comme un véritable travail de *care,* c'est-à-dire un travail indispensable, fondé sur l'attention à autrui, en particulier envers les personnes les plus marginalisées, mais rarement reconnu comme tel. Les théories du *care* développées par Joan Tronto et Pascale Molinier permettent de saisir comment la responsabilité de « prendre soin » est historiquement déléguée à des groupes subalternes, souvent féminisés, racisés et issus des classes populaires. Les apports d'Arlie Hochschild (2017 [1979]) et de Patricia Paperman (2000 ; 2013a ; 2013b) prolongent cette réflexion en montrant que le « travail émotionnel », c'est-à-dire la mobilisation consciente des affects, de l'écoute et de la sensibilité dans un cadre professionnel, constitue une composante essentielle mais invisibilisée du travail des agent·es.

Les théories du *care* éclairent les effets que produit le « plan de lutte » lorsqu'il repositionne les agent·es à l'interface avec les victimes. Même s'ils et elles ne sont qu'un premier relais de la prise en charge des victimes, cette nouvelle mission constitue un travail relationnel supplémentaire et surtout très spécifique à intégrer dans leur quotidien professionnel. Les théories du *care* permettent ainsi de comprendre comment ce dispositif repose sur et dépend de leur investissement affectif et émotionnel. Elles offrent une clé de lecture essentielle de la construction de la légitimité de la RATP : en s'appuyant sur ses agent·es pour rendre visible son engagement contre les violences,

l'entreprise fonde sa légitimité sur leur capacité à « prendre soin » des victimes, autrement dit sur la disponibilité émotionnelle de ses agent·es.

Le vécu des victimes éclaire les dimensions invisibilisées dans la prévention et la lutte contre les violences sexuelles et sexistes

L'analyse de la prise en charge des victimes par les agent·es soulève une question concrète : comment offrir un accompagnement adapté aux victimes dans un réseau de transport où l'espace et le temps sont contraints ? Comment mettre en œuvre des compétences spécifiques d'écoute, respecter leurs limites et leur rythme dans ce cadre ? Ces questions sont d'autant plus pertinentes que les approches psycho-traumatiques révèlent les enjeux cruciaux de la première prise en charge pour éviter l'installation d'une « mémoire traumatique » chez les victimes, mais aussi prévenir un risque de traumatisme « vicariant » pour celles et ceux qui les prennent en charge.

Dans ma thèse, j'ai analysé les dimensions invisibles que la mise en œuvre du « plan de lutte » implique, notamment dans la prise en charge des victimes par les agent·es. En adoptant le point de vue des victimes, j'ai exploré la complexité de leurs vécus à travers des dispositifs expérimentaux destinés à remettre leurs expériences au cœur du processus. En effet, la violence vécue à un instant précis dans le réseau RATP dépasse l'incident lui-même et implique de saisir son inscription dans des expériences antérieures et des trajectoires personnelles.

Dans mon enquête, je me suis appuyée sur le concept de « continuum », tel que défini par Liz Kelly (2019 [1987]) et dans sa dimension spatiale par Evangelina San Martin Zapatero (2019), pour montrer comment la violence subie par la victime s'inscrit dans un ensemble plus large de violences antérieures et/ou anticipées. J'ai également pris en compte le croisement des notions de « violences sexuelles » et de « violences de genre » pour intégrer l'expérience des personnes minorisées de genre. À la lumière de ces notions, même si toutes les victimes ne développent pas de traumatisme, ma thèse souligne l'importance de prendre au sérieux leurs expériences dans leur globalité.

Les formations proposées dans le cadre du « plan de lutte » constituent une ressource importante pour les agent·es dans la prise en charge des victimes. Mais leur capacité à reconnaître et à accueillir la pluralité des vécus et des identités ne dépend-elle pas aussi de leurs trajectoires individuelles, de leurs expériences personnelles et de leur propre aptitude à se laisser traverser par ces récits ?

Mon expérimentation autour de *Visibles* est une tentative de mise en visibilité des vécus. En réalisant un film portant sur les violences vécues par des couples de lesbiennes, j'avais pour ambition de redonner la parole aux personnes concernées. Cependant, le tournage, le montage et sa circulation m'ont fait expérimenter *concrètement* la difficulté même de toute démarche de lutte contre les violences sexuelles et de genre. Je me suis confrontée à la pluralité des identités et des positionnements face à la visibilité, mais aussi à des réactions parfois inattendues lors de la projection du film.

La série d'expérimentations menée avec les étudiant·es de l'université Paris 8 autour des marches exploratoires a permis d'adopter une lecture davantage située et continue de l'expérience de mobilité, au-delà des espaces strictement contrôlés par la RATP. La reconnexion des espaces interroge la capacité d'un dispositif institutionnel, circonscrit à un territoire défini, à appréhender le point de vue des victimes et la continuité de leurs vécus. La dimension collaborative de ces expérimentations a introduit une pluralité de regards et de subjectivités.

Plus généralement, les expérimentations que j'ai conduites dans ma thèse soulèvent deux questions centrales : dans quelle mesure un « plan de lutte » peut inclure la diversité des points de vue et des expériences vécues, sans les réduire ni les figer ? L'intégration plus systématique du point de vue des victimes pourrait-elle permettre à la RATP de renforcer l'efficacité et la légitimité de son dispositif ?

C'est à ces questions, qui ouvrent selon moi des pistes d'approfondissement pour de futures recherches, que je consacre le dernier point de cette conclusion.

Comment concilier la complexité de la lutte contre les violences sexuelles et sexistes et son institutionnalisation ?

La quête de légitimité de la RATP met en lumière des tensions propres à l'institutionnalisation d'une politique de lutte contre les violences sexuelles et sexistes. Sans proposer de préconisations opérationnelles, en conclusion de ce travail de recherche, je propose de revenir sur ces tensions et de soulever de nouveaux questionnements, que je croiserai avec les perspectives de recherches que ma thèse a ouvertes.

L'analyse d'un dispositif institutionnel de lutte contre les violences sexuelles et sexistes se focalise souvent sur sa gouvernance ou sur le réseau d'acteur·ices qui le soutient. Les conditions concrètes de sa mise en œuvre restent peu étudiées. Ma thèse révèle que la complexité émerge moins de la conception du dispositif que de sa mise en œuvre sur le « terrain » par les personnes qui le portent.

Ma thèse met en lumière la complexité de l'engagement dans la lutte contre les violences sexuelles et sexistes, y compris pour une entreprise de l'envergure de la RATP. Le « plan de lutte » repose sur un équilibre fragile : animé par Sandrine Charnoz et deux de ses collaboratrices, son existence dépend étroitement de leur capacité à mobiliser des ressources et à convaincre en permanence de la pertinence de la démarche, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'entreprise. Le suivi de ce plan pendant quatre ans m'a permis d'en restituer à la fois l'instabilité et la cohérence, ses (ré)ajustements successifs et sa dimension plurielle.

Plus largement, il m'a conduite à comprendre qu'il n'existe pas de « bon » plan de lutte. Cinq ans après son lancement, alors qu'il continue d'ouvrir de nouveaux espaces et d'associer de nouveaux acteur·ices, plusieurs questions demeurent : que deviendrait le « plan » s'il était décidé, au sein de la RATP, que cette mission ne relève plus de l'entreprise ? Disparaîtrait-il du jour au lendemain ? Certains de ses outils survivraient-ils ? Ma thèse constitue-t-elle, en fin de compte, la trace d'un dispositif qui pourrait être appelé à s'effacer ?

À travers cette dernière question, j'interroge plus concrètement les apports de ma recherche, tant pour la RATP que pour la compréhension plus large de ce que signifie s'engager, pour une institution, dans la lutte contre les violences sexuelles et sexistes. En choisissant d'étudier un objet aussi mouvant que le « plan de lutte » et de le rendre visible dans l'écriture de ma thèse, j'ai endossé, vis-à-vis de la RATP, un rôle particulier : celui du dévoilement d'une complexité souvent insoupçonnée, parfois même contestée, notamment lorsque j'ai cherché à mettre en évidence ce qu'il implique au quotidien par les agent·es et la façon dont le « plan » pouvait leur ajouter une charge de travail mais aussi une charge émotionnelle.

Mon enquête rend compte d'un dispositif qui cherche à concilier engagement institutionnel, contraintes organisationnelles et réalités humaines.

L'analyse de la mise en place des formations destinées à outiller les agent·es met par exemple en lumière un défi de taille : comment former et coordonner un collectif d'agent·es aussi vaste et hétérogène ?

Quant à l'observation des marches exploratoires, elle rend compte de leur capacité pédagogique à travers la mise en situation : elles rendent visibles les agent·es et accompagnent les participant·es dans la découverte des dispositifs de signalement en station. En instaurant un espace de dialogue, ces marches exploratoires renforcent la capacité d'agir des participant·es, transforment les perceptions et favorisent la réappropriation de l'environnement quotidien. Véritables outils de médiation, elles offrent un apprentissage situé, où l'expérience sensible reconfigure la manière de

se déplacer. Cependant, afin de légitimer leur existence en interne et en externe, les marches se sont instituées comme un outil de diagnostic territorial et se sont progressivement articulées aux opérations de rénovation en station. Cette évolution interroge : comment concilier leur fonction de diagnostic et leur dimension de médiation ? La quête de légitimité ne risque-t-elle pas d'encadrer trop strictement des outils d'un dispositif de lutte au détriment des apprentissages et des richesses sensibles qu'ils produisent sur le « terrain » ?

Le documentaire *Visibles* ouvre également plusieurs questionnements : comment intégrer la diversité des expériences vécues, notamment celles des personnes minorisées de genre, dans un dispositif institutionnel de lutte ? Comment construire une légitimité institutionnelle, qui repose en partie sur la formalisation de dispositifs, tout en laissant une place aux expériences situées et à la diversité des subjectivités ?

La série d'expérimentations que j'ai menée avec les étudiant·es de l'université Paris 8 et la collaboration autour du documentaire, en tant qu'expériences collectives, éclairent cette dimension : rendre visibles ces subjectivités implique des formes de co-construction et de réflexivité. Ma recherche révèle une tension persistante entre la simplification des expériences vécues, nécessaire pour construire et transmettre des dispositifs, et la réduction de ces expériences que cette simplification implique.

Cette recherche ouvre donc un débat : l'institutionnalisation de la lutte contre les violences sexuelles et sexistes peut-elle préserver sa dimension politique ? Ne réduit-elle pas son ambition initiale ? L'analyse du cas de la RATP montre que l'engagement dans un « plan de lutte » introduit au cœur des institutions des enjeux traditionnellement portés par les mouvements féministes et militants. Pourtant, formaliser la lutte en plans, dispositifs et indicateurs tend à neutraliser cette portée militante même, en la traduisant dans le langage de la gestion et de la mesure. Or, cette formalisation assure aussi sa pérennité et sa légitimation publique. Plutôt que de voir là une contradiction, je propose d'y lire une tension féconde : un espace de négociation où se redéfinit, à l'intérieur même des institutions, ce que signifie « agir contre les violences sexuelles ».

En plaçant l'attention portée à autrui et la reconnaissance des émotions au centre de la lutte contre les violences sexuelles, les théories du *care* proposent une éthique qui relie l'intime au politique. Appliquées à l'analyse de la prise en charge « en relais » des victimes au sein de la RATP, ces théories offrent une perspective précieuse pour penser cette articulation entre institutionnalisation d'un « plan de lutte » et son objectif initial. Le « travail de *care* en relais » témoigne de l'importance pour la RATP de reconnaître la complexité émotionnelle et

organisationnelle de cette mission, à apporter un soutien effectif à ceux et celles qui sont en première ligne et à l'intégrer dans ses modes de coordination internes.

L'institutionnalisation ne constitue ni une finalité, ni l'unique voie d'action possible contre les violences sexuelles et sexistes. Ainsi, la question n'est peut-être pas tant de savoir si l'institutionnalisation peut s'articuler à la politisation, que de comprendre comment préserver, au cœur des dispositifs, une capacité critique et sensible qui empêche la lutte de se figer en simple procédure. Ce qui importe tout autant, c'est de maintenir la dimension collective et politique de cette lutte, en la socialisant, en la nourrissant de pratiques et de récits multiples, d'engagements qui la dépassent et lui redonnent sans cesse sa vitalité.

Bibliographie

Abdessadok Benjamin, (2022). Chapitre 3. Les effets de l'inceste chez l'enfant victime. Approche analytique. Dans *La séduction : Pour le meilleur et pour le pire*, Abdessadok B., Assoun P., Bonnet G., Lebrun C., et Patti M. (dir.). In Press, Paris, p.49-66. https://doi.org/10.3917/pres.abdes.2022.02.0050

Abord de Chatillon Margot, Ortar Nathalie, David Sayagh, (2021). Le vélo : un objet qui révèle, renforce et perturbe l'ordre du genre. *Recherches sociologiques et anthropologiques*, 52(2), p. 25-51. https://doi.org/10.4000/rsa.4963.

Adams Tony, Holman Jones Stacy, (2011). Telling Stories: Reflexivity, Queer Theory, and Autoethnography. *Cultural Studies ↔ Critical Methodologies*, 11(2), p. 108-116. https://doi.org/10.1177/1532708611401329

Alcoff Linda, (1991). The Problem of Speaking for Others. *Cultural Critique*, 20, p. 5-32. https://doi.org/10.2307/1354221

Alessandrin Arnaud, Dagorn Johanna, (2023). *Discriminations dans la ville : sexismes, racismes et LGBTphobies dans l'espace public*. Double ponctuation, Joinville-le-Pont, 117 p.

Althabe Gérard, (1990). Ethnologie du contemporain et enquête de terrain. *Terrain*, 14, p. 126-131. https://doi.org/10.4000/terrain.2976

Althabe Gérard, Hernandez Valeria Alicia, (2004). Implication et réflexivité en anthropologie. *Journal des anthropologues*, 98-99(3), p. 15-36. https://doi.org/10.4000/jda.1633

Amar Georges, (1988). Le projet Réseau 2000 de la RATP : Doctrine et déroulement. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 39(1), p. 5-16. https://doi.org/10.3406/aru.1988.1379

Anderson Nels, (2011 [1923]). *Le hobo, sociologie du sans-abri*. Armand Colin, Paris, 396 p.

Andro Armelle, Hamel Christelle, (2010). Une médecine féministe. Entretien avec Emmanuelle Piet. *Nouvelles Questions Féministes*, 29(3), p. 92-101. https://doi.org/10.3917/nqf.293.0092

Antiope Nathalie, (2009). Elsa Dorlin, dir., *Black Feminism. Anthologie du féminisme africain-américain, 1975-2000*. *Questions de communication*, 15, p. 424-426. https://doi.org/10.4000/questionsdecommunication.812

Arborio Anne-Marie, (2001). *Un personnel invisible : les aides-soignantes à l'hôpital*. Anthropos-Économica, Paris, 334 p.

Archat Stéphanie, (2022). *La construction du « harcèlement de rue » comme problème public en France : Entre médiatisation, militantisme et action publique*. Thèse de doctorat, Université Paris Sciences et Lettres. https://theses.fr/2022UPSLD055

Archat Stéphanie, (2024). Faire marcher des femmes pour contrôler les quartiers populaires ? Le cas d'un dispositif participatif : les marches exploratoires. *Participations*, 38(1), p. 187-210. https://doi.org/10.3917/parti.038.0187

Arendt Hannah, (1991 [1966]). *Eichmann à Jérusalem : rapport sur la banalité du mal*. Gallimard, Paris, 484 p.

Arendt Hannah, (2016 [1972]). *Du mensonge à la violence : essais de politique contemporaine*. Calmann-Lévy, Paris, 264 p.

Armstrong Louise, (1987). *Kiss Daddy goodnight: ten years later*. Pocket Books, New York, 291 p.

Avril Christelle, (2014). *Les aides à domicile : un autre monde populaire*. La Dispute, Paris, 288 p.

Avril Christelle, (2018). 15 - Sous le *care*, le travail des femmes de milieux populaires. Pour une critique empirique d'une notion à succès. Dans *Je travaille, donc je suis : Perspectives féministes* Maruani, M. (dir.). La Découverte, Paris, p. 205-216. https://doi.org/10.3917/dec.maru.2018.01.0205

Bacqué Marie-Hélène, Rey Henri, Sintomer Yves, (2005). Introduction. La démocratie participative, un nouveau paradigme de l'action publique ? Dans *Gestion de proximité et démocratie participative : Une perspective comparative*, Bacqué M., Rey H., Sintomer Y. (dir.). La Découverte, Paris, p. 9-46. https://doi.org/10.3917/dec.bacqu.2005.01.0009

Badat Laure, (2022). *Regard croisé sur le traitement de l'insécurité et de la délinquance dans les sociétés pratiquant la stigmatisation et dans les sociétés pratiquant la réintégration*. Mémoire de Master 2, Université Aix Marseille. https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03719522

Balibar Etienne, (2010 [1996]). Violence et civilité (0000). Galilee, Paris, 416 p.

Balteau Emilie, (2021). Le sociologue et le sensible. Écrire la sociologie en images. *Revue Française des Méthodes Visuelles*, 5, p. 145-166. [En ligne]. Disponible à l'adresse : https://rfmv.u-bordeaux-montaigne.fr/numeros/5/articles/05-le-sociologue-et-le-sensible/ [Consulté le 15 juin 2025].

Barbier Clément, Cuny Cécile, Mohadjer Nathalie, Soichet Hortense, (2020). *On n'est pas des robots : ouvrières et ouvriers de la logistique*. Créaphis Éditions, Paris, 216 p.

Bard Christine, (2003). Jalons pour une histoire des études féministes en France (1970-2002). *Nouvelles Questions Féministes*, 22(1), p. 14-30. https://doi.org/10.3917/nqf.221.0014

Barthes Roland, (1957). *Mythologies*, Points, Paris, 288 p.

Barthes Roland, (2015 [1977]). *Leçon : leçon inaugurale de la chaire de sémiologie littéraire du Collège de France, prononcée le 7 janvier 1977*. Points, Paris, 64 p.

Bassand Michel, (1986). La mobilité spatiale, un phénomène macroscopique. *Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique, Mélanges publiés en l'honneur du Professeur Maurice Erard.* Neuchâtel : Université de Neuchâtel, Edes.

Bateson Gregory, (2008 [1972]). *Vers une écologie de l'esprit 2*. Points, Paris, 352 p.

