



HAL
open science

Lutter pas à pas contre l'insécurité: les marches exploratoires de femmes dans les transports en commun lyonnais

Corentin Bourgeois

► **To cite this version:**

Corentin Bourgeois. Lutter pas à pas contre l'insécurité: les marches exploratoires de femmes dans les transports en commun lyonnais. Sciences de l'Homme et Société. 2021. dumas-03699698

HAL Id: dumas-03699698

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03699698>

Submitted on 21 Jun 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



UNIVERSITÉ DE LYON

Institut d'Études Politiques de Lyon

**Lutter pas à pas contre
l'insécurité : les marches
exploratoires de femmes dans les
transports en commun lyonnais**

Bourgeois Corentin

Master Affaires Publiques – Action et gestion publique

Séminaire Économie des transports et politiques publiques

Année universitaire 2020-2021

Sous la direction de M. Christian Desmaris

Jury, Mme Dominique Poggi, M. Christian Desmaris

Date de soutenance : 27 août 2021

Remerciements

Je souhaite remercier en premier lieu mon directeur de mémoire, Monsieur Christian Desmaris, pour son rôle et ses remarques avisées dans la réalisation de ce travail. Sa méthode éprouvée de construction progressive d'une recherche académique m'a permis d'avancer pas à pas dans ce projet et de me poser des questions utiles. Son enthousiasme et sa confiance ont animé à chaque instant la qualité de nos échanges.

Ce mémoire a été rédigé dans le cadre d'un séminaire « économie politique des transports et politiques publiques ». A ce titre, je tiens à remercier l'ensemble des intervenants qui ont rythmé nos séances et nous ont offert une plongée dans l'univers des transports.

Je remercie Madame Dominique Poggi pour avoir immédiatement accepté d'intégrer mon jury de mémoire. Avoir la chance d'être lu par une experte des marches exploratoires est ici une grande satisfaction.

Ce travail n'aurait pas été possible sans la disponibilité, la réactivité et la gentillesse des femmes avec lesquelles j'ai réalisé des entretiens. Je remercie donc vivement les ambassadrices ayant accepté d'échanger sur leur expérience des marches exploratoires, les professionnelles du SYTRAL et de Keolis Lyon et enfin Christiane Dupart, vice-présidente de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). Ces échanges ont permis de faire de ce travail un riche moment de rencontre.

Enfin, je remercie mes proches qui ont accompagné à chaque étape la réalisation de ce travail et ont su, chacun à leur façon, créer des conditions de travail optimales. Leurs encouragements et leur soutien ont été une grande source de motivation.

**Lutter pas à pas contre
l'insécurité : les marches
exploratoires de femmes dans les
transports en commun lyonnais**

Sommaire

INTRODUCTION	8
---------------------	----------

<u>PREMIERE PARTIE - DE QUELLE INSECURITE PARLE-T-ON ? DES ENJEUX DE PERCEVOIR LA REALITE DE L'INSECURITE DES FEMMES DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN POUR EN RECONNAITRE LES CONSEQUENCES</u>	23
--	-----------

1.1 DE LA RECONNAISSANCE D'UN PROBLEME A SA (NON-)PRISE EN CHARGE PUBLIQUE	25
1.1.1 DES OUTILS STATISTIQUES INADEQUATS POUR SAISIR L'INSECURITE DES FEMMES DANS LES TRANSPORTS	25
1.1.2 L'EMERGENCE DIFFICILE DE L'INSECURITE DES FEMMES DANS LES TRANSPORTS EN TANT QUE PROBLEME PUBLIC	29
1.2 L'EXPERIENCE FEMININE DES TRANSPORTS EN COMMUN : QUAND LA PEUR ACCOMPAGNE CHAQUE PAS	33
1.2.1 REHABILITER LA LEGITIMITE DES PEURS FEMININES	34
1.2.2 ENTRE TACTIQUES D'EVITEMENT ET ADAPTATIONS PERMANENTES, LA MOBILITE ENTRAVEE DES FEMMES	40

<u>DEUXIEME PARTIE - LES MARCHES EXPLORATOIRES : UN DISPOSITIF INNOVANT A S'APPROPRIER</u>	47
---	-----------

2.1. DU DECLENCHEMENT A LA MISE EN ŒUVRE DES MARCHES EXPLORATOIRES : LA VOLONTE D'UNE DEMARCHE FORMALISEE	48
2.1.1. LE « TRANSFERT » DES MARCHES EXPLORATOIRES DANS LES TCL : UNE CONJONCTION DE MOTIVATIONS PLURIELLES	48
2.1.2. UN DEROULEMENT ORGANISE SELON UNE METHODOLOGIE PRECISE : QUELLE LATITUDE ACCORDEE AUX USAGERES LORS DES MARCHES EXPLORATOIRES ?	59
2.2. QUE PRODUISENT LES MARCHES EXPLORATOIRES ? DES RECOMMANDATIONS DES AMBASSADRICES A LEURS RESULTATS CONCRETS	71
2.2.1. DES PRECONISATIONS RELATIVEMENT MODESTES ILLUSTRANT LES LIMITES DE LA MOBILISATION DES CITOYENS AU NOM DE L' « EXPERTISE D'USAGE »	72
2.2.2. UNE CERTAINE REMISE EN CAUSE DE L'EXPERTISE TECHNIQUE : QUELLE PRISE EN COMPTE EFFECTIVE DES RECOMMANDATIONS FORMULEES ?	79

<u>TROISIEME PARTIE - UNE INFLUENCE RECIPROQUE :DES RECOMPOSITIONS LOCALES MARQUEES PAR LES MARCHES EXPLORATOIRES A L'IMPACT DE LA PARTICIPATION AU DISPOSITIF SUR LES AMBASSADRICES ELLES-MEMES</u>	87
---	-----------

3.1. LES MARCHES EXPLORATOIRES A L'INTERSECTION DE DEUX TRANSFORMATIONS PROFONDES DE L'ACTION PUBLIQUE LOCALE EN MATIERE DE SECURITE	88
3.1.1. LES MARCHES EXPLORATOIRES, UNE PREMIERE POLITIQUE PUBLIQUE TEMOIGNANT DE L'AVENEMENT D'UN NOUVEAU « REFERENTIEL » GLOBAL EN MATIERE DE GENRE	89
3.1.2. QUAND LES MARCHES EXPLORATOIRES MATERIALISENT ET ALIMENTENT L'EXISTENCE D'UNE « GOUVERNANCE » URBAINE DANS LA LUTTE CONTRE L'INSECURITE	94
3.2. DE L'USAGERE A L' « AMBASSADRICE », LES EFFETS DE LA PARTICIPATION	99
3.2.1. DES RAISONS A L'ENGAGEMENT AUX « RETRIBUTIONS SYMBOLIQUES »	99
3.2.2. LA PARTICIPATION AUX MARCHES EXPLORATOIRES COMME SOURCE D'EMPOWERMENT : QUELLE REAFFIRMATION EN TANT QUE CITOYENNE ET EN TANT QUE FEMMES ?	106

<u>CONCLUSION GENERALE</u>	115
-----------------------------------	------------

Résumé

Ce travail analyse, dans une perspective de sociologie de l'action publique, les marches exploratoires organisées depuis 2015 dans les transports en commun lyonnais afin de lutter contre l'insécurité des femmes. Celles-ci consistent à former un groupe d'usagères fréquentes d'une ligne de bus et de réaliser avec elles un diagnostic de terrain pour proposer des recommandations d'améliorations aux pouvoirs publics compétents en termes de sécurité. Pour cela, il revient d'abord sur l'émergence difficile des atteintes envers les femmes en tant que problème public, tout en rappelant la légitimité des peurs féminines et leurs conséquences concrètes sur la mobilité. Ensuite, les modalités de déclenchement et de mise en œuvre du projet sont mises en lumière en mobilisant notamment la notion de « transfert » des politiques publiques, en observant la méthodologie des marches exploratoires au prisme de la latitude laissée aux participantes et en appréhendant les conséquences de leur mobilisation au nom de l'expertise d'« usage ». Cette-dernière conduit en effet à brider la portée des préconisations formulées, à dépolitiser le problème de l'insécurité des femmes dans les transports et à reproduire certains stéréotypes de genre. Enfin, ce travail aborde les effets plus larges des marches exploratoires, à la fois sur les recompositions de l'action publique locale avec l'avènement d'un nouveau « référentiel » du genre et d'une « gouvernance urbaine », et sur les participantes elles-mêmes qui perçoivent grâce à leur engagement certaines « rétributions symboliques » et ressentent un relatif *empowerment*. Par ailleurs, un encadré dédié envisage les implications du caractère non-mixte de la démarche.

Mots-clés

Participation citoyenne ; transports publics ; insécurité ; gouvernance ; expertise d'usage ; violences envers les femmes ; genre ; marches exploratoires ; raisons à l'engagement ; *empowerment*

Introduction

« Même lorsqu'elles ne sont pas explicitement empêchées de sortir, tout concourt à pousser les femmes vers l'intérieur. Un trajet en bus ? Un enfer. S'asseoir seule sur un banc, au milieu d'un parc ? Une folie. L'expérience du confinement, de l'enfermement, de l'immobilité fait partie de l'histoire des femmes. La liberté de mouvement a été et continue d'être un combat pour des millions d'entre nous. » Leïla Slimani, « Journal du confinement », *Le Monde*, 29 mars 2020.

La question de l'insécurité des femmes dans l'espace public, et notamment dans les transports en commun, a recueilli récemment une attention particulière, bénéficiant d'une médiatisation nouvelle. Outre le rôle des réseaux sociaux dans la libération de la parole *via* la multiplication des témoignages de victimes de harcèlement de rue, c'est un avis du Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes (HCEfh) qui a véritablement amorcé une prise de conscience plus générale. En réponse à la saisine de Marysol Touraine, alors Ministre des Affaires sociales, de la Santé et des Droits des femmes, cette instance consultative créée en 2013 a en effet rendu le 16 avril 2015 un rapport intitulé « Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun ». Opérant un travail de définition du harcèlement sexiste, de diagnostic ou encore de responsabilisation des différents acteurs, cet avis a surtout connu une forte ampleur médiatique du fait de la publication d'un chiffre issu de consultations menées par le HCEfh en mars 2015 : « 100% des utilisatrices de transports en commun ont été victimes au moins une fois dans leur vie de harcèlement sexiste ou d'agressions sexuelles, conscientes ou non que cela relève de ce phénomène » (Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes 2015). Malgré les contestations sur la pertinence

scientifique de ce résultat¹, celui-ci connaît une très large diffusion² et contribue lors de sa publication à davantage faire reconnaître le problème de l'insécurité des femmes dans les transports en commun.

Avant même cette médiatisation, d'autres sources avaient déjà étayé la thèse d'une surexposition des femmes à l'insécurité dans l'espace public. Dans la foulée de la quatrième conférence mondiale sur les femmes tenue en 1995 à Pékin sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies, le Service des Droits des Femmes du Ministère de l'Emploi et de la Santé commande à l'Institut national d'études démographiques (INED) une vaste enquête sur les violences faites aux femmes afin de pallier le manque de données, puisque jusqu'alors « les statistiques criminelles publiées par les ministères de l'Intérieur, de la Défense ou de la Justice portaient davantage sur les auteurs que sur les victimes » (Brown 2012). Cette enquête pionnière dite « Enveff », dirigée par Maryse Jaspard, s'appuie sur un échantillon représentatif de 7000 femmes interrogées par téléphone de mars à juillet 2000. Ayant « permis de cerner l'ampleur du silence qui recouvrait les violences envers les femmes », le rapport final expose que « près d'une femme sur cinq a subi au moins une forme de violences », verbales ou physiques, dans l'espace public au cours des douze derniers mois (Jaspard et al. 2003). De même, le rapport 2019 de l'enquête annuelle Cadre de Vie et Sécurité (CVS)³ conclut que les femmes sont davantage victimes d'injures ou de violences sexuelles hors du ménage que les hommes, tandis que ces derniers sont majoritairement victimes de coups et blessures volontaires non motivés par le vol et de vols commis avec violence ou sous la menace. En 2013, l'enquête CVS indiquait que 16,7 % des femmes déclaraient avoir subi au moins une atteinte personnelle au cours des trois années précédant l'enquête, contre 13,3 % des hommes. Pour les femmes, 35 % des agressions ont été commises dans les transports en commun contre 21 % pour les hommes. Ces quelques résultats permettent de saisir un premier volet composant la notion de « sécurité », à savoir selon le dictionnaire Larousse une

¹ Dans un article rédigé pour *Contrepoints*, Benoît Rittaud, maître de conférences en mathématiques à l'Université Sorbonne-Paris-Nord, révèle que ce taux de 100% « est issu d'une consultation d'une soixantaine de questionnaires collectés à l'issue de rencontres organisées sur le thème « genre et espace public » par le HCEfh. Pour lui, « il est tout de même éthiquement fort contestable de l'utiliser sans la moindre prudence et à des fins de communication ». Son article du 10 juillet 2015 est disponible en ligne : <https://www.contrepoints.org/2016/02/08/214815-100-des-femmes-harcelees-dans-les-transports> [consulté le 19 juillet 2021]

² De nombreux journaux relaient ce chiffre dans les jours qui suivent la publication de l'avis du HCEfh, parmi lesquels *Le Monde*, *L'Express*, *Libération* ou encore *Le Point*.

³ L'enquête CVS est une enquête dite de « victimation », pilotée par l'observatoire national de la délinquance et des réponses pénales (ONDRP) et mise en œuvre par l'INSEE. Elle s'appuie sur un échantillon représentatif de plus de 10 000 Franciliens et relève les atteintes subies au cours des vingt-quatre derniers mois.

« situation dans laquelle quelqu'un [...] n'est exposé à aucun danger, à aucun risque, en particulier d'agression physique, d'accidents, de vols » (Dictionnaire Larousse, édition 2021). Il s'agit ici d'une définition relativement objective, qui s'appuie sur le fait d'avoir subi, ou non, des atteintes personnelles.

Si les femmes apparaissent dans plusieurs études seulement légèrement plus touchées que les hommes en ce qui concerne ce premier registre d'insécurité, l'écart entre les sexes se creuse lorsque l'on aborde un deuxième volet de cette notion. Ainsi, la suite de la définition de la sécurité du dictionnaire Larousse indique « la situation de quelqu'un qui se sent à l'abri du danger, qui est rassuré ». La sécurité relève ici d'un sentiment, elle est « la croyance, bien ou mal fondée qu'on est à l'abri de tout péril » (Delumeau 1989). Dans cette conception empreinte de subjectivité, les femmes sont plus concernées que les hommes. Le rapport annuel britannique du Département des Transports intitulé *Crime Concern* énonce ainsi en 2004 que 60% des femmes éprouvent un sentiment d'insécurité la nuit dans le métro contre 32% des hommes. Dans le même esprit, si 41% des hommes perçoivent un risque de victimation aux arrêts de bus, ce chiffre s'élève à 59% pour les femmes (Loukaitou-Sideris 1999). L'enquête CVS de 2013 montre pour sa part que 56,6% des femmes pour 29,4% des hommes déclarent avoir peur « au moins de temps en temps » dans les transports en commun.

Comme le montre Marylène Lieber dans son ouvrage *Genre, violences et espaces publics* de 2008, le décalage qui peut apparaître entre un sentiment d'insécurité élevé chez les femmes et des taux de victimation effectifs assez proches de ceux des hommes ne doit cependant pas conduire à présenter la peur des femmes comme « fantasmagoriques » « puisqu'il est avéré que certains groupes sociaux ajustent leurs comportements à leur sentiment de peur et s'exposent moins aux risques ». C'est donc seulement au prix d'une adaptation de leurs modes de vie que les femmes parviennent à limiter les atteintes dont elles sont victimes. De plus, cette auteure souligne que « de nombreux faits qui peuvent parfois paraître sans conséquences fonctionnent comme de véritables « rappels à l'ordre » » pour les femmes :

« Une femme sur vingt déclare avoir été suivie. Si cela ne constitue pas une violence physique à proprement parler, le fait d'être suivie peut être interprété comme un premier pas vers des violences plus graves d'ordre sexuel et constitue en cela une entrave de taille à leur mobilité. » (Lieber 2008).

La place de la subjectivité dans la perception du sentiment d'insécurité est donc centrale pour comprendre le rapport des femmes à la peur dans l'espace public. Or, pour Marylène Lieber, deux types de peur se conjuguent :

- La première, la « peur-préoccupation », renvoie à un discours répandu sur la montée de l'insécurité en France, empreint d'une certaine « nostalgie d'un passé meilleur ». Elle mêle à la fois la rumeur *via* l'exposition à certains médias et l'expérience plus directe de la délinquance ou des incivilités pour les habitants de quartiers défavorisés. La peur est ici une préoccupation sociale, qui mène les femmes et les hommes à être vigilants dans l'espace public, mais sans entraîner de véritables adaptations comportementales ou de différences notables entre les sexes.
- La seconde, la « peur-sexuée », concerne spécifiquement les femmes et vient s'ajouter à la « peur-préoccupation ». L'espace public serait ainsi un lieu où ces-dernières « sont exposées presque par « nature » et où les « filles » se doivent de faire attention ». La nuit, les espaces clos ou encore la présence masculine exacerbent cette « peur-sexuée », qui s'exprime à ce titre particulièrement dans les transports en commun. Cette vulnérabilité des femmes, perçue comme « naturelle » (De Suremain, Poggi 2011) combinée à la peur-sexuée qu'elle entraîne, provoque alors une importante intériorisation que l'espace public leur est hostile : « L'idée que, passé une certaine heure, une femme seule ne devrait pas s'y promener reste vivace. On comprend donc qu'en sortant seule le soir une femme transgresse en quelque sorte les normes dominantes et se doit d'accepter le rôle de « femme disponible ». (Lieber 2008)

Les multiples « rappels à l'ordre » que constituent les regards, les sifflements ou encore les injures dans l'espace public renforcent donc sans cesse le sentiment de « peur-sexuée » des femmes, car leur rappellent le risque que des agressions plus importantes surviennent et soulignent qu'elles sont des cibles potentielles. A ce titre, elles déploient donc diverses stratégies pour limiter leur exposition aux risques, ce qui provoque en premier lieu une restriction de leur mobilité.

Les conséquences de cette perception subjective de l'insécurité sont donc majeures, notamment en ce qui concerne l'usage des transports en commun. Ainsi, « l'entrave à la mobilité des femmes que constitue leur peur des violences dans les espaces publics ne représente-t-elle pas une discrimination trop souvent occultée ? » (Lieber 2008). Ce constat est d'autant plus prégnant que deux utilisateurs des transports en commun sur trois sont des

femmes (Duchène 2011). Cela illustre leur dépendance à ces modes de transports puisqu'elles en restent les utilisatrices majoritaires alors même que le niveau de leur sentiment d'insécurité est bien plus élevé que celui des hommes dans cet espace. Si le risque lors de l'usage des transports existe pour l'ensemble des voyageurs, le fait que les femmes le perçoivent de manière plus importante permet d'« introduire le thème de la subjectivité dans le choix du mode de transport » (Barjonet, Gezentsvey et Mores 2010). L'insécurité devient alors un enjeu de qualité de service et apparaît pour ces trois auteurs comme « une dimension comparable à celles habituellement utilisées pour rendre compte du choix modal, telle l'accessibilité, le coût, le confort, la vitesse, la qualité, etc. ». En effet, la sécurité occupe une place majeure dans la littérature relative aux transports. Elle est pour certains auteurs un enjeu déterminant pour augmenter la fréquentation et doit donc être traitée par les opérateurs de transports comme une priorité (Smith 2008). Du fait de la pluralité des facteurs, la part propre de l'insécurité dans le choix modal est cependant difficile à isoler, d'autant plus qu'elle est une dimension profondément subjective. Ainsi, le vécu (Burton-Jeangros 2004), les représentations sociales (Moscovici 2001) ou encore l'identité sociale (Polère et al. 2004) contribuent tous à forger le rapport à l'insécurité des individus, et donc à peser sur le choix du mode de transport. Il ne s'agit pas ici de poursuivre ces travaux sur l'importance de l'insécurité dans le choix modal, mais plutôt de retenir que celle-ci est une composante déterminante de la qualité de service des transports en commun, et dispose à ce titre d'une influence majeure sur la mobilité, notamment des femmes. Or, « la mobilité a un rôle clef pour l'intégration urbaine et sociale de tout un chacun » (Féré 2013). Dans une société d'hyper-mobilité (Crozet 2016), l'insécurité dans les transports devient même une véritable entrave à l'exercice des droits civils (Walby 2000 ; Gekoski et al. 2017).

Pourtant, malgré cette « discrimination sexuée » (Lieber 2008), l'insécurité des femmes dans les transports en commun ne semble pas prise à bras le corps par un certain nombre d'organisations. Par exemple, l'édition 2020 de la publication annuelle de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) portant sur *Les chiffres clés du transport public* reconnaît dans son éditorial que « les choix de consommation, d'un produit ou d'un service, sont impactés par des critères complexes liés à la psychologie comportementale. Dans le cas des mobilités, plusieurs facteurs régissent les choix des individus : la praticité, le coût, la sécurité ou bien encore l'impact environnemental ». Malgré cette annonce où la sécurité figure comme un enjeu de mobilité important, aucune des nombreuses variables utilisées ensuite par l'UTP pour analyser les résultats annuels des réseaux de transports publics ne

portent sur la question de l'insécurité (UTP 2020). De même, la réponse publique à l'insécurité féminine hors du ménage a longtemps éludé les origines des atteintes envers les femmes. C'est le cas par exemple d'une note publiée en 2012 sur le site du Ministère de l'Intérieur et intitulée « Conseils aux femmes », qui émet qu'« en raison de leur sexe et de leur morphologie, les femmes sont parfois les victimes d'infractions particulières. ». D'où certaines préconisations : « Dans la rue, si vous êtes isolée, marchez toujours d'un pas énergique et assuré. Ne donnez pas l'impression d'avoir peur »⁴. De tels conseils présentent donc l'insécurité des femmes dans l'espace public comme allant de soi, naturelle et intrinsèque au simple fait d'être une femme. A l'inverse, le courant des études de genre, ou des rapports sociaux de sexe dans la recherche française, se différencie justement en analysant le processus social et historique de création des catégories hommes et femmes en tant que groupes sociaux, groupes auxquels l'on assigne des qualités propres en les essentialisant, « alors même que filles et garçons ne sont pas initialement distinguables dans leurs comportements et attitudes » (De Beauvoir 1949). Pensé dans un premier temps par des anthropologues (Mead 1935) puis des psychologues (Stoller 1968), la notion de genre est importée en sociologie par Ann Oakley (1972) qui pose que « le genre n'a pas d'origine biologique, [...] les connexions entre sexe et genre n'ont rien de vraiment « naturelles » ». Sous l'impulsion de Joan W. Scott (1988), les études de genre dépassent ensuite l'analyse des différences culturelles entre les hommes et les femmes pour se concentrer plutôt sur les véritables rapports de pouvoirs sous-jacents à ces différences.

En ce qui concerne l'usage de l'espace public, l'étude des rapports sociaux de sexe met donc là aussi en lumière un processus de construction sociale (Raibaud 2015), ce que formule M. Lieber pour qui « les risques encourus par les femmes n'ont rien d'évidents mais sont le produit d'un long travail de sens visant à les présenter comme naturels » (Lieber 2008). Déconstruire le caractère « évident » de la vulnérabilité des femmes, c'est justement ce qu'entreprend Erving Goffman dans *L'Arrangement des sexes* (1977) où il souligne que si les différences entre les hommes et les femmes sont assez minimales au plan biologique, les conséquences sociales de ces différences « naturelles » sont énormes. Pour Goffman, ce registre biologique est donc plutôt un prétexte permettant de garantir nos « arrangements sociaux », mais n'est donc pas à l'origine des inégalités de genre. L'explication de cette croyance dans l'évidente vulnérabilité des femmes dans l'espace public se situe donc ailleurs,

⁴ Note disponible à l'onglet « Ma sécurité » du site officiel du Ministère de l'Intérieur et publiée le 9 août 2012. Ce document a depuis été retiré.

et est plutôt pour M. Lieber le fruit d'une longue intériorisation qui passe par exemple par l'éducation différenciée entre filles et garçons où les premières sont toujours alertées sur le risque qu'elles prennent à sortir, passe aussi par la rumeur de l'entourage qui ne rassure pas ou encore par le rapport au corps qui est moins vu comme un instrument d'action chez les femmes que chez les hommes (2008), illustrant bien les thèses de Michel Foucault pour qui tout rapport de pouvoir s'inscrit dans le corps (1976). Ainsi, s'il ne s'agit pas d'essentialiser le groupe des femmes, puisqu'un large éventail d'autres caractéristiques sociales en fait bien sûr un ensemble très disparate « ce sont les violences faites aux femmes qui constituent le socle d'une conscience commune et partagée » (Paoletti et Rui 2015).

Au creuset de ces avancées théoriques et de la médiatisation croissante de l'insécurité des femmes dans l'espace public, les pouvoirs publics ont progressivement renforcé le cadre juridique relatif à ce phénomène. Ainsi, les articles 222-32 et 222-33 du Code pénal punissent respectivement l'exhibition sexuelle et le harcèlement sexuel. Ce-dernier est défini comme « le fait d'imposer à une personne, de façon répétée, des propos ou comportements à connotation sexuelle ou sexiste qui soit portent atteinte à sa dignité en raison de leur caractère dégradant ou humiliant, soit créent à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante. [...] Est assimilé au harcèlement sexuel le fait, même non répété, d'user de toute forme de pression grave dans le but réel ou apparent d'obtenir un acte de nature sexuelle, que celui-ci soit recherché au profit de l'auteur des faits ou au profit d'un tiers ». En outre, la loi du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes a instauré dans le livre VI du Code pénal un Titre II intitulé « De l'outrage sexiste » dont l'article 621-1 dispose que « constitue un outrage sexiste le fait, hors les cas prévus aux articles 222-13 [violences], 222-32 [exhibition sexuelle], 222-33 [harcèlement sexuel] et 222-33-2-2 [harcèlement au travail], d'imposer à une personne tout propos ou comportement à connotation sexuelle ou sexiste qui soit porte atteinte à sa dignité en raison de son caractère dégradant ou humiliant, soit crée à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante ». L'outrage sexiste crée par cette loi dite « Schiappa » est puni d'une amende de 750 euros, mais s'élève à 1500 euros si l'infraction est commise dans les transports en commun. Si l'outrage sexiste constitue une contravention, le harcèlement, l'exhibition ou l'agressions sexuelle (par exemple des attouchements) sont des délits, tandis que le viol est un crime. Par ailleurs, faisant suite à l'avis du Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes du 16 avril 2015, un Plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en

commun a été adopté le 9 juillet 2015 conjointement par le Ministère de l'Intérieur, le Secrétariat d'Etat chargé des Droits des femmes et le Secrétariat d'Etat chargé des Transports. Trois priorités (« prévenir, réagir et accompagner ») se déclinent en douze engagements dans ce programme d'actions.