Bateson Gregory, Don Jackson, Jay Haley, John Weakland, (2007 [1956]). Toward a theory of schizophrenia. *Behavioral Science*, 1(4), p. 251-264. https://doi.org/10.1002/bs.3830010402

Beaud Stéphane, (2020). 7. Chauffeur de bus à la RATP : l'apprentissage du travail et du syndicalisme. *La France des belhoumi : Portraits de famille (1977-2017)*. La Découverte, Paris, p. 216-243. https://shs.cairn.info/la-france-des-belhoumi--9782348063985-page-216

de Beauvoir Simone, (1986 [1949]). *Le deuxième sexe*, *tome II : L'expérience vécue*. Gallimard, Paris, 656 p.

Becker Howard Saul, (1982). *Art worlds*. University of California Press, Berkeley, 292 p.

Benelli Natalie, (2011). Divisions sexuelle et raciale du travail dans un sale boulot féminin. L'exemple du nettoyage en Suisse. *Raison présente*, 178(1), p. 95-104. https://doi.org/10.3406/raipr.2011.4307

Bentham Jeremy, (1977). *Le panoptique*. Belfond, Paris, 221 p.

Bessière Céline, Sibylle Gollac, (2019). *Le genre du capital : comment la famille reproduit les inégalités*. La Découverte, Paris, 324 p.

Biarrotte Lucile, (2021). *Déconstruire le genre des pensées, normes & pratiques de l'urbanisme*. Thèse de doctorat, Université Paris Est. https://theses.fr/2021PESC0020

Blidon Marianne, (2008). La casuistique du baiser. L'espace public, un espace hétéronormatif. *EchoGéo*, 5. [En ligne]. https://doi.org/10.4000/echogeo.5383 [Consulté le 10 mars 2025]

Blidon Marianne, (2011a). Seeking recognition. Spatial justice versus heteronormativity. [En quête de reconnaissance. La justice spatiale à l'épreuve de l'hétéronormativité]. *Justice spatiale / Spatial justice*, 3. Accessible à cette adresse : http://www.jssj.org/article/en-quete-de-reconnaissance-la-justice-spatiale-a-lepreuve-de-lheteronormativite/

Blidon Marianne, (2011b). Genre. *Hypergéo*. [En ligne]. Disponible à l'adresse : https://hypergeo.eu/genre/ [Consulté le 10 juin 2025].

Blidon Marianne, (2021 [2016]). Espace urbain. Dans *Encyclopédie critique du genre,* Rennes J. (dir.). Paris, La Découverte, p. 275-285.

Blondiaux Loïc, (2001). Démocratie locale et participation citoyenne : la promesse et le piège. *Mouvements*, 18(5), p. 44-51. https://doi.org/10.3917/mouv.018.0044

Blondiaux Loïc, (2005). 4. L'idée de démocratie participative : enjeux, impensés et questions récurrentes. Dans *Gestion de proximité et démocratie participative : Une perspective comparative*, Bacqué M., Rey H., Sintomer Y. (dir.). La Découverte, Paris, p. 119-137. https://doi.org/10.3917/dec.bacqu.2005.01.0119

Bonnet François, (2012). Contrôler des populations par l'espace ? Prévention situationnelle et vidéosurveillance dans les gares et les centres commerciaux. *Politix*, 97(1), p. 25-46. https://doi.org/10.3917/pox.097.0025

Bonnet Gérard, (2021). *Comment peut-on être pervers ? inceste, viol, pédophilie*. In press, Paris, 176 p.

Bonté Milan, (2022). *Négocier la ville en escales : les espaces publics au prisme des expériences trans à Paris, Rennes et Londres*. Thèse de doctorat, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I. https://theses.hal.science/tel-03995177

Borghi Rachele, (2012). De l'espace genré à l'espace 'queerisé'. Quelques réflexions sue le concept de performance et son usage en géographie. *Travaux et documents de Espaces et sociétés*, 33, p. 109-116.

Borghi Rachele, (2016). « Et le bronzage de tes fesses dessine un cœur » - Réflexions sur les expériences lesbiennes des plages. *L'Espace Politique*, 28(1). [En ligne]. https://doi.org/10.4000/espacepolitique.3757 [Consulté le 15 juin 2025].

Borsari Alexandra, (2010). *L'impossible retour à la Nature : analyse du fantasme de retour à la nature et mise en lumière des structures archaïques de l'imaginaire contemporain (Europe occidentale)*. Thèse de doctorat, Université Paris-Est. https://theses.hal.science/tel-03082717

Borsari Alexandra, Brulé Émeline, (2016). Le sensible comme projet : regards croisés. *Hermès, La Revue*, 74(1), p. 176-182. https://doi.org/10.3917/herm.074.0176

Bouché Stéphanie, (2000). Concevoir l'assise implantée sur les quais du métro. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 88(1), p. 77-81. https://doi.org/10.3406/aru.2000.2357

Bourdieu Pierre, (2012 [1979]). *La distinction. Critique sociale du jugement*. Minuit, Paris, 680 p.

Bourgault Rosemarie, (2013). 37. Trauma vicariant, trauma secondaire. Dans *L'Aide-mémoire de psychotraumatologie - 2e éd. - en 49 notions*, Kédia M., Sabouraud-Séguin A. (dir.). Dunod, Malakoff, p. 258-263. https://doi.org/10.3917/dunod.segui.2013.01.0258

Bourgois Philippe, (2001 [1995]). *En quête de respect : le crack à New-york*. Seuil, Paris, 512 p.

Bresson Maryse, (2014). La participation : un concept constamment réinventé. *Socio-logos*, 9. [En ligne]. https://doi.org/10.4000/socio-logos.2817 [Consulté le 10 juin 2025].

Bresson Sabrina, (2022). *Les déconvenues de la participation citoyenne. Pratiques urbaines, pouvoirs et légitimités*. Presses Universitaires François Rabelais, Tours, 252 p.

Brey Iris, Drouar Juliet, (2022). *La culture de l'inceste*. Seuil, Paris, 208 p.

Brown Elizabeth, Debauche Alice, Hamel Christelle, Mazuy Magali, (2020). *Violences et rapports de genre : enquête sur les violences de genre en France*. Ined Éditions, Paris, 528 p.

Brugère Fabienne, (2006). La sollicitude. La nouvelle donne affective des perspectives féministes. *Esprit*, 1, p. 123-140. https://doi.org/10.3917/espri.0601.0123

Brunet Roger, Ferras Robert, & Théry Hervé, (2005 [1997]). *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*. La Documentation française, Paris, 518 p.

Buisson Charlotte, Giuseppina Sapio, (2025). Introduction. Médiatiser les « violences sexistes et sexuelles » Enjeux épistémologiques et méthodologiques. *Cahiers du Genre*, 78(1), p. 9-46. https://doi.org/10.3917/cdge.078.0009

Bulot Christine, Dominique Poggi, Eva Allouche, (2004). *Droit de cité pour les femmes*. Éditions de l'Atelier, Paris, 205 p.

Butler Judith, (2006). *Trouble dans le genre : le féminisme et la subversion de l'identité*. La Découverte, Paris, 288 p.

Butler Judith, Gambetti Zeynep, Sabsay Leticia, (2016). *Vulnerability in Resistance*. Duke University Press, Durham and London, 352 p.

Cailleau Virginie, Thirioux Bérangère, Méry Bernard, Senon Jean-Louis, Jaafari Nematollah, (2016). Les altérations du processus empathique chez les agresseurs sexuels. *La Presse Médicale*, 45(12), p. 1075-1083. https://doi.org/10.1016/j.lpm.2016.09.004

Calbérac Yann, Anne Volvey, (2014). Introduction. J'égo-géographie... *Géographie et cultures*, 89-90, p. 5-32. https://doi.org/10.4000/gc.3208

Cannon Walter Bradford, (1929). *Bodily Changes in Pain, Hunger, Fear and Rage: An Account of Recent Researches Into the Function of Emotional Excitement*. D. Appleton, New York, 311 p.

Cardi Coline, Pruvost Geneviève, (2017 [2012]). *Penser la violence des femmes*. La Découverte, Paris, 570 p.

Carrel Marion, Neveu Catherine, (2014). *Citoyennetés ordinaires. Pour une approche renouvelée des pratiques citoyennes*. Karthala, Paris, 328 p.

Carrière Marie, (2008). L'éthique du *care* et l'écriture postmillénaire de Louise Dupré. *Temps zéro*, 12. [En ligne]. Disponible à l'adresse : http://tempszero.contemporain.info/document1631 [Consulté le 10 juin 2025].

Cattan Nadine, Leroy Stéphane, (2010). La ville négociée : les homosexuel(le)s dans l'espace public parisien. *Cahiers de géographie du Québec*, 54(151), p. 9-24. https://doi.org/10.7202/044364ar

Cattan Nadine, Leroy Stéphane, (2016). Sociologie de l'agression sexuelle en France. Dans *Atlas mondial des sexualités. Libertés, plaisirs et interdits*. Autrement, Paris, p. 72-73.

Cavalin Catherine, Da Silva Jaércio, Delage Pauline, Despontin Lefèvre Irène, Lacombe Delphine, Pavard Bibia, (2022). *Les violences sexistes après #MeToo*, Presses des Mines, Paris, 248 p.

Cefaï Daniel, (1996). La construction des problèmes publics. Définitions de situations dans des arènes publiques. *Réseaux. Communication - Technologie - Société*, 14(75), p. 43-66. https://doi.org/10.3406/reso.1996.3684

Cefaï Daniel, Amiraux Valérie, (2002). Les risques du métier. Engagements problématiques en sciences sociales. Partie 1. *Cultures & Conflits,* 47. [En ligne]. https://doi.org/10.4000/conflits.829 [Consulté le 3 février 2025].

Cesaro Pascal, (2012). Éléments de méthode pour la réalisation d'un film de recherche. Comprendre et transmettre une connaissance sur la perception du temps. *Journal des anthropologues*, 130-131, p. 261-280. https://doi.org/10.4000/jda.5173

Charpentier Isabelle, (2022). Machiniste, c'est pas un métier d'homme, c'est un métier pour moi ! Être conductrice de bus à la RATP : rémanence, usages résistants et inversion des stéréotypes de genre dans un métier de service subordonnée non mixte. Dans *Explorer le champ lexical de l'égalité femme/homme*, Demaye-Simoni P., Mutelet V., Vasseur Lambry F. (dir.). Artois Presses Université, Arras, p. 367-392.

Chartron Marie, (2025). *Penser les violences sexuelles*. La Découverte, Paris, 342 p.

Chauvier Éric, (2012). Anthropologie de l'ordinaire. Pour retrouver la voix des déclassés. *Journal des anthropologues*, 128-129, p. 209-221. https://doi.org/10.4000/jda.5903

Chauvin Sébastien, Jounin Nicolas, (2012). 7 – L'observation directe. Dans *L'enquête sociologique*, Paugam S. (dir.). Presses Universitaires de France, Paris, p. 143-165. https://doi.org/10.3917/puf.paug.2012.01.0143

Chetcuti-Osorovitz Natacha, (2013 [2010]). *Se dire lesbienne : vie de couple, sexualité, représentation de soi*. Payot & Rivages, Paris, 334 p.

Chetcuti-Osorovitz Natacha, (2014). Autonomination lesbienne avec les réseaux numériques. *Hermès, La Revue*, 69(2), p. 39-41. https://doi.org/10.3917/herm.069.0039

Chetcuti-Osorovitz Natacha, (2021). *Femmes en prison et violences de genre : résistances à perpétuité*. La Dispute, Paris, 288 p.

Chetcuti-Osorovitz Natacha, Jean-Jacques Sarah, (2019). Usages de l'espace public et lesbianisme : sanctions sociales et contournements dans les métropoles françaises. *Cahiers de géographie du Québec*, 62(175), p. 151-167 https://doi.org/10.7202/1057084ar

Choplin Armelle, (2006). Mobilité spatiale et immobilité sociale à Nouakchott. Dans *La ville ou l'Etat ? Développement politique et urbanité dans les espaces nomades ou mobiles (Mauritanie-Sénégal-Inde, et retour),* Retaillé D. (dir.). Presses Universitaires de Rouen et du Havre, Mont-Saint-Aignan, p. 105-130.

Chouraqui Floriane, Asté Maylis, (2024). La voie audio-visuelle en sciences sociales : donner voix par le film, donner corps à la recherche. *Revue Française des Méthodes Visuelles,* HS1. [En ligne]. https://doi.org/10.4000/12mq3 [Consulté le 12 juin 2025].

Clair Isabelle, (2016). Faire du terrain en féministe. *Actes de la recherche en sciences sociales*, 213(3), p. 66-83 https://doi.org/10.3917/arss.213.0066

Clair Isabelle, (2023). *Les choses sérieuses : enquête sur les amours adolescentes*. Seuil, Paris, 400 p.

Clerval Anne, (2014). Rapports sociaux de race et racialisation de la ville. *Espaces et sociétés*, 156-157(1), p. 249-256. https://doi.org/10.3917/esp.156.0249

Clerval Anne, Brunner Pauline, (2013). 1. Des lieux aux pratiques de l'espace lesbien. Dans *Géographie des homophobies,* Alessandrin A., Raibaud Y. (dir.). Armand Colin, Paris, p. 35-57. https://doi.org/10.3917/arco.aless.2013.01.0035

Clochard Olivier, (2014). Kofinou (Chypre) : du confinement à la mise au travail des demandeurs d'asile. Dans *Un monde de camps,* Agier M. (dir.). La Découverte, Paris, p. 300-311.

Condon Stéphanie, Lieber Marylène, Maillochon Florence, (2005). Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines. *Revue française de sociologie*, 46(2), p. 265-294 https://doi.org/10.3917/rfs.462.0265

Connell Raewyn, (2014). *Masculinités. Enjeux sociaux de l'hégémonie.* Éditions Amsterdam, Paris, 340 p.

Coquelet Cécile, Granié Marie-Axelle, Griffet Jean, (2019). Conformity to gender stereotypes, motives for riding and aberrant behaviors of French motorcycle riders. *Journal of Risk Research*, 22(8), p. 1078-1089 https://doi.org/10.1080/13669877.2018.1454494

Coutanceau Roland, Martorell Arnaud, (1998). Inceste pédophilique ? ou Abus sexuel incestueux sur enfant(s) ? *Evolution psychiatrique*, 63(1-2), p. 117-132

Coutras Jacqueline, (2003). *Les peurs urbaines et l'autre sexe*. L'Harmattan, Paris, 242 p.

Coutras Jacqueline, Fagnani Jeanne, (1977). Transports. *Les cahiers du GRIF*, 19(1), p. 97-102 https://doi.org/10.3406/grif.1977.1283

Crenshaw Kimberlé, (1989). Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics. *Univ of Chicago Legal Forum*, 89, p. 138-167.

Crenshaw Kimberlé, Bonis Oristelle, (2005). Cartographies des marges : intersectionnalité, politique de l'identité et violences contre les femmes de couleur. *Cahiers du Genre*, 39(2), p. 51-82 https://doi.org/10.3917/cdge.039.0051

Cresswell Tim, (2006). *On the move. Mobility in the modern Western world*. Routledge, Londres, 340 p.

Cuny Cécile, (2020). Violences sexuelles sur un terrain d'enquête. *Nouvelles Questions Féministes*, 39(2), p. 90-106. https://doi.org/10.3917/nqf.392.0090

Cuny Cécile, Färber Alexa, Jarrigeon Anne, (2020). *L'urbain par l'image. Collaborations entre arts visuels et sciences sociales*. Créaphis Éditions, Paris, 254 p.

Da Silva Sandra, (2022). L'expérience des professionnels accompagnant les auteurs de violences sexuelles : revue de littérature. *Annales Médico-psychologiques, revue psychiatrique*, 180(9), p. 887-892 https://doi.org/10.1016/j.amp.2021.07.016

Damon Julien, (1993). *Les « indésirables » dans les espaces de transport. Les exemples de la SNCF et de la RATP*. Mémoire de l'Ecole supérieure de commerce de Paris.

Davis Angela Yvonne, (1981). *Women, race & class*, Vintage Books, New York, 288 p.

Debauche, Alice, (2011). « They » Rape « Our » Women: When Racism and Sexism Intermingle. Dans *Violence against women and ethnicity: commonalities and differences across Europe,* Thiara R. K., Condon S. A., Schrottle M., (dir.). Saint Philip Street Press, p. 338-352.

Debauche Alice, (2021). Violence sexuelle. Dans *Encyclopédie critique du genre,* Rennes J. (dir.). La Découverte, Paris, p. 841-851. https://doi.org/10.3917/dec.renne.2021.01.0841

Debauche Alice, Hamel Christelle, (2013). Violence des hommes contre les femmes : quelles avancées dans la production des savoirs ? *Nouvelles Questions Féministes*, 32(1), p. 4-14. https://doi.org/10.3917/nqf.321.0004

Debauche Alice, Lebugle Amandine, Brown Elizabeth, Lejbowicz Tania, Mazuy Magali, Charruault Amélie, Dupuis Justine, Cromer Sylvie, Hamel Christelle, (2017). Présentation de l'enquête Virage et premiers résultats sur les violences sexuelles. Ined, Document de travail 229. [En ligne]. Disponible à l'adresse https://www.ined.fr/fichier/s_rubrique/26153/document_travail_2017_229_violences.sexuelles_enquete.fr.pdf [Consulté le 3 février 2025].

Debonneville Julien, Lieber Marylène, (2021). Rappels à l'ordre sexué dans l'espace public : perspective intersectionnelle sur les violences dans l'espace public. *Dynamiques régionales*, 12(3), p. 83-101.

Deck Marsault Elsa, (2023). *Faire justice : moralisme progressiste et pratiques punitives dans la lutte contre les violences sexistes*. La Fabrique éditions, Paris, 168 p.

Delaunay Marine, Juston Morival Romain, (2023). Les médecins légistes dans la lutte contre les violences conjugales en France. *La Revue Nouvelle*, 5(5), p. 53-58. https://doi.org/10.3917/rn.233.0053

Delphy Christine, (1995). L'état d'exception : la dérogation au droit commun comme fondement de la sphère privée. *Nouvelles Questions Féministes*, 16(4), p. 73-114.

Delphy Christine, (2011). *Un troussage de domestique*. Syllepse, Paris, 184 p.

Delphy Christine, (2013 [2001]). *L'ennemi principal. 1. Économie politique du patriarcat*. Syllepse, Paris, 262 p.

Delphy Christine, Tissot Sylvie, (2017 [2009]). Géographie du sexisme. Des discours autorisés sur la violence faite aux femmes au pays de Johnny Hallyday. *Les mots sont importants*. [En ligne]. Accessible à l'adresse : https://lmsi.net/Geographie-du-sexisme [Consulté le 15 mars 2025].

Delphy Christine, Leonard Diana, (2019). *L'exploitation domestique*. Syllepse, Paris, 308 p.

de Madariaga Inés Sánchez, (2013). From Women in Transport to Gender in Transport: Challenging Conceptual Frameworks for Improved Policymaking. *Journal of International Affairs*, 67(1), p. 43-65

Demazière Didier, (2008). L'entretien biographique comme interaction négociations, contre-interprétations, ajustements de sens. *Langage et société*, 123(1), p. 15-35. https://doi.org/10.3917/ls.123.0015

Dembinski Olivier, (1997). Approche ethnographique des savoirs professionnels infirmiers. *Journée de la société française de sociologie*, 20-21 novembre, Paris.

Demoli Yoann, Gilow Marie, (2019). Mobilité parentale en Belgique : question de genre, question de classe. *Espaces et sociétés*, 176-177(1), p. 137-154. https://doi.org/10.3917/esp.176.0137

Denèfle Sylvette, (2004). *Femmes et villes*. Presses universitaires François-Rabelais, Tours, 539 p.

Dentella Céline, (2023). *Genre et réussite à l'examen pratique du permis B : De l'évaluation des inspecteurs et inspectrices du permis de conduire à la perception du vécu de l'examen des candidates et candidats, : des enjeux représentationnels et sociocognitifs ?* Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2. https://theses.fr/2023LYO20032

Dominguez Tristan, (2022). Faire parler la manière de faire parler. Dans *Questions de déontologie en sciences humaines et sociales. Interroger les pratiques de recherches*, Gavoille A., Grenon M., Lhuillery S., Peluchon S. (dir.). L'Harmattan, Paris, p. 79-98.

Dorlin Elsa, (2008). *Black feminism anthologie du féminisme africain-américain, 1975-2000*. L'Harmattan, Paris, 262 p.

Dorlin Elsa, (2009). *Sexe, race, classe : pour une épistémologie de la domination*. Presses universitaires de France, Paris, 320 p.

Dorlin Elsa, (2017). *Se défendre. Une philosophie de la violence*. Zones/La Découverte, Paris, 200 p.

Dubois Vincent, (2008). *La vie au guichet. Relation administrative et traitement de la misère*. Economica, Paris, 202 p.

Dupont-Kieffer Ariane, (2014). Bridging the Gap. *Proceedings of the Fifth International Conference on Women Issues in Transportation*, Paris, 14-16 avril.

Dupont-Kieffer Ariane, Krakutovski Zoran, (2011). Temps de transport au regard des changements démographiques en Île-de-France. Tendances passées et projections à l'horizon 2030. *Recherche Transports Sécurité*, 27(02), p. 75-92. https://doi.org/10.1007/s13547-011-0009-1

Dupuis-Déri Francis, (2012). Le discours de la « crise de la masculinité » comme refus de l'égalité entre les sexes : histoire d'une rhétorique antiféministe. *Cahiers du Genre*, 52(1), p. 119-143. https://doi.org/10.3917/cdge.052.0119

Dupuis-Déri Francis, (2022). *La crise de la masculinité. Autopsie d'un mythe tenace*. Points, Paris, 384 p.

Durkheim Emile, (2019 [1895]). *Les règles de la méthode sociologique*. Flammarion, Paris, 336 p.

Dussy Dorothée, (2021). *Le berceau des dominations. Anthropologie de l'inceste*. Pocket, Paris, 408 p.

Elguezabal Eleonora, (2010). De la division morale du travail de contrôle dans le métro parisien. *Déviance et Société*, 34(2), p. 189-200. https://doi.org/10.3917/ds.342.0189

Evain Aurore, Pèpe Sarah, (2019). *En compagnie*. iXe, Paris, 96 p.

Farge Arlette, (1998). *Le goût de l'archive*. Seuil, Paris, 160 p.

Fassin Didier, (1998). L'anthropologie entre engagement et distanciation. Essai de sociologie des recherches en sciences sociales sur le sida en Afrique. Dans *Vivre et penser le sida en Afrique*, Becker C., Dozon J.P., Obbo C., Touré M. (dir.). Karthala, Paris, p. 41-66.

Fassin Didier, Rechtman Richard, (2024 [2007]). *L'empire du traumatisme. Enquête sur la condition de victime*. Flammarion, Paris, 464 p.

Favret-Saada Jeanne, (1985 [1977]). *Les mots, la mort, les sorts*. Gallimard, Paris, 432 p.

Favret-Saada Jeanne, (1990). Être affecté. *Gradhiva : revue d'histoire et d'archives de l'anthropologie*, 8(1), p. 3-9. https://doi.org/10.3406/gradh.1990.1340

Federici Silvia, (2016 [1975]). *Point zéro : propagation de la révolution. Salaire ménager, reproduction sociale, combat féministe*. Traduit de l'anglais par Tissot D., Oristelle B. iXe, Paris, 264 p.

Federici Silvia, (2021). Du « salaire au travail ménager » à la politique des communs. Traduit de l'anglais par Windish H., Simonet M. *Travail, genre et sociétés*, 46(2), p. 179-184. https://doi.org/10.3917/tgs.046.0179

Ferenczi Sandor, (2016). *Confusion de langue entre les adultes et l'enfant*. Payot & Rivages, Paris, 96 p.

Ferrand Laure, (2016). Les marches exploratoires de femmes. Quand un dispositif à visée participative renforce le pouvoir d'agir des professionnels de l'action sociale. *Pensée plurielle*, 43(3), p. 97-109. https://doi.org/10.3917/pp.043.0097

Ferrand Laure, (2022). Les marches exploratoires de femmes, de l'injonction à l'émancipation ? Dans *Les déconvenues de la participation citoyenne. Pratiques urbaines, pouvoirs et légitimités*, Bresson S. (dir.). Presses universitaires François-Rabelais, Tours.

Ferraty-Giacardi Christelle, Delbreil Alexia, (2017). Caractéristiques du fonctionnement psychique des auteurs de violences conjugales. L'abandon en question. *Perspectives Psy*, 56(4), p. 372-378. https://doi.org/10.1051/ppsy/2017564372

Fijalkow Ygal, (2006). *Usagers ou consommateurs ? France Télécom ou la dérégulation du service public*. Presses universitaires du Midi, Toulouse, 316 p. https://doi.org/10.4000/books.pumi.14401

Fillion Emmanuelle, (2008). D. Fassin, R. Rechtman, L'Empire du traumatisme. Enquête sur la condition de victime. *Sciences Sociales et Santé*, 26(2), p. 113-117.

Fleury Antoine, Frétigny Jean-Baptiste, (2024). L'espace public, tout contre le transport ? Dans *Les transports et leurs lieux*, Frétigny J-B. (dir.). ISTE Édition, Londres, p.131-157. https://doi.org/10.51926/ISTE.9174.ch5

Flore Paulette Carien, Wicherts Jelte, (2015). Does stereotype threat influence performance of girls in stereotyped domains? A meta-analysis. *Journal of School Psychology*, 53(1), p. 25-44 https://doi.org/10.1016/j.jsp.2014.10.002

Foot Robin, (1997). Dans métro, il y a... *Travail*, 36-37, p. 27-41.

Foot Robin, (2005). Faut-il protéger le métro des voyageurs ? Ou l'appréhension du voyageur par les ingénieurs et les conducteurs. *Travailler*, 14(2), p. 169-206. https://doi.org/10.3917/trav.014.0169

Fortino Sabine, Jeantet Aurélie, Tcholakova Albena, (2015). Émotions au travail, travail des émotions. Présentation du Corpus. *La Nouvelle Revue du Travail*, 6. [En ligne]. https://doi.org/10.4000/nrt.2071 [Consulté le 10 mai 2025].

Foucault Michel, (2001). *Dits et écrits, II. 1976 – 1988*. Gallimard, Paris, 1760 p.

Foucault Michel, (2003 [1975]), *Surveiller et punir. Naissance de la prison*. Gallimard, Paris, 352 p.

Freud Sigmund, (1928). Le problème économique du masochisme. *Revue française de psychanalyse*, 2(2), p. 211-223.

Freud Sigmund, (2014 [1905]). *Trois essais sur la théorie sexuelle*. Payot & Rivages, Paris, 240 p.

Fricker Miranda, (2007). *Epistemic injustice: power and the ethics of knowing*. Oxford University Press, Oxford, 208 p.

Froidevaux-Metterie Camille, (2018). Qu'est-ce que le féminisme phénoménologique ? *Cités*, 73(1), p. 81-90. https://doi.org/10.3917/cite.073.0081

Froment-Meurice Muriel, Fleury Antoine, (2016). Orchestrer la présence des musiciens dans le métro parisien. Les redéfinitions de l'indésirabilité. *Géographie et cultures*, 98, p. 113-134. https://doi.org/10.4000/gc.4516

Gaglio Gérald, (2008). En quoi une thèse CIFRE en sociologie forme au métier de sociologue ? Une hypothèse pour ouvrir le débat. *Socio-logos*, 3. [En ligne]. https://doi.org/10.4000/socio-logos.2093 [Consulté le 15 février 2025].

Galerand Elsa, Kergoat Danièle, (2008). Le potentiel subversif du rapport des femmes au travail. *Nouvelles Questions Féministes*, 27(2), p. 67-82. https://doi.org/10.3917/nqf.272.0067

Gallez Caroline, (2015). *La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir*. Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches, Université Paris-Est. https://shs.hal.science/tel-01261303

Gallez Caroline, Kaufmann Vincent, (2009). Aux racines de la mobilité en sciences sociales. Dans *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* Flonneau M., Guigueno V. (dir.). Presses Universitaires de Rennes, Rennes, p. 41-55.

Galster Ingrid, (2013). Relire Beauvoir. « Le Deuxième Sexe » soixante ans après. *Sens public*. [En ligne]. https://doi.org/10.7202/1053998ar [Consulté le 20 janvier 2025].

Garcia Manon, (2018). *On ne naît pas soumise, on le devient*. Flammarion, Paris, 272 p.

Gardesse Camille, (2011). *La « concertation » citoyenne dans le projet de réaménagement du quartier des Halles de Paris (2002-2010) : les formes de la démocratisation de l'action publique en urbanisme et ses obstacles*. Thèse de doctorat, Université Paris Est. https://theses.fr/2011PEST1138

Gardner Carol, (1995). *Passing by: gender and public harassment*. University of California press, Berkeley, 272 p.

Gaussot Ludovic, (2016). Les violences sexuées et sexuelles en tant que système. Dans *Le corps en lambeaux : Violences sexuelles et sexuées faites aux femmes,* Chauvaud F., Bodiou L., Soria M., Gaussot L., Grihom M-J (dir). Presses universitaires de Rennes, Rennes, p. 143-154. https://doi.org/10.4000/books.pur.45412

Gayet-Viaud Carole, (2019). La civilité est-elle réac ? *Politix*, 125(1), p. 31-58. https://doi.org/10.3917/pox.125.0031

Gayet-Viaud Carole, (2021). Le harcèlement de rue et la thèse du continuum des violences. *Déviance et Société*, 45(1), p. 59-90. https://doi.org/10.3917/ds.451.0057

Gayet-Viaud Carole, Dekker Mischa, (2021). Le problème public du harcèlement de rue : dynamiques de publicisation et de pénalisation d'une cause féministe. *Déviance et Société*, 45(1), p. 7-23. https://doi.org/10.3917/ds.451.0007

Geliş Esma, Meinherz Franziska, (2025). Intersectional (in)securities - multiply marginalised women's experiences of (un)safety on public transport. *Mobilities*, p. 1-18. https://doi.org/10.1080/17450101.2025.2532404

Genard Jean-Louis, Roca i Escoda Marta, (2022). Chapitre 4. Que faire des émotions dans l'enquête sociologique ? Vers une « esthétique » du travail sociologique. Dans *Sociologie des émotions*, Burnay N. (dir.). De Boeck Supérieur, Louvain-la-Neuve, p. 81-101. https://doi.org/10.3917/dbu.burna.2022.01.0081

Giacinti Margot, (2021). « Débarrasser la société de femme[s] de ce genre-là » : appréhender les archives judiciaires au prisme du genre pour enquêter sur les féminicides. *GLAD! Revue sur le langage, le genre, les sexualités*, 11. [En ligne]. https://doi.org/10.4000/glad.3217 [Consulté le 12 mars 2025].

Gianini Belotti Elena, (1994). *Du côté des petites filles*. Éditions des Femmes-Antoinette Fouque, Paris, 208 p.

Giddens Anthony, (2010 [1994]). *Les conséquences de la modernité*. L'Harmattan, Paris, 192 p.

Gibard Willy, Winiarski Lucas, (2024). Entre expert et militant. Les positions du chercheur en Cifre dans une organisation syndicale. Dans *Enquêter sur les relations professionnelles : Méthodes, outils et pratiques*, Alfandari F., Cardenas L., Doumenc S., Gibard W., Winiaski L., Bonanno A. (dir.). ENS Éditions, Lyon, p. 115-134. https://doi.org/10.4000/books.enseditions.48257

Gilligan Carol, (2017 [1982]). *Une voix différente. Pour une éthique du* care. Flammarion, Paris, 292 p.

Gilow Marie, Lannoy Pierre, (2017). L'anxiété urbaine et ses espaces. Expériences de femmes bruxelloises. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 112(1), p. 36-47. https://doi.org/10.3406/aru.2017.3238

Girard René, (1993 [1972]). *La violence et le sacré*. Grasset, Paris, 456 p.

Goffman Erving, (1973 [1959]). *Les relations en public. La mise en scène de la vie quotidienne II*. Minuit, Paris, 368 p.

Goffman Erving, (1974). *Les rites d'interaction*. Minuit, Paris, 240 p.

Goffman Erving, (2013 [1968]). *Asiles. Études sur la condition sociale des malades mentaux et autres reclus*. Minuit, Paris, 452 p.

Guillaumin Colette, (2002 [1972]). *L'idéologie raciste. Genèse et langage actuel*. Gallimard, Paris, 384 p.

Guillaumin Colette, (2012 [1978]). Pratique du pouvoir et idée de Nature. 1. L'appropriation des femmes. *Questions féministes*, (2), p. 5-30. [En ligne]. Accessible à cette adresse : https://www.editions-ixe.fr/storage/2018/07/guillaumin_apologue.pdf [Consulté le 4 avril 2025].

Guillaumin Colette, (2016 [1972]). *Sexe, race et pratique du pouvoir. L'idée de nature*. iXe, Paris, 240 p.

Haicault Monique, (2010). La méthodologie de l'image peut-elle être utile à la recherche en Sciences Sociales ? Extension d'un article publié en 2003 dans la revue brésilienne *Sociedade e Estado*, 17(2). [En ligne]. Accessible à cette adresse : https://shs.hal.science/halshs-00498016v1/document [Consulté le 4 avril 2025].

Hamelin Christine, (2022). Romain Juston Morival, Médecins légistes. Une enquête sociologique. *Travail et emploi*, 168, p. 115-117. https://doi.org/10.4000/travailemploi.12365

Hamus-Vallée Réjane, (2023). Comment montrer sans révéler ? L'anonymat des entretenus filmés entre enjeux éthiques, scientifiques et artistiques. *Revue Française des Méthodes Visuelles*, 7. [En ligne]. Accessible à cette adresse : https://doi.org/10.4000/12mpc [Consulté le 10 juin 2025].

Hancock Claire, (2002). Genre et géographie : les apports des géographies de langue anglaise. *Espace, populations, sociétés*, 20(3), p. 257-264. https://doi.org/10.3406/espos.2002.2038

Hancock Claire, (2007). « Délivrez-nous de l'exotisme » : quelques réflexions sur des impensés de la recherche géographique sur les Suds (et les Nords). *Autrepart*, 41(1), p. 69-81. https://doi.org/10.3917/autr.041.0069

Hancock Claire, (2011). Le corps féminin, enjeu géopolitique dans la France postcoloniale. *L'Espace Politique*, 13. [En ligne]. https://doi.org/10.4000/espacepolitique.1882 [Consulté le 3 mars 2025].

Hancock Claire, (2014). L'espace ressource ou leurre : qu'est-ce que penser spatialement fait gagner, et perdre, à la réflexion sur le genre ? *Les cahiers du CEDREF*, 21. [En ligne]. https://doi.org/10.4000/cedref.958 [Consulté le 18 janvier 2025].

Hancock Claire, (2018). La ville, les espaces publics… et les femmes. *Les Cahiers du Développement Social Urbain*, 67(1), p. 11-13. https://doi.org/10.3917/cdsu.067.0011

Hancock Claire, Lieber Marylène, (2017). Refuser le faux dilemme entre antisexisme et antiracisme. Penser la ville inclusive. *Les Annales de la recherche urbaine*, 112(1), p. 16-25. https://doi.org/10.3406/aru.2017.3236

Hanmer Jalna, (1977). Violence et contrôle social des femmes. *Questions Féministes*, (1), p. 68-88. Accessible à cette adresse : https://fr.scribd.com/document/373540151/Jalna-Hanmer-Violence-Et-Controle-Social-Des-Femmes-1977 [Consulté le 12 février 2025].

Hanson Susan, (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), p. 5-23. https://doi.org/10.1080/09663690903498225

Haraway Donna, (1988). Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective. *Feminist Studies*, 14(3), p. 575-599. https://doi.org/10.2307/3178066

Harding Sandra G., (1991). *Whose science? Whose knowledge? thinking from women's lives*. Cornell University Press, Cornell, 336 p.

Hartsock Nancy, (1983). The Feminist Standpoint: Developing the Ground for a Specifically Feminist Historical Materialism. Dans *Discovering Reality: Feminist Perspectives on Epistemology, Metaphysics, Methodology, and Philosophy of Science*, Harding S. (dir.). Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, p. 283-310. Accessible à cette adresse : https://www.ikhtyar.org/wp-content/uploads/2014/06/Harding-Sandra-Discovering-Reality.pdf [Consulté le 15 février 2025].

Held Virginia, (2006). *The ethics of care. Personal, political, and global*. Oxford University Press, Oxford, 220 p.

Héritier Françoise, (2003). Une anthropologie symbolique du corps. *Journal des Africanistes*, 73(2), p. 9-26. https://doi.org/10.3406/jafr.2003.1339

Herla Roger, Bourcier Pierre-Nicolas, Bodson Sandrine, (2018). *A propos de l'usage du mot « victime »*. Collectif contre les violences familiales et l'exclusion. [En ligne]. Accessible à cette adresse : https://www.cvfe.be/publications/analyses/54-a-propos-de-l-usage-du-mot-victime [Consulté le 15 janvier 2025].