Le premier de ces engagements est d'instaurer « des marches participatives d'usagères pour améliorer la sécurité des femmes dans les transports ». Il est ici prévu que « les usagères des transports participeront activement à l'élaboration de réponses concrètes [...]. Il s'agit de visites de terrain des stations, des gares, des trains, des métros... avec des groupes d'usagères, les transporteurs, les élus concernés pour identifier les aménagements insécurisants ou pouvant être améliorés (éclairage, présence humaine, vidéoprotection...) ». Ces marches participatives, plus connues sous le nom de « marches exploratoires », ne sont cependant pas un objet nouveau, ni en France, ni à l'international. Initiées au Canada à l'initiative du *Metropolitan Toronto Action Committee on Violence Against Women and Children* (METRAC) en 1989, ce diagnostic de terrain effectué le plus souvent à l'échelle d'un quartier s'est ensuite diffusé au reste du pays, notamment à Montréal⁵, puis à l'international, comme l'atteste un document de 2009 d'ONU-Habitat intitulé « les marches exploratoires sur la sécurité des femmes : une étude comparative internationale » et présenté lors de la Conférence mondiale sur les violences faites aux femmes au Mexique (Centre Hubertine Auclert 2014). Ce rapport souligne même que « les résultats préliminaires d'une enquête mondiale sur la sécurité des femmes, menée en 2007 auprès de 163 partenariats entre gouvernements locaux et groupes de femmes, indiquent que les marches exploratoires sur la sécurité des femmes sont, dans ce domaine, l'outil d'évaluation et d'action le plus fréquemment utilisé », illustrant là son essor important. En France, les marches exploratoires apparaissent au début des années 2000 à Lille, Arcueil ou encore Paris, où elles sont un élément important du programme de Bertrand Delanoë aux élections municipales de 2001 (Lieber 2008). Plusieurs expérimentations nationales se développent ensuite, notamment en 2009 à Drancy, Dreux, l'Ile-Saint-Denis et Montreuil suite à la sollicitation du Secrétariat général du Comité interministériel des villes, puis de septembre 2014 à janvier 2016 à Amiens, Arcueil, Avignon, Bastia, Bordeaux, Creil, Lille, Mons-en-Barœul, Montreuil, Paris 20e, Rennes et Saint-Etienne, sous l'égide de l'association France Médiation (Ferrand 2016). La Ville de Paris s'installe également comme

⁵ A Montréal, l'organisation de marches exploratoires est un des principes de la politique sécuritaire de la ville via le programme « Femmes et ville » (Biarrote 2012)

précurseur avec la réalisation de deux guides « Genre & espaces publics » en octobre 2016 et mai 2021 dans lesquels les marches exploratoires occupent une place de choix.

Faisant suite au plan d'action contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun de juillet 2015 dont le premier engagement entend étendre les marches exploratoires aux réseaux de transports, le Ministère chargé des Transports a conduit en 2019 et 2020 une étude sur l'organisation de cette démarche afin d'éditer un guide méthodologique visant à accompagner les aménageurs dans la mise en œuvre de cet outil⁶. Ce guide définit alors les marches exploratoires comme :

« L'action de groupes de personnes volontaires, en particulier de femmes, qui parcourent un secteur donné afin d'identifier les espaces générateurs d'insécurité. Un rapport d'enquête rassemblant des recommandations en termes d'éclairage, de propreté, de signalétique ou encore d'aménagement est transmis aux autorités qui établissent ensuite un programme d'actions ».

Si ce document ambitionne donner aux réseaux de transports les ressources nécessaires à l'organisation de leurs propres marches exploratoires, trois villes disposaient déjà, lors de la réalisation du guide, de telles démarches sur certaines de leurs lignes et ont donc à ce titre contribué à son écriture. Cela était notamment le cas de Tours et de Rouen en 2016. Plus tôt, à Lyon, en 2015, le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) était la première autorité organisatrice de transports de France à mettre en place des marches exploratoires sur son réseau.

En tant qu'autorité organisatrice, le SYTRAL a recouru à la société privée Keolis Lyon, filiale du groupe Keolis, pour exploiter les Transports en commun lyonnais (TCL), nom commercial du réseau de transports qui dessert notamment la Métropole de Lyon (voir annexe 2 pour le plan des lignes fortes du réseau page 144). Fort d'un large bassin de population, le réseau TCL est le premier réseau français de transports en commun hors d'Ile-de-France et concentre plus d'un cinquième des voyages s'effectuant dans les réseaux de province de plus de 250 000 habitants (UTP 2020). A la pointe dans un grand nombre de variables identifiées par l'UTP dans son rapport des *chiffres clés du transport public pour l'année 2018*, le réseau

⁶ Pour rassembler les retours d'expériences et rédiger ce guide, le Ministère des Transports s'est appuyé sur l'expertise de Marie-Dominique de Suremain et Dominique Poggi, sociologues spécialistes des marches exploratoires. Ce document est disponible en ligne à l'adresse suivante : https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2020-12/Guide_Marches_Exploratoires_251120.pdf. Pour en savoir plus sur le travail de Dominique Poggi, voir notamment le document *Regard sur les marches exploratoires de femmes* de septembre 2019, réalisé conjointement avec la Ville de Paris.

TCL est également celui qui collecte le plus de recettes commerciales au regard de ses dépenses de fonctionnement. C'est ce que représente l'indicateur du taux de couverture des dépenses (voir tableau 1), qui s'élève à 59,3% pour le réseau lyonnais, loin devant la moyenne nationale des grands réseaux (UTP 2020). Un tel résultat indique bien l'attention particulière portée par le SYTRAL et Keolis Lyon au paiement des voyages et à la lutte contre la fraude, avec le déploiement de larges effectifs pour éviter ce type de comportements (Féré 2013). Or, ce niveau de moyens humains utilisé pour assurer de bonnes recettes commerciales n'est pas affecté à la lutte contre l'insécurité sur le réseau, malgré les ressources importantes dont disposent le SYTRAL et Keolis Lyon.

	Transports en commun lyonnais	Part des TCL dans le total des réseaux français de province desservant plus de 250 000 habitants	Classement des TCL dans les réseaux français de province desservant plus de 250 000 habitants
Population desservie (en milliers d'habitants)	1 432	10 %	2 ^e / 27
Voyages (en milliers)	480 216	21,5 %	1 ^{er} / 27
Effectif du personnel	4 619	11,8 %	1 ^{er} / 27
Kilomètres produits (en milliers)	56 305	11,1 %	1 ^{er} / 27
	Transports en commun lyonnais	Moyenne des réseaux français desservant plus de 250 000 habitants	Classement des TCL dans les réseaux français de province desservant plus de 250 000 habitants
Taux de couverture des dépenses (recettes/dépenses en %)	59,3	36,9	1 ^{er} / 27

Chiffres issus de la publication « Les chiffres clés du transport public 2018 », UTP, décembre 2020.

La relation entre le SYTRAL et Keolis Lyon est régit par le modèle posé à l'article L1411-1 du Code général des collectivités territoriales qui dispose que « les collectivités territoriales, leurs groupements ou leurs établissements publics peuvent confier la gestion d'un service public dont elles ont la responsabilité à un ou plusieurs opérateurs économiques par une convention de délégation de service public (DSP) ». Ainsi, depuis septembre 2015, les services de Keolis Lyon organisent, en accord avec l'orientation donnée par le SYTRAL, une à deux marches exploratoires par an sur plusieurs lignes de bus du réseau TCL. Pour cela, des usagères fréquentes de la ligne ciblée sont recrutées pour former un collectif dit « d'ambassadrices », nom donné à Lyon à ces femmes qui se mobilisent bénévolement. L'objectif de cette démarche est, selon le site web du SYTRAL, « d'analyser avec précision les atouts et les faiblesses de l'environnement de leur ligne de bus. Il s'agit d'un véritable diagnostic terrain effectué dans des lieux où réside un risque ou un sentiment d'insécurité ». Elle entend « rendre les femmes actrices de leur propre sécurité et les aider à se réapproprier les transports en commun, en favorisant leur liberté de circulation. Il s'agit d'une démarche participative où les femmes trouvent un espace d'expression, de réflexion et de propositions concrètes, qui répondent à leurs attentes légitimes. Cette initiative vise également à renforcer la place des femmes dans la démocratie participative locale » (SYTRAL s.d.). Aux dires de cette présentation institutionnelle des marches exploratoires, le projet recouvre donc un double enjeu. Il se place en effet à l'intersection entre une volonté de lutte contre l'insécurité dans les transports en commun d'une part, le tout en déployant un véritable dispositif participatif d'autre part comme l'indique les termes « rendre les femmes actrices », « espace d'expression » ou encore « démocratie participative locale ».

Ce type de mobilisation des usagers amorcée pour la première fois dans un réseau de transports urbain en France illustre bien que « la participation et la délibération semblent être devenues des « impératifs » des politiques publiques, en particulier urbaines » (Bacqué, Rey et Sintomer 2005). Cette dynamique s'est notamment développée au début des années 1990 avec la loi d'orientation sur la ville de 1991 qui rend en principe nécessaire la concertation préalable pour toute opération de politique de la ville modifiant substantiellement les conditions de vie des habitants du quartier. Elle s'est ensuite renforcée et diffusée avec l'appui de la loi Vaillant de février 2002 qui impose à toutes les villes de plus de 80 000 habitants de créer des Conseils de Quartiers afin de développer la participation citoyenne (Blondiaux 2005).

En plus de s'inscrire dans ce mouvement, l'initiative des marches exploratoires se caractérise également comme une démarche partenariale, mêlant des élus et agents des collectivités territoriales (Métropole de Lyon et villes traversées par les lignes diagnostiquées), des usagers, un groupe privé par le biais d'une DSP (Keolis Lyon), et plusieurs des acteurs parties prenantes de la sécurité sur le territoire lyonnais (cabinet du préfet délégué à la sécurité, procureur de la République). Ainsi situées au carrefour d'une lutte contre l'insécurité des femmes, d'un dispositif de participation citoyenne et d'une démarche partenariale, les marches exploratoires organisées dans les transports en commun lyonnais constituent donc une initiative innovante. Elles démontrent que « les transports publics ont été depuis plusieurs décennies, et restent aujourd'hui encore, un « laboratoire » où s'inventent en permanence de nouvelles formes de gouvernance. [...] Ils représentent ainsi un objet de recherche particulièrement intéressant pour qualifier les liens dynamiques entre les usagers/ clients et la construction de la décision publique » (Huron et Spieth 2014)

De là, l'intérêt académique d'étudier un tel objet est grand, tant les questionnements soulevés sont nombreux, à l'intersection entre des enjeux relatifs à la participation citoyenne et à l'insécurité des femmes dans l'espace public. La visée principale de ce travail est alors justement de réaliser, pour la première fois, une analyse approfondie du dispositif des marches exploratoires dans les transports en commun. Ce caractère inédit est source de difficultés du fait d'un nombre restreint de travaux portant les marches exploratoires, voire même inexistant en ce qui concerne spécifiquement les transports en commun, mais constitue également une réelle opportunité d'analyse. Quels éléments ont déclenché le projet ? Quelles motivations des acteurs pour initier cette démarche ? Quelle place a été accordée aux usagers dans la production des politiques publiques luttant contre l'insécurité des femmes ? Quel degré de prise en compte des recommandations formulées par les ambassadrices ? Comment s'arbitre la prise de décision entre l'expertise des membres du SYTRAL ou de Keolis et le regard des usagères ? De là, jusqu'où porte la légitimité du statut d'usager ? Quelles transformations du rapport des ambassadrices aux politiques publiques et à l'espace public ?

En faisant de l'insécurité des femmes dans les transports en commun un objet central de cette recherche, ce travail est également l'occasion de traiter de manière scientifique ce sujet soumis à de nombreux débats. En effet, la reconnaissance, ou non, des atteintes dont sont victimes les femmes et de l'ampleur de celles-ci constituent un vrai sujet de société, encore

plus avec la récente libération de la parole dans le sillage du #MeToo. Une analyse rigoureuse est donc ici l'occasion d'éclairer ce débat.

Outil ambitieux, innovant et largement mis en avant par le SYTRAL et Keolis Lyon, il s'agit ici d'analyser le fonctionnement interne des marches exploratoires, de mettre en lumière les choix effectués dans leur mise en œuvre et les conséquences de ceux-ci, afin d'en percevoir les résultats effectifs et de véritablement entrer dans les rouages de la démarche. En amont de ce travail, plusieurs hypothèses de recherche ont ainsi été formulées afin d'étudier le dispositif des marches exploratoires à l'aune d'axes précis. Seront donc éprouvées les propositions suivantes :

- *première partie* : les marches exploratoires sont l'occasion de déconstruire la prétendue « vulnérabilité naturelle » des femmes (Lieber 2008) en rappelant les raisons concrètes de leur insécurité personnelle dans les transports : les contraintes sociales, de fonctionnement, de confinement (Noble 2015).
- *deuxième partie* : la méthodologie retenue pour organiser les marches exploratoires a une influence déterminante sur ses résultats (Bacqué, Rey et Sintomer 2005) ; Keolis Lyon et le SYTRAL organise ce dispositif du fait d'une vision consumériste de la participation (Beresford 2002), en recherchant à accéder à de nouvelles connaissances par le biais de l'expertise d'usage des ambassadrices (Blondiaux 2008 ; Moretto 2012).
- *troisième partie* : les marches exploratoires accompagnent des transformations profondes de l'action publique locale, illustrant notamment bien la notion de gouvernance (Le Galès 1995) et l'avènement d'un nouveau référentiel (Muller 2005) ; l'engagement des ambassadrices se fonde sur une recherche de rétributions symboliques (Gauthier 2019), et permet aux participantes de ressentir un certain empowerment, à la fois en tant que femmes et que citoyennes (Bacqué, Biewener 2011, 2013).

Le cadre théorique de ce travail s'inscrit dans une perspective de sociologie de l'action publique, en cela qu'il ne s'agit pas de se focaliser sur « la primauté de l'impulsion donnée par les autorités publiques, ni d'appréhender seulement les objets traditionnels de la science politique (pouvoir, instances gouvernementales, institutions étatiques, personnel politique et forces partisans, etc.) » (Hassenteufel 2008). A l'inverse, il est opportun de prendre également en compte « à la fois les actions des institutions publiques et celles d'une pluralité d'acteurs, publics et privés, issus de la société civile comme de la sphère étatique, agissant conjointement, dans des interdépendances multiples, au niveau national mais aussi local et

éventuellement supranational, pour produire des formes de régulation des activités collectives » (Commaille 2010). Ce n'est donc plus « une conception en termes de production étatique » qui importe mais une « conception en termes de construction collective de l'action publique » (Hassenteufel 2008). Cette approche s'inspire de la sociologie dite « compréhensive » où les logiques des acteurs cherchent à être identifiées. (Lascoumes et Le Galès 2007). Dans cet esprit, ce travail s'appuie donc sur sept entretiens semi-directifs réalisés avec des acteurs directement impliqués dans les marches exploratoires lyonnaises. Retranscrits intégralement, ces entretiens longs de 50 minutes à 1h45 ont ensuite été traités par un codage thématique à deux niveaux, c'est-à-dire découpés par axes, eux-mêmes scindés en plusieurs unités d'analyse, en lien avec les grilles d'entretiens utilisées. Cinq de ces entretiens ont été réalisés avec des ambassadrices. Âgées de 25, 32, 47, 44 et 64 ans et issues de collectifs différents, leurs témoignages sont d'abord ceux d'usagères fréquentes d'une ligne de bus, et donnent donc à voir une esquisse du rapport des femmes à l'insécurité dans les transports. Ensuite, elles sont bien sûr des participantes du dispositif des marches exploratoires. Dans ce cadre, les raisons de leur engagement dans cette démarche ou leur perception de son fonctionnement constituent un précieux retour d'expérience. Un entretien a ensuite été réalisé avec l'actuelle cheffe de projet des marches exploratoires au sein de Keolis Lyon, puis avec la responsable sécurité du SYTRAL, parties prenantes centrales du projet. Enfin, un échange avec Christiane Dupart, vice-présidente de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), responsable au sein de cette organisation du sujet de l'insécurité des femmes et des marches exploratoires a permis d'éclairer ce travail. Si la ligne C25 était à l'ordre du jour des marches exploratoires en 2020-2021 et qu'une observation non-participante aurait à ce titre également été opportune, le contexte sanitaire a retardé le déroulement de celle-ci et un tel mode d'enquête a donc été impossible.

Dans une première partie, il s'agira de s'intéresser à la perception de l'insécurité et du sentiment d'insécurité des femmes dans les transports en commun. Rendue difficile dans les statistiques par plusieurs écueils, celle-ci est pourtant un enjeu essentiel puisqu'elle peut participer à l'émergence ou non du problème en tant que problème public, et donc appeler une réponse des acteurs compétents. L'élargissement de la notion d'insécurité à travers la thèse du continuum de la violence (Kelly 1988) et l'observation fine des déterminants au sentiment d'insécurité dans les transports, permettent justement de dépasser ces limites.

La deuxième partie se concentrera pour sa part sur la genèse, le déclenchement et la mise en œuvre du projet, en revenant d'abord sur les motivations des différents acteurs et la formalisation de la méthodologie utilisée. Une tension se fait jour ici entre le besoin de laisser une large latitude aux usagères pour mener une démarche sincère et utile, et le risque d'une perte de contrôle pouvant potentiellement entraîner des effets indésirables pour Keolis Lyon. De plus, il s'agira également de montrer en quoi le cadrage et le déroulement de la démarche bride la portée des préconisations formulées par les ambassadrices.

Enfin, la troisième partie de ce travail traitera d'un double registre d'impact, sous des temporalités plus longues, à travers l'influence réciproque des ambassadrices sur la réponse à l'insécurité des femmes dans les transports à Lyon, et celle de la participation au dispositif sur les ambassadrices elles-mêmes. Les marches exploratoires marquent en effet de profondes recompositions de l'action publique locale, tandis qu'elles dotent les participantes de rétributions symboliques et amorcent chez elles un processus d'empowerment.

Première partie - De quelle insécurité parle-t-on ? Des enjeux de percevoir la réalité de l'insécurité des femmes dans les transports en commun pour en reconnaître les conséquences

Les marches exploratoires dans les TCL, en tant que démarche pilotée par « une autorité investie de puissance publique », le SYTRAL, et portant « sur un domaine spécifique de la société ou du territoire », s'inscrivent bien dans la définition d'une politique publique (Thoenig 2014). Historiquement, des années 1950 aux années 1970, l'analyse des politiques publiques s'est notamment organisée autour d'un modèle séquentiel, c'est-à-dire un découpage en étapes successives du processus d'une politique publique. Amorcé par Harold Lasswell (1956) puis reformulé par Jones (1970), c'est finalement le modèle de James Anderson (1975) qui est le plus souvent retenu. Pour lui, une politique publique connaît une première séquence de « mise sur agenda », puis de « formulation », d'« adoption », de « mise en œuvre » et enfin d'« évaluation ». Si ce modèle théorique a été critiqué notamment pour sa linéarité et son caractère mécanique (Bachrach et Baratz, 1963), un tel découpage reste cependant « difficile à rejeter complètement », fonctionnant plutôt comme « un idéal type au sens webérien » (Hassenteufel 2008). Dans cette perspective, la première étape d'une politique publique dégagée par James Anderson est particulièrement intéressante en ce qui concerne la question du traitement public de l'insécurité des femmes dans les transports en commun. En effet, la soudaine mise en place des marches exploratoires à Lyon, et le caractère inédit de cette démarche dans un réseau de transport urbain au niveau national, témoigne bien

d'une « mise à l'agenda » du problème de l'insécurité des femmes. Or, « la question qui se pose tout d'abord à l'analyste est celle de savoir comment et pourquoi un problème devient un objet d'attention de la part d'autorités publiques » (Hassenteufel 2008).

Cette première partie vise donc dans un premier temps à montrer la faible prise en compte du problème de l'insécurité des femmes dans les transports en commun au niveau national et local en termes de politiques publiques, et à comprendre les origines de cette situation. Dans l'émergence d'un problème public, la place des indicateurs est centrale (Kingdon 1984). La relative inadéquation des outils statistiques pour véritablement percevoir l'insécurité des femmes dans les transports est donc une première piste de réponse. Dans un second temps, afin de dépasser les limites des instruments quantitatifs, il sera nécessaire, *via* une focalisation sur la spécificité des transports en commun en tant qu'espace particulier, d'élargir la notion d'insécurité notamment grâce à la thèse du « continuum des violences » (Kelly 1988 ; Gayet-Viaud 2021). Cela permettra de replacer les raisons concrètes de l'insécurité des femmes dans les transports en commun et les conséquences de celles-ci notamment à travers la notion de « tactiques d'évitements » (Lieber 2008), dont la démarche qualitative permet de saisir l'ampleur.

1.1 De la reconnaissance d'un problème à sa (non-)prise en charge publique

Dans *Agendas, Alternatives and Public Policies* (1984), J. Kingdon identifie trois principaux mécanismes conduisant à recueillir l'attention des pouvoirs publics sur un problème particulier : des événements marquants ; des informations faisant état d'échecs d'une politique publique ; des indicateurs. Le choix est fait ici de se focaliser sur ce dernier volet dans l'analyse de l'insécurité des femmes dans les transports en commun en tant que problème public. Parmi ces indicateurs, les statistiques ont notamment une place majeure dans l'appréhension traditionnelle de l'insécurité (Mucchielli 2010). Pourtant, en ce qui concerne la situation des femmes dans les transports, plusieurs écueils ne permettent pas à ces outils de véritablement saisir l'ampleur du problème, ce qui empêche donc en partie sa constitution en un problème public, sa mise à l'agenda, et bride donc le déploiement d'une prise en charge publique.

1.1.1 Des outils statistiques inadéquats pour saisir l'insécurité des femmes dans les transports

« Les questions de sécurité figurent parmi les plus importantes dans les discours politiques et les rhétoriques électorales en France. Dans ces débats que répercutent fortement les médias, les statistiques servent généralement d'arguments d'autorité » (Mucchielli 2010). La place des instruments quantitatifs est centrale dans la tentative de perception de l'insécurité et du sentiment d'insécurité. Cette importance prévaut également en ce qui concerne la situation dans les TCL, comme l'atteste la multiplication des canaux d'entrées visant au recueil de statistiques :

« Comme entrées on a les agents TCL de terrain, les contrôleurs, les agents de ligne. Dans le métro il y a le bureau des stations, ensuite on a le signalement sur TCL.fr depuis mars 2019, on a l'application depuis décembre 2020 où on a une vraie montée en puissance. Et ensuite on a aussi Allo TCL, on a les interphones dans les stations ou

dans métro et tram, donc tout ça c'est des canaux » (Responsable sécurité du SYTRAL, juin 2021)

Or, plusieurs auteurs rendent compte de divers écueils à l'appréhension du phénomène de l'insécurité par le biais des statistiques. C'est le cas de Michel Wieviorka dans « Le sociologue et l'insécurité » (2002), qui montre que « le policier à qui la hiérarchie demande de « faire des crânes » va, durant une période donnée, se consacrer à une activité destinée uniquement à élever le chiffre de telle ou telle forme de délinquance ». C'est la raison pour laquelle il souligne que « les données quantitatives du crime et de la délinquance informent sur l'activité policière ou judiciaire et pas nécessairement sur les phénomènes dont elles prétendent rendre compte ». Les données collectées ne sont donc pas neutres et résultent d'un véritable choix qui oriente ensuite mécaniquement les résultats obtenus. L'enjeu est alors de connaître quels sont les faits recensés et s'ils permettent, ou non, de saisir l'insécurité des femmes dans les transports en commun. Dans les TCL, les chiffres sont élaborés essentiellement en s'appuyant sur les éléments déclarés par les voyageurs eux-mêmes, puis « après on recoupe les chiffres avec la police nationale » (Responsable sécurité du SYTRAL, juin 2021). Or, à Lyon comme au niveau national, le recensement des faits constatés par la police et la gendarmerie connu sous le nom d' « état 4001 » ne semblent pas adaptés pour percevoir spécifiquement l'insécurité des femmes. En effet, sur les vingt-quatre catégories relatives aux « atteintes à la personne », une seule spécifie le sexe de la victime, ce qui rend donc impossible la mise en visibilité des atteintes envers les femmes. Dans le document synthétisant la Stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance pour les transports en commun lyonnais 2014 – 2017, outil central du SYTRAL dans sa politique de lutte contre l'insécurité, il est alors reconnu que « le réseau TCL ne connaît pas statistiquement le sexe des victimes d'actes perpétrés sur son réseau de transport ».

« Les actes de violence envers les femmes [...] sont noyés dans des catégories qui gommant leurs spécificités et celles des rapports sociaux dans lesquels ils s'inscrivent. On a affaire à une véritable dépolitisation du problème : traitées au même titre que les autres formes de violences, les violences faites aux femmes n'ont aucune raison d'être mises en exergue. » (Lieber 2008)

En ce qui concerne les éléments déclarés par les voyageurs eux-mêmes, une limite apparaît également puisque ceux-ci sont, par nature, loin d'être exhaustifs :

« Tous les réseaux en France prennent ce qu'on leur déclare. C'est-à-dire que vous avez les atteintes aux voyageurs, ça va être du déclaratif. Si vous ne le dites pas, ne

signalez pas, si le conducteur ne s'en aperçoit pas, c'est comme si ça n'existait pas. Le seul truc vraiment exhaustif c'est les vols parce là il y a un enjeu de se faire rembourser » (Responsable sécurité du SYTRAL, juin 2021).