Heurgon Edith, (2007). Territoires et prospective. La RATP et la Poste en miroir. *Séminaire Entrepreneurs Villes et Territoires*, Séance du 7 février 2007. Centre culturel international de Cerisy, Cerisy.

Heusch Luc de, (1962). *Cinéma et sciences sociales. Panorama du film ethnographique et sociologique*. Unesco, Bruxelles, 104 p.

Hirata Helena, Laborie Françoise, Le Doaré Helène, Senotier Danièle, (2004). *Dictionnaire critique du féminisme*. Presses Universitaires de France, Paris, 352 p.

Hirigoyen Marie-France, (2006). *Femmes sous emprise. Les ressorts de la violence dans le couple*. Pocket, Paris, 320 p.

Hochschild Arlie Russel, (1995). The culture of politics: traditional, postmodern, cold-modern, and warm-modern ideas of care. *Social Politics*, 2(3), p. 331-346.

Hochschild Arlie Russel, (2017 [1979]). *Le prix des sentiments. Au cœur du travail émotionnel*. La Découverte, Paris, 312 p.

Holman Jones Stacy, Adams Tony, Ellis Carolyn, (2022 [2013]). *Handbook of autoethnography*. Routledge, Londres, 564 p.

hooks bell, (2017 [1984]). *De la marge au centre. Théorie féministe*. Cambourakis, Paris, 304 p.

Ibos Caroline, (2012). *Qui gardera nos enfants ? les nounous et les mères*. Flammarion, Paris, 282 p.

Ibos Caroline, (2019). Éthiques et politiques du *care*. Cartographie d'une catégorie critique. *Clio. Femmes, Genre, Histoire*, 49(1), p. 181-219. https://doi.org/10.4000/clio.16440

Israël Liora, (2012). 8 – L'usage des archives en sociologie. Dans *L'enquête sociologique*, Paugam S. (dir.). Presses Universitaires de France, Paris, p. 167-185. https://doi.org/10.3917/puf.paug.2012.01.0167

Jacquot Stéphane, (2023). La justice restaurative : pratiques et limites. *Les Cahiers de la Justice*, 4(4), p. 717-732. https://doi.org/10.3917/cdlj.2304.0717

Jami Irène, Entretien avec Butler Judith, (2009). 7. Considérer le problème plus que l'identité. Dans *Pensées critiques. Dix itinéraires de la revue Mouvements 1998-2008*. La Découverte, Paris, p. 117-130. https://doi.org/10.3917/dec.mouve.2009.01.0117

Jamin Jean, (1984). Une ethnographie de la violence est-elle possible ? *Études rurales,* 95-96, p. 9-21.

Jarrigeon Anne, (2007). *Corps à corps urbains : vers une anthropologie poétique de l'anonymat parisien.* Thèse de doctorat, Université Paris IV – Sorbonne. https://theses.fr/2007PA040065

Jarrigeon Anne, (2013). Projeter, exposer, publier... Comment montrer ses photographies en sciences sociales ? *Revue de l'institut de sociologie 2010-11 : La sociologie par l'image,* 1-4, p. 157-169.

Jarrigeon Anne, (2015). Sociologie visuelle et droit à l'image. La demande d'anonymat en question. *L'Année sociologique*, 65(1), p. 225-246. https://doi.org/10.3917/anso.151.0225

Jarrigeon Anne, (2016). En mouvement les signes : L'espace urbain à hauteur de talons. Dans *Le génie de la marche Poétique, Savoirs et Politique des Corps Mobiles*, Chardonnet Darmaillacq S., Amar G., Apel-Muller M. (dir.). Hermann, Paris, p. 148-163. https://doi.org/10.3917/herm.amar.2016.01.0148

Jarrigeon Anne, Roseau Nathalie, (2024). *Condition mobile. Ressorts de l'imaginaire.* Infolio, Paris, 184 p.

Jarry Roxane, (2024). La justice restaurative. Un dispositif pour de possibles rencontres entre auteurs et victimes. *Tiers*, 35(1), p. 101-117.

Jaspard Maryse, (2011). *Les violences contre les femmes*. La Découverte, Paris, 126 p.

Jaspard Maryse, Équipe ENVEFF, (2001). Nommer et compter les violences envers les femmes : une première enquête nationale en France. *Population & Sociétés*, 364(1), p. 1-4. https://doi.org/10.3917/popsoc.364.0001

Jauss Hans Robert, (1990). *Pour une esthétique de la réception.* Gallimard, Paris, 336 p.

Jean-Jacques Sarah, (2023). *Des lesbiennes dans la ville : entre visibilité et invisibilisation. Expériences et pratiques des espaces publics à Paris*. Thèse de doctorat, Université Paris Cité. https://theses.fr/2023UNIP7037

Jeantet Aurélie, (2001). *Le travail des guichetiers de la Poste : une relation sociale à définir.* Thèse de doctorat, Université Paris X – Nanterre. https://theses.fr/2001PA100131

Jeantet Aurélie, (2015). Relations de service et formes de domination. Dans *Les risques du travail. Pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, Thebaud-Mony A., Davezies P., Fogel L., Volkoff S. (dir.). La Découverte, Paris, p. 180-183. https://doi.org/10.3917/dec.theba.2015.01.0180

Jeantet Aurélie, (2021). L'éviction des émotions au travail nuit gravement à la santé. Dans *Les servitudes du bien-être au travail. Impacts sur la santé*, Le Garrec S. (dir.). Érès, Toulouse, p. 89-109.

Joseph Isaac, (1988). La relation de service : Les interactions entre agents et voyageurs. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 39(1), p. 43-55. https://doi.org/10.3406/aru.1988.1384

Joseph Isaac, (1992a). L'espace public comme lieu de l'action. *Les Annales de la recherche urbaine*, 57(1), p. 211-217. https://doi.org/10.3406/aru.1992.1716

Joseph Isaac, (1992b). Le temps partagé : le travail du Machiniste-Receveur. *Sociologie du travail*, 34(1), p. 3-22. https://doi.org/10.3406/sotra.1992.2580

Joseph Isaac, (1995). *Prendre place. Espace public et culture dramatique*. Recherches, Paris, 304 p.

Joseph Isaac, (1998). *La ville sans qualités*. Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 211 p.

Joseph Isaac, (2004). *Météor. Les métamorphoses du métro*. Économica, Paris, 94 p.

Joseph Isaac, Jeannot Gilles, (1995). *Les Métiers du public. Les compétences de l'agent et l'espace de l'usager*. CNRS Éditions, Paris, 352 p.

Jounin Nicolas, (2009). *Chantier interdit au public : enquête parmi les travailleurs du bâtiment*. La Découverte, Paris, 276 p.

Journet Nicolas, (2013). L'inceste, un interdit universel ? Dans *La parenté en question(s)*, Bedin V., Fournier M. (dir.). Éditions Sciences Humaines, Auxerre, p. 16-21. https://doi.org/10.3917/sh.bedin.2013.02.0016

Juston Morival Romain, (2021). *Médecins légistes. Une enquête sociologique*. Presse de Sciences Po, Paris, 226 p.

Juston Morival Romain, (2022a). À rebours du sale boulot ? La délégation controversée de l'expertise médico-légale aux infirmières en matière de prise en charge des victimes d'agressions sexuelles. Dans *Sociologie des pratiques coopératives et participatives en santé*, Denise T., Divay S., Dos Santos M., Fournier C., Girard L., Luneau A. (dir.). Editions de l'IRDES, Paris. https://hal.science/hal-04851869

Juston Morival Romain, (2022b). « Simple comme un coup de fil » ? La prévention des risques dans une cellule d'écoute de la souffrance au travail. *Travail et emploi*, 169-170-171(2), p. 45-69.

Kaufmann Jean-Claude, (2016). 2. Commencer le travail : rapidité, souplesse, empathie. Dans *L'entretien compréhensif*. Armand Colin, Paris, p. 33-58.

Kaufmann Vincent, (2002). *Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology*. Routledge, Londres, 120 p.

Kazig Rainer, Masson Damien, (2015). L'ambiance comme concept de la géographie culturelle francophone. *Géographie et cultures*, 93-94. [En ligne]. Accessible à l'adresse : http://journals.openedition.org/gc/3969 [Consulté le 12 juin 2025].

Kearl Holly, (2010). *Stop Street Harassment: making public places safe and welcoming for women*. Praeger Publishers, Westport, 264 p.

Kelly Liz, (2019 [1987]). Le continuum de la violence sexuelle. Traduction de Marion Tillous. *Les Cahiers du Genre*, 66(1), p. 17-36. https://doi.org/10.3917/cdge.066.0017

Kergoat Danièle, (1992). Des rapports sociaux de sexe et de la division sexuelle du travail. *Les Cahiers du Genre*, 3(1), p. 23-26. https://doi.org/10.3406/genre.1992.879

Kergoat Danièle, (2001). Division sexuelle du travail et rapports sociaux de sexe. Dans *Genre et économie : un premier éclairage*, Verschuur C. (dir.). L'Harmattan, Paris, p. 78-88.

Klein Viola, (1989 [1946]). *The feminine character: history of an ideology*. Routledge, Londres, 256 p.

Koechlin Aurore, (2019). *La révolution féministe*. Amsterdam, Paris, 176 p.

Kokoreff Michel, (1990). *Le lisse et l'incisif : les tags dans le métro*. Editions de l'IRIS, Paris.

Krauss François, (2005). Violence du trauma sexuel, souffrance de la victime. *Imaginaire & Inconscient*, 15(1), p. 171-188. https://doi.org/10.3917/imin.015.0171

Kruks Sonia, (2005). Beauvoir's Time/Our Time: The Renaissance in Simone de Beauvoir Studies. *Feminist Studies*, 31(2), p. 286-308.

Lacan Jacques, (1973). *Le séminaire. Livre XI. Les quatre concepts fondamentaux de la psychanalyse*. Seuil, Paris, 253 p.

Lacombe Delphine, (2022). *Violences contre les femmes : de la révolution aux pactes pour le pouvoir, (Nicaragua, 1979-2008)*. Presses universitaires de Rennes, Rennes, 304 p.

Lallier Christian, (2008). Le corps, la caméra et la présentation de soi. *Journal des anthropologues*, 112-113, p. 345-366. https://doi.org/10.4000/jda.834

Lallier Christian, (2011). L'observation filmante : Une catégorie de l'enquête ethnographique. *L'Homme*, 198-199, p. 105-130. https://doi.org/10.4000/lhomme.22718

Lambinet Hervé, (2017). *TICKET CHIC, TICKET CHOC : Référence et étymologie d'une image publicitaire*. Independently published, 157 p.

Lapalud Pascale, Blache Chris, (2019). Le genre la nuit. Espace sensible. *L'Observatoire*, 53(1), p. 25-28. https://doi.org/10.3917/lobs.053.0025

Larroque Dominique, (1980). *Les transports en commun dans la région parisienne. Enjeux politiques et financiers (1855-1939)*. Thèse de doctorat d'histoire, EHESS.

Larroque Dominique, Margairaz Michel, Zembri Pierre, (2002). *Paris et ses transports, XIXe -XXe siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*. Éditions Recherches, Paris, p. 39-94.

Latour Bruno, (2007). Des faits indiscutables aux faits disputés. Dans *Changer de société, refaire de la sociologie*, Latour B. (dir.). La Découverte, Paris, p. 125-176.

de Lauretis Teresa, (2023). *Théorie queer et cultures populaires : de Foucault à Cronenberg*. La Dispute, Paris, 208 p.

Le Goaziou Véronique, (2019). *Viol : que fait la justice ?* Presses de Sciences Po, Paris, 184 p.

Lebel Gérard, (2015). Traumatisme vicariant ou fatigue de compassion Méfiez-vous ! *Perspective infirmière,* 12(2), p. 32-34. Accessible à cette adresse : https://www.oiiq.org/documents/20147/1516102/pi-201503.pdf [Consulté le 12 janvier 2025].

Lebugle Amandine, Équipe VIRAGE, (2017). Les violences dans les espaces publics touchent surtout les jeunes femmes des grandes villes. *Population & Sociétés*, 550(11), p. 1-4. https://doi.org/10.3917/popsoc.550.0001

Leclercq Catherine, Pagis Julie, (2011). Les incidences biographiques de l'engagement : Socialisations militantes et mobilité sociale. Introduction. *Sociétés contemporaines*, 84(4), p. 5-23. https://doi.org/10.3917/soco.084.0005

Legras Corentin, (2025). Sexe, genre et parenté dans la minorisation des filles de la famille à travers des cas d'inceste commis par des garçons. *Terrains & travaux*, 46(1), p. 127-148. https://doi.org/10.3917/tt.046.0127

Lejbowicz Tania, (2022). *Violences et écarts aux normes de genre : enquête sur les trajectoires de femmes victimes de violences sexuelles*. Thèse de doctorat, Université Paris Nanterre. https://theses.fr/2022PA100092

Lejbowicz Tania, (2023). Porter plainte pour violences sexuelles : Les difficultés du cadre de la dénonciation à la police et à la justice. *Raison présente*, 227(3), p. 75-84, https://doi.org/10.3917/rpre.227.0075

Lépinard Éléonore, Lieber Marylène, (2020). *Les théories en études de genre*. La Découverte, Paris, 128 p.

Lépinard Éléonore, Mazouz Sarah, (2021). *Pour l'intersectionnalité*. Anamosa, Paris, 72 p.

Leroux Nathalie, (1999). L'intégration d'un groupe d'agents de sécurité à la RATP. *Travail et emploi*, 79, p. 127-141.

Leroux Nathalie, (2002). La révolution des métiers. Dans *Le Lien social*, Paugam S. (dir.). Presses Universitaires de France, Paris, p. 99-121.

Leroy Stéphane, (2010). « Bats-toi ma sœur » Appropriation de l'espace public urbain et contestation de la norme par les homosexuels : L'exemple de la Gay Pride de Paris. *Métropoles*, 8. [En ligne]. Accessible à l'adresse : https://doi.org/10.4000/metropoles.4367 [Consulté le 15 mars 2025].

Lévine Janey, Vison Ann, Wood Deborah, (1973). Subway Behavior. Dans *People in Places, The Sociology of the Familiar*, Birnbaum A., Sagarin E. (dir.). Praeger Publishers, Westport.

Lévi-Strauss Claude, (2017 [1949]). *Les structures élémentaires de la parenté*. EHESS, Paris, 617 p.

Lewis Sian, (2018). *Sexual harassment on the London Underground: mobilities, temporalities and knowledges of gendered violence in public transport*. Thèse de doctorat, Loughborough University.

L'Huillier Dominique, (2005). Le « sale boulot ». *Travailler*, 14, p. 73-98.

Lieber Marylène, (2008). *Genre, violences et espaces publics : la vulnérabilité des femmes en question*. Les Presses de Sciences Po, Paris, 324 p.

Lieber Marylène, (2021). La lutte contre le harcèlement de rue et les (nouveaux) indésirables des espaces publics. *Déviance et Société*, 45(1), p. 91-114. https://doi.org/10.3917/ds.451.0089

Linhart Danièle, (2015). *La comédie humaine du travail : de la déshumanisation taylorienne à la sur-humanisation managériale*. Érès, Toulouse, 160 p.

Liotard Inès, (2022). Des soirées techno queer parisiennes à une épistémologie du corps queer. *Corps*, 20(1), p. 187-199. https://doi.org/10.3917/corp1.020.0187

Lofland Lyn H., (1989). Social Life in the Public Realm: A Review. *Journal of Contemporary Ethnography* 17(4), p. 453-482.

Lopez Gérard, (2012). Clinique et prise en charge des adultes victimes d'agressions sexuelles. EMC (Elsevier Masson SAS, Paris). *Psychiatrie*, 37-510-A-60. [En ligne]. Accessible à cette adresse : https://fr.ap-hm.fr/sites/default/files/blachere_-_biblio_2_0.pdf [Consulté le 10 mars 2025].

Lorde Audre, (2020 [1984]). *Sister Outsider*. Penguin Classics, Londres, 208 p.

Lubitow Amy, Abelson Miriam J., Carpenter Erika, (2020). Transforming mobility justice: Gendered harassment and violence on transit. *Journal of Transport Geography*, 82, 102601. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102601

Macchi Odile, (2020). Les noctambules du métro. *Rhizome*, 77 (3), p. 15-16. https://doi.org/10.3917/rhiz.077.0015

MacKinnon Catherine A., (1989). Sexuality, Pornography, and Method: Pleasure under Patriarchy. *Ethics*, 99 (2), p. 314-346.

de Maillard Jacques, (2010). Chapitre 2 / Les politiques de sécurité. Dans *Politiques publiques 2 : Changer la société*, Borraz O., Guiraudon V. (dir.). Presses de Sciences Po, Paris, p. 57-77. https://doi.org/10.3917/scpo.borra.2010.01.0057

Mainsant Gwénaëlle, (2008). 5. Prendre le rire au sérieux. La plaisanterie en milieu policier. Dans *Les politiques de l'enquête*, Bensa A., Fassin D. (dir.). La Découverte, Paris, p. 99-120. https://doi.org/10.3917/dec.fassi.2008.01.0099

Margairaz Michel, (1989). *Histoire de la RATP : la singulière aventure des transports parisiens*. Albin Michel, Paris, 173 p.

Marguerit Manon, (2019a). *Centralités des femmes artistes dans l'espace public à Berlin*. Mémoire de Master 1, Université Paris I Panthéon-Sorbonne.

Marguerit Manon, (2020). *Spécificités des mobilités des femmes à la gare du Nord, le déplacement comme expérience sensible.* Mémoire de Master 2, Université Paris I Panthéon-Sorbonne.

Marguerit Manon, (2024). « On a plein de casquettes mais un seul uniforme », les agent·es RATP face à la prise en charge des victimes de violences sexuelles en station, un travail de *care* de proximité ? *GéoProximitéS*, 2. [En ligne]. Accessible à cette adresse : https://geoproximites.fr/ark:/84480/2024/06/01/care-ac7/ [Consulté le 10 mai 2025].

Maruani Margaret, (2017). *Travail et emploi des femmes*. La Découverte, Paris, 128 p. https://doi.org/10.3917/dec.marua.2017.01

Marx Karl, (1993 [1867]). *Le Capital : critique de l'économie politique*. Presses Universitaires de France, Paris, 1008 p.

Marzano Michela, (2006). Qu'est-ce qu'une victime ? De la réification au pardon. *Archives de politique criminelle*, 1 (28), p. 11-20. https://doi.org/10.3917/apc.028.0011

Massenet Violaine, (2001). *Le temps des femmes, le Comité Régie d'Entreprise donne la parole aux femmes de la RATP*. La Différence, Paris, 281 p.

Masson Damien, (2009). *La perception embarquée. Analyse sensible des voyages urbains.* Thèse de doctorat, Université Pierre Mendès-France - Grenoble II. https://theses.hal.science/tel-00441955

Masson Damien, (2012). Expériences sensibles de la mobilité urbaine. *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, 26-27, p. 136-143. https://doi.org/10.4000/crau.563

Mathieu Nicole-Claude, (1991). V. Quand céder n'est pas consentir. Des déterminants matériels et psychiques de la conscience dominée des femmes, et de quelques-unes de leurs interprétations en ethnologie. Dans *L'anatomie politique, catégorisations et idéologies du sexe*. Côté-femmes, Paris. Accessible à cette adresse : https://remuernotremerde.poivron.org/uploads/2020/05/quandceder_ppp.pdf [Consulté le 12 mars 2025].

Mauss Marcel, (2021 [1966]). *Les techniques du corps suivi de l'expression obligatoire des sentiments*. Payot & Rivages, Paris, 144 p.

Mazaleigue-Labaste Julie, (2014). *Les déséquilibres de l'amour : la genèse du concept de perversion sexuelle de la Révolution française à Freud.* Ithaque, 296 p.

Mazouz Sarah, (2020). *Race*. Anamosa, Paris, 96 p.

McDonald MaryCatherine, (2019). *Merleau-Ponty and a Phenomenology of PTSD: Hidden Ghosts of Traumatic Memory*. Lexington Books, New York, 164 p.

McDonald MaryCatherine, (2023). *Unbroken: the trauma response is never wrong: and other things you need to know to take back your life*. St. Martin's Essentials, New York, 177 p.

McGuckin Nancy, Murakami Elaine, (1999). Examining Trip-Chaining Behaviors: Comparison of Travel by Men and Women. *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board*, 1693(1), p. 79-85, https://doi.org/10.3141/1693-12

Mead Margaret, (1973 [1928]). *Coming of age in Samoa.* Mariner Books, Boston, 328 p.

Mead Margaret, (2001, [1935]). *Sex & temperament in three primitive societies*. Harper Perennial, New York, 352 p.

Mélan Emmanuelle, (2017). Violences conjugales et regard sur les femmes. Qu'apporte une définition basée sur une construction genrée des victimes ? *Champ pénal/Penal field*, 14. [En ligne]. https://doi.org/10.4000/champpenal.9574 [Consulté le 14 janvier 2025].

Merleau-Ponty Maurice, (2021 [1945]). *Phénoménologie de la perception*. Gallimard, Paris, 540 p.

Michaut Caroline, Durand Jean-Paul, Dupriez Thierry, Dujardin Valériane, (2004). Agressions sexuelles en milieu hospitalier. Proposition d'un protocole de prise en charge des victimes. *Perspectives Psy*, 43(4), p. 318-326

Milgram Stanley, (2017 [1963]). *Expérience sur l'obéissance et la désobéissance à l'autorité*. La Découverte, Paris, 126 p.

Mohammed Marwan, Mucchielli Laurent, (2007). *Les bandes de jeunes : des « blousons noirs » à nos jours*. La Découverte, Paris, 404 p.

Molinier Pascale, (2000). Travail et compassion dans le monde hospitalier. *Les Cahiers du Genre*, 28(1), p. 49-70. https://doi.org/10.3406/genre.2000.1124

Molinier Pascale, (2020 [2013]). *Le travail du* care. La Dispute, Paris, 246 p.

Money John, Hampson J. G., Hampson J. L., (1955). An examination of some basic sexual concepts: the evidence of human hermaphroditism. *Bulletin of the Johns Hopkins Hospital*, 97(4), p. 301-319.

Moroni Thomas, (2022). *Produire et maintenir la fluidité. La construction de la régulation des flux de piétons dans les gares ferroviaires franciliennes*. Thèse de doctorat, Université Paris Est. https://theses.hal.science/tel-03923716

Mucchielli Laurent, (2010). « Insécurité », « sentiment d'insécurité » : les deux veines d'un filon politique. *Après-demain,* 16(4), p. 3-6. https://doi.org/10.3917/apdem.016.0003

Mulvey Laura, (1975). Visual Pleasure and Narrative Cinema. *Screen*, 16(3), p. 6-18. https://doi.org/10.1093/screen/16.3.6

Niang Mame-Fatou, Suaudau Julien, (2022). *Universalisme.* Anamosa, Paris, 101 p.

Nicholson Judith A, Laurier Wilfrid Laurier, and Sheller Mimi, (2016). Race and the Politics of Mobility. *Transfers*, 6(1). Accessible à cette adresse : file:///C:/Users/MM753490/Downloads/transfers-trans060102.pdf [Consulté le 10 janvier 2025].

Noyé Sophie, (2025). *Pour un féminisme matérialiste et queer*. La Dispute, Paris, 250 p.

Oakley Ann, (2016 [1972]). *Sex, gender and society*. Routledge, Londres, 184 p.

Orfeuil Jean-Pierre, Ripoll Fabrice, (2015). *Accès et mobilités : les nouvelles inégalités*. Infolio, Paris, 220 p.

Paperman Patricia, (2000). La contribution des émotions à l'impartialité des décisions. *Social Science Information*, 39(1), p. 29-73. https://doi.org/10.1177/053901800039001003

Paperman Patricia, (2013a). *Care et sentiments*. Presses Universitaires de France, Paris, 72 p. https://doi.org/10.3917/puf.paper.2013.01

Paperman Patricia, (2013b). Émotions privées, émotions publiques. *Multitudes*, 52(1), p. 164-170. https://doi.org/10.3917/mult.052.0164

Paperman Patricia, Laugier Sandra, (2011). *Le souci des autres : éthique et politique du care*. EHESS, Paris, 352 p.

Paré Éléonore, (2024). L'expérience du trauma : vers une phénoménologie féministe de la violence traumatique. *Psychologies, Genre et société*, 3. [En ligne]. https://doi.org/10.71616/434 [Consulté le 5 juin 2025].

Pasquali Paul, (2021). *Passer les frontières sociales : comment les filières d'élite entrouvrent leurs portes*. La Découverte, Paris, 494 p.

Passalacqua Arnaud, (2009). *L'autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970.* Thèse de doctorat, Université Paris Diderot (Paris 7). https://theses.hal.science/tel-02011447

Passalacqua Arnaud, Piétu Delphine, Tournié Vincent, (2018). Dans le métro parisien : haut les mains ou bas les pattes ? *Transports urbains*, 133(2), p. 22-26. https://doi.org/10.3917/turb.133.0022

Pavard Bibia, Rochefort Florence, Zancarini-Fournel Michelle, (2020). *Ne nous libérez pas, on s'en charge : une histoire des féminismes de 1789 à nos jours*. La Découverte, Paris, 532 p.

Payet Jean-Paul, (2020). Les voix faibles. Pour une enquête par conversations. Dans *Parler de soi : méthodes biographiques en sciences sociales*, Dion E., Kushtanina V., Lagier E., Pape E., Perrin-Joly C. (dir.). EHESS, Paris, p. 165-176.

Peltier Emma, (2023). *De marge en marge, les mobilités au centre du quotidien des femmes « roms »*. Thèse de doctorat, Université Paris Est. https://theses.fr/2023PESC2004

Penna Armandine, Le Berre Rozenn, Legrand Alain, (2021). Auteurs de violences conjugales. *Lien Social*, 1290(5), p. 18-24. https://doi.org/10.3917/liso.1290.0018

Pérona Océane, (2017a). Médecins légistes et policiers face aux expertises médico-légales des victimes de violences sexuelles. *Déviance et Société*, 41(3), p. 415-443. https://doi.org/10.3917/ds.413.0415

Pérona Océane, (2017b). La difficile mise en œuvre d'une politique du genre par l'institution policière : le cas des viols conjugaux. *Champ pénal*, 14. [En ligne]. https://doi.org/10.4000/champpenal.9546 [Consulté le 10 juin 2025].

Perrier Gwenaëlle, (2022). Les politiques de lutte contre les violences sexistes et sexuelles après #MeToo : Une reconnaissance en trompe-l'œil. Dans *Les violences sexistes après #MeToo*, Cavalin C., Da Silva J., Delage P., Despontin Lefèvre I., Lacombe D., Pavard B. (dir.). Presses des Mines, Paris, p. 161-164.

Perrin-Joly Constance, (2010). De la recherche salariée en France : lien de subordination et liberté de la recherche. *SociologieS*. [En ligne]. https://doi.org/10.4000/sociologies.3380 [Consulté le 5 mars 2025].

Perrot Michelle, (2020 [1987]). 6. Qu'est-ce qu'un métier de femme ? Dans *Les femmes ou les silences de l'histoire*. Flammarion, Paris, p. 297-305.

Petiteau Jean-Yves, (2006). *La méthode des itinéraires ou la mémoire involontaire*. Colloque Habiter dans sa poétique première, Cerisy-La-Salle, Cerisy. Accessible à cette adresse : https://shs.hal.science/halshs-00380133/file/2006_JY_P_COL_MethodeItinerairesMemoireInvolontaire.pdf

Pétonnet Colette, (1987). L'anonymat ou la pellicule protectrice. Dans *La ville inquiète, le temps de la réflexion n°VII*. Gallimard, Paris, p. 247-261.

Phaneuf Margot, (2007). L'épuisement professionnel : perdre son âme pour gagner sa vie. Accessible à cette adresse : https://www.prendresoin.org/wp-content/uploads/2013/02/LZ%CC%8Cpuisement-professionnel-perdr-e-son-A%CC%83%C2%A2me-pour-gagner-sa-vie.pdf [Consulté le 15 mars 2025].

Pliez Olivier, (2006). Nomades d'hier, nomades d'aujourd'hui. Les migrants africains réactivent-ils les territoires nomades au Sahara ? *Annales de Géographie*, 115(652), p. 688-707. https://doi.org/10.3406/geo.2006.21438

Pochic Sophie, (2018). Féminisme de marché et égalité élitiste ? Dans *Je travaille, donc je suis*, Maruani M. (dir.). La Découverte, Paris, p. 42-52. https://doi.org/10.3917/dec.maru.2018.01.0042

Pochic Sophie, (2022). Le féminisme de marché, ou comment la demande d'égalité « pour toutes » est devenue une égalité pour certaines. *Actes de la recherche en sciences sociales*, 241(1), p. 16-35. https://doi.org/10.3917/arss.241.0016

Preciado Paul, (2003). Multitudes queer : Notes pour une politiques des « anormaux ». *Multitudes*, 12(2), p. 17-25. https://doi.org/10.3917/mult.012.0017

Prieur Cha, (2015). *Penser les lieux queers : entre domination, violence et bienveillance. Étude à la lumière des milieux parisiens et montréalais*. Thèse de doctorat, Université Paris IV – Sorbonne. https://theses.fr/2015PA040192

Provost Mickaëlle, (2021). L'expérience de la vulnérabilité comme ressource politique : une approche phénoménologique. *Genre, sexualité & société*, 25. [En ligne]. https://doi.org/10.4000/gss.6485 [Consulté le 15 janvier 2025].

Puig de la Bellacasa María, (2012). *Politiques féministes et construction des savoirs. « Penser nous devons ! »*. L'Harmattan, Paris, 258 p.

Puig de La Bellacasa María, (2014). *Les savoirs situés de Sandra Harding et Donna Haraway : Science et épistémologies féministes*. l'Harmattan, Paris, 252 p.

Rechtman Richard, Sarthou-Lajus Nathalie, (2011). Enquête sur la condition de victime. *Études*, 414 (2), p. 175-186. https://doi.org/10.3917/etu.4142.0175

Reemtsma Jan Philipp, (2011). *Confiance et violence : essai sur une configuration particulière de la modernité*. Gallimard, Paris, 592 p.

Renault Emmanuel, (2021). Travail reproductif et exploitation : de Marx aux théories féministes de la reproduction. *Actuel Marx*, 70(2), p. 45-61. https://doi.org/10.3917/amx.070.0045

Rennes Juliette, (2013). *Femmes en métiers d'hommes. Cartes postales 1890-1930*. Bleu autour, Saint-Pourçain-sur-Sioule, 224 p.

Rennes Juliette, (2020). Conceptualiser l'âgisme à partir du sexisme et du racisme : Le caractère heuristique d'un cadre d'analyse commun et ses limites. *Revue française de science politique*, 70(6), p. 725-745. https://doi.org/10.3917/rfsp.706.0725

Retaillé Denis, (1998). L'espace nomade / Nomadic space. *Géocarrefour*, 73(1), p. 71-82. https://doi.org/10.3406/geoca.1998.4804

Revillard Anne, (2016). *La cause des femmes dans l'État*. Presses Universitaires de Grenoble, Grenoble, 272 p.

Rey-Salmon Caroline, (2015). Programme Nénuphar : un exemple concret de coopération police-santé dans l'intérêt du mineur présumé victime d'agression sexuelle. Dans *Le parcours judiciaire de l'enfant victime*, Khaïat L., Attias D. (dir.). Érès, Toulouse, p. 157-166.

Rinfret-Raynor Maryse, Cantin Solange, (1994). *Violence conjugale : recherches sur la violence faite aux femmes en milieu conjugal*. Gaëtan Morin, Montréal, 513 p.

Rivoal Haude, (2018). *Les hommes en bleu : une ethnographie des masculinités dans une grande entreprise de distribution*. Thèse de doctorat, Université Paris 8 Vincennes-Saint-Denis. https://theses.fr/2018PA080045

Rivoal Haude, (2020). Promouvoir l'égalité pour ethnographier les masculinités : Retour sur un dispositif d'enquête CIFRE en milieu populaire. *Sociétés contemporaines*, 120(4), p. 99-123. https://doi.org/10.3917/soco.120.0099

Robin Nelly, Louis Pierre-Yves, (2019). Une mobilité singulière. Les mineur-e-s de l'Afrique subsaharienne aux rives sud de la Méditerranée. *Working Paper du Ceped*, 37, Ceped. [En ligne]. Accessible à cette adresse : https://hal.science/hal-04158355v1/document [Consulté le 10 janvier 2025].

Roca i Escoba Marta, Lieber Marylène, (2015). La mise en Œuvre et les mutations d'un problème public : les violences faites aux femmes dans le canton de Genève (Implementation and Mutations of a Public Problem: Violence Against Women in the Canton of Geneva). *Oñati Socio-Legal Series*, 5(2). [En ligne]. Accessible à cette adresse : https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2612296 [Consulté le 15 mars 2025].

Rocalve Bérangère, (2024). *Sans guichet fixe : l'invention par la RATP d'une politique d'assistance auprès des indésirables du métro parisien*. Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. https://theses.fr/2024PA01D002

Roché Sebastian, (1991). *Le sentiment d'insécurité en France*. Thèse de doctorat, Université Pierre Mendès France. https://theses.fr/1991GRE21004

Roché Sebastian, (2002). *Tolérance zéro ? Incivilités et insécurité*. Odile Jacob, Paris, 304 p.

Romito Patrizia, Julien Jacqueline, (2006). *Un silence de mortes : la violence masculine occultée*. Syllepse, Paris, 298 p.

Rubin Gayle, (1975). The traffic in women. Notes on the political economy of sex. Dans *Toward an Anthropology of Women*, Reiter R. R. (dir.). Monthly Review Press, New York, p. 157-210.

Saint-Pierre Céline, De Sève Monique, (1991). La division sexuelle du travail : un jeu de miroirs. *International Review of Community Development*, 25, p. 93-102. https://doi.org/10.7202/1033913ar

Salmona Muriel, (2018). La mémoire traumatique : violences sexuelles et psycho-trauma. *Les Cahiers de la Justice*, 1(1), p. 69-87. https://doi.org/10.3917/cdlj.1801.0069

Salmona Muriel, (2022). *Le livre noir des violences sexuelles*. Dunod, Malakoff, 512 p.

Salmona Muriel, (2023). *Le harcèlement sexuel*. Presses Universitaires de France, Paris, 128 p.

San Martin Zapatero Evangelina, (2019). *La dimension spatiale de la violence conjugale*. Thèse de doctorat, Université Bordeaux Montaigne – Bordeaux III. https://theses.hal.science/tel-02898938

Sanchez de Madariaga Inés, (2013). Mobility of Care: Introducing new concepts in urban transport. Dans *Fair shared Cities. The impact of Gender planning in Europe*, Sanchez de Madariaga I., Roberts M. (dir.). Routledge, Londres, 356 p.

Sapio Giuseppina, (2020). Victimes de violences conjugales face aux campagnes institutionnelles entre ventriloquie, injonctions et paradoxes. *Études de communication*, 54, p. 53-70. https://doi.org/10.4000/edc.10041

Sayagh David, (2018). *Pourquoi les adolescentes ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents. Approche sociologique*. Thèse de doctorat, Université Paris Est. https://theses.fr/2018PESC1090

Sayagh David, (2021). Socialisations cyclistes variées d'adolescentes de Quartiers Prioritaires de la politique de la ville (QPV) « très sociaux ». *Revue pluridisciplinaire de recherche*, 26. [En ligne]. https://journals.openedition.org/sejed/11044 [Consulté le 10 janvier 2025].

Scheller Livia, (1996). *Les bus ont-ils un sexe ? : les femmes machinistes : approche psychodynamique de la division sexuelle du travail à la RATP*. RATP Département du développement, Paris, 150 p.

Schmoll Camille, (2020). *Les damnées de la mer : femmes et frontières en Méditerranée*. La Découverte, Paris, 252 p.

Schütz Gabrielle, (2018). *Jeunes, jolies et sous-traitées : les hôtesses d'accueil*. La Dispute, Paris, 228 p.

Schwartz Olivier, (2012). La pénétration de la « culture psychologique de masse » dans un groupe populaire : paroles de conducteurs de bus. *Sociologie*, 2(4), p. 345-361. https://doi.org/10.3917/socio.024.0345

Sheller Mimi, (2017). From spatial turn to mobilities turn. *Current Sociology*, 65(4), p. 623-639. https://doi.org/10.1177/0011392117697463

Siblot Yasmine, (2020). En bas à gauche ? Les effets différenciés de la socialisation institutionnelle d'agentes subalternes du public. *Politix*, 130(2), p. 47-75. https://doi.org/10.3917/pox.130.0047

Simmel Georg, (1996). *Secret et sociétés secrètes*. Circé, Belval, 128 p.

Simonetti Ilaria, (2021). Violence (et genre). Dans *Encyclopédie critique du genre,* Rennes J. (dir.). Paris, La Découverte, p. 830-840.