Si ces obstacles concernent la difficulté de saisir l'insécurité des voyageurs dans leur ensemble, une autre limite aux outils statistiques employés dans les TCL est plus spécifique à la situation des femmes. Il a déjà été démontré qu'en ce qui les concerne, un large faisceau de comportements pouvant être perçus comme anodins fonctionnent en fait comme de véritables « rappels à l'ordre » (Lieber 2008) qu'une menace potentielle pèse sur elles lorsqu'elles évoluent dans l'espace public, et notamment dans les transports collectifs. Or, ces agissements correspondant au registre de l'outrage sexiste comme les regards appuyés ou les remarques déplacées donnent rarement lieu à une remontée au SYTRAL ou à la police de la part des femmes, malgré les conséquences importantes qu'ils entraînent sur leur sentiment d'insécurité et donc leur mobilité : « de nombreux types de violences, comme les agressions verbales et les menaces proférées dans des espaces publics – pourtant extrêmement nombreuses –, ne sont généralement pas rapportés à la police. Un constat s'impose donc : comme d'autres types de violences, celles envers les femmes font partie des chiffres noirs » (Lieber 2008). Cette absence de suite donnée par les femmes à ces comportements s'explique par plusieurs facteurs, et notamment par une importante normalisation, voire banalisation de ces situations. Interrogée sur la collecte des outrages sexistes, la responsable sécurité du SYTRAL souligne bien qu'« il y a peu de déclaratifs. Une femme où c'est compliqué c'est qu'à force ça devient la normalité ». Vivre de telles expériences semblent donc finalement faire partie des règles du jeu de l'utilisation des transports en commun pour une femme, comme l'atteste Emilie⁷ :

« Je pense qu'en général les femmes adaptent leur comportement par rapport à ce qu'elles vont faire, parce qu'elles savent très bien qu'elles peuvent être gênées à tout moment, qu'elles sont des cibles faciles » (mai 2021).

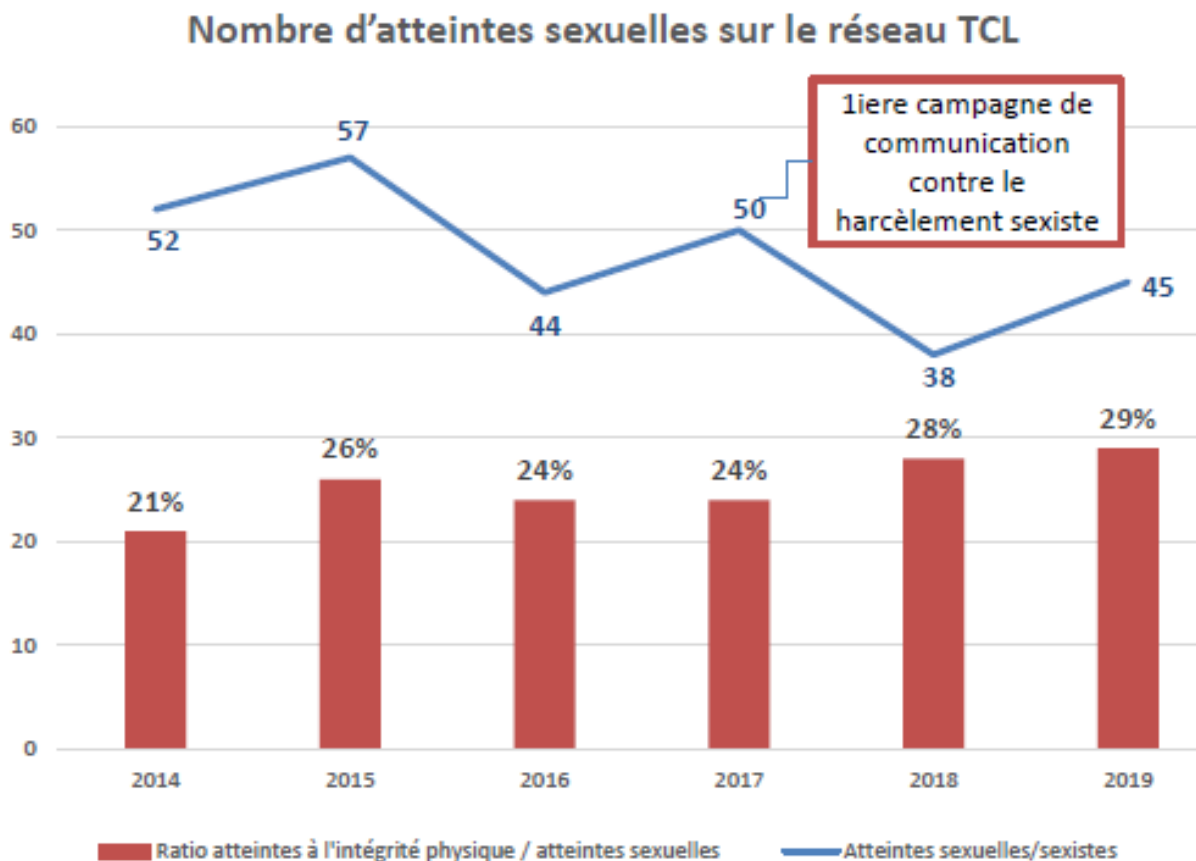
Dans ce processus de banalisation, les concepts juridiques forgés progressivement comme ceux de harcèlement ou d'outrage sexiste » ne semblent pas parvenir à faire reconnaître la gravité de certains actes. Lors d'une marche exploratoire en 2018, Valérie aborde ce sujet avec une jeune fille à bord d'un bus :

« Je me suis rendue compte en fait que le mot de harcèlement sexiste, d'outrage sexiste, ça recouvre aucune réalité pour les filles, pour les gamines comme la mienne quoi.

⁷ Pour des raisons d'anonymat, les prénoms des personnes interrogées ont été modifiés.

Parce que lorsque parfois on les a interrogé, je me rappelle une jeune fille elle m'a dit « je sais pas c'est quoi » ! Et du coup je lui ai dit c'est par exemple si tu t'assois, qu'il y a de la place partout et que le gars vient à côté de toi et qu'il te colle. Elle m'a dit « oh mais ça c'est tous les jours ! ». Tous les jours. Et pourtant c'était une jeune fille qui avait peut-être quatorze, quinze ans quoi. Et pour elle le « c'est tous les jours », c'était « c'est normal en fait, ça fait partie du kit ». En fait cette situation elle n'est pas vécu comme anormale quoi, elle fait partie des aléas obligatoires de la vie des jeunes filles en transports en commun » (mai 2021).

Ainsi, bien que centraux pour appréhender l'insécurité dans les transports en commun, les statistiques se heurtent à plusieurs limites qui fragilisent leur pertinence pour véritablement saisir ce phénomène. En conséquence, le niveau d'atteintes sexuelles envers les femmes dans les relevés statistiques semble donc être largement sous-estimé. S'il est difficile de comparer les chiffres nationaux et locaux en raisons des différences de méthodes de collecte ou de difficulté d'accès aux documents institutionnels, y compris dans la réalisation de ce travail, certains ordre de grandeur permettent malgré tout de percevoir à quel point certains chiffres officiels issus des statistiques sont loin de la réalité. Selon les bilans de Keolis Lyon, 47 femmes en moyenne par an ont subi des atteintes sexuelles sur la période



Source : bilan pluriannuel 2014-2019 de la Stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance pour les transports en commun de l'agglomération lyonnaise.

2014-2019 dans les TCL. Avec 500 millions de voyages par an dont deux tiers effectués par des femmes, le réseau TCL est le deuxième plus grand réseau de transports en commun de France derrière les infrastructures franciliennes et loin devant les réseaux de Marseille et de Lille. Or, selon l'enquête Cadre de Vie et Sécurité de 2015, 227 000 femmes par an sont victimes d'atteintes sexuelles dans les transports en commun en France. Il semble donc peu probable que la part du réseau TCL dans ce total, avec près de 330 millions de voyages par an effectués par des femmes, ne représente que 47 cas sur 227 000 au regard de son importance en termes de fréquentation. Les enquêtes de victimation, telle que les enquêtes CVS, s'avèrent donc plus pertinentes pour saisir le phénomène d'insécurité dans les transports grâce à leur stratégie proactive, c'est-à-dire qu'elles ne se restreignent pas aux éléments déclarés mais vont réellement interroger les usagers. Plus difficiles à réaliser, ce type d'enquêtes reste cependant marginal et relativement rare.

1.1.2 L'émergence difficile de l'insécurité des femmes dans les transports en tant que problème public

Au-delà du débat sur la pertinence scientifique des statistiques utilisées pour percevoir l'insécurité dans les transports en commun, c'est tout l'enjeu de l'émergence d'un problème public qui se pose (Kingdon 1984). Comme le note Marylène Lieber (2008), « étant donné que toutes les statistiques officielles affirment que les principales victimes de violences sont les hommes jeunes, il apparaît que, de façon presque mécanique, les chercheurs et les élus qui mettent en place des politiques de sécurité ne considèrent pas les violences à l'égard des femmes comme une priorité ». Cette occultation des violences envers les femmes dans les transports en commun a donc bien des conséquences concrètes sur le type de réponses publiques déployées pour y faire face. L'exemple des communications entre Lyon et Rennes au sujet des marches exploratoires est en ce sens particulièrement éclairant, comme le rapporte la responsable sécurité du SYTRAL :

« Le Directeur général de Keolis Rennes est un ancien de Lyon. Il me contacte et il me dit « est-ce que tu serais d'accord pour venir à Rennes, j'essaie de vendre les

marches exploratoires à l'autorité organisatrice de Rennes métropole ». Donc je prépare mon document, je vais à Rennes quelques jours, je fais ma présentation. Et là je ne les sens pas convaincus. Et puis quelques temps plus tard je les croise à Paris aux rencontres nationales des Transports publics. J'en avais discuté avec le directeur de Keolis Rennes et il m'avait dit « écoute, ils pensent qu'on va faire sortir un problème plutôt que d'en résoudre ». Et là je les croise, on discute, je leur demande « alors je ne vous ai pas convaincu du tout ? Mais je l'ai senti déjà pendant l'entretien je ne savais plus quoi faire pour vous convaincre parce que nous on est pleinement convaincu à Lyon ». Et là elle me dit « Non non mais nous franchement, peut-être que vous vous avez ces problèmes mais nous on a pas du tout de problèmes de harcèlement sexuel dans les transports en commun à Rennes ». Et là... Je sais pas je crois que j'étais debout donc je ne pouvais pas en tomber de ma chaise mais ça m'a tellement estomaqué cette réponse. Parce que j me suis dit « ah bon, d'accord. Vous avez de la chance alors c'est le seul endroit de France où il n'y en a pas. Et même au monde sûrement ». « Ah c'est une prouesse » je lui ai dit. Bon je n'ai pas insisté parce que je ne voulais pas trop me moquer mais quand même c'était pour leur dire « vous plaisantez » (Juin 2021).

Ce témoignage rend bien compte des effets produits par la carence des données sur l'insécurité subie par les femmes dans les transports en commun, de la faiblesse des atteintes effectivement déclarés à la non-prise en compte de l'ensemble des rappels à l'ordre. Ici, puisqu'aucun indicateur ne permet de véritablement attester de l'insécurité des femmes dans les transports en commun rennais, aucune politique publique n'est envisagée pour traiter ce problème. A l'inverse, la création de marches exploratoires serait même le risque de « faire sortir un problème plutôt que d'en résoudre », preuve que le phénomène de l'insécurité des femmes dans les transports n'est pas encore *sorti* comme un problème public. Cet exemple renseigne également sur la manière dont un dispositif tel que les marches exploratoires circule entre différentes villes, et sur le rôle des contextes locaux dans ce « transfert » (Russeil 2014). Si ces éléments seront abordés lors de la deuxième partie au moment de traiter le déclenchement du projet à Lyon, les relations entre Lyon et Rennes permettent malgré tout de montrer ici la complexité des processus de mise à l'agenda. En effet, il importe de ne pas adopter une vision objectiviste dans l'analyse de l'émergence d'un problème public. Dans cet esprit, il convient de rappeler qu'« il n'existe pas de seuil « objectif », mesurable (correspondant par exemple à un chiffre *n* de personnes touchées par un problème), à partir

duquel un problème devient un sujet de préoccupations collectives » (Hassenteufel 2011). C'est pourquoi la place des statistiques dans ce processus ne doit pas être surestimée, en cela qu'ils ne sont qu'un élément parmi d'autres conduisant à construire un problème public. Cela explique alors que, malgré un cadre juridique identique ou des opérateurs de transports issus tous les deux du groupe Keolis, les marches exploratoires n'aient pas connu le même sort à Rennes ou à Lyon. En effet, la loi du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, dite loi « Savary », imposent aux autorités organisatrices de transports d'établir un bilan des atteintes à caractère sexiste relevées sur leurs réseaux et de déployer un plan d'actions pour lutter contre ce phénomène. Ce texte amorce donc, pour la première fois, une véritable appréhension du phénomène de l'insécurité des femmes dans les transports et vise à dépasser les limites statistiques précédemment présentées. Or, de telles dispositions ne conduisent pas Keolis Rennes à saisir le problème que constituent les violences envers les femmes dans les transports, ce qui s'explique en partie pour la responsable sécurité du SYTRAL par un certain retard dans la collecte désormais obligatoire de ces données : « c'est obligatoire parce que la loi Savary l'impose, mais ça veut dire qu'ils [Keolis Rennes] n'étaient pas en avance quand même dans ce travail. Ce n'est pas qu'à Lyon où il y a 25% d'atteintes à caractère sexuelle. A Paris ils le savent, à Marseille ils le savent enfin je veux dire il n'y a qu'à Rennes où ils ne le savent pas » (Juin 2021). Ces éléments indiquent donc bien que rendre obligatoire les statistiques sur l'insécurité des femmes dans les transports n'est pas suffisant pour permettre, seul, la constitution du phénomène en un problème public.

Si le choix a été fait de se concentrer sur le pan précis des statistiques en raison de leur production directe par Keolis Lyon, et car ces-derniers ont une place importante pour saisir habituellement le niveau d'insécurité, d'autres facteurs jouent un rôle déterminant. C'est ce que souligne Carole Gayet-Viaud et Mishka Dekker (2021) dans « Le problème public du harcèlement de rue : dynamiques de publicisation et de pénalisation d'une cause féministe », en rappelant que « la production statistique scientifique aussi bien que la production juridique doivent être considérées comme participant à la constitution d'un problème public, plutôt que comme extérieures », mais en notant également le poids des acteurs militants ou médiatiques dans la circulation internationale du problème du harcèlement de rue, celui-ci étant entendu comme un élément contribuant à l'insécurité des femmes. Le déploiement des marches exploratoires à Lyon, et le processus de mise à l'agenda dont il témoigne, résulte donc

également de cette pluralité de dynamiques qui, ensemble, ouvrent une « fenêtre d'opportunité politique » (Kingdon 1984), c'est-à-dire permettent le développement d'une politique publique. La responsable sécurité du SYTRAL fait bien part de cette montée en puissance progressive du thème de l'insécurité des femmes dans les transports : « Personne ne disait « les atteintes sexuelles il faut que j'en parle, que je fasse un note », ça ressortait pas, on en parlait pas, c'est l'évolution de la société » (juin 2021). Il s'agit donc bien d'envisager la prise en charge publique de l'insécurité des femmes dans les transports en commun comme un processus complexe, constitué d'une diversité de facteurs dont seule la concordance à un moment donné permet le développement d'une politique publique.

Conclusion intermédiaire

Ainsi, le développement d'une politique publique visant à lutter contre l'insécurité des femmes dans les transports en commun passe en premier lieu par une phase de mise à l'agenda de ce phénomène. Dans ce processus, la formalisation d'un constat de départ sur l'existence du problème est déterminante, et s'appuie en partie sur des indicateurs statistiques, surtout lorsqu'il s'agit d'insécurité. Or, concernant la situation des femmes, il a été démontré que plusieurs limites pesaient sur les statistiques et empêchaient de véritablement saisir l'ampleur de leur insécurité par ce biais. En conséquence, cette absence de constat se traduit par une prise en charge partielle, voire inexistante de la part des pouvoirs publics. L'exemple rennais est à ce titre particulièrement éclairant pour observer cet engrenage, à travers l'absence de volonté des acteurs de développer un dispositif de marches exploratoires sur le réseau de transports du fait de l'aporie des données sur le sujet. Si cette première partie se focalisait sur la place des statistiques dans le processus de mise à l'agenda, aucun lien mécanique n'existe cependant entre ces-derniers et le développement d'une politique publique, celle-ci devant plutôt s'envisager comme la conjonction d'une multitude de facteurs.

1.2 L'expérience féminine des transports en commun : quand la peur accompagne chaque pas

*« Pour les accusateurs d'aujourd'hui, l'accusée, c'est la femme battue. Elle qui sait que les diverses formes de violence n'ont pas de frontière, sauf sur le froid papier des rapports. Entre l'acharnement d'un interrogatoire (« Je t'avais interdit de voir cette amie », « Où étais-tu quand j'ai téléphoné ?... »), le mépris qu'on lui jette à la figure et qu'elle finit par interioriser (« Tu es moche... », « Tu es conne... »), la bousculade ou la gifle qui suit, suivies elles-mêmes, si elle se rebiffe, d'un véritable passage à tabac, suivi enfin de la violence sexuelle, elle ne vit qu'une différence de degré, pas de nature. Le « continuum » de la violence. « En plus ou en moins », dit-elle. Interrogez-la, c'est la même souffrance, celle de l'inexistence comme être humain » Gisèle Halimi, « Le « complot » féministe », *Le Monde Diplomatique*, juillet 2003.*

Si les indicateurs quantitatifs se heurtent à plusieurs obstacles pour rendre compte fidèlement de l'insécurité des femmes dans les transports, cela ne doit pas conduire à en sous-estimer l'ampleur. Au contraire, l'insécurité et le sentiment d'insécurité sont des éléments constitutifs d'une « expérience au féminin » (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme 2012) de l'espace public, qui « s'intègre dans les déplacements des femmes à différents niveaux et à différents degrés d'« intensité » » (Gilow 2015). Cette prégnance du rapport à l'insécurité est en effet une dimension majeure et transversale qui accompagne également à chaque instant les femmes interrogées dans la réalisation de ce travail lorsqu'elles se déplacent. Au-delà de la

nécessité de prouver la réalité de ce constat, l'enjeu est donc ici d'entrer en détail dans cette insécurité féminine afin de montrer ce qui, concrètement, développe chez elles une certaine « peur du crime » (Noble 2015). Une approche qualitative permet alors de comprendre plus finement les origines de l'insécurité des femmes dans les transports en commun. Il s'agit d'abord pour cela de prendre en compte la spécificité de ces-derniers, en tant qu'espace particulier et d'appréhender les atteintes envers les femmes selon un « continuum de violence » (Kelly 1988). Ensuite, une fois la factualité de cette insécurité posée, il convient d'en observer les conséquences sur les comportements des femmes dans l'espace public et sur leur mobilité, à travers la notion de « tactiques d'évitements » (Lieber 2008).

1.2.1 Réhabiliter la légitimité des peurs féminines

« Pour eux, une main aux fesses, ça va c'est bon,
il n'y a pas mort d'*homme* » Valérie, mai 2021.

Afin de véritablement appréhender l'insécurité des femmes dans l'espace public, il est donc nécessaire de prendre celle-ci comme point de départ de l'analyse. Dans cette perspective, il s'agit alors d'identifier ce qui, dans les transports en commun, favorise concrètement l'insécurité et le sentiment d'insécurité, notamment des femmes, principales victimes de ces phénomènes, en prenant en compte la spécificité de cet espace particulier. C'est justement ce qu'entreprend Julien Noble dans son article « l'insécurité personnelle dans les transports en commun » (2015), paru dans la revue *Déviance et société*. L'auteur mobilise pour cela le courant de recherche de la peur du crime qui s'intéresse à l'insécurité sous toutes ses formes et l'applique au champ des transports en commun, afin de se demander « comment expliquer que les transports en commun figurent parmi les espaces urbains les plus anxiogènes ». Pour Julien Noble, l'important « score de peur » qui prévaut dans les transports en commun s'explique par l'intersection de « trois catégories de contraintes » qui se rencontrent dans ces espaces : les « contraintes sociales », les « contraintes de fonctionnement » et les « contraintes de confinement ».

Ce que l'auteur nomme les « contraintes sociales » renvoient d'abord à la « diversité sociale des usagers », c'est à dire le fait que les transports en commun rassemblent des individus d'horizons sociaux très différents, dont l'unique point commun est de partager, à un moment donné, le même mode de transport. Les personnes côtoyées dans les transports en commun sont ici pour Marc Augé « des autres au sens plein du terme » (1986), constat auquel souscrit également Emilie, pour qui « c'est en ça que c'est un peu un problème en fait les réseaux de transports urbains, parce qu'on est tous ensemble quoi » (mai 2021). Cette « altérité immédiate et imposée » (Noble 2015) est alors une première explication de l'insécurité ressentie dans les transports, non pas en raison directement de cette forte hétérogénéité sociale, mais plutôt du fait de la présence d'usagers perçus comme menaçants (« bandes d'adolescents », « homme seul alcoolisé »...) à qui sont accordé un « potentiel de violence élevé » selon Julien Noble. Ce premier volet des « contraintes sociales » fait référence à la notion de « désordres physiques et sociaux », soit « tous les aspects physiques et sociaux de l'environnement qui indiquent à l'observateur un manque de contrôle [...] et les intentions opaques des individus avec lesquels l'espace public est partagé » (Farral et al. 2009). Ce « manque de contrôle » explique par exemple que les incivilités ou dégradations matérielles développent un certain sentiment d'insécurité, alors même qu'elles ne visent pas directement les personnes, comme le fait partager Inès :

« On n'a pas arrêté de voir avec mon mari, à chaque fois, de constater des incivilités. Des fois les poubelles elles sont brûlées, souvent, des fois les arrêts de bus sont cassés, pour rien, des fois les publicités sont dégradées, des choses de ce genre. Et des fois même la lumière, les néons, les spots, ils sont cassés aussi des fois. C'est plein de choses qui ne me rassurent pas moi. » (mai 2021).

Par ailleurs, l'isolement est un autre élément constitutif des contraintes sociales qui augmente lui-aussi le sentiment d'insécurité. En effet, pour Julien Noble, il est répandu dans les esprits que l'isolement « augmente la visibilité des individus et donc la probabilité d'être la cible de potentiels agresseurs » (Noble 2015). Ainsi, la nuit ou les fins de lignes, en tant que contextes propices à l'isolement, favorisent également l'apparition du sentiment d'insécurité. C'est justement ce dont fait part Emilie, qui note qu'« il y a vraiment des heures qui ne sont pas bonnes pour les femmes, où on se sent naturellement dans l'insécurité parce qu'il y a moins de monde, parce qu'il y a que des hommes, et on se sent pas forcément en sécurité parce que le chauffeur ne s'implique pas pour protéger les personnes dans le bus, et des fois on se retrouve dans l'inquiétude » (mai 2021). Pour elle, le fait qu'il y ait « moins de monde »

et que le chauffeur ne rompe pas cet isolement car ne « s'implique pas », développe alors un certain sentiment d'insécurité. Un mécanisme analogue s'opère pour Dominique :

« Le soir, c'est vraiment typique. Il y a les hommes qui sont au fond du bus, ou au milieu du bus, et toutes les femmes sont vers le conducteur. On se sent protégée par la personne qui est là [le chauffeur], au lieu d'être derrière peut-être vers d'autres hommes qui vont se tenir mal, vous haranguer, vous dire des choses, tandis que là on a l'impression d'être plus en sécurité en pouvant interpellé tout de suite le conducteur si jamais il arrive quelque chose » (mai 2021).

De même, Candice évite également autant que possible les situations d'isolement : « moi je passe toujours par des axes si possible où il y a du monde » (mai 2021).

Si cette première catégorie de contraintes peut valoir également pour l'ensemble de l'espace public, les « contraintes de fonctionnement » correspondent pour leur part spécifiquement aux transports en commun. Elles se rapportent ainsi aux contraintes horaires, à l'emplacement des arrêts et à la rigidité des tracées. Ces éléments favorisent le sentiment d'insécurité en cela qu'ils contraignent l'utilisateur dans son déplacement et son itinéraire puisque par exemple « l'accès aux véhicules de transport nécessite d'atteindre les gares et les stations, dont la localisation est imposée aux usagers » (Noble 2015). Un rapport du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) de 2002 rapporte ainsi que l'attente aux stations suscite davantage un sentiment d'insécurité que le trajet pour rejoindre les arrêts ou que le voyage lui-même. Concernant cette situation sur l'emplacement des arrêts, Dominique et Valérie rapporte successivement en quoi cela peut-il être source d'insécurité :

« Quand on était dans les marches exploratoires on était cinq ou six avec tous les âges, donc il y avait deux étudiantes, et l'une d'entre nous disait que quand elle rentrait le soir elle descendait à son arrêt et il y avait parfois des voitures qui attendaient et qui lui disaient si tu veux on te ramène. Donc bon, c'est ... vous descendez du bus vous courez quoi ! » (mai 2021).

« Une fois à l'arrêt j'avais un peu d'avance, j'ai dû me mettre derrière l'arrêt de bus pour pas qu'on me voit parce que c'est à l'endroit du feu rouge et il y a des mecs qui s'arrêtaient et qui me demandaient s'ils pouvaient me déposer » (mai 2021).

Enfin, les contraintes de confinement renvoient à une autre spécificité des transports en commun, à travers leur caractère clos et cloisonné. Cette dimension entraîne par exemple le fait que l'affluence devienne un problème, puisqu'elle permet « des formes de victimations plus discrètes » (Noble 2015), comme celles dont fait part Valérie : « moi quand il y a du monde j'ai été pas mal confrontée à des frotteurs en fait, donc des gens qui se collent dans le bus, on sent bien qu'ils ne sont pas collés dans une proximité qui est naturelle ». Cette notion de confinement renvoie également à l'environnement bâti, avec le rôle de l'architecture ou encore de la profondeur du champ de vision qui sont pour Noble des éléments importants du sentiment d'insécurité. Les propos recueillis auprès des femmes interrogées dans la réalisation de ce travail sont exemplaires de la prégnance de cette dimension urbanistique : « Il y a des zones de passage qui font peur, parce qu'il y a pas de lumières, parce que c'est sombre étroit » (Emilie, mai 2021) ; « Quand on arrive Mas du Taureau à Vaulx-en-Velin, on se sent vraiment pas tranquille. [...] Il y a des immeubles en déconstruction donc c'est glauque, il y a pas de lumières à part l'enseigne d'un magasin, on sent vraiment une chape » (Dominique, mai 2021).