Smith Dorothy, (1974). Women's Perspective as a Radical Critique of Sociology. *Sociological Inquiry*, 44(1), p. 7-13. https://doi.org/10.1111/j.1475-682X.1974.tb00718.x

Soffer Camille, Zuber Coline, (2025). *Justice partout. Outils féministes pour répondre par nous-mêmes aux violences*. Le Passager Clandestin, Lorient, 288 p.

Sorokin Pitirim A., (1927). *Social Mobility*. Harper & Brothers, New York.

Soutrenon Emmanuel, (2001). Faites qu'ils (s'en) sortent... *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 136(1), p. 38-48. https://doi.org/10.3406/arss.2001.2709

Spivak Gayatri Chakravorty, (2020 [1988]). *Les subalternes peuvent-elles parler ?* Amsterdam, Paris, 144 p.

Stark Evan, (2007). *Coercive control: How Men Entrap Women in Personal Life*. Oxford University Press, Oxford, 452 p.

Stébé Jean-Marc, (2012). La médiation sociale au cœur de la « crise urbaine ». *Informations sociales*, 170(2), p. 82-88. https://doi.org/10.3917/inso.170.0082

Steele Claude M., Aronson Joshua, (1995). Stereotype threat and the intellectual test performance of African Americans. *Journal of Personality and Social Psychology*, 69(5), p. 797-811. https://doi.org/10.1037/0022-3514.69.5.797

Stoller Robert Jesse, (1994). *Sex and gender: the development of masculinity and femininity*. Routledge, Londres, 400 p.

Tate Dimitri, (2005). *La communication visuelle de la RATP de 1973 à 2002*. Mémoire de l'Université de Tours François Rabelais.

Thibaud Jean-Paul, (2001). Les parcours commentés. Dans *L'espace urbain en méthodes*, Grosjean M., Thibaud J-P. (dir.). Parenthèses, Marseille, p. 79-99.

Thibaud Jean-Paul, (2022). Parcours commentés. Dans *Psychologie environnementale : 100 notions clés*, Marchand D., Pol E., Weiss K. (dir.). Dunod, Malakoff, p. 175-177.

Thibault Martin, (2009). Agent RATP plutôt qu'ouvrier, la sécurité ? *Actes de la recherche en sciences sociales,* 175(5), p. 34-39. https://doi.org/10.3917/arss.175.0034

Thiry Michel, (2004). *Violences conjugales : évolutions d'une lutte*. Labor, Charleroi, 136 p.

Thomas Rachel, (2009). *Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*. Editions des archives contemporaines, Paris, 196 p.

Tillous Marion, (2016). Le métro comme territoire : à l'articulation entre l'espace public et l'espace familier. *Flux*, 103-104(1), p. 32-43. https://doi.org/10.3917/flux.103.0032

Tillous Marion, (2017). Des voitures de métro pour les femmes. De Tokyo à São Paulo, enjeux et controverses d'un espace réservé. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 112(1), p. 86-95. https://doi.org/10.3406/aru.2017.3242

Tillous Marion, (2020a). Les voitures de métro réservées aux femmes protègent-elles du harcèlement sexuel ? *Métropolitiques*. https://shs.hal.science/halshs-03462792

Tillous Marion, (2020b). *L'usage des outils de géolocalisation au sein du couple : contrôle spatial et violences conjugales*. Mémoire de Diplôme Universitaire, Université Paris VIII Vincennes-Saint-Denis.

Tillous Marion, (2022). *Espace, genre et violences conjugales : ce que révèle la crise de la Covid*-19. Presses universitaires de Vincennes, Vincennes, 160 p.

Tissot Sylvie, (2007). Bilan d'un féminisme d'État. *Plein droit*, 75(4), p. 15-18. https://doi.org/10.3917/pld.075.0015

Tonnelat Stephane, (2012). Confiance et émotions dans le métro de New York. Dans *Lieux et liens : espaces, mobilités, urbanités, Tome 2 : Des liens qui créent des lieux,* Le Mouël E., Espinasse C. (dir.). L'Harmattan, Paris, 310 p.

Trachman Mathieu, Lejbowicz Tania, (2018). Des LGBT, des non-binaires et des cases : Catégorisation statistique et critique des assignations de genre et de sexualité dans une enquête sur les violences. *Revue française de sociologie*, 59(4), p. 677-705. https://doi.org/10.3917/rfs.594.0677

Tronto Joan C., (2009). *Un monde vulnérable : pour une politique du* care. La Découverte, Paris, 240 p.

Urry John, (2000). *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. Routledge, Londres, 266 p.

Uteng Tanu Priya, Cresswell Tim, (2016 [2008]). *Gendered mobilities*. Routledge, Londres, 288 p.

Valentine Gill, (1989). The Geography of Women's Fear. *Area*, 21(4), p. 385-390.

Varay Marie, (2025). *L'évolution du rapport de force entre Ile-de_France Mobilités et la RATP, sous l'effet de l'ouverture à la concurrence*. Mémoire de Master, Sciences Po.

Vidal Catherine, (2025). Des inégalités de santé entre les femmes et les hommes ? *Études*, (2), p. 35-44. https://doi.org/10.3917/etu.4323.0036

Viennot Éliane, (2018). *Le langage inclusif : pourquoi, comment*. Éditions iXe, Paris, 144 p.

Vigarello Georges, (1998). *Histoire du viol : XVIe - XXe siècle*. Seuil, Paris, 368 p.

Vincent Maud, (2015). *Quand la pub nous transporte : 65 ans de publicité à la RATP*. Cherche midi, Paris, 160 p.

Volkoff Serge, (2006). « Montrer » la pénibilité : le parcours professionnel des éboueurs. *Actes de la recherche en sciences sociales*, 163(3), p. 62-71. https://doi.org/10.3917/arss.163.0062

Wacquant Loïc, (2011). La chair et le texte : l'ethnographie comme instrument de rupture et de construction. Dans *Des sociologues sans qualités ?* Naudier D., Simonet M. (dir.). La Découverte, Paris, p. 201-221. https://doi.org/10.3917/dec.naudi.2011.01.0201

Waelli Mathias, (2009). *Caissière... et après ?* Presses Universitaires de France, Paris, 262 p.

Watzlawick Paul, Bavelas Janet Beavin, Jackson Don D., (2014 [1972]). *Une logique de la communication*. Seuil, Paris, 280 p.

Weber Serge, (2013). L'Europe forteresse, à quel prix ? *Revue Projet*, 335(4), p. 6-13. https://doi.org/10.3917/pro.335.0006

West Candace, Zimmerman Don H., (1987). Doing Gender. *Gender & Society*, 1(2), p. 125-151. https://doi.org/10.1177/0891243287001002002

Young Iris Marion, (2005 [1980]). *On female body experience: "Throwing like a girl" and other essays*. Oxford University Press, Oxford, 192 p.

Zéilinger Irène, (2004). Entre visibilité et invisibilité : les lesbiennes face à la violence dans l'espace public. Dans *Femmes et villes,* Denefle S. (dir.). Presses universitaires François-Rabelais, Tours, p. 195-205. https://doi.org/10.4000/books.pufr.380

Filmographie

Cardoso Félix, (2019). *Ça bouge pas*. Film documentaire, 84 min. *Mobilités et immobilités sur dalle. Idéologies et pratiques d'un espace public. Le cas de Mont d'Est à Noisy-le-Grand*. Mémoire de master 1, Université Paris 1-Panthéon Sorbonne.

Cardoso Félix, Béji Anaïs, (2022). *Sous les pavés la plage*. Film documentaire, 59 min. Mémoire de master 2, Université Paris 1-Panthéon Sorbonne et collectif Contre-Champ.

Depardon Raymond, (1983). *Faits divers*. Film documentaire, 95 min.

Gay Amandine, (2017). *Ouvrir la voix*. Film documentaire, 122 min.

Jarrigeon Anne, (2018). *Toute chose égale par ailleurs*. Film documentaire, 60 min. Perlès Cécile (montage), Kandelman Mikael (mixage). [En ligne]. Accessible à cette adresse : https://vimeo.com/309867679 [Consulté le 10 février 2025].

Jarrigeon Anne, Chervin Jacqueline, (2014). *Transports en commun*. Film documentaire, 60 min.

Lallier Christian, (1995). *Changement à Gare du Nord*. Film documentaire, 45 min. Sygma TV, La Prospective/RATP.

de Latour Eliane, (2016). *Little go girls*. 79 min. Taggama, Maison des métallos, IRIS. HD 16/9 coul. Distribution JHR films

Marguerit Manon, (2019b). *Women street artists in Berlin*. Court métrage, 8 min. Mémoire de master 1, Université Paris I Panthéon-Sorbonne.

Marguerit Manon, Cardoso Félix, (2022). *Visibles*. Série documentaire, 58.

Masduraud Nathalie, Urrea Valérie, (2025). *Le deuxième sexe », sur les traces de Simone de Beauvoir*. Film documentaire, 92 min. Arte. [En ligne]. Accessible à cette adresse : https://educ.arte.tv/program/le-deuxieme-sexe-sur-les-traces-de-simone-de-beauvoir [Consulté le 16 mars 2025].

Monteiro Marta, (2024). *Soupe Froide*. Court métrage d'animation, 10 min. Arte en coproduction avec Animais.

Peeters Sofie, (2012). *Femme de rue*. Film documentaire, 17 min. Travail de fin d'étude à la Haute école Rits.

Wernimont Marine, (2020). *Stop au harcèlement : la rue est à nous aussi !* Film documentaire, 60 min. Téva.

Œuvres littéraires

Aragon Louis, (1972 [1944]). *Aurélien*. Gallimard, Paris, 736 p.

de Beauvoir Simone, (2011 [1960]). *La force de l'âge*. Gallimard, Paris, 800 p.

Fanon Frantz, (2010 [1961]). *Les damnés de la terre*. La Découverte, Paris, 324 p.

Géraud Alice, (2023). *Sambre. Radioscopie d'un fait divers*. JC Lattès, Paris, 400 p.

Lemaître Félix, (2024). *La nuit des hommes*. JC Lattès, Paris, 240 p.

Mathieu Thomas, (2014). *Les crocodiles : témoignages sur le harcèlement et le sexisme ordinaire*. Le Lombard, Bruxelles, 176 p.

Palain Mathieu, (2023). *Nos pères, nos frères, nos amis : dans la tête des hommes violents*. Les Arènes, Paris, 252 p.

Plath Sylvia, (1999 [1971]). *Arbres d'hiver*. Gallimard, Paris, 288 p.

Plath Sylvia, (2011 [1965]). *Ariel*. Gallimard, Paris, 128 p.

Pudlowski Charlotte, (2021). *Ou peut-être une nuit*. Le livre de poche, Paris, 256 p.

Rousseau Jean-Jacques, (2009 [1762]). *Émile ou De l'éducation*. Flammarion, Paris, 848 p.

Yon Adèle, (2025). *Mon vrai nom est Élisabeth*. Éditions du sous-sol, Paris, 400 p.

Zahavi Helen, (2019). *Dirty week-end*. Libretto, Paris, 224 p.

Rapports

Académie Française, (2019). La féminisation des noms de métiers et de fonctions. Rapport en ligne. Accessible à cette adresse : https://www.academie-francaise.fr/sites/academie-francaise.fr/files/rapport_feminisation_noms_de_metier_et_de_fonction.pdf

Cassiaux Audrey, (2024a). Psycho-traumatisme. Formation In-Vivo, juin 2024, Maison des Femmes de Saint-Denis.

Cassiaux Audrey, (2024b). Spécificités de l'accompagnement des victimes d'inceste. Retour d'expérience à la Maison des Femmes. Formation In-Vivo, juin 2024, Maison des Femmes de Saint-Denis.

Cazeneuve Bernard, Boistard Pascale, Vidalies Alain, (2015). *Sécurité des femmes dans les transports en commun. Plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles*. Ministère de l'Intérieur, 12 p. Accessible à cette adresse : https://mobile.interieur.gouv.fr/Archives/Archives-des-actualites/2015-Actualites/Securite-des-femmes-dans-les-transports-en-commun

Chabanne Mélisande, Pignier Justine, Kissoun-Faujas Caroline, Legargasson Marylène, (2018). Les chiffres-clés de la justice 2018. Rapport du ministère de la Justice, Chambaz C. (dir.), 40 p. Accessible à cette adresse : https://www.justice.gouv.fr/sites/default/files/migrations/portail/art_pix/justice-chiffres-cles-2018.pdf

CIIVISE, (2023). *Violences sexuelles faites aux enfants : « on vous croit »*. Rapport de la Commission Indépendante sur l'Inceste et les Violences Sexuelles faites aux Enfants, 756 p. Accessible à cette adresse : https://www.ciivise.fr/le-rapport-public-de-2023

De Sousa Dantas Alexandra, (2024). Unité d'accompagnement des victimes de violences : Parcours de soins. Formation In-Vivo, Juin 2024. Maison des femmes de Saint-Denis.

Djebbari Jean-Baptiste, (2020). Les marches exploratoires dans les transports collectifs terrestres. Guide méthodologique. Ministère chargé des transports. Accessible à cette adresse : https://media.anct.gouv.fr/s3fs-public/2020-12/Guide_Marches_Exploratoires_251120.pdf?VersionId=1736359016876593

Dubrincat Mars, Dupart Christine, Laurent Clélia, (2016). *Étude sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles faites aux femmes dans les transports publics*. Rapport de la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports), 50 p. Accessible à cette adresse : www.fnaut.fr/uploads/2016/06/db16reht.pdf

ENOV, (2024). *Quelle perception client et vécu relatif au harcèlement et aux violences sexuelles et sexistes dans les transports en commun ?* Enquête commanditée par la RATP en 2023, 24 p. Accessible à cette adresse : https://arretonslesviolences.gouv.fr/sites/default/files/2025-03/Lettre%2023%20Observatoire%20national%20des%20violences%20faites%20aux%20femmes.pdf

Équipe ENVEFF, (2003). *Les violences envers les femmes en France. Une enquête nationale*. Paris, La Documentation Française, 370 p.

Équipe VIRAGE, (2017). *Bilan global de collecte. Enquête Virage, Violences et rapports de genre*. Paris, Ined, 126 p.

HCEFH, (2015). *Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun. Se mobiliser pour dire stop sur toute la ligne au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles dans les transports*. Rapport du Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes, 36 p.

Heurtel Hélène, (2012). L'expérience au féminin de l'insécurité dans l'espace public. *Note rapide,* n°608. Institut Paris Région, 4 p. Accessible à cette adresse : https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/lexperience-au-feminin-de-linsecurite-dans-lespace-public/

Heurtel Hélène, (2020). *Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France*. Rapport final de l'enquête 2019. Institut Paris Région, 68 p. Accessible à cette adresse : https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2466/rapport_v12.pdf

Heurtel Hélène, Fussy Fabrice, (2022). Prévenir les violences sexuelles et sexistes envers les femmes dans les transports franciliens. *Note rapide*, n°964. Institut Paris Région, 6 p. Accessible à cette adresse : https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack3/Etude_2858/NR_964_web.pdf

IFSTTAR, (2018). Transport, mobilité, sécurité : une question de genre ? Université Gustave Eiffel. Accessible à cette adresse : https://reflexscience.univ-gustave-eiffel.fr/fileadmin/ReflexScience/Lire/Dossiers/Dossiers_thematiques/Mobilites/genre/20080_GENRE_FR_WEB.pdf

Méthy Nicolas, Moisan Frédéric, Debatisse Amélie, (2024). Mortalité des agents et ex-agents de le Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) entre 1980 et 2012. *Bulletin épidémiologique hebdomadaire, BEH,* (13), p. 267-283.

MIPROFF, (2025). Les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun. Rapport n°23 de l'Observatoire national des violences faites aux femmes. Accessible à cette adresse : https://arretonslesviolences.gouv.fr/sites/default/files/2025-03/Lettre%2023%20Observatoire%20national%20des%20violences%20faites%20aux%20femmes.pdf

SOS-Homophobie, (2013). Rapport sur l'homophobie 2013. Ronzier E. (dir.), 184 p. Accessible à cette adresse : https://www.sos-homophobie.org/informer/rapport-annuel-lgbtiphobies/ra-2013

SOS-Homophobie, (2015). Enquête sur la visibilité des lesbiennes et la lesbophobie. Roszéwitch Y. (dir.), 84 p. Accessible à cette adresse : https://www.sos-homophobie.org/informer/ressources/enquete-lesbophobie-2015

SOS-Homophobie, (2023). Rapport sur les LGBTIphobies 2023. 174 p. Accessible à cette adresse : https://www.sos-homophobie.org/informer/rapport-annuel-lgbtiphobies/ra-2023

Steed Lyndall, Downing Robyn, (1998). A phenomenological study of vicarious traumatisation amongst psychologists and professional counsellors working in the field of sexual abuse/assault. *Australasian Journal of Disaster and Trauma Studies*, 2(2), www.massey.ac.nz/~trauma/issues/1998-2/steed.htm

Vidéos de vulgarisation scientifique

Gayet-Viaud Carole, (2022). Le harcèlement de rue et la thèse du continuum des violences. *La minute recherche*. Science Po Saint-Germain-en-Laye. Accessible à cette adresse : https://www.youtube.com/watch?v=6lCViYKoBwY

Gayet-Viaud Carole (2023). Incivilités. *Les mots de la sociologie de la déviance*. Interview pour le Cesdip. Accessible à cette adresse : https://www.youtube.com/watch?v=KBofmbXMiLo

Jarrigeon Anne, (2019a). La mobilité des femmes : une liberté contrariée. Préparer la transition mobilitaire. Forum Vie Mobile. https://forumviesmobiles.org/vid%C3%A9os/12937/la-mobilite-des-femmes-une-liberte-contrariee

Jarrigeon Anne, (2019b). Le poids du quotidien : les femmes face à la mobilité. Préparer la transition mobilitaire. Forum Vie Mobile. https://forumviesmobiles.org/vid%C3%A9os/12938/le-poids-du-quotidien-les-femmes-face-la-mobilite

Jarrigeon Anne, (2019c). Être une femme dans la ville, ou l'art de l'esquive. Préparer la transition mobilitaire. Forum Vie Mobile. https://forumviesmobiles.org/vid%C3%A9os/12987/etre-une-femme-dans-la-ville-ou-lart-de-lesquive

Presse

Alouti Feriel, (2017). Dans le métro parisien, avec la brigade chargée de débusquer les « frotteurs ». *Le Monde*, publié le 03 mars 2017. Accessible à cette adresse : https://www.lemonde.fr/m-moyen-format/article/2017/03/03/dans-le-metro-parisien-avec-la-brigade-chargee-de-debusquer-les-frotteurs_5088917_4497271.html