Au creuset de ces trois catégories de contraintes, les transports en commun concentrent donc une multitude de facteurs d'insécurité, et sont un espace où l'« insécurité personnelle » est particulièrement élevée. Pour Julien Noble (2015), cette dernière se compose à la fois d'une dimension émotive, soit « l'ensemble des émotions éprouvées en réponse à une menace perçue », d'une dimension cognitive qui correspond à la perception de « probabilité de victimation, le contrôle perçu et l'anticipation des conséquences » et enfin d'une dimension comportementale qui « renvoie aux différentes pratiques de précaution entreprise pour réduire le risque de victimation ». Si l'auteur ne traite pas spécifiquement de l'insécurité des femmes, il est notable de constater que pour l'ensemble de ces composantes, celles-ci sont particulièrement touchées et voient même leur niveau d'insécurité personnelle démultiplié. En effet, différents éléments conduisent à exacerber l'insécurité personnelle ressentie par les femmes dans les transports en commun. C'est d'abord le cas de la croyance répandue dans l'infériorité physique des femmes (Riger et al. 1978) par rapport aux hommes, à laquelle souscrivent pleinement les enquêtées interrogées. Inès rapporte ainsi que selon elle, « parce que je suis une femme, si je vois deux hommes se bagarrer est-ce que je peux intervenir ? Ça me dépasse physiquement » (mai 2021). De même, pour Dominique :

« Vous savez bien que votre rôle de femme il est vu comme plus faiblard, voilà on n'a pas les muscles d'un homme quoi, ça veut rien dire mais quand même. Un homme peut

être plus imposant. [...] En tant qu'homme si le mec a un geste déplacé peut-être qu'on peut le remettre à sa place, une femme euh... c'est plus difficile. Verbalement oui peut-être, mais après physiquement... [...] des fois vous vous dites j'aimerais bien avoir fait du judo quoi » (mai 2021).

Concernant cette croyance dans l'infériorité physique naturelle des femmes, Emilie souhaite pour sa part énoncer un contre-exemple :

« Pendant les marches exploratoires, il y avait une des fille qui était assez baraquée, qui était dans un truc de métier de la sécurité en tout cas. Et clairement bah c'était pas la femme qui avait peur quoi, non seulement elle avait des épaules mais en plus elle avait le dialogue qui tenait tête et enfin voilà elle n'avait pas peur quoi en fait. Et elle-même elle le disait, moi ce bus je le prends tout le temps c'est mon bus c'est mon réseau j'ai grandi là, les gamins ils ne me font pas peur, s'il y en a un qui me gêne je m'impose etc. Enfin elle clairement elle arrivait à s'imposer naturellement. Enfin voilà il y a vraiment plein de femmes différentes » (mai 2021).

Ici, Emilie souhaite rompre avec une certaine essentialisation des femmes vues comme naturellement vulnérables en prouvant au contraire qu'il existe des femmes qui parviennent à « s'imposer » physiquement. Cependant, elle a recourt pour cela à l'exemple d'une personne « baraquée », qui a « les épaules » et travaille dans un « métier de la sécurité ». Ce faisant, elle laisse une large majorité des femmes hors de ce tableau et souligne donc sans le vouloir leur infériorité physique implicite, puisque seule la possession de ces caractéristiques rares permettrait de ne pas être vulnérable. Les propos des enquêtées attestent ainsi que « les femmes ont incorporé les discours qui les construisent comme *femmes*, c'est-à-dire vulnérables et physiquement impuissantes, en particulier face à la violence masculine » (Lieber 2008). Avec ces éléments à l'esprit, l'on comprend mieux par exemple que la dimension cognitive de l'insécurité personnelle présentée par Julien Noble (2015) soit particulièrement prégnante en ce qui concerne les femmes, puisque la croyance dans leur infériorité physique augmente leur perception de la probabilité de victimation et diminue de fait leur contrôle perçu sur la situation.

Au sujet de la dimension émotive de l'insécurité personnelle, les « émotions éprouvées en réponse à une menace perçue » (Noble 2015) sont également amplifiées en ce qui concerne les femmes, du fait du rôle de « rappel à l'ordre » (Lieber 2008) que jouent une multitude

d'actes, dans une perspective de « continuum de violence envers les femmes » (Kelly 1988). Comme l'exprime Marylène Lieber, « une succession permanente de « rappels à l'ordre », laissant penser que des violences plus graves pourraient se produire, contribue à signifier aux femmes le caractère inopportun de leur présence dans certains lieux collectifs et entretient un sentiment de peur » (2008). Pensé par Liz Kelly, le concept de continuum de la violence envers les femmes vise à « décrire l'étendue et la variété de la violence sexuelle dans [la] vie des femmes » (1988). Pour cette auteure, « une hiérarchie des violences en fonction de leur gravité n'est pas pertinent » puisque « toutes les formes de violence sexuelle sont graves et ont des effets ». Elle propose donc plutôt de polariser le continuum de la violence selon la fréquence d'apparition des actes, et non pas selon leur gravité. Dans cette perspective, pour Carole Gayet-Viaud (2021), « la prévalence d'un ensemble d'actes l'emporte sur les conséquences d'un acte donné, pris isolément. Cela renverse l'échelle ordinaire d'évaluation de la gravité des actes violents. C'est là une façon de prendre en compte le fait que les violences les plus communes sont aussi les plus susceptibles d'être définies par les hommes comme des comportements acceptables », en minimisant alors leurs effets. Il s'agit pour elle de « relier les abus les plus communs et quotidiens [...] avec les épreuves les moins communes qualifiées de délits ». Il convient ici de préciser qu'il ne s'agit pas, dans le concept forgé par L. Kelly, d'homogénéiser les différents comportements violents envers les femmes, mais plutôt de placer la focale sur les liens qui existent entre eux. Si la prééminence de la fréquence des actes sur leur gravité pour classer les atteintes envers les femmes peut être contestée, le concept de continuum reste un apport extrêmement précieux puisqu'il rompt avec la banalisation des actes les plus fréquents tels que les outrages sexistes et rappellent les effets importants qu'ils provoquent sur les victimes. Pourtant, plutôt que d'être reconnues dans leur gravité, ces atteintes sont la plupart du temps traitées comme anodines, inhérentes à la vie des femmes dans l'espace public et les transports en commun et allant de soi, comme le montre l'expérience vécue par Valérie, assistante sociale pour les policiers pendant près de quinze ans :

« Moi je me rappelle, j'étais à Strasbourg à l'époque, une fois j'ai traversé le campus, et du coup je suis tombée sur un gars qui était en train de se masturber, donc je suis partie en courant, c'est toujours très traumatisant. Et en fait une fois arrivée sur la route en sortant du campus, je suis vraiment tombée nez à nez avec une voiture de police. Du coup je les ai arrêté, je leur ai dit, le policier il m'a dit « bah il a fini maintenant ». Pour moi, c'est ça le chemin que la police a à faire, parce qu'en fait,

pour eux, ça rejoint la question du curseur, c'est que pour eux une main aux fesses, ça va c'est bon, il y a pas mort d'homme, un compliment, on peut mal l'interpréter, il ne faut pas non plus exagérer, enfin voilà, ils ne se rendent pas compte des conséquences que ça peut avoir » (mai 2021).

L'intérêt de l'appréhension des violences envers les femmes dans les transports en termes de continuum est donc de véritablement réaliser l'impact de ces atteintes et de prendre au sérieux l'expérience féminine de l'espace public, et ce même s'il n'y a pas mort d'homme. Ainsi, pour M. Lieber :

« parler de continuum permet de mettre l'accent sur la façon dont ces violences opèrent ; la peur joue alors un rôle non négligeable puisque des types de violences qui peuvent paraître relativement anodins de prime abord renvoient systématiquement à la potentialité de violences jugées plus graves par les personnes concernées. [...] Pensées en termes de rapports sociaux de sexe, et donc en termes de continuum, ces violences sont constitutives de la socialisation sexuée et contribuent à construire les différences entre les sexes » (2008).

Dans cet esprit, d'autres auteurs abondent : « il ne s'agit pas de sous-estimer les conséquences des agressions physiques, mais de montrer que l'ensemble des atteintes diverses aussi bien verbales qu'à caractère sexuel (attouchements) ou que le fait d'être suivie laissent aussi une marque durable sur les manières de considérer les lieux publics et leurs disponibilités » (Condon et al. 2005). Enfin, au-delà de la dimension émotive de l'insécurité personnelle, les femmes sont également particulièrement concernées par sa dimension comportementale, puisqu'elles mettent en place différentes « pratiques de précautions » (Noble 2015) sur lesquelles il s'agit de s'arrêter plus longuement.

1.2.2 Entre tactiques d'évitement et adaptations permanentes, la mobilité entravée des femmes

Ainsi, malgré un certain nombre de carences statistiques qui entravent la mise en évidence du phénomène, la peur des violences est bien un sentiment qui accompagne constamment les femmes lorsqu'elles empruntent les transports en commun (Stanko 1990). Ce sentiment d'insécurité fonctionne même pour Kenneth Ferraro (1996) comme un « effet

shadow » qui escorte comme une « ombre » les femmes dans chaque moment de leur vie. De fait, une telle situation a des conséquences sur la manière dont les femmes évoluent dans l'espace public, et notamment sur leur mobilité. L'adaptation de leurs comportements pour faire face à cette hostilité permanente est donc une clé de compréhension déterminante pour appréhender leurs expériences des transports en commun. Pour parachever ce tableau, il s'agit dès lors d'observer comment se traduisent concrètement dans les pratiques des femmes l'insécurité et le sentiment d'insécurité. Ces « tactiques d'évitement » (Lieber 2008) concernent effectivement davantage les femmes que les hommes, comme l'atteste Jean-Paul Grévy dans ses travaux, puisque si 34,6% des femmes qui sortent la nuit déclarent volontairement éviter certaines rues, seul 15,5% des hommes adoptent un comportement analogue (1997). La nuit est justement le moment qui concentre ces adaptations, car « les femmes pensent devoir faire attention où qu'elles soient et quel que soit le moment, mais c'est encore plus vrai la nuit. [...] Cette dernière est fortement associée à l'idée de danger et incite la plupart des femmes rencontrées à « anticiper tout le temps » » (Lieber 2008). Dans son analyse de l'augmentation de l'anxiété entre le temps diurne et le temps nocturne, Hille Koskela (1999) a démontré que ce n'est pas la baisse de la luminosité qui expliquait cette situation. Dans son travail sur la ville d'Helsinki, où les nuits d'été et d'hiver sont respectivement claires et sombres, cette auteure a en effet prouvé que ces différences lumineuses ne font pas de différences pour les femmes dans leur perception du danger. Pour M. Lieber (2008), « Son travail invite donc à considérer que c'est moins le manque de lumière que la dimension sociale de la nuit qui incite les femmes à rester sur le qui-vive. Ce sont les interactions qui s'y déroulent, la façon dont les autres se comportent et les attitudes masculines auxquelles les femmes s'attendent, tout comme celles qu'elles ont expérimentées, qui renforcent leur sentiment de crainte ». Par les activités qui s'y déroulent, la nuit est donc une période qui attise particulièrement le sentiment d'insécurité et où les tactiques d'évitement sont multipliées.

Les propos recueillis auprès des enquêtées permettent de mettre en lumière un large éventail de pratiques visant à réduire l'exposition au risque dans les transports en commun et d'en saisir l'ampleur. Il convient cela dit de préciser d'emblée que la question des sorties nocturnes ne concernent pas toutes les femmes. Le fait de sortir, ou non, de même que le type d'activités exercé dehors est en effet largement lié à l'appartenance sociale des individus, puisqu'« appartenir à certains groupes sociaux, c'est partager leurs pratiques nocturnes » (Deleuil 1994). De ce fait, la question des sorties est pour certaines femmes parfois « réglée

en amont » puisque « le statut matrimonial et la division sexuelle du travail impliquent que, de fait, bon nombre de femmes ne sont pas confrontées à la question de sortir seules le soir » (Condon et al. 2005). C'est par exemple le cas d'Inès qui lors de l'entretien déclare « ne pas avoir peur » lorsqu'elle sort. Elle regrette les incivilités comme les poubelles brûlées ou les abribus détériorés mais ne semble pas touchée par un quelconque sentiment d'insécurité personnel. Elle émet ainsi que « c'est juste que moi je n'ai pas eu l'occasion d'utiliser les transports en commun le soir, comme j'ai toujours eu des enfants en bas âge depuis que je suis arrivée en France, donc je ne sors pas avec mes enfants le soir. Et sinon, si on a quelque chose, une soirée ou autre, on a une voiture individuelle donc je n'utilise pas les transports en commun le soir. [...] C'est ma vie qui a fait que j'avais pas besoin de prendre les transports en commun le soir » (mai 2021). Dans d'autres configurations, les femmes sortent, empruntent les transports en commun, perçoivent un certain sentiment d'insécurité et s'adaptent donc en conséquence. Pour Margaret Gordon et Stephanie Riger dans *The Female Fear* (1989), ces adaptations sont de deux ordres : les « manœuvres d'isolement » et celles « d'autodéfense ». La première catégorie n'est pas à confondre avec l'isolement comme facteur augmentant le sentiment d'insécurité présentée précédemment avec Julien Noble (2015). Le fait d'être seule, de constituer une cible facile, renforce bien la peur, d'où la préférence pour des endroits suffisamment fréquentés. Mais quand cela n'est pas possible, par exemple dans un bus à une heure relativement tardive, alors il devient préférable pour les femmes d'être complètement seule, ce que Gordon et Riger nomme une « manœuvres d'isolement ». Cette tactique est notamment adoptée par Emilie :

« Je vais descendre du bus plus tôt parce que je me dis que quelqu'un paraît bizarre. Et selon les horaires, je vais même me dire que je ne vais pas prendre le bus du tout à cette heure là parce que je sais qu'il va y avoir des gens qui vont être bourrés, enfin voilà ce genre de truc quoi. [...] Ça m'est déjà arrivé de descendre du bus où du métro parce qu'une personne n'était pas... elle m'inquiétait » (mai 2021).

Ces stratégies d'isolement visant à diminuer l'exposition aux risques concernent également le choix modal des femmes. En effet, les contraintes sociales, de confinement ou de fonctionnement (Noble 2015) sont autant d'inconvénients qui conduisent les usagères à se détourner des transports en commun. Le fait d'être confronté à des individus perçus comme menaçants, d'être dans un espace clos et que l'itinéraire soit imposé sont des éléments qui inquiètent, d'où des choix modaux alternatifs, par exemple individuels :

« *Moi j'ai le vélo. [...] Je me sens beaucoup plus libre, et quelque part plus en sécurité [...]. Moi franchement quand j'étais jeune, j'étais en mobylette et parfois je rentrais tard, je rentrais à 23h30, minuit, et j'ai jamais eu peur. Parce que je me disais que même s'il y a une voiture qui me suit, je prends un sens interdit. Vous voyez, je me sentais plus libre, plus indépendante. Les gens me disent « mais en vélo tu es toute seule », mais justement ! [...] Moi j'aime mieux être à vélo toute seule à minuit que dans un bus. » (Dominique, mai 2021).*

Dans le même esprit, Candice va même jusqu'à allonger son temps de trajet pour être seule, ce qui renforce son exposition à de potentielles atteintes, plutôt que d'emprunter un mode de transport collectif :

« *Selon l'heure à laquelle je rentre, je préfère carrément rentrer à pied depuis Laurent Bonneval, plutôt que de prendre le bus. [...] Oui c'est plus long, parce que du coup ça doit être quinze minutes de marche et cinq minutes de bus. Donc du coup c'est augmenter le temps dehors mais dans le bus il y a des gars, ils sont là, ils zonent, ils sont juste assis dans le bus et c'est vraiment le malaise. Donc je préfère rentrer à pied » (Mai 2021).*

Cet impact sur le choix modal se perçoit également à travers des enquêtes, notamment celle du « *New Zealand National Survey of Crime Victims* de 2001 qui montre que 26% des enquêtés évitent *constamment* ou *régulièrement* les bus et les trains la nuit » (Noble 2015).

En ce qui concerne les « manœuvres d'autodéfense » (Gordon et Riger 1989), elles renvoient à des « tactiques de protection face au risque encouru dans une situation désagréable » (Lieber 2008). Il s'agit ici notamment de la question vestimentaire, enjeu important pour les enquêtées qui y font référence rapidement dans les entretiens au moment de parler de leurs adaptations face à la perception du risque d'atteinte dans les transports en commun. Emilie explique ainsi que « clairement je sais que si je vais rentrer tard je ne vais pas m'habiller hyper sexy par exemple, parce que ça pourrait être de la provocation et que ça pourrait attirer les regards » (mai 2021). Il en est de même pour Candice : « quand j'étudiais à Lyon il y a deux ans, je sais que je réfléchissais si j'allais sortir le soir. Si je sortais le soir, je réfléchissais autrement pour m'habiller, pour pouvoir rentrer » (mai 2021). Il s'agit ici pour Emilie et Candice de produire ce que M. Lieber (2008) nomme une « féminité respectable », soit « une image d'elles-mêmes qui n'incite pas les hommes à les aborder sans qu'elles le veuillent ». La tenue vestimentaire est alors un outil important pour ne pas paraître provocante en s'habillant « hyper sexy » comme l'indique Emilie. Or, pour M. Lieber « l'idée selon

laquelle une femme ne doit pas être provocante à plusieurs sous-entendus. D'une part, elle ne remet pas en question le point de vue persistant qui fait reposer sur les victimes la responsabilité des agressions. D'autre part, elle sous-entend que la sexualité masculine serait en quelque sorte incontrôlable, sorte d'effet de nature ou de pulsion que les femmes se doivent de ne pas attiser » (2008). C'est justement pour ne pas céder à ce type de représentations que Valérie adopte un comportement inverse :

« En fait ça me demande une énergie, la question je me la suis posée chez moi plein de fois parce que je porte que des jupes, déjà. Et pas forcément mi-mollet en fait, je m'habille comme je veux juste. Et ça c'est quelque chose de très fort pour moi au niveau de l'identité. Et il y a plein de fois où je me suis dit ouais je pourrais peut-être prendre un petit jean dans un sac, mettre d'autres chaussures, voilà, des dizaines de fois. Ça peut sembler fort, mais ne pas renoncer à la manière à laquelle j'avais décidé de m'habiller, c'est un acte militant en fait. C'est quelque chose de très fort pour moi de dire non en fait, je ne vais pas lâcher, c'est hors de question que je lâche » (mai 2021).

Ce témoignage de Valérie prouve que s'il est possible de ne pas modifier son comportement en termes de tenue vestimentaire, en renonçant donc à une tactique d'évitement, cela se fait au prix d'un véritable effort, d'une « énergie » déployée au nom de motifs d'« identité » et même « militants ». Il souligne donc bien qu'en dehors de cette volonté politique forte qui prime sur son appréhension, les femmes sont largement incitées à prendre des précautions, au détriment de leur liberté. Dans l'usage de l'espace public par les femmes et l'exercice de leur mobilité *via* les transports en commun, rien n'est donc laissé au hasard. Au contraire, les sorties suscitent un véritable travail de préparation, d'anticipation, où l'itinéraire, la fréquentation de certains lieux à certaines heures, la manière de s'habiller, le fait de pouvoir être raccompagné ou non sont autant de paramètres qui influencent finalement, pour la majorité des femmes, la manière de se déplacer. De telles adaptations sont la plupart du temps faites de manière inconsciente car sont le fruit d'une longue intériorisation comme l'atteste cet échange avec Candice :

« C'est une habitude en fait, à partir du moment où ça nous arrive une ou deux fois on se dit « c'est bon, je prends l'habitude, je fais autrement ». [...] On le fait toute et à chaque fois. C'est un automatisme en fait.

- Vous diriez que vous avez commencé quand à adapter vos comportements ?

- Je dirais que c'est quand j'ai commencé à aller par exemple au centre commercial, quand j'ai commencé à rentrer plus tard. En fait, quand on est plus sexualisé. Parce que petite, on ne va pas se mentir, en sixième, cinquième, on ne ressemble pas à grand-chose donc il y a moins de risque et on ne fait pas attention à ça, on y pense pas en fait. Et puis plus on grandit, plus on va dans des espaces, comme la Part-Dieu à Lyon typiquement, on se rend compte qu'il y a des rues qu'il ne faut pas trop prendre, puis après on commence à sortir, c'est là où ça s'installe petit à petit, mais on s'en rend pas compte » (mai 2021).

Adoptées de manière automatique, ces pratiques d'évitement ne sont donc souvent pas perçues comme telles, puisque leur caractère répandu entraîne leur normalisation. Eviter certains espaces, certaines tenues, certaines heures est donc inhérent au simple fait d'être une femme dans les transports en commun. Ainsi, « c'est dans cette mesure que la liberté de circulation des femmes est réduite, limitée : on n'est pas dans l'interdiction pure et simple des lieux publics pour les femmes, mais dans une délimitation, voire une réduction, des espaces possibles » (Condon et al 2005). Du fait de cette banalisation des tactiques d'évitement, les femmes qui choisissent de passer outre et de fréquenter n'importe quel lieu, habillées comme elles le souhaitent, même la nuit, transgressent donc implicitement une norme. En cas d'agressions, c'est alors sur elles que portent la responsabilité de l'atteinte puisqu'elles auraient délibérément pris un risque. C'est ce que pointe le titre de l'ouvrage d'Esther Madriz en 1997 *Nothing Bad Happens to Good Girls*, qui dénonce cette responsabilisation des victimes. Ainsi, pour cet auteure, « la peur du crime est une des sources de contrôle informel des femmes les plus oppressives et les plus efficaces », puisque les tactiques d'évitement contraignent largement la mobilité des femmes. De là, « l'observation des pratiques féminines montre que [les femmes] développent un véritable savoir-faire, fruit des discriminations dont elles font l'objet et qui résultent d'un long apprentissage de régulation de leurs mouvements dans les espaces publics » (De Suremain, Poggi 2011).

Conclusion intermédiaire

Ainsi, les transports en commun rassemblent différentes caractéristiques qui accroissent le sentiment d'insécurité personnelle du fait de contraintes sociales, de confinement et de fonctionnement (Noble 2015). Or, il apparaît que les femmes sont surexposées à ce sentiment d'insécurité, du fait de leur croyance dans leur infériorité physique ou de multiples « rappels à l'ordre » (Lieber 2008) qui s'inscrivent dans un continuum de violence (Kelly 1988). La

menace et les peurs qui pèsent sur elles dans les transports en commun sont donc bien réelles, et ont des conséquences. En effet, afin de limiter leur exposition aux risques, les femmes mettent en place un ensemble d'adaptations, de pratiques, de « tactiques d'évitement » (Lieber 2008) qui visent à moduler leurs comportements pour gagner en sécurité. Ces-dernières portent donc à la fois sur le choix de l'itinéraire, sur la manière de s'habiller ou sur le mode de transport utilisé. Le risque d'atteinte, le sentiment d'insécurité et les adaptations qui en découlent sont donc une dimension latente de l'usage des transports en commun par les femmes, inextricable de leur rapport à l'espace public.

Conclusion de la première partie

Cette première partie visait à entrer dans le détail de l'insécurité des femmes dans les transports en commun. En se focalisant dans un premier temps sur les instruments statistiques, outil d'autorité en ce qui concerne traditionnellement les débats sur l'insécurité (Mucchielli 2010), il s'agissait alors de mettre en lumière leur inadéquation pour percevoir spécifiquement les risques encourus par les femmes. De là, la formalisation d'un lien entre données statistiques disponibles et émergence du phénomène comme un problème public (Kingdon 1984) permettait en partie de comprendre la faiblesse des politiques publiques déployées, notamment à travers l'exemple rennais des marches exploratoires. Dans un second temps, plutôt que de conclure trop rapidement au caractère fantasmé des peurs féminines du fait de l'aporie des données, il a au contraire été nécessaire de s'appuyer sur les démarches qualitatives pour observer plus finement les origines du niveau élevé du sentiment d'insécurité chez les femmes. Cela a d'abord été le cas en détaillant la spécificité des espaces de transports, concentrant des contraintes sociales, de confinement et de fonctionnement (Noble 2015) qui renforcent l'insécurité personnelle. Puis, en s'appuyant notamment sur le concept de continuum des violences (Kelly 1988), il importait de démontrer en quoi le sentiment d'insécurité pouvant être ressenti dans les transports était démultiplié pour les femmes, réhabilitant alors la légitimité de leurs peurs. Pour parachever la preuve de leur réalité, il était enfin opportun de se concentrer sur les conséquences de ces peurs, sur leur matérialité dans les pratiques. C'est ce que permet l'analyse des nombreuses « tactiques d'évitement » (Lieber 2008) mises en œuvre par les femmes pour limiter leur exposition au risque.

Deuxième partie - Les marches exploratoires : un dispositif innovant à s'approprier

Comme cela a été abordé, l'insécurité des femmes dans les transports en commun peine à émerger comme un problème public, en partie du fait de l'aporie de données statistiques pertinentes. Cependant, cette insécurité est bien réelle et accompagne largement les femmes dans l'exercice de leur mobilité, d'où la mise en place d'adaptations permanentes pour limiter leur exposition aux risques. Plus récemment néanmoins, des initiatives ont émergé avec l'objectif de se saisir de cette question et d'y apporter une certaine réponse. C'est le cas des marches exploratoires instaurées à Lyon depuis 2015 pour la première fois dans un réseau de transports urbain. Ce caractère inédit du projet suscite alors certaines interrogations et invite à l'analyse. Cette deuxième partie vise donc, dans l'impulsion donnée par les éléments précédents, à entrer dans le détail de cette démarche. Pour cela, dans un premier temps, les modalités de déclenchement, de mise en place et de déroulement du projet devront être investiguées, en replaçant le rôle des acteurs, leurs motivations, le cadrage du dispositif et sa méthodologie. Dans un second temps, ce travail se concentrera plus longuement sur ce que produisent, en tant que démarche participative, les marches exploratoires. Ainsi, l'analyse des préconisations formulées par les participantes conduira à montrer en quoi la mobilisation des ambassadrices au nom de leur « expertise d'usage » (Blondiaux 2008 ; Moretto 2012) limite l'ambition des préconisations formulées, dépolitise le problème de l'insécurité des femmes dans les transports en commun et reproduit certains stéréotypes de genre. Le degré de prise en compte de ces recommandations permettra pour sa part d'observer la relation qu'entretient cette expertise d'usage avec l'expertise technique des experts.

2.1. Du déclenchement à la mise en œuvre des marches exploratoires : la volonté d'une démarche formalisée

Afin de dresser un tableau relativement complet des marches exploratoires mises en place depuis 2015 dans les TCL sous l'égide du SYTRAL et de Keolis Lyon, il convient d'abord de rendre compte de la manière dont le projet a été déclenché. Cette question est en effet une porte d'entrée opportune pour saisir les dynamiques ayant conduit à l'émergence de la démarche. En accord avec les préceptes méthodologiques de Philippe Zittoun, il s'agit donc de se demander « comment comprendre l'aboutissement du projet ? [...] Comment saisir les tours et détours qui ont permis à cette proposition de voir le jour ? [...] L'enjeu est de comprendre le parcours d'une proposition. » (2013). Par ailleurs, c'est également lors de la genèse des marches exploratoires que s'est formalisée la méthodologie employée. Il importera justement ensuite de se concentrer sur cette dernière, tant son rôle est cruciale dans les résultats obtenus par un dispositif participatif (Bacqué et al. 2005).

2.1.1. Le « transfert » des marches exploratoires dans les TCL : une conjonction de motivations plurielles

Comme au niveau national, la prise en compte des différences de genre dans le traitement de l'insécurité dans les transports en commun par le SYTRAL était relativement faible avant 2015. C'est ce qu'indique par exemple cet échange avec la responsable sécurité du SYTRAL : « - *Mais avant 2015 il y avait moins de focalisation sur le harcèlement sexiste ?*

- *Ah mais je vous dis moi quand j'en ai parlé on m'a dit « mais ça va pas ? Faire ressortir un problème qui n'existe pas ? ». On ne parlait pas autant de ces problèmes qu'aujourd'hui »* (mai 2021).

Si un certain nombre d'initiatives existaient déjà, ou se sont progressivement déployées, pour répondre à l'insécurité féminine dans les TCL, celles-ci restaient en effet plutôt à la marge. La lecture de la Stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance pour les transports en commun lyonnais 2014 – 2017, document de référence du SYTRAL en matière de lutte contre l'insécurité, atteste bien de cette quasi-absence de mesures spécifiques à la situation particulière des femmes. Ainsi, sur les sept fiches actions de la stratégie, les six premières ne mentionnent à aucun moment les différences dues au genre en matière d'insécurité, pas même celle consacrée à l'« évaluation du sentiment d'insécurité ». Seule la dernière fiche prévoit l'organisation d'une unique marche exploratoire sur le réseau. Cet outil est alors présenté comme une « étude » dont la restitution entraînera une « réflexion interne TCL sur les propositions » formulées, mais sans réel engagement sur la prise en compte des recommandations. Candice, usagère du réseau, confie alors qu'avant les marches exploratoires elle n'avait aucune connaissance d'une quelconque initiative du SYTRAL ou de Keolis Lyon visant à traiter la question de l'insécurité des femmes dans les transports en commun : « Non j'avais jamais rien entendu à ce sujet. Il y avait juste les campagnes de pubs de temps en temps pour des trucs comme les problèmes dans le métro mais c'est tout quoi. Non franchement j'avais jamais rien vu, c'est pour ça que j'étais super contente quand ils ont fait les marches parce que je me suis dit « ah cool ils font enfin quelque chose ! » » (mai 2021). Le tableau est différent lors de la lecture de la nouvelle Stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance pour les transports en commun en lyonnais éditée pour la période 2021 – 2024. Cette fois, sur trente-deux fiches actions, six sont notamment destinées au traitement de la situation des femmes dans les transports. Il s'agit de « la sensibilisation des jeunes au harcèlement sexiste dans les transports », de « la descente à la demande », du « signalement numérique des agressions, incidents, incivilités et des faits de harcèlement sexiste », de la « prise en charge des victimes », des « marches exploratoires » et de la « formation des personnels de terrain et conducteurs TCL dans la lutte contre l'insécurité et le harcèlement sexiste ». De plus, complètement absent de la stratégie précédente, le terme de « harcèlement sexiste » semble ici avoir fait son entrée dans le langage institutionnel du SYTRAL et est à ce titre largement mobilisé. S'il est difficile d'identifier avec précision les raisons qui ont conduit à cette multiplication des mesures destinées à lutter contre les atteintes

envers les femmes d'une stratégie à l'autre, il est cependant possible de se concentrer sur le développement des marches exploratoires à Lyon. Il s'agit alors d'un prisme intéressant pour rendre compte, par cette entrée spécifique, des origines de la dynamique nouvelle du SYTRAL et de Keolis Lyon au sujet de l'insécurité des femmes dans les transports en commun.

Pour analyser le déclenchement des marches exploratoires dans les TCL à partir de 2015, un détour par la notion de « transfert des politiques publiques » s'avère pertinent. Pour S. Russeil (2014), cette expression renvoie au « processus de développement au sein des systèmes politiques et/ou sociaux existants, de programmes d'action, de politiques ou encore d'institutions dont les cadres d'action relèvent d'idées ou proviennent [...] de systèmes politiques et/ou sociaux autres ». Initialement héritée du droit avec l'idée de mimétisme institutionnel, « la littérature sur les transferts s'est développée en analyse des politiques publiques, depuis le début des années 1990, en élargissant les travaux portant sur le mimétisme institutionnel à l'étude du rôle des acteurs dans ces processus » (Russeil 2014). Or, en ce qui concerne les marches exploratoires dans les TCL, diverses initiatives extérieures au SYTRAL et à Keolis Lyon ont en effet largement favorisé le lancement d'une telle démarche à Lyon. La responsable sécurité du SYTRAL et la cheffe de projet des marches exploratoires chez Keolis Lyon retracent ainsi respectivement la genèse du projet :

« Moi je suis arrivée en 2014, et en fait quand je suis arrivée on était en train de boucler la stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance dans les TCL. Et en fait il se trouve qu'il y a un réseau en France qui avait expérimenté des marches exploratoires, et c'est un réseau de Keolis, à Evry. C'est un petit réseau, mais avec des problématiques et des vrais enjeux. Et du coup ça avait été testé dans le réseau Keolis, et donc chez Keolis Lyon ils savaient que ça existaient, et c'est le Directeur Sécurité de Keolis Lyon qui lui a proposé qu'on essaye. L'idée a germé comme ça. [...] Et en fait en même temps, la Ville de Lyon ils étaient aussi sur ça, ils ont fait des marches exploratoires à la Duchère, c'était au même moment où on se posait nous la question d'en faire. Donc on a testé, on y est allé, on a trouvé intéressant de voir comment on pouvait développer ça chez nous. Et donc ensuite nous en 2015 on s'est lancé dans cette histoire en même temps que le Ministère sortait son plan de lutte contre le harcèlement sexiste sur toute la ligne là [Plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports commun, adopté le 9 juillet 2015], donc on était un peu dans le même timing, et on s'est servi

aussi des outils de l'Etat à ce niveau là, leur première campagne nous a aidé, on l'a utilisé pour recruter les ambassadrices. On l'a trouvé très bien faite cette campagne et on y adhérerait. Donc ça s'est fait comme ça et on a lancé les marches exploratoires en 2015, et pour le coup on est le premier réseau de transports urbain à mettre en œuvre des marches exploratoires » (responsable sécurité du SYTRAL, juin 2021).

« En fait quand il y a eu la concomitance de la signature de la stratégie territoriale, de la réflexion au niveau national sur le plan national de lutte contre les violences faites aux femmes dans les transports, et grâce à l'expérience d'Evry, l'idée d'une marche exploratoire a émergé » (Cheffe de projet des marches exploratoires chez Keolis Lyon, juin 2021).

Ces témoignages rendent bien compte de l'interaction de multiples influences dans le déclenchement des marches exploratoires à Lyon. Ce processus illustre que « l'accroissement des mécanismes participatifs à plusieurs échelles et dans plusieurs domaines politiques laisse penser à un croisement de plusieurs facteurs que l'on peut analyser avec les approches sur la diffusion des politiques publiques » (Bherer 2011). Ici, c'est la simultanéité entre une réflexion nationale sur les marches exploratoires, l'expérimentation locale dans le quartier de la Duchère menée par la Ville de Lyon et le retour d'expérience dont a bénéficié le groupe Keolis grâce au réseau d'Evry qui a permis, conjointement, de faire éclore la proposition. Dans son article pionnier sur la notion de transfert appliquée aux démarches participatives, Laurence Bherer (2011) relève ainsi « trois contextes poussant à l'innovation ». Le premier est le fait de « s'inspirer (fortement ou faiblement) des pratiques gagnantes d'une autre autorité publique ». En tant que démarche innovante, faisant appel aux usagers et traitant d'un sujet en pleine croissance, l'insécurité des femmes dans les transports en commun, les marches exploratoires s'inscrivent bien dans cette idée de « pratiques gagnantes ». Les expériences de deux autorités publiques que sont la Ville de Lyon et Keolis Seine Essonne, par une DSP d'Ile-de-France Mobilités, ont donc à ce titre joué un rôle d'inspiration pour Keolis Lyon. Deuxièmement pour L. Bherer, dans le transfert d'une démarche participative telle que les marches exploratoire, « les relations de compétition exercent une pression sur les autorités publiques pour qu'elles se conforment aux standards locaux, nationaux ou régionaux d'action publique ». Là encore, il est effectivement bien question pour le SYTRAL et Keolis Lyon de se conformer au Plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports commun qui préconise l'organisation de marches exploratoires, mais il s'agit plus précisément, dans cette perspective de « relations de compétitions »

dégagée par L. Bherer, de précéder dans cette initiative tous les réseaux de transports français, en faisant des TCL le premier site à mettre en place de façon formalisée et systématisée des marches exploratoires. Ainsi, la responsable sécurité du SYTRAL valorise à plusieurs reprises dans l'entretien la fierté d'être le premier réseau de transports urbain à avoir instauré ce dispositif. Cette motivation est également prégnante pour le groupe Keolis qui souhaite conserver son avance sur ses concurrents en la matière et développer une véritable expertise des marches exploratoires :

« Sur les marches exploratoires c'est l'expertise de Keolis, c'est en interne à Keolis où ça circule. C'est Keolis qui veut mettre en avant ses actions innovantes en région, et puis du coup Lyon c'est la vitrine de Keolis dans les réseaux français, et même en Europe. Déjà c'est le deuxième réseau de France, largement supérieur au troisième et au quatrième qui sont 2.5 fois moins importants en termes de voyageurs » (Responsable sécurité du SYTRAL, juin 2021).

Enfin, le troisième contexte favorisant l'innovation pour Laurence Bherer est « la pression populaire et médiatique [qui] force des autorités publiques à importer des pratiques initiées ailleurs » (2011). Plus difficile à identifier précisément, cette dimension permet malgré tout d'introduire un aspect subjectif, puisque selon leurs caractéristiques sociologiques, leurs croyances ou leurs représentations, les acteurs sont plus ou moins sensibles et exposés à cette « pression populaire et médiatique ». Or, les travaux sur la diffusion des politiques publiques ne doivent pas négliger « la sociologie des acteurs opérant ces transferts » (Russeil 2019). Dans cette perspective de sociologie de l'action publique, le poids des acteurs est donc déterminant, puisque « l'action publique est donc moins tributaire des jeux stratégiques que d'un chaos organisé [...] dans lequel les acteurs combinent plus ou moins aléatoirement leurs représentations des problèmes et des solutions » (Evrard, Gourgues, Ribémont 2019). C'est avec ces éléments à l'esprit qu'il peut être possible de comprendre comment le transfert des marches exploratoires s'est opéré, au sein du groupe Keolis, d'Evry à Lyon, mais pas de Lyon à Rennes. Déjà évoqué, cet exemple démontre bien qu'en dépit d'un contexte national similaire ou de l'appartenance au même groupe Keolis, les représentations des acteurs selon qui il n'y « a pas du tout de problèmes de harcèlement sexuel dans les transports en commun à Rennes » (Responsable sécurité du SYTRAL, juin 2021) sont un facteur clé dans l'importation, ou non, d'une politique publique comme les marches exploratoires.

A l'inverse, le schéma a donc été différent dans les TCL, puisque les acteurs ont souhaité instaurer ce dispositif. Là encore, il convient de ne pas adopter une vision naïve et

tautologique selon laquelle « si les choses changent, c'est parce que les idées changent » (Desage, Godard 2005), mais plutôt de replacer les diverses motivations des acteurs. Si la poursuite du bien commun, de l'intérêt général et la volonté de consulter les usagers peuvent effectivement encourager ces-derniers à développer ce projet, d'autres motifs plus intéressés entrent également en jeu, et il est à ce titre possible d' « interpréter dans une optique fonctionnaliste le recours croissant à la délibération et à la participation. Celui-ci répondrait moins à une exigence de démocratie qu'à une contrainte d'efficacité » (Blondiaux, Sintomer 2009). Ces éléments permettent d'aborder justement les motivations des acteurs, et les raisons pouvant expliquer le déclenchement des marches exploratoires dans les TCL, en s'interrogeant « sur les conditions d'ouverture des agents publics à la participation publique » (Bherer 2011). En effet, ces dernières méritent d'être questionnées. En s'appuyant sur le travail de D. P. Moynihan (2003), L. Bherer écrit ainsi :

« Au lieu d'adopter une approche exagérément optimiste selon laquelle il suffirait de sensibiliser les autorités publiques aux vertus de la démocratie pour les convaincre progressivement d'adopter des pratiques participatives, Moynihan propose de s'intéresser aux raisons instrumentales qui pousseraient les agents publics à faire un tel choix. Selon cette perspective, la participation publique comporte des risques importants pour ces acteurs » (2011).

D. P. Moynihan liste justement dix-sept de ces risques, avec notamment le temps nécessaire pour mettre en place ces démarches, la difficulté de vulgariser l'information pour des participants non-experts ou encore la menace de perdre le contrôle sur les thèmes abordés. En dépit de ces multiples risques, le SYTRAL et Keolis Lyon ont malgré tout décidé d'instaurer des marches exploratoires, ce qui indique d'importantes motivations pour parvenir à dépasser ces limites. Pour Keolis Lyon en premier lieu, la proposition d'une telle démarche peut renvoyer à la volonté de se montrer innovant et dynamique devant son autorité organisatrice, comme l'indique la responsable sécurité du SYTRAL : « Keolis ils sont en face de leur autorité organisatrice, pour eux il y a l'enjeu de la satisfaire, de montrer qu'ils sont à l'initiative » (juin 2021). De plus, après l'expérimentation sur le réseau d'Evry, le fait d'être précurseur à nouveau sur le réseau TCL permet au groupe Keolis de faire des marches exploratoires un véritable savoir-faire interne, valorisable par rapport à leurs concurrents nationaux et européens. Cette notion de rayonnement est également valable pour le SYTRAL, pour qui l'intérêt est d'être le premier réseau à mettre en œuvre une démarche exemplaire afin de s'ériger en modèle, comme l'indique la responsable sécurité du SYTRAL :

« On est le premier réseau de transports urbain à mettre en œuvre des marches exploratoires, et je préciserai bien des vraies marches exploratoires, parce qu'il y a d'autres réseaux, enfin je pense à un surtout, la SNCF, qui ont fait des marches exploratoires, mais en fait ils recrutent quelques femmes volontaires pendant un trajet et puis après au revoir c'est fait ils ont fait une enquête quoi. C'est une enquête de satisfaction version marches quoi. Non nous vraiment on a dit on se lance là-dedans mais par contre on y va sérieusement. On crée quelque chose de consolidé, c'est pas juste pour dire on l'a fait, si on l'inscrit dans la stratégie c'est pour que ça vive et que ça ait un sens quoi. Et on était assez persuadé que ça pouvait être une action innovante » (juin 2021).

Une deuxième motivation peut également guider le SYTRAL et Keolis Lyon dans leur choix de faire appel aux usagers, avec la notion d'expertise d'usage, selon laquelle il « s'agit de reconnaître aux citoyens un statut d'« experts de leur quotidien » (Sintomer 2008). Sabrina Moretto (2012), auteure d'une thèse sur le sujet, écrit ainsi :

« Il s'agit d'une expertise qui s'appuie sur le vécu et l'expérience du quotidien. En d'autres termes, il s'agit de considérer l'expertise d'usage comme une expertise du quotidien fondée notamment sur des compétences et des savoir-faire liés à la pratique et à l'usage d'un territoire et des composantes qui le constituent (équipements, infrastructures, services publics...). Plus concrètement, nous retiendrons par ailleurs que les savoirs d'usage sont notamment mobilisés dans des instances participatives qui s'inscrivent dans le cadre d'un nouveau management public dont les objectifs sont dits managériaux ».

Ici, il s'agit donc pour le SYTRAL et Keolis Lyon d'accéder à de nouveaux savoirs, ceux des usagers, afin d'améliorer leur niveau d'information sur l'insécurité des femmes dans les transports, et de bénéficier d'un nouveau regard, comme l'indique la cheffe de projet des marches exploratoires chez Keolis Lyon :

« les marches exploratoires c'était aussi un moyen d'accéder à une certaine expertise, c'est-à-dire que nous on ne peut pas être partout, et en tant qu'entreprise délégataire de service public en fait, on ne peut pas se mettre à la place des passagers, on peut se mettre à notre place à nous de personnes qui prenons les transports en commun tous les jours, mais on va être expert au maximum des transports en commun qu'on prend

nous, mais on peut pas se mettre à la place des personnes qui prennent tous les jours la ligne 7 ou la ligne C12 ou C14, et donc le mieux c'était d'aller directement voir avec ces personnes là. Donc les marches exploratoires permettaient d'accéder à cette population là, des personnes qui sont expertes de leur ligne » (juin 2021).

Cette catégorie de motivation s'inscrit dans une perspective « consumériste » de la participation (Beresford 2002) où la collecte d'informations est centrale, sans pour autant conclure qu'elle est l'unique visée de la démarche. En effet, un autre élément dans cette notion d'expertise d'usage peut expliquer la motivation des acteurs, à savoir le renforcement du lien avec la population : « l'enjeu de légitimation pèse sur les [autorités publiques] qui sont en quête d'un rapprochement avec la population ou tout du moins d'une mise en scène de rapprochement avec la population. Les outils mobilisés s'apparentent à des instruments symboliques » (Loncle, Rouyer 2004). Ici, le déclenchement des marches exploratoires s'expliquerait donc par le rôle de l'« impératif participatif » (Bacqué, Rey et Sintomer 2005) qui fait de la population un acteur incontournable dans l'élaboration des politiques publiques pour que ces-dernières soient légitimes.

Par ailleurs, la mobilisation et l'appui sur l'expertise d'usage des ambassadrices dans les transports en commun peuvent également viser à favoriser une plus grande acceptabilité sociale des politiques publiques menées pour lutter contre l'insécurité dans les TCL. C'est ce que postulent David Huron et Grégory Spieth (2014), pour qui « le recours à la participation répond à une motivation parfois moins avouable ; la peur d'être critiqué dans la prise de décision pousse [...] à associer d'autres acteurs dans la prise de décision afin de partager leurs conséquences ». Emilie admet par exemple avoir mieux intégré les contraintes qui pèsent sur les opérateurs de transports en matière de sécurité lors de sa participation aux marches exploratoires : « je pense qu'on comprend mieux aussi le métier qu'ils font, les difficultés qu'ils peuvent traverser, leurs contraintes, parce qu'en tant qu'usager on peut tout simplement critiquer et dire « ils font rien », alors que là on se rend compte qu'en fait il y a beaucoup de monde, c'est difficile, le chauffeur il conduit le bus, il doit gérer beaucoup de choses ». David Huron et Grégory Spieth renvoient également ici à une notion de *blame avoidance*, ou d'« évitement du blâme » (Caune 2010), selon laquelle il s'agit pour le SYTRAL et Keolis Lyon de partager, avec les collectifs d'ambassadrices, les potentielles critiques sur la faiblesse des actions déployées pour lutter contre l'insécurité dans les TCL. Pour différents auteurs, l'apparition relativement récente de la notion d'expertise d'usage, depuis le début des années 2000 avec la multiplication des dispositifs participatifs (Blondiaux, Sintomer 2009), s'inscrit

également dans le développement du *New Public Management* (NPM), ou nouveau management public. Cette dynamique renvoie à « un ensemble de changements dans le champ du secteur public remontant à la fin des années 1970 », empreint d'une « idéologie de la bonne gestion du secteur public » avec notamment une « importance accordée au *management* [...] et non plus à *l'administration* » (Peters 2019). En termes de motivations des acteurs, le fait de permettre une « plus grande acceptabilité sociale des politiques publiques » ou une « plus grande efficacité des programmes basés sur l'information donnée par les citoyens » s'inscrirait bien pour Laurence Bherer (2011) dans une dynamique de « rationalisation managériale du recours à la participation publique ». Marie-Hélène Bacqué, Henri Rey et Yves Sintomer (2005) formulent un constat analogue lorsqu'ils tentent d'identifier les motivations des acteurs pouvant conduire au déclenchement de dispositifs participatifs :

« Le premier type d'objectifs, que l'on peut qualifier de gestionnaire, réside dans l'amélioration des politiques publiques locales par l'intégration du savoir d'usage des habitants.[...] Dans cette optique, marquée par les thématiques du new public management, la modernisation est censée, en se tournant vers les citoyens et en s'appuyant sur leur apport, être à la fois plus efficace en termes de services rendus et plus dynamique du fait de la pression externe exercée par la société civile ».

Ainsi, la collecte d'informations ou la favorisation de l'acceptabilité sociale, par le biais de démarches participatives telles que les marches exploratoires s'inscrivent bien dans le type de motivations engendrées par la dynamique plurielle du NPM. Les modalités de déclenchement des marches exploratoires sont elles aussi révélatrices de cette prégnance du nouveau management public, avec l'appel à un cabinet de conseil privé pour appuyer le lancement du projet :

« Pour nous aider à finaliser, on avait recruté un cabinet conseil pour former Keolis à ces démarches participatives. C'est un cabinet lyonnais d'audit et de coaching, c'était 10 000 euros, on avait fait un appel à concurrence et on en a eu plusieurs et on a privilégié un cabinet lyonnais qu'on connaissait qui avait travaillé pour la Métropole. Et puis du coup il nous a fait ce travail organisationnel, de structurer. Ça s'est très bien passé avec Keolis » (responsable sécurité du SYTRAL, juin 2021).

Cette manière de procéder illustre bien un autre pan des transformations induites par le NPM, comme le souligne L. Bherer (2011) :

« Les changements de pratique des gouvernements qui, poussés par les principes du NPM, extériorisent de plus en plus leurs activités, avec notamment l'emploi de consultants, affectent aussi la participation publique et sa réception par les acteurs. La croissance des exercices de participation a en effet ouvert un nouveau « marché de la participation qui amène des acteurs extérieurs à la « culture » administrative à intervenir dans ce champ ».

Enfin, un dernier type de motivation peut expliquer le déclenchement des marches exploratoires dans les TCL, à savoir la volonté pour le SYTRAL et Keolis Lyon de dépasser leur « déficit de capacité » (Howlett 2001). En effet, du fait d'un découpage précis des compétences de chaque institution du territoire, le déploiement d'une réponse publique à l'insécurité des femmes dans les transports en commun, en tant que sujet éminemment transversal, ne peut être seulement poursuivi par le SYTRAL et Keolis Lyon, comme l'indique la responsable sécurité du SYTRAL :

« La deuxième grosse partie de ma mission c'est le partenariat. La clé de la sécurité pour qu'elle soit réussie, c'est évidemment de travailler collectivement. On a pas de compétences sur le domaine public, les transports en commun c'est à vocation publique donc on a une compétence pour par exemple assurer la sécurité à l'intérieur des véhicules ou dans l'espace transport comme le métro avec les stations de métro, mais dès que l'on est sur la voie publique, tout de suite à la descente du bus, on est sur la voirie publique traditionnelle. Donc là c'est la compétence des autres institutions, ça peut être la Ville, la Métropole sous certains aspects. Donc du coup aujourd'hui la Ville sur l'éclairage, les caméras... [...] On va regarder comment améliorer les conditions de sécurité à l'intérieur du bus, mais il faut déjà arriver dans le bus ! Le point d'arrêt c'est même pas nous non plus, la voie publique c'est la voie publique. Donc il fallait mettre toutes les compétences, la Métropole en aménageur, la Ville avec ses compétences aussi d'éclairages, d'espaces publics aussi, la gestion, et puis les polices municipales aussi pour la compétence tranquillité publique aujourd'hui des Maires. Et puis derrière il fallait aussi la sécurité publique au niveau de l'Etat, la justice. » (juin 2021).

Or, en mobilisant un important réseau partenarial, les marches exploratoires s'avèrent justement particulièrement pertinente pour opérer une mise en synergie des compétences. C'est ce que souligne la cheffe de projet des marches exploratoires chez Keolis Lyon :

« On se restreint pas à l'arrêt ou à la ligne de bus dans les marches exploratoires, c'est l'avantage des partenariats. C'est-à-dire que dans le groupe d'experts il y a la Métropole, les communes, le SYTRAL et Keolis, donc parfois il va y avoir des pistes de travail qui ne concernent que la commune. Je prends un exemple, l'éclairage par exemple ça ne concerne jamais Keolis. Soit c'est la Métropole parce que c'est sur les abribus et c'est eux qui s'en occupent, soit la ville car c'est sur la rue et c'est la ville qui s'en occupe. Donc c'est aussi tout un travail partenarial » (juin 2021).

L'organisation institutionnelle du dispositif porte donc largement une dimension partenariale, puisque de nombreux acteurs de la sécurité du territoire composent le groupe d'experts auquel les ambassadrices formulent des préconisations. Pour une marche type, sont donc présents « les Maires des villes traversées par la ligne de bus diagnostiquée, avec certains adjoints, le Procureur, le Préfet et son cabinet qui ont un représentant, le Directeur de la sécurité publique du Rhône, le Commandant du groupe de gendarmerie, il y a la Métropole qu'on sollicite mais qui n'est pas toujours présente, la Déléguée droit des femmes auprès du Préfet, les cadres en charge de la sécurité chez le SYTRAL et chez Keolis » (Responsable sécurité du SYTRAL, juin 2021). Pour le SYTRAL et Keolis Lyon, la mobilisation de ces acteurs, par le biais des marches exploratoires, est donc bien une opportunité d'élargir les capacités institutionnelles disponibles pour lutter contre l'insécurité des femmes dans les transports en commun. Dans cette perspective justement, la participation de ces divers acteurs aux marches exploratoires est le produit d'un véritable travail de conviction de la part du SYTRAL :

« Quand je suis arrivée il a fallu que je retravaille avec les partenaires qui n'avaient pas été bien consultés visiblement. J'ai travaillé avec eux en phase de bouclage. Pour permettre le lancement, il a fallu faire valider par tout le monde parce que c'était un concept un peu... comment dire... un peu lunaire pour certains. Il a fallu convaincre les partenaires à partir de 50 situations d'atteintes envers les femmes pour 500 millions de voyages par an, donc c'était parfois difficile au début mais au final ça s'est bien passé » (responsable sécurité du SYTRAL, juin 2021).