Arlandis Fanny, (2012). La rue, fief des mâles ». *Le Monde*, publié le 4 octobre 2012. Accessible à cette adresse : https://www.lemonde.fr/culture/article/2012/10/04/la-rue-fief-des-males_1770418_3246.html

Dennis Cosnard, (2020). La ligne 13, la plus saturée et la plus anxiogène du métro parisien. *Le Monde*, publié le 24 octobre 2020. Accessible à cette adresse : https://www.lemonde.fr/societe/article/2020/10/24/la-ligne-13-la-plus-saturee-et-la-plus-anxiogene-du-metro-parisien_6057193_3224.html

Cordier Solène, (2025). Un rapport parlementaire prône l'ajout du « non-consentement » dans la définition pénale du viol. *Le Monde,* publié le 21 janvier 2025. Accessible à cette adresse : https://www.lemonde.fr/societe/article/2025/01/21/un-rapport-parlementaire-prone-l-ajout-du-non-consentement-dans-la-definition-penale-du-viol_6507983_3224.html

Eychenne Alexia, (2025). Abonnées au siège passager, ces femmes reprennent le volant… et leur liberté. *Le Monde*, publié le 10 mars 2025. Accessible à cette adresse : https://www.lemonde.fr/intimites/article/2025/03/08/abonnees-au-siege-passager-ces-femmes-reprennent-le-volant-et-leur-liberte_6577109_6190330.html

Le Monde, (1989). Un entretien avec M. Rocard sur la sécurité. « La police peut être le véritable laboratoire de la modernisation du service public ». Publié 11 octobre 1989 Accessible à cette adresse : https://www.lemonde.fr/archives/article/1989/10/11/un-entretien-avec-m-rocard-sur-la-securite-la-police-peut-etre-le-veritable-laboratoire-de-la-modernisation-du-service-public_4128118_1819218.html

Le Monde, (1990). La sécurité, priorité de M. Christian Blanc, PDG de la RATP La reconquête du métro parisien. Publié le 25 janvier 1990. Accessible à cette adresse :

https://www.lemonde.fr/archives/article/1990/01/25/la-securite-priorite-de-m-christian-blanc-pdg-de-la-ratp-la-reconquete-du-metro-parisien_3974284_1819218.html

Le Monde, (2019). Un couple de lesbiennes agressé à Londres par des hommes voulant les forcer à s'embrasser. Publié le 7 juin 2019. Accessible à cette adresse : https://www.lemonde.fr/international/article/2019/06/07/un-couple-de-lesbiennes-agresse-a-londres-par-des-hommes-voulant-les-forcer-a-s-embrasser_5473299_3210.html

Le Monde, (2023). Pollution de l'air dans le métro : une étude alerte sur le niveau de particules fines. Publié le 23 mai 2023. Accessible à cette adresse :

https://www.lemonde.fr/planete/article/2023/05/23/pollution-de-l-air-dans-le-metro-une-etude-alerte-sur-le-niveau-de-particules-fines_6174442_3244.html

Pascual Julia, (2015). Lancement d'un plan de lutte contre le harcèlement dans les transports. Toutes les utilisatrices des transports ont déjà été victimes de harcèlement sexiste ou de violences sexuelles. *Le Monde*, Publié le 08 juillet 2015. Accessible à cette adresse : https://www.lemonde.fr/societe/article/2015/07/09/le-gouvernement-annonce-un-plan-de-lutte-contre-le-harcelement-dans-les-transports_4676363_3224.html

Seckel Henri, (2024). « En termes de déviances, j'ai battu pas mal de records » : Cédric G., l'autre pervers majuscule du procès des viols de Mazan. *Le Monde*, publié le 9 novembre 2024. Accessible à cette adresse : https://www.lemonde.fr/societe/article/2024/11/09/en-termes-de-deviances-j-ai-battu-pas-mal-de-records-cedric-g-l-autre-pervers-majuscule-du-proces-des-viols-de-mazan_6384792_3224.html

Archives & documents internes

1973

RATP Direction du réseau ferré Service de l'exploitation, 1973, « Agressions de voyageurs ». Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00311 - Rapports police agressions]

1974

RATP Direction du réseau ferré Service de l'exploitation, 1974, « Agressions de voyageurs ». Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00312 - Rapports police agressions]

1976

RATP Direction du réseau ferré Service de l'exploitation, 1976, « Agressions de voyageurs ». Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00311 - Rapports police agressions]

1988

RATP Direction du réseau ferré Service de l'exploitation, 1988, « Agressions et vols à la tire signalés en 1988 à l'encontre des voyageurs de la Régie, analyse et comparaison avec l'année 1987 ». Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents].

1985

RATP Réseau ferré, Service de l'exploitation, 1985, « Note de service Métro RER, usage des interphones à disposition des voyageurs », 5 juillet 1985, archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents]

1987

Margairaz Michel, (1987). Analyse socio-historique de la RATP. La RATP, l'État et les collectivités locales (1949-1985). Trois âges et quatre contraintes. Paris, RATP, Projet Réseau 2000, 23, 67 p.

1988

RATP, 1988, Action ciblée hommes d'affaires. Campagne publicitaire octobre-décembre 1987, Paris, 63 p.

1989

RATP Réseau ferré Service de l'exploitation, 1989, « Note d'information du 16 janvier 1989 sur la création d'un service de police judiciaire pour le réseau ferré parisien », Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents]

Collectif féministe contre le viol. 1989. « Lettre du 8 mars 1989 à la Direction Générale », archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents]

Élus CGT. 1989. « Examen des conditions de sécurités des personnels et des usagers du réseau ferré, compte rendu échanges entre le Président, les élus CGT, l'adjoint au Directeur du réseau ferré ». 9 mars 1989. Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents]

RATP Direction du réseau ferré Service de l'exploitation, 1989. « Signalement de l'Ingénieur en chef adjoint au chef du service de l'exploitation ». 16 mars 1989. Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents]

Union des femmes française. 1989. « Déclaration de l'Union des femmes françaises de Paris ». 21 mars 1989. Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents]

Madame Valérie Mathieu agente sur la ligne 5. 1989. « Demande personnelle à la Direction de l'exploitation ». 26 mars 1989. Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents]

Procès-verbal, 1989, « Plainte contre X pour viol et complicité, commissariat du 9ème arrondissement », 20 mars 1989. Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents]

Ingénieur en chef adjoint chef du service de l'exploitation, 1989, « Lettre du 6 avril 1989 au commissaire de police du commissariat du 19ème arrondissement ». Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents]

Ghozland, 1989, « lettre du 11 avril 1989 la direction générale de la RATP », cabinet Ghozland & Armfelt, par Patricia Ghozland, avocat à la cour. Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents]

Adjoint au Directeur du réseau ferré. 1989. « Quelques réflexions en matière de sécurité des personnes et de lutte contre la délinquance sur le réseau ferré, mai 1989 ». Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents]

Rousselot, Michel. 1989. « Lettre de réponse du 16 mai 1989 adressée à l'Union des femmes françaises ». Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents]

Philippe Goujon. 1989. « Lettre du 12 juin 1989 à Christian Blanc, Président du conseil d'administration de la RATP ». Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents]

Service de sécurité RATP, 1989, « La délinquance sur le réseau ferré », Octobre 1989. Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents]

RATP direction réseau ferré service de l'exploitation, 1989, « 16 octobre 1989, processus d'assistance aux agents et aux usagers (réseau ferré et réseau routier) », Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents].

BLANC, Christian. 1989. « Lettre du 29 octobre 1989 à Monsieur Paul André Bolgert, directeur général adjoint et directeur réseau ferré ». Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents].

CFDT Bercy-Rapée, 1989, « Lettre du 8 novembre 1989 pour le Président Directeur Général », Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents].

Christian Blanc, 1989b, « Réponse à la CFDT concernant les formulaires de signalement », Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents].

Blanc, 1989c, « Réponse à Madame Verges », Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents].

BLANC Christian. 1989d. « Lettre du 13 novembre 1989 à Madame X, victime d'une agression sexuelle sur le réseau RATP ». Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [1995 - AR – 00804_Agressions agents]

2010

Fontaine Astrid, (2010). *Le vêtement de travail à la RATP (1949-2010). Habillage et déshabillage d'une entreprise*. Rapport de recherche RATP.

2015

CML, 2015, « Lutte contre les violences faites aux femmes dans les transports », Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [2020 – AR – 57625]

CML b, 2015, « Services d'urgence anti-harcèlement sexiste dans les transports en commun », 22 septembre 2015, Archives historiques et intermédiaires RATP de Saint-Germain en Laye. Boîte [2020 – AR – 57625]

2018

RATP, Mars 2018, dossier de presse « Campagne de lutte contre le harcèlement dans les transports. Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel »

2020

SEM, 2020, « Rappel sur la conduite à tenir par l'agent lorsqu'un client déclare avoir été victime d'une agression, y compris à caractère sexuel »

Table des images

Image 1 : Publicité issue de la campagne « Ticket chic, ticket choc », Affiche « Tickez choc. » 1982, © Collection RATP....17
Image 2 : « Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel : victimes ou témoins, donnez l'alerte ! », 2018, © Collection RATP....22
Image 3 : Campagne de la RATP « Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel : victimes ou témoins, donnez l'alerte ! », 2018, © Collection RATP....94
Image 4 : « La vie de la 13 » by Alice in Point G, le journal de gauche qui touche à tout, Journal étudiant·es de l'Université Paris 8, n°1 mars 2011, p.8, merci à Manon Eskenazi pour cette découverte....161
Image 5 : Le choix entre deux itinéraires, merci à Adèle Heynemann de m'avoir fait suivre ce « mème » issue d'un groupe facebook qui caricature la RATP....163
Image 6 : Publicités RATP, 1953, © Collection RATP - Siné....187
Image 7 : Publicités RATP, 1953, © Collection RATP - Siné....187
Image 8 : Publicités RATP, « Deuxième voiture », 1978, © Collection RATP....187
Image 9 : Publicités RATP, « Deuxième voiture », 1978, © Collection RATP....188
Image 10 : Publicité RATP, « Deuxième voiture », 1978, © RATP....188
Image 11 : Publicité « Ticket chic, ticket choc » dans l'espace public (1981 – 1982). © Collection RATP....189
Image 12 : Publicité « Ticket chic, ticket choc » dans l'espace public (1981 – 1982). © Collection RATP....189
Image 13 : Capture d'écran de la campagne de publicité de la RATP « T'as le ticket chic, t'as le ticket choc », 1981, © ECOM/Univas....190
Image 14 : Montage à partir de captures d'écran de la campagne de publicité de la RATP « T'as le ticket chic, t'as le ticket choc », 1981, production Manon Marguerit, © ECOM/Univas....190
Image 15 : Captures d'écran de la campagne de publicité de la RATP « T'as le ticket chic, t'as le ticket choc », 1981, © ECOM/Univas....191
Image 16 : Captures d'écran de la campagne de publicité de la RATP « T'as le ticket chic, t'as le ticket choc » 1985, © ECOM/Univas....191
Image 17 : Publicités RATP, 1998, © Collection RATP....192
Image 18 : Campagne RATP « Un bout de chemin ensemble », 1999, © Collection RATP....192
Image 19 : Campagne RATP « Un bout de chemin ensemble », 1999, © Collection RATP....193

Image 20 : Détournement de Serge le lapin par « Osez le féminisme ». Source : hcefm, 2015 : 25 213
Image 21 : Campagne de la RATP « Face au harcèlement, ouvrons nos voix », © Collection RATP 219
Image 22 : Campagne de la RATP « Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel : victimes ou témoins, donnez l'alerte ! », 2018, © Collection RATP 220
Image 23 : La pie voleuse, campagne de 1982 « Frauder c'est bête », © RATP - René Roy 221
Image 24 : Affiche « Mon client & moi » dans la salle de repos des agent·es de la ligne 13 de Saint-Lazare, photographie personnelle 228
Image 25 : Tableau de synthèse de la marche exploratoire de Gennevilliers, 13 décembre 2018. Source : SUR, 2018 242
Image 26 : Parcours de la marche exploratoire sur la ligne 4 Sud du 29 juin 2021, carte Manon Marguerit 247
Image 27 : Flyers pour participer à la marche exploratoire sur la ligne 4 distribués par les agent·es 249
Image 28 : Mail de relance aux marcheur·ses 250
Image 29 : Des bornes d'appels dans les couloirs et sur les quais des stations de métro. Source : © RATP - Stéphane Dussauby 252
Image 30 : Montage 1 à partir de captures d'écran de la vidéo promotionnelle de la première marche exploratoire sur la ligne 4, juin 2021, production Manon Marguerit 254
Image 31 : Montage 2 à partir de captures d'écran de la vidéo promotionnelle de la première marche exploratoire sur la ligne 4, juin 2021, production Manon Marguerit 255
Image 32 : Recrutement à la station Porte de Clignancourt, 12 octobre 2021, photo Manon Marguerit 262
Image 33 : Démarrage de la marche exploratoire à Porte de Clignancourt, regroupement autour de Sandrine Charnoz, photo service communication de la RATP 264
Image 34 : Cartographie de synthèse des préconisations des marcheur·ses de la ligne 4 nord, production Manon Marguerit 268
Image 35 : Nuage de mots réalisé à partir des adjectifs proposés aux marcheur·ses. Source : Rex marche exploratoire ligne 4 Nord, production Manon Marguerit 269
Image 36 : Nuage de mots réalisé à partir des améliorations proposées par les agent·es RATP. Source : Rex marche exploratoire ligne 4 Nord, production Manon Marguerit 270
Image 37 : Cartographie de parcours et de synthèse. Source : Rex ligne 6, production Manon Marguerit 276

Image 38 : Le dispositif « Belles échappées » installé temporairement à la station Strasbourg-Saint-Denis, 24 juin 2022, photo Anna Saint-Jalme 281
Image 39 : Montage du dispositif « Belle échappée » dans le couloir de circulation de la station Jaurès en vue de la présentation aux marcheur·ses, juin 2022, production Manon Marguerit 282
Image 40 : Œuvre de l'artiste Amsted, dans un couloir de la station Stalingrad, photographies issues de l'article publié sur le site de la RATP https://www.ratp.fr/station-stalingrad-street-art, 2023, © RATP - Xavier Chibout 284
Image 41 : Exemple de tableau de synthèse avec réponse de l'unité opérationnelle de la ligne 4 aux demandes des marcheur·ses, production Manon Marguerit 287
Image 42 : La station idéale, bilan des marches exploratoires, production Manon Marguerit 289
Image 43 : Carte sensible 1 réalisée par un étudiant, janvier 2023 313
Image 44 : Carte sensible 2 réalisée par un étudiant, janvier 2023 314
Image 45 : Carte sensible 3 réalisée par un étudiant, janvier 2023 315
Image 46 : « La vie de la 13 » by Alice in Point G, le journal de gauche qui touche à tout, Journal étudiant·es de l'Université Paris 8, n°2 mai 2011, p.10 321
Image 47 : Extrait du Manga Emma's Work de Emma Filoche, 2022, © Collection RATP 351
Image 48 : Tenue de travail des agent·es RATP entre 1992 et 2010, crée par Guy Laroche (Fontaine, 2010 : 41), photographie de gauche : © RATP - Bruno Marguerite 360
Image 49 : Montage des différents métiers en station, identifiable par leur uniforme, production Manon Marguerit à partir d'images tirées du site de la RATP. 362
Image 50 : Marque page Stand Up pour la RATP avec un QR Code pour encourager les voyageur·ses à se former 364
Image 51 : Exemples de Tweets qui dénoncent le comportement des agents RATP. Sources : Document interne « Veilles réseaux sociaux », CML RATP, 2021 377
Image 52 : Vignettes des « Kapsuls », formations en ligne à destination des agent·es RATP sur l'intranet de l'entreprise. Source : Plan de communication, Département SUR, 14 avril 2021 378
Image 53 : Captures d'écran d'une vidéo de formation à destination des agent·es de sûreté portant sur l'accueil de la victime 378
Image 54 : Flyer remis par l'agent·e lors de la prise en charge 396
Image 55 : Montage des scènes d'ouverture du premier épisode (Ep 1 - 03 :31 à 04 :52), production Manon Marguerit 410
Image 56 : Léa et Laura dans le métro, illustration de Lucie Lacroix (Ep 1 – 7 :08) 412
Image 57 : Catherine et Fabienne dans le RER, illustration de Lucie Lacroix (Ep 1 – 19 : 09) 415
Image 58 : Itinéraire Juliette et Ariane, (Ep 1 – 17 :52) 416

Image 59 : Itinéraire Ariane et Juliette (Ep 2 – 8 :44) 418
Image 60 : Itinéraire Ariane et Juliette (Ep 2 –9 :07) 418
Image 61 : Scène d'ouverture de Visibles, Ep 1, 00 : 52 419
Image 62 : Itinéraire Elise et Salomé (Ep 2 1 :10) 421
Image 63 : Itinéraire Elise et Salomé (Ep 1, 20 :31) 421
Image 64 : Scène d'ouverture de l'épisode 3, Juliette se maquille (Ep 3, 01 :04) 422
Image 65 : Léa et Laura à l'arrêt de bus, illustration de Héloïse Krob (ép. 3, 13:45) 425
Image 66 : Félix Cardoso installe la caméra dans le RER, photo Manon Marguerit 428
Image 67 : Installation du micro-cravate pour l'entretien de Juliette et Ariane (Ep 1, 3 :11) 437
Image 68 : Début de l'entretien (Ep 1, 2 :15) 438
Image 69 : En itinéraire avec Maud et Joséphine (Ep 3, 4 :15) 439
Image 70 : Apparition de Félix Cardoso dans le reflet (Ep 3, 1 :28) 440
Image 71 : Le bras de Félix Cardoso qui passe pour régler le son (Ep 3, 5 :19) 440
Image 72 : Félix Cardoso devant le scénario de Visibles, photo de Manon Marguerit 442
Image 73 : Itinéraire Capucine et Marianne, Ep 1, 04 :55 444
Image 74 : Ariane et Charlotte dans le RER, Ep 3, 08 :42 444
Image 75 : Ariane et Juliette sont en désaccord, Ep 2, 16 :39 à 18 :07 446
Image 76 : Présentation de l'enquête dans le cadre de la session « Espace, Genre Et Sexualités : Où En Sommes-Nous ? » à l'Union géographique internationale (UGI), Paris, juillet 2022, photo Thomas Hamelin 459
Image 77 : Présentation de l'enquête dans le cadre de la session « Mobility as a right, infrastructure and transportation planning », AESOP, Tartu, Estonie, août 2022, photo Maya El Khawand 460