Pour parachever ce tableau de l'organisation institutionnelle des marches exploratoires adoptée lors du déclenchement du projet, il importe en dernier lieu d'évoquer la place respective du SYTRAL et de Keolis Lyon. Ainsi, en accord avec le contrat de délégation de service public, la mise en œuvre des marches exploratoires est réalisée par Keolis Lyon :

« Le SYTRAL est la seule autorité organisatrice en France à créer une stratégie de sécurité et de prévention de la délinquance. Ça c'est une initiative du SYTRAL et c'est porté avec le délégataire du réseau TCL, donc Keolis Lyon, on travaille ensemble sur ça. Et dans le cahier des charges, le délégataire doit mettre en œuvre la stratégie territoriale qui est décidée avec le SYTRAL, et donc dans cette stratégie il y a les marches exploratoires. [...] Ça donne des objectifs à KEOLIS aussi, car moi tous les trimestres je fais un suivi de ces objectifs, voire où on en est. Donc par exemple les marches exploratoires non seulement on leur a donné l'orientation, mais on leur dit aussi les objectifs, par exemple de faire deux marches par an. [...] Il faut bien garder en tête que Keolis a l'opérationnalité et le SYTRAL a les moyens, l'investissement et l'orientation » (Responsable sécurité du SYTRAL, juin 2021).

2.1.2. Un déroulement organisé selon une méthodologie précise : quelle latitude accordée aux usagères lors des marches exploratoires ?

Afin de poursuivre l'analyse approfondie du dispositif des marches exploratoires et de véritablement entrer à l'intérieur de la démarche, il convient donc désormais d'en aborder le fonctionnement interne et la mise en œuvre faisant suite au déclenchement du projet. Pour cela, il s'agit d'adopter une approche chronologique en observant tour à tour les étapes successives d'une marche exploratoire dans les transports en commun lyonnais. La méthodologie est justement un enjeu central des dispositifs participatifs, puisque « la participation doit de part en part être procédurale pour être de qualité » (Bacqué, Rey et Sintomer 2005). En effet, la forme des marches exploratoires n'est pas une question anecdotique car conditionne finalement l'ensemble du déroulement de la démarche. Pour L. Behrer (2011), les aspects organisationnels sont même ce qui matérialise « les différences entre les pratiques participatives ». En premier lieu, la méthodologie employée est ce qui détermine le degré de latitude accordé aux participants. Or, celle-ci est pour de nombreux auteurs l'enjeu essentiel de la participation : « l'étude du rôle de la participation des habitants

dans la construction de la décision publique est indissociable de l'analyse du degré de pouvoir qui leur est concédé » (Huron, Spieth 2014). Par le terme de latitude, il s'agit bien ici de faire référence à ce degré de pouvoir concédé aux ambassadrices, en observant jusqu'où ces dernières peuvent agir à leur gré. Ainsi, c'est au prisme de la latitude que sera analysée la capacité des participantes des marches exploratoires à évoquer toutes sortes d'enjeux, à formuler les préconisations qu'elles souhaitent sans filtrage institutionnel préalable, ou encore à contrôler le niveau de prise en compte de leurs recommandations.

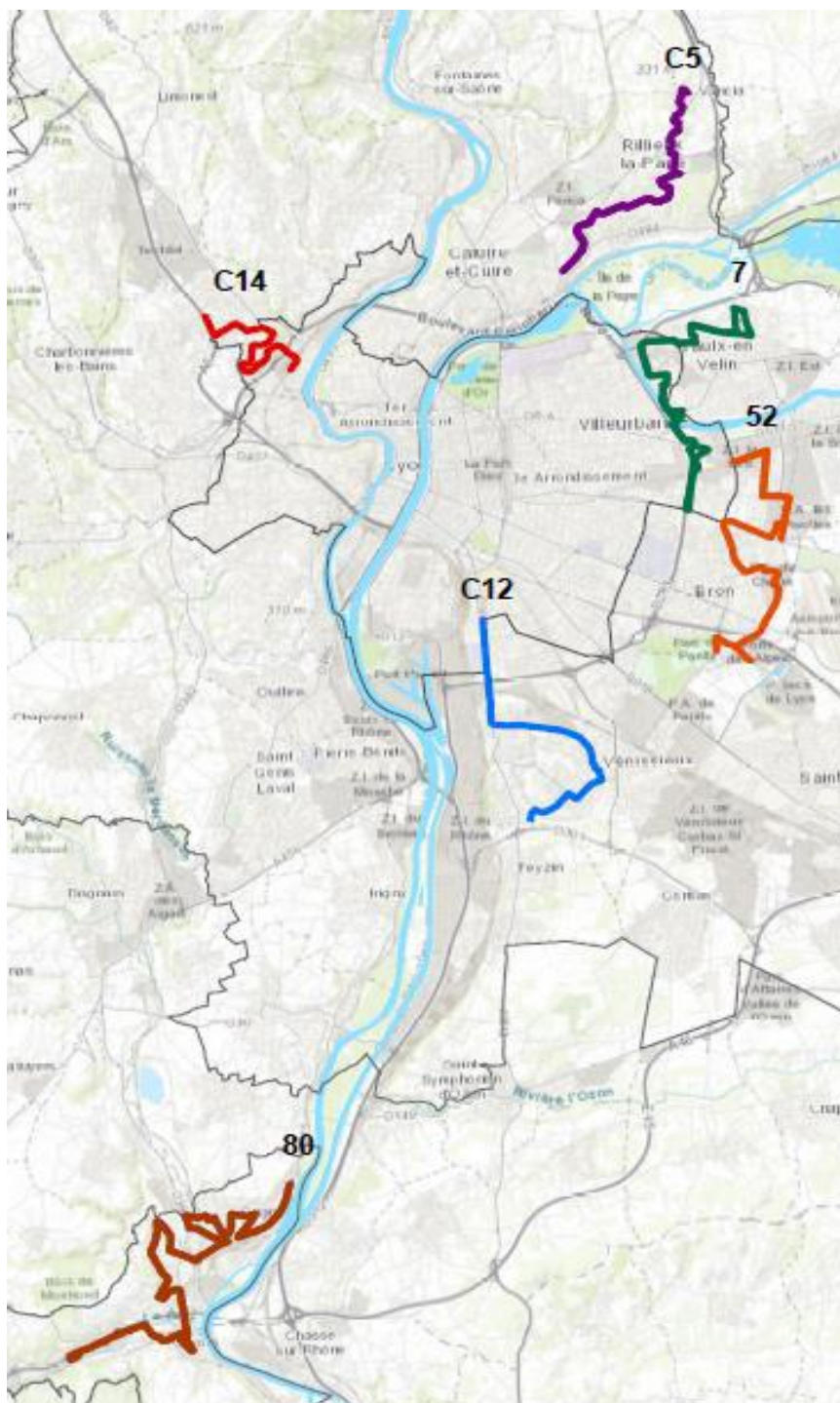
Dans les transports en commun lyonnais, la première étape qui amorce une édition des marches exploratoires est le *ciblage des lignes* par Keolis Lyon :

« Alors une marche exploratoire ça s'étend sur environ six mois, ça dépend de plein de choses. Le tout premier élément c'est le ciblage des lignes. Donc là on va s'appuyer sur les remontées qu'on a au niveau du poste de contrôle sécurité, sur des statistiques de fait d'insécurité, donc les choses avérées. On s'appuie aussi depuis 2019 du coup sur les remontées d'aides aux victimes, on s'appuie sur une enquête annuelle qui s'appelle baromètre de sécurité avec 2000 répondants, organisée par Keolis Lyon, envoyée au panel TCL. Et donc ces réponses là permettent un petit peu de cibler le sentiment d'insécurité. Et puis ensuite on couple tout ça avec la zone géographique, parce qu'on essaye de couvrir un petit peu tout le réseau et de travailler avec toutes les unités de transports » (Cheffe de projet des marches exploratoires chez Keolis Lyon, juin 2021).

Comme l'explique la responsable du projet, les données statistiques jouent un rôle important lors de cette première étape, malgré les écueils déjà avancés précédemment que cela peut comporter pour véritablement percevoir l'insécurité des femmes. Une fois la ligne à explorer choisie, débute ensuite une *phase de communication et de recrutement* des ambassadrices. Au cours de celle-ci, plusieurs canaux de communication sont mobilisés afin de médiatiser la démarche et de constituer un groupe d'ambassadrice :

« On a un formulaire d'inscription en ligne sur tcl.fr; on a des affichages sur la ligne, dans le bus et sur les arrêts de bus. On a des relais sur les écrans e-tcl où il y a une petite animation qui passe et qui invite à aller s'inscrire sur le site. On a des petits flyers aussi, et puis on passe par les partenariats au niveau de la commune, donc on rencontre les mairies, et elles elles font le lien avec des instances locales comme les

centres sociaux, le CCAS pour voir si des personnes seraient intéressées là-dedans »
 (Cheffe de projet des marches exploratoires chez Keolis Lyon, juin 2021).



Plan des portions de lignes de bus explorées par les ambassadrices depuis 2015. Bilan 2019 des marches exploratoires, SYTRAL.

Ligne 7 : de « Laurent Bonnevey » à « Vaulx-en-Velin Le Bourg ». Explorée notamment par Candice et Dominique.

Ligne C14 : de « Jean Macé » à « Les Sources » en passant par le quartier de La Duchère. Explorée notamment par Inès.

Ligne C12 : de « Bellecour » à « Hôpital Feyzin Vénissieux » en passant par le quartier de la Guillotière et les universités.

Ligne C5 : de « Cordeliers » à « Vancia Château Bérard » en passant par la ville de Rillieux-la-Pape. Explorée notamment par Valérie.

Ligne 52 : de « Vaulx-en-Velin la Grappinière » à « Parilly Université Hippodrome » (Bron). Explorée notamment par Emilie.

Ligne 80 : de « Grigny La Colombe » à « Givors Vallée du Gier ».

Le recrutement est donc réalisé directement par Keolis Lyon, et combine à la fois un impératif de nombre (entre cinq et huit ambassadrices environ) et une volonté de représentativité sociale des usagères fréquentant les transports en commun. Or, ces éléments posent parfois des difficultés : « alors ça dépend vraiment de la ligne. Il y a des lignes où c'est très compliqué. Je prends l'exemple de Givors, la ligne 80, on n'a pas pu la faire parce que ça a été très très compliqué de recruter et on n'a pas réussi à former une équipe. [...] Généralement on recrute six, sept femmes, et là c'était impossible » (Cheffe de projet des marches exploratoires chez Keolis Lyon, juin 2021). Valérie, une ambassadrice, confirme ce constat : « il n'y avait pas énormément de volontaires donc en fait on a toutes été prises sans souci : « il y a même eu un peu de réclame au niveau du centre social parce qu'il n'y avait pas grand monde, c'est là qu'ils ont recruté notre collègue la plus ancienne et puis Patricia qui bossait au centre social » (mai 2021). Malgré tout, la cheffe de projet des marches exploratoires chez Keolis Lyon fait bien part des efforts fournis pour atteindre un bon niveau de représentativité :

« On essaie de constituer un groupe qui est représentatif. C'est-à-dire que nous notre but c'est pas par exemple d'avoir cinq étudiantes de vingt-cinq ans, donc on va essayer voilà de prendre des jeunes actives, des personnes qui sont au chômage, des personnes en formation, des personnes qui sont cadres, des employés, des personnes à la retraite... Et pareil on va essayer d'avoir des personnes qui viennent de différents paysages socio-économiques, de différentes origines, d'âges différents, et même d'usages différents. On va éviter d'avoir cinq personnes qui prennent tous les jours le

bus, il y en a qui vont le prendre une fois par mois, d'autres une fois par jour, d'autre une fois par semaine... Pour avoir des usages différents et que ça corresponde au public qui prend les transports » (juin 2021).

Pour les ambassadrices, cet objectif semble plutôt atteint, comme l'indique respectivement Dominique et Candice :

« Oui il y avait deux étudiantes, une jeune femme qui habitait du côté de St Jean à Villeurbanne, une autre une mère de famille, et puis toute ethnies confondues aussi, et puis moi qui était retraitée » (mai 2021).

« Au final assez représentatif car on était deux étudiantes sorties du bac, à peine majeures, après il y avait des mamans, de plusieurs « classes », certaines travaillaient, d'autres étaient mères au foyer. On a eu une retraitée aussi, donc c'était intéressant et puis on était chacune d'un endroit différent, on était deux de Vaulx-en-Velin, et les autres étaient sur la partie Villeurbanne, du coup c'était intéressant il y avait vraiment un peu de tout » (mai 2021).

Pour sa part, Valérie regrette cependant qu'il n'y ait pas eu « une maman d'enfants en bas âge, ou une fille de seize dix-sept ans ». Cela dit, dans l'ensemble, les différents collectifs d'ambassadrices semblent donc dotés d'un niveau assez élevé de représentativité sociale, comme l'attestent les témoignages recueillis auprès de participantes d'éditions différentes des marches exploratoires. Selon Patricia Loncle et Alice Rouyer (2004), cela permet de conclure que « la participation peut être qualifiée de bottom-up dans la mesure où la composition [...] semble correspondre assez bien à la diversité de la population ». Or, « la légitimité de la délibération repose aussi pour une part importante sur une réelle représentativité sociologique » (Bacqué, Rey et Sintomer 2005). Ainsi, derrière la composition du collectif d'ambassadrice, se joue donc en fait une partie du fonctionnement de la démarche, puisque le positionnement social des participantes conditionne en partie les enjeux qui les préoccupent, et influence notamment les préconisations formulées.

Une fois le collectif formé, celui-ci se réunit ensuite lors de *réunions préalables* qui font office de première rencontre entre les ambassadrices et d'espaces de formation. Pour leur majorité, les participantes n'ont en effet pas de connaissance antérieure du fonctionnement d'une marche exploratoire, et doivent à ce titre en être familiarisé avec la méthodologie. C'est par exemple le cas de Candice :

« Franchement je ne savais pas du tout ce que c'était déjà les marches exploratoires, je me suis dit « on va marcher super mais on va faire quoi ? ». En fait on n'a pas que marcher, et je me suis dit « on va faire le trajet du bus mais ça sert à quoi ? ». Et en fait c'est là qu'on a compris qu'on ne ferait pas que le trajet du bus mais qu'on allait explorer les quartiers aux alentours pour voir ce qui était dangereux ou pas. Et ça du coup j'ai trouvé ça cool, parce que ça a permis de comprendre bien comme il faut, avant de s'engager, car on pouvait encore se désister jusqu'à la première marche, donc ça c'était bien. [...] C'était très drôle au début car on a eu une première réunion d'information, on était plein, et une fois qu'ils ont expliqué que c'était un véritable engagement, parce qu'il fallait se lever le matin pour faire le premier tour du bus, il fallait pouvoir se libérer à toutes les heures de la journée, faire des réunions aussi avant et après... C'était quand même un truc assez lourd, on s'est retrouvé du coup à cinq, six, sept (rires) à la deuxième réunion où là du coup ils ont fait intervenir le cabinet d'experts qui allait nous aider dans la démarche. Vu qu'on était la première nous on avait ce cabinet extérieur qui aidait à faire tout comme il faut. Et c'est vrai que là on a eu une réunion un peu plus longue parce qu'ils nous a expliqué comment ça allait se dérouler, quelles allaient être les étapes, parce qu'on devait prendre des notes etc., donc ça a été un peu plus long. Et puis on a eu encore une autre réunion pour savoir si tout le monde avait tout bien compris, et puis après on a commencé. [...] On a eu des petits livrets pour nous aider au début. Mais dans les réunions de départ ils nous avaient demandé ce qui nous venait comme points importants à regarder et ils avaient bien pris en compte nos idées pour les ajouter dans les documents de travail » (ambassadrice lors d'une marche exploratoire de 2015, mai 2021).

Ce témoignage portant sur la première édition des marches exploratoires dans les TCL dépeint la manière dont a fonctionné le premier collectif d'ambassadrices lors de ses réunions préalables. Pionnier, celui-ci a la particularité d'avoir été accompagné par le cabinet de conseil missionné par le SYTRAL pour amorcer le projet. De plus, du fait du caractère inédit de cette démarche dans un réseau de transports, aucun outil méthodologique n'avait encore été élaboré au plan national comme cela a ensuite été le cas en 2020 par le biais du Ministère chargé des Transports, dans la foulée du plan d'action contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun de juillet 2015. A l'inverse, l'actuelle cheffe de projet des marches exploratoires chez Keolis Lyon, en poste depuis 2019, bénéficie

désormais de l'appui du guide méthodologique du Ministère chargé des Transports⁸, et s'appuie largement sur celui-ci :

« Au début on rencontre les ambassadrices, on les forme aux outils. Les outils c'est donc le guide des marches exploratoires, et on a un guide par arrêt qui est un petit peu plus formalisé, où là on suit point par point au moins une fois. [...]

- pour revenir sur la formation, c'est vous qui vous en occupez ?

- Oui oui c'est moi

- comment avez-vous appris à faire ces formations ?

- J'ai lu le guide. J'essaie de le transmettre du mieux possible. Le guide c'est quelque chose qu'on n'est pas obligé de suivre à la lettre mais c'est ce qui permet de se poser des questions qu'on ne se poserait pas normalement. Donc c'est des questions comme « être vue », « être entendue », « voir », « entendre », est-ce qu'il y a de la luminosité ? Est-ce que la ligne est en bon état ? Est-ce qu'on s'y sent bien ? Il y a vraiment plein de questions différentes. Généralement quand on prend le bus on ne se pose pas ce genre de questions donc ça permet d'avoir en tête le genre d'observations qu'on peut faire et voilà c'est généralement une formation aussi qui permet aux ambassadrices de se rencontrer entre elles, c'est une première rencontre » (juin 2021).

Le guide méthodologique élaboré par le Ministère chargé des Transports est donc désormais largement utilisé dans l'organisation des marches exploratoires dans les TCL. Pour Valérie, ce document est même ce qui a véritablement fait office de formation : « pour moi la formation ça a été vraiment quand on a eu le papier en main, quand on a vu tout ce qu'il fallait observer, ce qu'il fallait noter, et qu'en fait la dimension elle était bien au-delà du bus, bien au-delà de l'arrêt de bus, elle était vraiment sur la globalité même des équipements de la ville, de la signalétique tout ça. Pour moi c'est ça qui a fait formation » (mai 2021). Ce guide se compose de six étapes, à savoir « organiser le dispositif », « préparer la marche exploratoire avec les acteurs identifiés », « réaliser la marche exploratoire », « synthétiser les propositions et présenter les recommandations », « bâtir un plan d'actions » et « assurer le suivi et évaluer le dispositif d'une marche exploratoire ». Il comporte également un « carnet d'enquête » à compléter lors des marches et directement exploitables par les opérateurs de transports souhaitant installer ce dispositif. Ainsi, la manière d'élaborer le document de prise de note, outil central pour entrer concrètement dans le projet et pour former les ambassadrices, a

⁸ Ce document est disponible en ligne : https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2020-12/Guide_Marches_Exploratoires_251120.pdf

largement évolué. Celle-ci est en effet passée d'une démarche *bottom-up* de co-construction avec les participantes, où les ambassadrices peuvent déterminer elles-mêmes les items à observer, à une dynamique plus *top-down* où le guide national est utilisé au niveau local. Pour les ambassadrices, cela relève ici d'une réduction claire de leur champ d'action et de la latitude dont elles disposent. En effet, au cœur de la méthodologie des marches exploratoires, la définition des éléments faisant l'objet d'une prise de note particulière est un enjeu majeur, tant cette dimension conditionne ce qui sera, ou non, susceptible d'être pointé ou critiqué par les participantes. La formalisation d'un guide méthodologique par le Ministère chargé des Transports s'inscrit bien à ce titre dans ce que Loïc Blondiaux et Jean-Michel Fourniau (2011) nomme une « mise en institution de la participation ». Pour ces auteurs, ce phénomène comporte un risque de « routinisation, transformant la participation en instrument de gestion ordinaire des conflits ». C'est-à-dire que le fait de disposer d'un guide unique, transmis à l'ensemble des collectifs d'ambassadrices, empêche finalement toute redéfinition des enjeux pertinents pouvant être abordés en raison de l'installation d'une routine dans le déroulement des marches exploratoires. F. Guérin et E.H. González regrettent également cette vision « fonctionnaliste » qu'adoptent les marches exploratoires en déployant une méthodologie précise, ce qui bride l'ampleur du dispositif. Pour eux, « cette évaluation *ex ante* de définition des axes stratégiques ne permet d'interroger qu'un domaine d'activité et non pas d'obtenir une vision globale » (2017).

Après les réunions préalables, l'étape suivante est celle de la *réalisation des marches exploratoires*, lors de laquelle s'opère véritablement le diagnostic de terrain de la ligne investiguée par les usagers. Pour une édition des marches exploratoires, « généralement on fait quatre à cinq marches à différents moments de la semaine et de la journée, pour avoir encore une fois des trajets représentatifs. Donc on y va très tôt le matin, très tard le soir, le week-end, au milieu de la semaine... (Cheffe de projet des marches exploratoires chez Keolis Lyon, juin 2021). Candice témoigne également de la manière dont se déroulait une marche :

« On se retrouvait souvent à Laurent Bonnevey, donc c'est le terminus du bus, et après on attendait les retardataires. Puis après déjà on vérifiait l'aspect du bus, extérieur, intérieur, et l'arrêt. On regardait s'il partait à l'heure. On devait aussi dire si le chauffeur était aimable ou pas, s'il disait bonjour par exemple, sa façon de conduire, savoir s'il respectait le temps de passage à chaque arrêt selon les horaires annoncés. On vérifiait aussi les éclairages quand c'était de nuit, dans le bus et en dehors du bus. Après à chaque arrêt on notait si par exemple il n'y avait pas des vitres brisées ou des

choses comme ça. Et après donc des fois on descendait, on faisait juste le premier tour de la ligne une première fois et après on y retournait et on s'arrêtait à un arrêt. On notait aussi le temps attendu à l'autre terminus, on calculait si on attendait longtemps car ce terminus est vers un parc qui craint à mort, donc du coup on pouvait voir s'il y avait des gens qui traînaient ou autre. [...] Et on s'est assis des fois, on a attendu, on a regardé, on a vu ce qu'il se passait, parce qu'en fait le bus passe dans des cités, à certains endroits, donc pour voir aussi la vie dans les cités, voir comment, depuis l'arrêt de bus, on rentre dans les immeubles, donc des fois on s'est promené au final, on a discuté avec les gens, donc c'était assez intéressant, c'était hyper social comme façon de faire » (mai 2021).

Les atouts de la marche urbaine pour réaliser un diagnostic de terrain sont justement pointés par différents auteurs. C'est par exemple le cas de F. Guérin et E.H. González, qui encourage à « articuler la marche urbaine et la marche intellectuelle ». Ces auteurs poussent ainsi ce parallèle : « les nuits obscures de la ville et de la connaissance sont inaccessibles directement à l'individu. Impénétrables, il ne pourra que tenter de se référer à sa perception déformée d'un monde sensible. Ces illusions nécessitent un médium et une méthode pour construire son cheminement, soit un éclairage. Cet éclairage peut être physique (l'éclairage urbain, la lampe torche, etc.) et surtout, intellectuel » (2017). Explorer une ligne de transports, ses environs et les quartiers qu'elle traverse est donc un moyen pertinent pour acquérir une connaissance fine de l'espace étudié, ici au prisme de l'insécurité. En mobilisant pour cela des usagères fréquentes des transports en commun et en s'appuyant sur une méthodologie précise, les marches exploratoires sont, au moment de leur réalisation, un véritable outil de production de connaissance. Dans cet esprit, il s'agit de diversifier les contextes d'observation afin d'élargir au maximum les observations réalisées. C'est notamment ce que rapporte Valérie :

« On a vraiment une grille à remplir. Donc du coup on est dans une posture d'observation active, à la fois en vigilance tout le long et en groupe. [...] Quand on fait les marches exploratoires on est vraiment dans l'observation de l'éclairage public, de ce qui peut-être anxigène. [...] En fait la ligne on l'a expertisé un matin à six heures, un midi jour de marché quand on s'est tapé les trois collèges qui montaient dans le bus, le premier soir du ramadan, on faisait les pauses à différents arrêts, à différentes heures pour voir un peu comment c'était » (mai 2021).

La précision et la factualité des notes prises par les ambassadrices sont donc de précieuses informations pour le SYTRAL et Keolis Lyon afin de bénéficier d'une évaluation

in situ du sentiment d'insécurité des usagères dans les TCL. Au contraire, pour les participantes, s'il leur est utile d'apporter leur regard au SYTRAL et à Keolis Lyon pour espérer voir des changements dans leur utilisation des transports en commun, la précision du guide bride donc bien, au moment des marches exploratoires, leurs possibilités d'expression et la latitude dont elles disposent pour élargir les sujets évocables lors du dispositif. En effet, si l'utilisation du guide n'est pas obligatoire, celui-ci conditionne malgré tout les thèmes sur lesquelles se concentrent les ambassadrices. Fort de sa dimension nationale, de sa praticité, il est un outil confortable et donc difficile à contourner. En revanche, selon les participantes rencontrées, le positionnement des cheffes de projet successives des marches exploratoires qui jouent le rôle de médiatrice lors des marches n'entrave pas leur liberté de parole. Plutôt que de faire face à un encadrement strict et prohibant, Candice souligne au contraire que « c'était cool, c'était pas du tout comme si on était chapeauté par quelqu'un. Parce que c'est pas forcément super agréable d'être chapeauté pour ce genre d'opérations » (mai 2021).

Après la réalisation du diagnostic de terrain, les ambassadrices se retrouvent ensuite lors de *groupes de travail ultérieurs* afin de mettre en forme leurs prises de note et de synthétiser leurs observations dans un document unique. Inès et Emilie décrivent ici le fonctionnement de ces espaces :

« Quand on fait une marche on fait un compte-rendu, c'est la personne de Keolis qui nous accompagne qui le fait. Elle nous l'envoie pour validation avec ce qui a été dit, le parcours, de quelle heure à quelle heure on l'a fait, le plan, tout, donc c'est validé par nous. Et après à la fin on se réunit toutes pour rassembler tout ce qu'on avait noté à chaque fois, pour faire un petit cahier » (mai 2021).

« Au début c'est très brouillon parce qu'il y a plein de notes prises sur le vif, et tout de suite après la marche on se retrouvait dans un bureau et on rediscutait de ça, de nos regards, on comparait, et on reprenait nos notes correctement. Et c'est surtout à la fin en fait, pour finaliser le dossier, qu'on a dû tout réordonner. Là on a fait vraiment un plan, se dire « on a ça comme problèmes, quelles solutions on propose, vers quoi on veut mener ? ». Point par point on a fait ça et après du coup ça nous a constitué un dossier, et après on ajouté des visuels etc. Avec à chaque fois un problème, plusieurs solutions, si ces solutions étaient pas possibles, à quoi on pouvait aboutir » (mai 2021).

Ici, la latitude accordée aux ambassadrices semble donc relativement élevée, puisque chaque compte-rendu de marche exploratoire réalisée est soumis à leur approbation, de même que le dossier final sur lequel elles disposent donc d'un large contrôle. Valérie abonde

également en ce sens, puisqu'elle déclare à propos de la cheffe de projet de Keolis Lyon qu'« elle est vraiment une personne qui rassemble nos idées mais jamais elle parle à notre place. De temps en temps elle pose des questions plus ciblées mais c'est tout ». C'est justement ce qu'indique elle-même la responsable des marches exploratoires à Lyon :

« J'essaie de garder vraiment leurs mots au maximum. On a un certain langage dans les transports oui, qui va être plus utilisé. Par exemple quand les ambassadrices parlent de chauffeurs, nous on va utiliser CR, qui est conducteur receveur. Des choses comme ça, des termes un peu entreprise on va dire, par contre tout le reste... Moi je m'occupe surtout de la mise en forme en fait, mise en forme du dossier, mise en forme de leurs idées quand elles ne savent pas comment les formuler ou autre. [...] C'est elles qui créent le contenu et après moi je le mets en forme et je change certains termes qui correspondent mieux, mais sinon c'est elles qui font le contenu » (juin 2021).

Ainsi, les observations des ambassadrices ne paraissent pas faire l'objet d'un travail de filtrage. Cependant, le guide méthodologique et la présentation de la démarche contribuent déjà à encadrer la latitude des participantes et à orienter leurs prises de note, ce qui permet donc, en amont, de définir les enjeux évocables dans le dossier final. Il convient de préciser que les étapes des marches exploratoires présentées ici sont spécifiques à la mise en œuvre dans les TCL, et que d'autres pouvoirs publics ont recours à une méthodologie différente dans l'organisation de leurs marches exploratoires. Si l'objet de ce travail n'est pas de dresser un tableau exhaustif de ce mode d'action en France et à l'étranger, il serait intéressant de mesurer les écarts de résultats induits par l'usage d'une méthodologie différente afin de véritablement comprendre le poids de cette-dernière.

Conclusion intermédiaire

Rendre compte de la manière dont les marches exploratoires ont été déclenchées et mises en œuvre dans les TCL permet donc de véritablement entrer dans le cœur de la démarche. En mettant en lumière les motivations des acteurs, les conditions d'émergence du projet, son fonctionnement interne ou ses étapes successives, il devient possible de dépasser les discours d'affichage et d'analyser plus finement les marches exploratoires en tant que dispositif participatif déployé pour combattre l'insécurité dans les transports en commun. Ainsi, malgré la faiblesse qui prévalait jusqu'alors dans les politiques publiques du SYTRAL

et de Keolis Lyon sur les atteintes envers les femmes, et malgré les dangers que peuvent faire peser les démarches participatives sur leurs organisateurs, l'apparition relativement soudaine des marches exploratoires impliquent d'importantes motivations des acteurs. Il s'agit donc à la fois pour ces derniers de se montrer, en tant qu'opérateur de transport ou qu'autorité organisatrice, innovant, dynamique, de faire valoir un certain rayonnement local, de mobiliser l'« expertise d'usage » (Blondiaux 2008, Moretto 2012), de favoriser l'acceptabilité sociale ou de dépasser leur « déficit de capacité » (Howlett 2001). Le déclenchement du projet implique également une appropriation de ce dernier afin de formaliser une méthodologie conforme aux objectifs fixés et aux possibilités qu'offrent les espaces de transports. Le ciblage de la ligne, la communication et le recrutement, les réunions antérieures visant notamment à former les participantes, la réalisation des marches et les réunions ultérieures pour synthétiser en un dossier unique l'ensemble du diagnostic étaient donc à ce titre d'intéressants objets d'analyse pour comprendre en profondeur l'opérationnalité du projet, au prisme de la latitude laissée aux ambassadrices.

2.2. Que produisent les marches exploratoires ? Des recommandations des ambassadrices à leurs résultats concrets

La constitution d'un dossier final formalisant les observations des ambassadrices ne vient pas clore une édition des marches exploratoires dans les TCL. D'abord, les participantes ne se limitent pas à formuler un diagnostic de ce qui *est* en termes d'insécurité, mais émettent également un certain nombre de préconisations sur ce qui *devrait* être. Il s'agit donc désormais de s'attarder plus précisément sur la nature des recommandations exprimées afin d'observer sur quels pans du phénomène de l'insécurité des femmes dans les transports se concentrent les ambassadrices. Cette analyse permettra de pointer en quoi la mobilisation des participantes au nom de leur expertise d'usage peut présenter certaines limites sur la portée du dispositif, car bride l'ambition des recommandations, dépolitise la question de l'insécurité spécifique des femmes et reproduit l'assignation des femmes à exercer le travail du *care*. Ensuite, ces préconisations sont transmises à un groupe d'experts composé de multiples partenaires acteurs de la sécurité à l'échelle locale. Cette étape finale de la restitution mérite également de faire l'objet d'une attention particulière, puisqu'elle matérialise la rencontre entre l'expertise d'usage des ambassadrices et l'expertise technique des cadres ou élus des différentes institutions présentes. Or, cette parole donnée aux usagers place Keolis Lyon en situation de tenaille entre sa volonté d'exemplarité devant le SYTRAL et le déroulement effectif de la phase de restitution. Cette-dernière amorce également la prise en compte par les acteurs composant le groupe d'expert des préconisations formulées dans le dossier. Justement, ce degré de prise en compte est un enjeu majeur du dispositif car est finalement ce qui caractérise l'efficacité des marches exploratoires en tant que politique publique.

2.2.1. Des préconisations relativement modestes illustrant les limites de la mobilisation des citoyens au nom de l' « expertise d'usage »

En tant que dispositif participatif faisant appel à l'expertise particulière des usagères, les marches exploratoires ne sont pas seulement un outil de production de connaissances pour le SYTRAL et Keolis Lyon. Au-delà de cette seule posture d'observation, cette démarche dispose également d'un volet normatif au sein duquel les ambassadrices énoncent des préconisations pour améliorer la situation existante. Or, ces recommandations sont très instructives puisqu'elles révèlent la manière dont les participantes se saisissent des marches exploratoires, elles indiquent également leurs choix, leurs solutions ou encore leurs représentations de l'insécurité. Cependant, comme cela a déjà été illustré, ce dispositif participatif, à l'instar de beaucoup d'autres, n'octroient pas aux usagères une latitude totale. De ce fait, la manière de présenter la démarche, son déroulement ou les outils méthodologiques utilisés influencent largement le type de préconisations énoncé. Il importe donc de garder à l'esprit que les participantes ont évolué dans un espace encadré, qu'elles ne connaissaient pas en amont, et ont été invitées à adopter une posture d'actrices de l'action publique dont elles n'ont pas l'habitude, ce qui a pu les encourager à se conformer aux attentes des organisateurs de la démarche. Interrogées sur les recommandations formulées par leurs collectifs respectifs, les ambassadrices rencontrées énumèrent ainsi toutes des préconisations extrêmement proches. Cet élément illustre bien la prégnance du guide méthodologique utilisé lors de la réalisation des marches qui prédéfinit finalement le type de sujets pouvant être abordés. De même, la lecture de différents dossiers de synthèse rédigés par les participantes renforce également cette impression de relative unité globale. Il est justement frappant de constater, dans la nature de ces préconisations, la précision, la concrétude, voire la portée limitée des solutions proposées.

C'est notamment le cas du dossier final du collectif d'ambassadrices de 2016, ayant diagnostiqué une partie de la ligne C14, de la Gare de Vaise au quartier de la Duchère à Lyon (voir annexe 1 page 133-134 pour le plan de la portion de ligne explorée). Dans ce document, sur quarante-quatre recommandations, vingt-huit d'entre elles s'inscrivent dans une perspective d'amélioration générale du confort lors d'un déplacement en bus, mais sans réel

lien avec des enjeux de sécurité (voir annexe 1). Ainsi, parmi les conseils formulés par les ambassadrices, l'on retrouve ici par exemple : vérifier la qualité sonore et visuelle de la bande annonçant les arrêts ; veiller à l'entretien des véhicules pour ôter mégots de cigarettes et détritiques ; réparer les composteurs en panne ; clarifier les missions des contrôleurs ; remettre en état certaines barrières ou chemins d'accès aux arrêts de bus ; mener une campagne de sensibilisation avec les bailleurs sur le tri des déchets pour réduire les encombrants ; installer des ralentisseurs et feux tricolores ou encore améliorer l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR). Bien que bénéficiant à l'ensemble des usagers des transports du fait d'une certaine amélioration de la qualité de service des TCL, ces mesures n'ont un lien que très indirect avec la question de l'insécurité des femmes dans les transports en commun, pourtant objet de départ du projet des marches exploratoires. Plus de la moitié du livret final ne traite donc pas des phénomènes de harcèlement sexiste, d'atteintes envers les femmes, voire de violences sexistes. Parmi les dix-huit recommandations restantes, des éléments plus spécifiques à la situation des femmes dans les transports en commun apparaissent. Huit d'entre elles portent sur le besoin d'améliorer ou de remettre en état l'éclairage des arrêts et des rues adjacentes. Cinq préconisations traitent pour leur part d'enjeux de communication et de sensibilisation, portant sur la lutte contre la restriction des libertés, la banalisation des atteintes à caractère sexuel, la réduction des publicités sexistes ou le harcèlement sexiste. Enfin, il est conseillé à trois reprises d'installer ou d'indiquer la présence de bornes d'appels d'urgence pour faciliter l'appel à l'aide des victimes, tandis qu'une préconisation souhaite rendre les lieux plus animés en diffusant un fond sonore et une autre vise à améliorer le champ de vision des usagers en vitrant certains parois. Ainsi, cette seconde partie des recommandations du dossier final du collectif de la ligne C14 porte plus spécifiquement sur la question de l'insécurité et du sentiment d'insécurité. En reprenant les indications déjà présentées de Julien Noble (2015), les bornes d'appels sont par exemple des éléments importants pour lutter contre le sentiment d'isolement, facteur pouvant déclencher la peur chez les usagers, et plus particulièrement les usagères. De même, la profondeur du champ de vision permise par un mobilier transparent fait elle-aussi diminuer le sentiment d'insécurité générale selon cet auteur. L'éclairage cultive également des liens importants avec les variables alimentant le niveau de peur ressentie et s'avère à ce titre déterminant pour réduire le sentiment d'insécurité (Mosser 2007). Dans le même esprit, une fresque réalisée sur demande du SYTRAL dans le tunnel de la Gare de Vaise, suite à la marche exploratoire de 2016, contribue là-encore à rassurer les usagères lors de leurs trajets. En effet, plusieurs auteurs,

dont Philippe Chadoir (2008) ont déjà démontré la puissance de l' « acte artistique » pour « redonner sens à l'espace urbain et à ses formes architecturales. Il s'agit, en quelque sorte, d'une proposition de réappropriation des contenus significatifs et symboliques de l'espace ». L'art est ici un véritable outil de réappropriation des espaces anxiogènes pour les usagères, permettant de démanteler la pesanteur ressentie dans ce tunnel.



Fresque murale réalisée par les artistes Céleste Gangolphe et Vincent Leclère sur les murs du tunnel de la gare de Vaise à Lyon et inaugurée le 6 septembre 2018.

Par ailleurs pour renforcer l'appui apporté aux victimes d'atteintes sexistes, plusieurs collectifs ont recommandé à la fois de déployer une campagne de sensibilisation visant à rompre avec la banalisation du harcèlement dans les transports, de rappeler aux femmes la présence de caméras et les peines encourues par les auteurs et de communiquer sur l'existence de canaux pour faire part à l'opérateur de transports des actes subis. Enfin, une mesure à portée plus large que la seule ligne de bus diagnostiquée a été proposée par différents collectifs autres que celui de 2016. Il s'agit ici de la descente à la demande, soit le fait de pouvoir demander au conducteur du bus, à partir d'une certaine heure, de s'arrêter entre deux arrêts afin d'atteindre plus rapidement sa destination. Déjà éprouvée à l'international, notamment en Amérique du Nord, la descente à la demande permet d'apporter une réponse à plusieurs problèmes participant au sentiment d'insécurité. Ainsi, la réduction du temps de trajet de l'arrêt de bus jusqu'au domicile (PREDIT 2002) de même que l'évitement de l'arrêt, lieu de passage obligé où les femmes peuvent être attendues (Noble 2015) réduisent nettement la peur ressentie par les femmes lors de leurs déplacements nocturnes.

Si l'amélioration du cadre de vie permet de rassurer les habitants et habitantes en réduisant « l'évaluation personnelle du risque » (Paquin 2006), cette dimension reste assez

marginal car n'aborde pas les facteurs plus directs qui créent le sentiment d'insécurité dans les transports en commun. Par ailleurs, si des mesures concernant l'éclairage, les bornes d'appel, la réalisation d'une fresque, la transparence des arrêts de bus, la sensibilisation au harcèlement sexiste, l'amélioration de l'aide aux victimes ou encore la réduction du temps de trajet s'emparent davantage du problème, elles s'avèrent être minoritaires dans les préconisations formulées par les ambassadrices et relativement peu ambitieuses dans leur ensemble. Il ne s'agit pas ici de dévaluer l'importance que peuvent avoir sur le sentiment d'insécurité des femmes dans les TCL les mesures proposées, mais plutôt de souligner que des recommandations plus structurelles auraient pu, sous certaines conditions, émerger. Ainsi, le fait que la portée des solutions proposées reste relativement limitée indique bien en quoi la manière dont le projet se déroule influence la production finale du collectif. A titre d'exemple, Yves Raibaud rend compte en 2015 des préconisations formulées par un groupe de dix-sept femmes consultées par le laboratoire Adess, attaché au CNRS, sur leurs perceptions de la ville et leurs usages urbains à Bordeaux. Elles recommandent par exemple de renforcer l'offre de mobilité disponible, à la fois en fréquence et en étendue géographique, afin de limiter l'attente aux arrêts et de réduire la distance à parcourir pour rejoindre un transport. Des « taxis roses » réservés aux femmes sont également évoqués lors de moments stratégiques comme à la sortie des boîtes de nuit. Le renforcement de la présence humaine aux arrêts de bus ou dans les tramways et métro est aussi préconisé pour multiplier la surveillance. Ces quelques éléments permettent de mesurer l'écart entre les solutions proposées à Lyon par les ambassadrices et celles pensées à Bordeaux par le groupe interrogé par Yves Raibaud. Si la définition des thèmes peut sembler relativement proche au départ, portant à chaque fois sur l'usage de l'espace public, l'insécurité et le sentiment d'insécurité dans les transports, les résultats produits diffèrent donc largement dans leur ampleur. D'où provient alors un tel décalage, malgré une latitude importante accordée aux ambassadrices lors des marches exploratoires ? D'abord, comme cela a été évoqué, la précision du guide méthodologique utilisé a pu orienter nettement les observations des ambassadrices. Ensuite, une seconde explication peut être avancée ici à propos du fondement même de la démarche en termes de légitimité.

Plusieurs auteurs pointent en effet les limites structurelles de l'expertise d'usage comme source de légitimité dans la mobilisation des habitants. Ici invitées à participer au nom de leur connaissance quotidienne du quartier et de la ligne de bus explorée, les ambassadrices sont cantonnées à un rôle restreint et ne sont légitimes que pour évoquer des enjeux très

concrets de proximité, au nom de leur seule expertise d'usage. Dans *La démocratie participative au-delà de la proximité* (2015), Yves Sintomer et Julien Talpin note ainsi :

« Alors que la mise à distance du peuple du pouvoir a été justifiée par l'ignorance des masses, sa plus grande inclusion requerrait de souligner son intelligence. Or, la valorisation de la compétence citoyenne a principalement pris la forme d'une défense du savoir local ou de l'expertise d'usage des habitants ou des riverains. Ainsi, la compétence des citoyens ne découlerait que de leur pratique répétée du territoire, de leur ancrage local, source d'une connaissance fine des problèmes concrets, inaccessible aux techniciens et aux experts adoptant une vision plus surplombante. [...] S'il ne s'agit pas ici de mettre en doute l'existence d'un tel savoir, il convient de tirer les conséquences politiques et institutionnelles d'un tel cadrage. Si la compétence civique se résume à l'expertise d'usage, les profanes sont illégitimes pour intervenir à toute autre échelle que celle du proche, du quotidien et donc du quartier ».

Ainsi, le fait de faire appel aux usagères au nom de leur expertise d'usage enferme ces dernières dans un cadre restreint où il n'est pas possible de traiter d'autres enjeux que ceux directement reliés à l'espace exploré, ici une ligne de bus et ses environs. Marie-Hélène Bacqué, Yves Sintomer et Henri Rey abondent également pour alerter sur les limites de la mobilisation des usagers au nom de leur proximité avec les problèmes traités, comme c'est le cas des marches exploratoires :

« Une limite est celle du découragement induit par l'injonction à résoudre localement un problème qui dépasse largement l'échelle de la proximité. [...] Pour ne pas être enfermées dans la proximité, les démarches participatives doivent articuler des enjeux micro-locaux avec un processus plus large de transformation des politiques et des administrations publiques, ce qui est loin d'être le cas : l'échelle constitue aujourd'hui un des problèmes les plus difficiles à affronter dans les processus participatifs locaux ».

En ce qui concerne le traitement de l'insécurité, il est donc indispensable de pouvoir opérer une montée en généralité pour agir efficacement, tant ce problème est transversal et ne peut n'être que partiellement résolu en se limitant à des recommandations uniquement micro-locales. Etudier une ligne de bus précise en mobilisant pour cela des usagères est donc un point d'ancrage intéressant afin d'amorcer les débats et de servir de point de départ heuristique, mais présente donc des limites structurelles si l'ensemble du dispositif se restreint à cet espace comme cela semble être le cas à la lecture des préconisations formulées par les

collectifs d'ambassadrices. C'est justement ce qu'indique Laure Ferrand (2016) dans son étude des marches exploratoires, où elle note que si cette démarche permet aux habitantes de « renouer avec l'exercice de leur citoyenneté », une limite apparaît puisqu'« en focalisant leur implication sur l'amélioration de la vie quotidienne et leur lieu d'habitat, l'expression de la citoyenneté se trouve limitée à un échelon local réduit (le quartier) ». Le cadrage des marches exploratoires dans les TCL, fondé notamment sur l'expertise d'usage des ambassadrices, peut donc être une solide piste d'explication pour comprendre la portée limitée des recommandations émises. De plus, une conséquence supplémentaire apparaît ensuite à cette place accordée à l'expertise d'usage, puisque le fait d'obtenir des solutions extrêmement concrètes, précises et dépourvues de montée en généralité pour lutter contre l'insécurité des femmes dans les transports en commun conduit à dépolitiser ce phénomène en empêchant toute reconnaissance de son caractère structurel. C'est-à-dire que « l'organisation de la participation à l'échelle locale confine les discussions à des questions d'envergure limitée, empêchant de toucher les grands enjeux qui structurent les sociétés contemporaines. [...] Comment les habitants pourraient-ils monter en généralité et se décentrer si l'on ne parle que de problèmes micro-locaux sans s'interroger sur leurs éventuelles origines ou conséquences structurelles ? » (Sintomer, Talpin 2015). Penser qu'un problème éminemment complexe tel que l'insécurité des femmes dans les transports en commun, historiquement ancré dans la construction sociale des sexes, accompagnant à chaque instant les femmes dans l'exercice de leur mobilité et entraînant une multitude de tactiques d'évitements, puisse être traité par des mesures d'amélioration du cadre de vie conduit bien à sous-estimer la portée réelle du phénomène et à en gommer l'ampleur des facteurs explicatifs. Cette portée limitée des préconisations produit alors ce que Laure Ferrand (2016) nomme un « consensus dépolitisant les problèmes sociaux », puisqu'elle expurge d'éventuels conflits pouvant émerger entre les acteurs des marches exploratoires en cas de demande plus ambitieuses des ambassadrices. La dépolitisation de la lutte contre l'insécurité des femmes à l'œuvre dans la démarche des marches exploratoires à Lyon s'incarne également dans le discours des acteurs, comme lorsque la responsable sécurité du SYTRAL déclare : « les marches exploratoires c'est des femmes mais en fait on lutte contre l'insécurité de tout le monde » (juin 2021). Ce faisant, elle minore la situation particulière que vivent les femmes dans les transports en commun, en tant que victimes d'atteintes spécifiques et de rappels à l'ordre permanents qui développent chez elles un niveau de peur élevé.

Pour aller plus loin, faire des marches exploratoires un instrument de lutte contre l'insécurité de tous entraîne même un paradoxe, puisque si tous les usagers sont les bénéficiaires attendus de la démarche, alors comment expliquer que seule des femmes composent le collectif d'ambassadrices ? Plusieurs des recommandations formulées par les participantes s'inscrivent en effet dans une perspective plus globale que la seule situation des femmes. Les personnes âgées, les enfants ou encore les personnes à mobilité réduite, quelque soit leur sexe, sont ainsi tour à tour visés par un certain nombre de solutions proposées au sein des dossiers de synthèse des différents groupes. Ainsi, en faisant endosser aux femmes une mission de porte-paroles de l'ensemble des catégories traditionnellement présentées comme vulnérables, les marches exploratoires réactivent leur rôle d'actrices du *care* dans la société et reproduisent les stéréotypes de genre. Le *care* est entendu ici comme une « activité caractéristique de l'espèce humaine, qui recouvre tout ce que nous faisons dans le but de maintenir, de perpétuer et de réparer notre monde, afin que nous puissions y vivre aussi bien que possible. Ce monde comprend nos corps, nos personnes et notre environnement, tout ce que nous cherchons à relier en un réseau complexe en soutien à la vie » (Tronto 2009). Cela fait référence pour Sandra Laugier (2010) à « toutes les personnes qui réalisent majoritairement le travail de *care* dans la sphère domestique et dans les institutions de soin, c'est-à-dire qui s'occupent pratiquement autant des besoins d'autres qu'elles-mêmes, officiellement dépendants ou non. Toutes ces personnes qui réalisent un travail indispensable et vital sont mal payées, mal considérées, leurs besoins ignorés, leurs savoirs et savoir-faire rabaissés et déniés. Nounous, auxiliaires de vie, femmes de ménage, aidants familiaux... avec ou sans papiers, rémunérées ou non, composent cette armée invisible reléguée dans les coulisses d'un monde de la performance, qui veut les ignorer ». En ce sens pour Sandra Laugier, les femmes sont « l'une des catégories auxquelles le travail du *care* a été principalement assigné », non pas en raison de prédispositions naturelles, mais parce que « la voix du *care* [est] moins rapidement étouffée chez les filles que chez les garçons ». Or, malgré la composition de collectifs totalement féminins et visant à l'origine à répondre à la situation spécifique des femmes dans les transports en commun, les marches exploratoires ne portent finalement pas majoritairement sur l'insécurité des *usagères* et s'étendent au contraire à celle de tous les *usagers*. De fait, les femmes n'agissent donc pas seulement pour leur situation mais accordent également une attention particulière à d'autres catégories vulnérables, reproduisant en quelque sorte le travail de *care* qui leur est assigné dans la société.

2.2.2. Une certaine remise en cause de l'expertise technique : quelle prise en compte effective des recommandations formulées ?

Après la formalisation d'un dossier synthétisant les préconisations des ambassadrices, l'étape finale d'une marche exploratoire est celle de la restitution et de la présentation de ce document devant un « groupe d'experts ». Ce-dernier se compose selon les éditions des Maires des villes traversées par la ligne de bus diagnostiquée, de certains Adjoints, du Procureur, d'un représentant du cabinet du Préfet, du Directeur de la sécurité publique du Rhône, du Commandant du groupe de gendarmerie, d'élus référents de la Métropole, de la Déléguée droit des femmes auprès du Préfet et enfin des cadres issus de différents départements au SYTRAL et chez Keolis Lyon. Emilie et Candice décrivent respectivement ici le déroulement de cette dernière phase :

« On était deux ou trois porte-paroles des marches exploratoires, et eux ils devaient être je ne sais pas peut-être huit, c'était un truc comme ça quoi, il y avait quand même pas mal de monde. Donc là on a exposé notre dossier et après on a eu une discussion, eux ils avaient pris des notes et ils nous ont posé des questions pour bien comprendre. On a apporté aussi des solutions, eux nous ont apporté des précisions sur le pourquoi on peut faire ci et pas ça. Et après il y a eu du temps qui s'est écoulé et eux de leur côté ils ont travaillé sur ce qu'on avait exposé, et puis après il y a eu un autre échange où je n'étais pas là et il y a eu des décisions qui étaient prises » (mai 2021).

« C'était une grosse réunion avec les élus des deux villes, le président du SYTRAL, enfin des personnes qui pouvaient nous écouter vraiment. Donc là ça a été le stress car il fallait tout préparer, avoir une super présentation, on a fait des dossiers, donc franchement c'était super intéressant. Parce que du coup on a pris des photos pendant les marches exploratoires, on prenait des photos des choses qui étaient choquantes, donc on a pu faire un beau dossier avec les photos à l'appui, c'était super intéressant à faire. Après du coup on a présenté tout ça et on a pu débattre » (mai 2021).

Ainsi, cette restitution se décompose en deux temps puisque si les ambassadrices présentent d'abord au « groupe d'expert » leurs observations et préconisations, ce-dernier revient ensuite devant les participantes pour faire état des avancées obtenues :

« Ensuite il y a un petit battement d'un ou deux mois où chacun se saisit de son sujet, et puis le groupe d'expert fait un retour aux ambassadrices environ deux mois après pour leur dire « vous nous avez proposé ça, voilà ce qu'on peut mettre en place, voilà ce qu'il est impossible de mettre en place, pourquoi, et voilà ce qu'on propose à la place ». A la fin de ça, on considère que la marche exploratoire est clôturée » (Cheffe de projet des marches exploratoires chez Keolis Lyon, juin 2021).