Table des figures

Figure 1 : Pyramide des violences sexuelles et sexistes de l'association HandsAway à partir de celle de l'Université d'Alberta 55
Figure 2 : La roue de Duluth. Sources : Tillous, 2022 97
Figure 3 : Parcours de plainte et de soin de la victime, Schéma Manon Marguerit 104
Figure 4 : Arrivée d'un opérateur de transport comme la RATP dans le parcours de plainte de soin d'une victime de violences sexuelles, Schéma Manon Marguerit 116
Figure 5 : Présentation des différents volets de mon enquête, Schéma Manon Marguerit 165
Figure 6 : Méthodologie des marches exploratoires de la RATP en deux phases, schéma de Manon Marguerit 245
Figure 7 : Tableau récapitulatif des questionnaires, extrait du REX de la ligne 4 Sud, document interne RATP, production Manon Marguerit 257
Figure 8 : Tableau récapitulatif des sept premières marches exploratoires entre juin 2021et juin 2022, Manon Marguerit 286
Figure 9 : Reproduction d'un schéma dessiné sur mon carnet de terrain sur l'organisation de la ligne 13 et le lieu de travail des différent·es agent·es, schéma Manon Marguerit 329
Figure 10 : Protocole de prise en charge des victimes de violences sexuelles par les agent·es de station donné par Tatiana lors de mon immersion. Sources : SEM, 2020 387
Figure 11 : Protocole de prise en charge sur le réseau ferré, schéma Manon Marguerit, 2021 389
Figure 12 : Prise en charge par un·e agent·e dans un guichet de la RATP, schéma Manon Marguerit 391
Figure 13 : Phasage de la réalisation de Visibles, schéma de Manon Marguerit 443
Figure 14 : Projection de Visibles à la RATP, schéma de Manon Marguerit 454

Table des tableaux

Tableau 1 : Les conséquences des violences sexuelles dans les transports en commun.....114
Tableau 2 : Quels moyens de signalements selon les âges ?.....115

Table des encadrés

Encadré 1 : Consultation des archives de la RATP.....172
Encadré 2 : Comprendre le « NPS » à la RATP.....279
Encadré 3 : L'installation d'équipements en station.....288

Table des matières

Remerciements....9
Clés de lecture.... 13
Usage de l'écriture inclusive....13
Un petit point de vocabulaire....15
Introduction générale.... 17
CHAPITRE 1.... 35
L'opérateur de transport, nouvelle interface pour les victimes de violences sexuelles et sexistes dans les transports en commun ?.... 35
Introduction....39
I – La mobilité est une pratique et une expérience genrée....40
1) Que révèlent les travaux féministes de l'influence du genre sur la mobilité ?....41
1.1 La mise en évidence de « schémas de déplacement » genrés....41
1.2 Une socialisation différentiée aux modes de transport....44
1.3 Une intériorisation des peurs urbaines sexuées dans l'espace public....45
2) Critiques féministes des dispositifs de lutte contre les violences sexuelles et sexistes dans l'espace public....47
2.1 Une stigmatisation des agresseurs....47
2.2 Qui sont les destinataires implicites des dispositifs de lutte ?....50
2.3 L'exemple des marches exploratoires....52
3) Approche phénoménologique de la mobilité....55
3.1 Le corps en situation de mobilité : un corps impliqué....55
3.2 Une mobilité entravée : les violences sexuelles dans l'espace public....59
3.3 La dimension phénoménologique du trauma....62
II – Les transports en commun : des espaces publics d'opportunité pour les agresseurs....66
1) Les conséquences des violences vécues dans l'espace privé sur les mobilités....67
1.1 Les violences conjugales, un moyen d'appropriation du corps des femmes....67
1.2 La dimension spatiale des violences conjugales....68
1.3 Le cas de l'inceste : quels impacts sur la mobilité ?....72
2) La représentation des agresseurs....75
2.1 L'agresseur, un « Monsieur tout le monde »....75
2.2 L'agresseur est-il un pervers ?....77
2.3 Stratégies de l'agresseur....79
3) Les violences sexuelles dans les transports en commun....82
3.1 Les transports en commun : une continuité de l'espace public....82

3.2 Les violences sexuelle dans les transports en commun 83
III – Un opérateur de transport qui se positionne comme nouvelle interface dans le parcours de plainte et de soin des victimes de violences sexuelles 89
1) Se dire « victime » a une dimension subversive 90
1.1 Un terme connoté sur lequel s'appuie les représentations institutionnelles 90
1.2 L'apport du concept de « violences sexuelles et de genre » pour repenser le terme « victime »95
1.3 Vers une conception existentialiste des victimes 98
2) Un parcours semé d'embuches 100
2.1 Se signaler et aller porter plainte 100
2.2 Le rôle du médecin légiste 105
2.3 Différents types de trauma et conséquences pour les victimes 108
3) Le rôle d'un opérateur de transports dans l'accompagnement des victimes. Réflexions à partir du cas de la prise en charge « immédiate » 110
3.1 La prise en charge « immédiate » des victimes 110
3.2 Le cas d'une prise en charge « immédiate » par un opérateur de transport 113
3.3 Une approche par les théories du care 117
Conclusion 121
CHAPITRE 2 123
Des expérimentations menées dans le cadre d'une enquête ethnographique féministe 123
I – Construire une démarche expérimentale dans le cadre d'une ethnographie féministe 126
1) Trouver ma place dans ma propre recherche 127
1.1 Une approche intersectionnelle pour enquêter sur des violences systémiques 127
1.2 « Je est un autre » ? 130
1.3 S'intégrer dans l'enquête sans avoir une position surplombante 133
2) Comment se préparer à un « terrain » violent ? 138
2.1 Sortir d'une forme de naïveté 138
2.2 Évaluer ses propres besoins de suivi et de formation 140
2.3 Trouver ses propres mécanismes de distanciation 143
II – Expérimenter à partir de l'analyse du déploiement du « plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes » de la RATP 146
1) Trouver une CIFRE ou « l'art de tomber à pic » 146
1.1 Un projet de thèse au croisement des questions de genre et de mobilité avec une approche audiovisuelle 146
1.2 L'opportunité d'un nouveau « plan de lutte contre les violences sexuelles et sexistes » : un écho à la RATP 148
2) Définir mon rôle au sein de la RATP 151
2.1 Prise en main d'un « plan de lutte » en construction 151

2.2 Premiers constats et réflexions pour la mise en place d'expérimentations autour du « plan de lutte » 153
3) Fabriquer mes propres opportunités de « terrain » 155
3.1 Un documentaire sur les violences lesbophobes : une première expérimentation en collaboration 155
3.2 Les écueils d'une première immersion en centre bus 158
3.3 La ligne 13 au cœur d'une deuxième série d'expérimentations et d'une immersion auprès des agent·es 161
Conclusion 166
CHAPITRE 3 169
Un (re)positionnement de la RATP qui s'inscrit dans une histoire 169
Introduction 171
I – Les décennies 1970 et 1980 : de nouvelles catégories juridiques qui se heurtent aux stratégies de communication de la RATP ? 173
1) Reconnaissance progressive des violences sexuelles au sein de la RATP 175
1.1 Des signalements explicites de violences sexuelles dès le début des années 1970 175
1.2 Comment les cas de violences sexuelles étaient-ils traités ? 176
1.3 Une évolution juridique en 1980 : l'inclusion des nouvelles catégorisations au sein de la RATP 178
2) T'as un ticket (de métro) ! Le cas des campagnes de publicités de la RATP 181
2.1 Le tournant communicationnel des années 1970 181
2.2 Le virage « ticket chic ticket choc » 183
II – Le tournant 1989 : des interpellations multiples de la RATP et un « plan de reconquête » 195
1) Interpellations directes de la RATP 196
1.1 Les agentes RATP face à la direction 196
1.2 Interpellations externes : un déni de responsabilité ? 200
2) Les violences sexuelles et sexistes assimilées à des actes de « délinquance » 203
2.1 Un nouveau « plan d'action » et de « reconquête » 203
2.2 La « délinquance », les « indésirables » et les violences sexuelles 205
III – Mise en place progressive d'un « plan de lutte » dédié aux violences sexuelles dans les années 2010 : nouvelle approche, nouvelle perspective ? 209
1) 2015 : premier groupe de travail RATP dédié à la lutte contre les violences sexuelles et sexistes 211
1.1 Un contexte propice à la constitution d'un groupe spécifique au sein de la RATP 211
1.2 Réflexions autour de la mise en place d'un dispositif de prévention et de lutte 215
2) 2018 : une nouvelle campagne de communication contre les violences sexuelles ? 217
2.1 Entre 2015 et 2017, premières tentatives de campagnes de communication 217
2.2 2018 : les violences sexuelles considérées comme des « incivilités » 219

3) Un « plan de lutte » dédié à la prévention et à la lutte contre les violences sexuelles et sexistes au sein de la RATP : entre héritage et changement de perspective 225
3.1 Lancement du « plan de lutte contre les violences sexuelles » en 2020 225
3.2 Un dispositif entre héritage et rupture 228
Conclusion 233
CHAPITRE 4 235
Expérimentations à partir des marches exploratoires, un outil de légitimation pour la RATP 235
Introduction 237
I – Le choix de réaliser des marches exploratoires sur le réseau RATP 238
1) Un outil institutionnalisé 239
1.1 Documents de cadrage et circulation des initiatives locales 239
1.2 La mise en place d'une méthodologie étape par étape à la RATP 243
2) L'exemple de la ligne 4 sud : première marche exploratoire RATP 246
2.1 Préparation de la marche 246
2.2 Le jour J : mettre en scène l'engagement de la RATP 251
2.3 Restitution et premières réflexions autour de la méthodologie 256
II – Le cadrage des marches exploratoires vers un outil de diagnostic pour inscrire sa place au sein de l'entreprise 259
1) Un outil aux possibilités multiples 259
1.1 Des tentatives pour recentrer les marches sur les expériences sensibles de déplacement 259
1.2 Un retour de marcheuses sur l'outil lui-même 263
1.3 La marche comme outil de médiation 267
2) Vers une « industrialisation » des marches exploratoires 272
2.1 Une logique d'opportunité de lien avec l'aménagement 272
2.2 Des aménagements concrets : les cas des « Belles échappées » à Jaurès et de la fresque à Stalingrad 276
2.3 Recadrage des marches exploratoires : vers la construction d'expérimentations 285
III – Expérimenter autour des marches exploratoires : (faire) éprouver la complexité de construction et de mise en œuvre d'un dispositif de lutte contre les violences sexuelles 291
1) Enquête sur les expériences de violences vécues par des étudiantes 292
1.1 Des difficultés à trouver sa légitimité dans la construction même de l'enquête 292
1.2 Encourager un dialogue entre les agent·es RATP et les étudiant·es 295
2) Expérimentation autour des marches exploratoires 298
2.1 Redonner la parole aux étudiant·es 298
2.2 Se confronter à l'élaboration d'une marche exploratoire 302
2.3 Expérimenter une marche sensible 306
Conclusion 317

CHAPITRE 5 319
Incarnation du (re)positionnement de la RATP : les agent·es face à une nouvelle mission de prise en charge 319
Préambule 321
Introduction 327
I – « On a plein de casquettes mais un seul uniforme » : le quotidien des agent·es de station 328
1) Quand le guichet abime 330
1.1 Le métier le plus féminisé de l'exploitation 330
1.2 Un climat d'agressivité permanente 335
1.3 Faire face à l'agressivité 338
2) Un travail social, un travail de soin 342
2.1 La gestion des suicides en station 342
2.2 Le travail relationnel 344
2.3 La prise en charge du « sale boulot » 346
2.4 Un travail de care au quotidien 349
3) Les violences sexuelles et sexistes en station : les agentes en première ligne 350
3.1 Harcèlement sexuel quotidien 350
3.2 Un climat propice aux violences sexuelles 356
3.3 Stratégies pour faire face aux violences sexuelles 359
II – Former les agent·es pour qu'ils et elles incarnent la reconnaissance de la RATP en tant qu'actrice légitime de la lutte contre les violences sexuelles 362
1) Une perception stéréotypée des violences sexuelles et sexistes 363
1.1 L'agresseur, l'autre, le monstre 363
1.2 Difficultés à reconnaître les violences sexuelles 371
2) Des résistances aux formations 375
2.1 L'urgence de mettre en place des formations dédiées aux violences sexuelles et sexistes 375
2.2 Adapter les formations 381
III - La prise en charge dans la pratique : un « travail de care en relais » 385
1) Une mission supplémentaire, particulièrement sensible 386
1.1 Un protocole étape par étape pour accompagner les agent·es RATP 386
1.2 Une double injonction contradictoire 389
1.3 Un blocage des victimes à faire appel aux agent·es 393
2) Une prise en charge « en relais », ressource pour l'agent·e 395
2.1 Impliquer la RATP à plusieurs échelles spatiales et hiérarchiques 395
2.2 La RATP, une porte d'entrée du parcours de prise en charge de la victime 398
Conclusion 400

CHAPITRE 6 403
Une expérimentation audiovisuelle pour redonner la parole aux victimes : le documentaire *Visibles* 403
Introduction 405
I – Un documentaire sur les violences lesbophobes dans les transports en commun 407
1) « Dans le métro, on n'est pas lesbienne » 408
1.1 De multiples « rappels à l'ordre sexués » 408
1.2 Les transports en commun : des « lieux de l'impossible » ? 413
2) Des couples qui s'exposent dans un documentaire : dynamiques d'empouvoirement 417
2.1 Donner à voir des stratégies pour faire face aux violences dans les transports en commun .. 417
2.2 Prendre sa place dans les transports en commun : transgression et empouvoirement 421
II – Dans les coulisses d'une enquête documentaire 427
1) Un dispositif documentaire dans une ethnographie féministe 428
1.1 Centrer le dispositif autour des couples participants 428
1.2 Trouver ma place dans le film 433
2) *Visibles* ou la production d'un discours sur les violences lesbophobes 435
2.1 Négocier ma propre (in)visibilisation 435
2.2 Le montage : une somme de choix 441
2.3 Des couples qui se mettent en scène 443
III – Un documentaire qui m'a échappé : faire face à l'évolution des rapports à la visibilité 448
1) Une position d'intermédiaire entre les participantes et la RATP 449
1.1 Donner un droit de regard aux participantes : rendre légitime mon documentaire 449
1.2 Projeter un documentaire expérimental au sein de la RATP 452
1.3 Ouverture d'un dialogue sur l'inclusion des personnes minorisées ? 455
2) La complexité d'un documentaire pour donner la parole aux lesbiennes 457
2.1 Interroger ma propre légitimité à mener cette enquête 457
2.2 « Tu nous as à nouveau invisibilisées » 459
2.3 (Ré)interroger constamment sa place 462
Conclusion 464
Conclusion générale 467
Bibliographie 481
Table des images 527
Table des figures 531
Table des tableaux 533
Table des encadrés 535
Table des matières 537
Résumé 544

Résumé

Les violences sexuelles et sexistes dans l'espace public et les transports en commun font l'objet d'une attention médiatique et institutionnelle particulière en France depuis le milieu des années 2010. Cette thèse s'intéresse à l'émergence, en mars 2020 au sein de la RATP, d'un « plan » dédié à la prévention et la lutte contre les violences sexuelles et sexistes. Ces violences relèvent d'un problème systémique qui concerne la RATP au même titre que d'autres acteurs collectifs, mais sur lequel l'entreprise adopte un positionnement singulier. Comment un acteur majeur des transports peut-il devenir légitime dans la prévention et la lutte contre les violences sexuelles et sexistes ? Comment la mise en œuvre du nouveau « plan de lutte » de la RATP éclaire-t-elle la manière dont l'entreprise cherche à jouer ce rôle et les conditions nécessaires pour y parvenir ? Je considère le « plan de lutte » comme un dispositif complexe, mouvant, qui n'existe pas en dehors des acteurs et actrices qu'il enrôle et qui le mettent en œuvre. Il se déploie à la jonction de différents mondes sociaux et espaces de pratiques – qu'il s'agisse de la sphère institutionnelle, associative, professionnelle ou des usager·es. Je fais l'hypothèse que c'est dans ces zones d'échanges et de contact que je nomme « interfaces » que le plan participe à la manière dont la RATP construit sa légitimité à agir contre les violences sexistes et sexuelles. J'explore le (re)positionnement de la RATP au cœur d'une pluralité d'acteur·ices, au premier rang desquels figurent les institutions impliquées dans le parcours médico-judiciaire des victimes et les associations féministes. Je m'intéresse également aux espaces dans lesquelles le « plan » prend forme et produit des effets concrets. Je propose de repartir des expériences situées à la fois des personnes victimes de ces violences et des agent·es RATP qui les prennent en charge, dans le cadre d'une démarche ethnographique et féministe à la dimension expérimentale, qui mobilise notamment le film documentaire.

Mots-clés : mobilité ; genre ; transports en commun ; violences sexuelles et sexistes ; expérimentation ; film documentaire ; RATP

Abstract

Preventing and taking action against sexual and gender-based violence in public transport. Experimental ethnography and video based on an RATP 'action plan'

Sexual and gender-based violence in public spaces and public transport has come under (close) scrutiny from both the media and government institutions in France since the mid-2010s. This PhD thesis examines how, since March 2020, RATP (the Paris Transport Administration) has been developing an 'action plan' dedicated to preventing and fighting against sexual abuse. These forms of violence stem from a systemic problem that concerns RATP in the same way as other public institutional stakeholders, but on which the company has taken a unique stand. How can a major transport operator become legitimate in the prevention and fight against sexual and gender-based violence? How does the implementation of RATP's new 'action plan' shed light on the way in which the company seeks to play this role, and on the conditions necessary to achieve it? I view this 'action plan' as a complex, shifting apparatus that does not exist independently of the stakeholders who are involved in it and implement it. It materializes at the intersection of various social worlds and realms of practice – from state institutions to organizations, but also in the workplace and in user-related contexts. My theory is that it is within these areas of exchange and contact, which I refer to as 'interfaces', that the 'action plan' contributes to RATP's building of its legitimacy in the fight against sexual and gender-based abuse. I investigate how RATP is (re)positioning itself at the heart of a plurality of actors, at the forefront of which are the institutions that play a role in the medical and legal journeys of victims, as well as feminist organizations. In addition, I look into the spaces where 'the plan' takes shape and leads to tangible results. I propose to draw from the situated experiences of both the victims of such violence and the RATP agents who take care of them, within a feminist and ethnographic framework whose experimental approach makes notable use of a documentary film.

Keywords: mobility ; gender ; public transport ; sexual and gender-based violence ; experimentation ; documentary film ; RATP