Ce moment de restitution marque donc à la fois l'aboutissement d'une marche exploratoire, et parachève également toute la logique initiale du dispositif, avec l'ambition d'une réelle transformation de l'action publique et de la situation quotidienne des femmes dans les TCL. De plus, cette phase matérialise l'irruption des usagères, en tant qu'actrices légitimes à intervenir, dans les espaces où s'élabore la réponse publique locale à l'insécurité. Or, si cette mobilisation des habitants est un phénomène croissant dans l'univers des transports, celle-ci ne va pas sans poser un certain nombre de difficultés à ses organisateurs eux-mêmes. En effet, les motivations déjà évoquées de Keolis Lyon à développer des marches exploratoires sont diverses, allant d'une volonté de se montrer innovant devant son autorité organisatrice au désir de recueillir une nouvelle source de connaissance, en passant par une différenciation avec ses concurrents. Comme l'indique Sabrina Moretto (2012), « les contrats de délégation de service public qui unissent les exploitants de transports urbains aux autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) insistent de plus en plus sur la mise en place de démarches qualité [...] Pour ces différentes raisons, les exploitants ont été amenés à développer des connaissances de plus en plus fines des usages et des usagers de leur réseau ». Ainsi, les marches exploratoires permettent de poursuivre conjointement l'ensemble de ces objectifs et relèvent en partie d'un besoin de Keolis Lyon, en tant qu'opérateur de transport par DSP, de satisfaire le SYTRAL, en tant qu'autorité organisatrice des TCL. Cependant, la phase de restitution des marches exploratoires crée justement des situations contre-productives pour les cadres de Keolis Lyon qui, loin d'apparaître exemplaires devant le SYTRAL, font au contraire face à un certain nombre de critiques de la part des usagères et se retrouvent donc éloignés de leurs motivations initiales. En effet, la responsable sécurité du SYTRAL témoigne par exemple de ces difficultés :

« C'était un peu dur pour eux les résultats de la première marche exploratoire, parce qu'il y a le diagnostic de ligne, très bien, mais il y a eu aussi les propos des ambassadrices. [...] Maintenant c'est rentré dans les mœurs mais au début ce n'était pas si évident parce que Keolis ils sont face à leur autorité organisatrice et ils avaient

du mal parfois à reconnaître qu'il y avait des problèmes. Ils le vivaient pas toujours très bien, ils avaient l'impression qu'on les mettait en accusation de ne pas faire bien une action. [...] Pour eux ça a été difficile parce que quand vous avez des gens qui vous disent par exemple « oh l'information voyageur ça marche pas du tout », « comment ça ça va pas du tout ? » « bah oui ça va pas du tout, c'est mal indiqué etc. », c'est parfois difficile à entendre. [...] Au service communication c'est clair qu'ils le prenaient pas bien (rires). Ce qui est intéressant c'est qu'elles expliquaient, les ambassadrices, quelque chose, et là vous avez quelqu'un de Keolis qui disait « ah non pas du tout, c'est pas comme ça que ça fonctionne », enfin toujours non. Donc je leur dit « non non mais c'est moi qui vais dire non là, non en fait si elles vous donnent cet exemple c'est qu'elles l'inventent pas. Mais c'est pas grave ! C'est que ça a pu se passer, que ça arrive, avec le nombre de flux de populations on gère pas tout c'est pas un drame ! » Donc en fait on commence pas par « non » à chaque fois qu'une ambassadrice parle car si, manifestement elles l'ont vécu, donc il y a un sujet. Une difficulté à accepter ça, car ils sont dans leur process ils font bien leur métier mais malheureusement même si on fait bien son métier on peut pas tout contrôler » (juin 2021).

Ce retour d'expérience sur la manière dont se sont déroulées certaines restitutions des ambassadrices devant le groupe d'expert illustre bien l'ambiguïté dans laquelle se retrouve Keolis Lyon, en tenaille entre une volonté d'exemplarité devant son autorité organisatrice en mettant en œuvre des marches exploratoires d'une part, et la réception de certaines critiques du fait justement de l'organisation de ce dispositif participatif d'autre part. Ainsi, l'expertise technique des cadres des différents départements, tels que la sécurité ou l'exploitation, est en partie bousculée et remise en cause par l'irruption de l'expertise d'usage dans le processus d'élaboration de la réponse publique à l'insécurité. Cette situation opère alors un renversement de la centralité traditionnelle de l'expert qui prévaut d'ordinaire dans le champ des transports, puisque « c'est à lui [l'expert] que revient le rôle de dire ce qu'un système technique peut faire et ne pas faire par la maîtrise de ses caractéristiques intrinsèques et les limites qu'elles imposent, et des effets que son implémentation est de nature à produire » (Barbey, Kaufmann 2004). Ainsi, les professionnels voient même « dans le monopole de la représentation un enjeu majeur de reconnaissance, notamment, de la technicité de leurs approches » (Loncle, Rouyer 2004). Sabrina Moretto (2012) souligne ainsi à son tour ce constat :

« Le domaine des transports s'inscrit depuis longtemps dans une logique technocratique de l'action publique fondée sur les savoirs techniques des professionnels du transport, représentés par les grands corps de l'Etat, les ingénieurs transports des bureaux d'études spécialisés ou des collectivités territoriales ainsi que d'autres professionnels dans ce domaine. Visant à réaliser de grands projets d'infrastructures ou encore divers calculs de structure et de dimensionnement, ce domaine mobilise une expertise scientifique et technique qui a longtemps fait consensus mais qui a surtout placé la figure de l'expert professionnel au centre du processus décisionnel. Bien que ce constat paraisse toujours valable aujourd'hui, la montée de nouveaux enjeux urbains, environnementaux et démocratiques laisse place à de nouvelles approches ».

Ainsi, la montée de la question de l'insécurité des femmes dans les transports en commun et la mobilisation de l'expertise d'usage des ambassadrices qui en découle modifient bien en partie le schéma traditionnel du système d'acteurs jouant un rôle dans la décision. Loïc Blondiaux voit même dans cette transformation un « processus de désacralisation de l'expertise » (2008), qui n'est plus le monopole des professionnels mais est désormais partagée, dans une relation relativement horizontale, avec les usagers, devant lesquels les acteurs compétents pour agir doivent faire valoir les avancées obtenues suite à leurs préconisations. Justement, ce degré de prise en compte des recommandations formulées par les ambassadrices est l'indicateur qui peut permettre d'attester, ou non, de la réelle place accordée à l'expertise d'usage dans le processus décisionnel. Les résultats effectifs dans la réponse publique à l'insécurité des femmes dans les TCL sont même ce qui révèle l'efficacité du dispositif, et sa capacité à réellement améliorer la situation quotidienne des usagères dans l'exercice de leur mobilité en accord avec l'objectif initial. C'est bien ce qu'indique Christiane Dupart, vice-présidente de la FNAUT : « il faut que les recommandations soient mises sur le papier d'accord, mais encore faut-il que ce soit réalisé derrière. Le plus dur quand même c'est de veiller à ce que ces préconisations on en tienne compte dans la durée, et ça demande un grand investissement aux opérateurs de transport » (avril 2021). A ce sujet, les ambassadrices se déclarent plutôt satisfaites de la prise en compte de leurs préconisations :

« Grâce à nous, et grâce au SYTRAL et à Keolis qui ont été très réactifs, il s'est passé beaucoup de changements. [...] C'est très tendance de recueillir les avis, mais il faut que ce soit constructif, et là franchement là ça a l'été » (Dominique, mai 2021).

« *Au-delà des mots c'est les actes, il y a eu différents moments de réunions, mais en tout cas les prises en compte elles ont été tangibles par des travaux, notamment d'aménagements* » (Valérie, mai 2021).

« *Certains trottoirs ont été élargis, notamment sur la cité Saint-Jean sur Villeurbanne, il y avait un trottoir qui était minable. Il y avait juste un poteau et en fait ils ont fait un vrai arrêt de bus, comme ça si quelqu'un sort en fauteuil il peut rentrer chez lui sans risquer de mourir en descendant du bus. Un arbre qui râpait le bus il est entretenu maintenant. Les arrêts sont toujours en verre par contre. Certains ralentisseurs ont été mis. On a eu des nouveaux bus. Les chauffeurs ont été formés sur l'attention à porter aux personnes dans le bus pour être capable de réagir; ils ont eu une formation là-dessus. Dans l'ensemble on a quand même été bien écoutées* » (Candice, mai 2021).

Attestant d'une réelle écoute du groupe d'experts lors de la phase de restitution, cet important niveau de prise en compte doit cependant être lu à la lumière des précédentes conclusions sur les ambitions limitées des préconisations émises. En effet, il ne s'agit par exemple pas pour Keolis Lyon de faire face à une demande d'augmentation de la fréquence de passage des bus ou d'élargissement du nombre d'agents présents sur les lignes, mesures d'ampleur bien plus larges à mettre en place, mais plutôt de travailler sur la propreté, la maintenance des équipements ou la sensibilisation au harcèlement sexiste. Par exemple, sur ce dernier point, une série de campagnes de communication a été lancée à partir de janvier 2017 afin d'informer de la présence de vidéosurveillance sur le réseau et de rappeler les peines encourues par les auteurs d'atteintes sexistes. De même, à la suite de préconisations issues des marches exploratoires, la prise en charge des victimes d'agressions a été renforcée en créant une page internet dédiée au signalement de faits de harcèlement sexiste sur TCL.fr et en développant un numéro d'aide aux victimes. Les conducteurs et contrôleurs ont à ce titre été formés à la lutte contre l'insécurité, les atteintes faites aux femmes et les outrages sexistes, tandis que les victimes peuvent être accompagnées dans leurs démarches avec l'octroi de conseils juridiques. Ces actions restent bien sûr utiles et les recommandations des ambassadrices doivent être prises au sérieux, mais l'analyse ne peut ici passer outre la modestie des recommandations énoncées. Introduisant le premier numéro de la revue *Participations* en 2011, Loïc Blondiaux et Jean-Michel Fourniau posent ainsi que « le constat d'une faible effectivité des procédures participatives est partagé par toutes les contributions réunies ici ». Une des pistes d'explication avancée par Rémi Barbier et Corinne Larrue dans ce même numéro de *Participations* sur les résultats modérés des dispositifs participatifs sur

les politiques publiques relève de la nécessité de garder à l'esprit « l'encastrement des protocoles participatifs » dans un contexte temporel, juridique, politique, institutionnel ou local donné. C'est-à-dire que quelque soit les recommandations formulées par les participants, celles-ci doivent s'inscrire dans un système de contraintes préétabli qui donne une certaine inertie au changement. Le cas de la descente à la demande est ici exemplaire. Proposée à différents groupes d'experts lors de marches exploratoires successives à partir de 2015, cette mesure n'a ainsi été instaurée que des années plus tard. La cheffe de projet des marches exploratoires chez Keolis Lyon décrit le cheminement effectué par la proposition :

« La descente à la demande elle a été formulée dès la première marche exploratoire, et elle l'a été à quasiment toutes. Et au début c'était un peu « non pas question » on va dire, car au niveau de la législation c'est très compliqué, on ne peut pas mettre ça en place. Et puis en fait c'est resté sur un coin de la table quand même, jusqu'à ce qu'au niveau de la législation ça soit possible. Et du coup en fait pendant plusieurs années les équipes qui s'en chargeaient faisaient des veilles sur le sujet, sur les autres villes qui le faisaient, et au final en 2019 on a pu le mettre en place à Lyon » (juin 2021).

Le tournant juridique ayant permis de mettre en place la descente à la demande dans les TCL est survenu le 24 décembre 2019 avec l'article 101 de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) qui dispose qu' « en période nocturne, les arrêts peuvent être effectués par les autobus en tout point de la ligne régulière à la demande des usagers qui souhaitent descendre de ces autobus, dans le respect des règles de circulation ». Le décret n°2020-1276 du 19 octobre 2020 relatif aux dispositifs de descente à la demande complète ainsi :

« dans une perspective de lutte contre le sentiment d'insécurité dans l'espace public en particulier de la part des femmes, le service dit de « descente à la demande » consiste à offrir la possibilité à toute personne voyageant seule et exprimant son besoin auprès du conducteur de descendre entre deux arrêts de bus afin d'être rapprochée de sa destination. [...] La mise en place de ce dispositif relève de l'initiative des autorités organisatrices qui en déterminent, avec les exploitants de services de transports, les modalités pratiques de mise en œuvre. Par ses caractéristiques, ce dispositif a vocation à proposer une adaptation du service public régulier de transport routier de personnes à des situations locales ».

A Lyon, après une expérimentation de six mois menée en concertation avec le Ministère chargé des Transports sur cinq lignes du réseau, la généralisation à l'ensemble des trajets en bus à partir de 22h a été réalisée en octobre 2019 pour servir de ville-test à l'échelle

nationale. Le Ministère chargé des Transports a justement trouvé l'expérimentation concluante, d'où la levée des obstacles juridiques pour l'ensemble des opérateurs de transports du territoire et même la réalisation d'un guide méthodologique pour accompagner ces-derniers dans la mise en place de cette mesure. Le SYTRAL, fort de son retour d'expérience, a activement participé à la rédaction de ce document. Cet exemple illustre bien à quel point les pesanteurs juridiques peuvent entraver la prise en compte de certaines recommandations des ambassadrices, puisqu'une préconisation amorcée dès 2015 n'a abouti qu'en 2019.

Conclusion intermédiaire

Ainsi, la mobilisation des ambassadrices au nom de leur expertise d'usage peut expliquer la portée limitée des préconisations formulées aux groupes d'experts. Tirant leur légitimité à intervenir de leur pratique quotidienne, de leur connaissance d'une ligne de bus spécifique, les participantes sont ainsi cantonnées dans des débats de proximité qui empêchent presque toute montée en généralité. Les recommandations émises se révèlent alors souvent éloignées de questions directes d'insécurité, ou se limitent à des enjeux modestes. Ce faisant, le caractère structurel de l'insécurité des femmes dans les transports en commun est réduit à des considérations restreintes qui ne permettent pas d'en traiter l'ampleur. Pire, cette dépolitisation de l'insécurité spécifiques des femmes conduit même à présenter les marches exploratoires comme un outil au service de tous, et notamment de l'ensemble des catégories vulnérables. Uniquement composé de femmes, le collectif endosse alors un rôle de *care* déjà traditionnellement assigné au genre féminin, en prenant soin des enfants, personnes âgées ou personnes handicapés et reproduisant les stéréotypes de genre. Par ailleurs, l'ambition limitée des recommandations formulées en permet une prise en compte large, ce qui témoigne malgré tout de l'efficacité du dispositif à apporter des changements concrets dans le quotidien des usagères, ce qui ne doit pas être minoré. Même modestes, les contributions de l'expertise d'usage à l'élaboration de la réponse publique à l'insécurité dans les TCL a donc de réels effets, et dispose même d'une certaine puissance critique qui place Keolis Lyon dans une situation de tenaille face à son autorité organisatrice. Pour les préconisations plus profondes telle que la descente à la demande, le poids des contextes juridiques, institutionnels ou politiques dans lesquels s'« encastre » (Barbier, Larrue 2011) les marches exploratoires peuvent expliquer le temps nécessaire à la mise en œuvre.

Conclusion de la deuxième partie

Cette partie a permis de véritablement plonger dans le fonctionnement des marches exploratoires mises en œuvre dans les transports en commun lyonnais. En mettant en lumière les dynamiques ayant conduit au déclenchement du projet, en analysant le niveau de latitude accordée aux participantes à chaque étape de la méthodologie, en observant attentivement les préconisations formulées ou en rendant compte de la manière dont se déroule la restitution et du degré de prise en compte des recommandations, il s'agissait ici d'entrer à l'intérieur du dispositif afin de dépasser les discours d'affichage et d'en percevoir le déroulement concret. Ainsi, l'analyse en termes de transfert des politiques publiques a permis de montrer en quoi la conjonction entre une réflexion nationale, une expérimentation locale et un retour d'expérience interne au groupe Keolis a favorisé l'émergence des marches exploratoires dans les TCL. La focalisation sur les motivations des acteurs les conduisant à initier ce projet, en dépassant ainsi les risques inhérents à l'organisation de démarches participatives a rendu possible le dépassement d'une vision trop naïve sur les objectifs de chacun. L'attention portée sur la représentativité du collectif, sur la liberté dont bénéficiaient les usagères au cours des différentes étapes des marches exploratoires sont pour leur part des éléments majeurs qui conditionnent ce que produisent, en tant qu'observations et préconisations, les participantes. Justement, du fait en partie d'un guide précis et d'une légitimité à intervenir au nom de l'expertise d'usage, les recommandations formulées apparaissent limitées dans leur portée, ce qui a des conséquences sur la représentation de l'insécurité des femmes dans les transports et sur leur mission dans le dispositif. Enfin, la rencontre entre l'expertise technique et l'expertise d'usage recompose le système traditionnel de prise de décision et place Keolis Lyon dans une posture ambiguë. Malgré tout, l'ambition limitée des solutions proposées permet une prise en compte importante, dans l'action publique locale, des mesures énoncées par les ambassadrices.

Troisième partie - Une influence réciproque : des recompositions locales marquées par les marches exploratoires à l'impact de la participation au dispositif sur les ambassadrices elles-mêmes

En faisant appel à une nouvelle source de connaissance dans l'univers des transports en commun lyonnais, en confrontant l'expertise d'usage et l'expertise technique ou en produisant une multitude de recommandation sur lesquels agissent les acteurs se la sécurité du territoire, le déroulement des marches exploratoires dans les TCL engage déjà un certain nombre de transformations et de nouveautés chez le SYTRAL et Keolis Lyon. Cependant, au-delà des bornes restreintes du dispositif, cette démarche entraîne également des recompositions plus profondes qu'il s'agit désormais d'aborder. Pour parler en termes de temporalités, il convient ici de quitter les effets immédiats des marches exploratoires, voire de court-terme, pour gagner au contraire les empreintes de moyen-terme du projet. Cette troisième partie vise donc à mettre en lumière un double registre d'impact produit par ce dispositif participatif. Dans un premier temps, les transformations induites par les marches exploratoires chez le SYTRAL et Keolis Lyon seront analysées, en s'attardant sur l'avènement d'un nouveau « référentiel » (Muller 2005) du genre, et en mobilisant ensuite la notion de « gouvernance » pensée par P. le

Galès pour aborder l'évolution du système d'acteur local (1995). Dans un second temps, il importera de revenir sur les effets des marches exploratoires sur les participantes elles-mêmes, tant la participation à ce dispositif est une expérience qui marque les ambassadrices sous plusieurs angles.

3.1. Les marches exploratoires à l'intersection de deux transformations profondes de l'action publique locale en matière de sécurité

Les marches exploratoires, au-delà de leurs effets escomptés, souhaités et prévus par les organisateurs de la démarche en termes de productions de recommandations, ont également une influence plus diffuse, plus large et moins évidente sur ces-derniers. Ainsi, amorçant chez le SYTRAL et Keolis Lyon l'intégration croissante des questions de genre dans les politiques publiques, particulièrement celles luttant contre l'insécurité, les marches exploratoires ont initié, ou du moins accompagné, cette dynamique d'éclosion et d'affirmation de la notion de harcèlement sexiste. Cette démarche participative semble donc avoir infusé dans d'autres politiques publiques et a favorisé la reconnaissance des inégalités de genre en termes d'insécurité, matérialisant le passage à un nouveau « référentiel » (Muller 2005). Par ailleurs, les marches exploratoires sont également exemplaires d'une autre transformation plus profonde, portant cette fois sur les relations au sein du système d'acteurs locaux. En se présentant comme une démarche partenariale qui mobilise une pluralité d'institutions aux prises avec des enjeux de sécurité, ce projet illustre en effet pleinement le passage « du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine » (Le Galès 1995) avec une fragmentation du processus décisionnel. Là-encore, les marches exploratoires accompagnent donc cette profonde transformation.

3.1.1. Les marches exploratoires, une première politique publique témoignant de l'avènement d'un nouveau « référentiel » global en matière de genre

Les marches exploratoires, en tant que politique publique initiée à partir de 2015 par le SYTRAL et Keolis Lyon dans les TCL, ont amorcé un mouvement de transformation plus large qui dépasse la seule échelle du dispositif. Cette démarche dispose en effet d'un caractère inédit, puisqu'elle est la première action à s'intéresser spécifiquement aux inégalités de genre dans l'usage des transports en commun à Lyon. C'est ce qu'indique justement la cheffe des projets des marches exploratoires chez Keolis Lyon, qui souligne cette nouveauté :

« Je pense que vraiment quelque chose de spécifique sur les passagères, le fait d'être une femme dans les transports en commun, je pense que c'était la première démarche à le faire. Avant on prenait déjà en compte l'insécurité, mais de manière plus générale et moins spécifique justement, il y avait pas un axe dédié aux femmes. Et là, cet axe là, et ce plan là, ont permis de se dire à un moment « on va se concentrer là-dessus et effectivement on va réfléchir à qu'est-ce que c'est que d'être une femme dans les transports en commun » » (juin 2021).

De là, les marches exploratoires ont alors été une porte d'entrée vers un large faisceau d'actions prenant en compte le genre, et notamment le harcèlement sexiste, au SYTRAL et chez Keolis Lyon. Ainsi, plusieurs actions portant sur cette dimension sont apparues ultérieurement au lancement des marches exploratoires. C'est le cas par exemple d'une mesure développée par le département d'action citoyenne de Keolis Lyon qui vise à sensibiliser les jeunes au harcèlement sexiste dans les transports. Pour cela, deux agents TCL spécifiquement formés à ces questions interviennent en milieu scolaire dans les collèges et lycées, pour présenter un module de deux heures validé par l'inspection académique. Cette sensibilisation fait également l'objet d'une fiche-action spécifique dans la Stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance pour les transports en commun lyonnais 2021-2024. De même, les campagnes de communication successives initiées depuis janvier 2017, d'abord à la demande des marches exploratoires, ont fait du harcèlement sexiste un de leurs

thèmes de prédilection. Les marches exploratoires ont ouverts ici un nouveau champ d'action dans lequel la sécurité des femmes dans les TCL revêt d'une importance particulière :

« Avant ça ressortait pas ce problème de la situation des femmes, on en parlait pas, c'est l'évolution de la société. On ne parlait pas autant de ces problèmes qu'aujourd'hui. On a été des précurseurs c'est déjà pas mal. Et puis avant 2017, grâce aux marches exploratoires, on a vraiment conscientisé quelque chose autour de ça. [...] On a presque devancé une temporalité en fait, et du coup à partir de 2018 on a vu les effets non seulement de notre campagne de communication, et du #MeToo puisqu'on a eu plus de plaintes et de signalements. On a eu une hausse de 20% et on a partagé cet avis avec les associations d'aides aux victimes qui faisaient le même constat. » (Responsable sécurité du SYTRAL, juin 2021).

Ainsi, il ne s'agit pas ici d'amplifier le rôle joué par les marches exploratoires dans la mise en place de certaines mesures, mais bien de reconnaître que cette démarche s'est inscrite dans une dynamique de reconnaissance plus globale des inégalités de genre dans la société et a, au niveau local, été une véritable force d'entraînement. De ce fait, « si les débats sur la place des femmes et des hommes dans la société se multiplient » (CREDOC 2015), les marches exploratoires ont quelque peu devancé ce phénomène et joué le rôle de détonateur dans la multiplication, au moins à un niveau rhétorique, de l'usage du terme de harcèlement sexiste qui s'est désormais largement imposé dans la stratégie territoriale de sécurité des TCL. Ainsi, le développement des marches exploratoires marque à ce titre une profonde évolution du traitement public de l'insécurité dans les transports. Reconnaître pour la première fois à Lyon, *via* cette démarche, la spécificité de l'expérience féminine témoigne d'une véritable transformation de la représentation du problème et signale alors un changement de « référentiel » (Muller 2005). En analyse des politiques publiques, ces-dernières « sont le lieu où une société donnée *construit son rapport au monde* et donc les représentations qu'elle se donne pour comprendre et agir sur le réel tel qu'il est perçu. [...] La définition d'une politique publique repose sur une représentation de la réalité qui constitue le *référentiel* de cette politique » (Muller 2019). La notion de référentiel dégagée par Pierre Muller est un concept visant à expliquer le changement dans l'action publique, tel que celui qu'opèrent les marches exploratoires au sein du SYTRAL et de Keolis Lyon avec l'entrée dans une phase de prise en compte des inégalités de genre. Or, pour l'auteur, « la principale explication du changement d'une politique est à rechercher dans ce que l'on a appelé la transformation du « rapport global/sectoriel » : si une politique change, c'est d'abord parce qu'à un moment donné, un

décalage apparaît entre le référentiel de la politique (référentiel sectoriel) et le référentiel global : l'ancienne politique entre en crise parce que ses objectifs et les instruments qu'elle met en œuvre sont déphasés par rapport au nouvel « état du monde ». Par exemple, « si des politiques de lutte contre la pédophilie ont pu être mises en place, c'est bien parce que, au niveau global, les représentations de la place des enfants dans la société s'étaient transformées » (Muller et al. 2008). C'est-à-dire que selon cette théorie, un changement de politique à un niveau local s'explique par une évolution du cadre cognitif prévalant à un niveau global. Justement, dans *Les politiques du genre*, l'auteur lui-même reconnaît la pertinence de cette approche en ce qui concerne les réponses publiques aux inégalités de sexe :

« Quand aux politiques visant à assurer une meilleure représentation des femmes dans l'espace public, elles résultent d'un processus de « scandalisation » à partir de l'idée selon laquelle « il n'est plus possible » que 50% des citoyens ne disposent que d'une représentation ultra minoritaire. [...] Les organisations féministes sont donc les médiatrices entre une évolution globale qui met en cause les cadres cognitifs et normatifs dominants concernant le statut des femmes à un moment donné et les programmes d'action publique qui restent calés sur un référentiel global appartenant de plus en plus à une époque révolue. Leur rôle est alors de mettre des mots sur cette évolution (« Notre ventre nous appartient ») et de participer à la transcription de ces mots sous forme d'un changement de politique. » (2008).

S'il ne s'agit pas ici de détailler le rôle des mouvements sociaux dans ce changement de référentiel global, où les entraves à la mobilité des femmes sont de moins en moins tolérées, les nombreux témoignages recueillis faisant référence à une « évolution de la société » font bien référence à ce type de transformation. De fait, les anciens programmes d'action portés par le SYTRAL et Keolis Lyon en termes de sécurité apparaissent obsolètes et inadéquats du fait de leur absence de prise en compte spécifique des inégalités de genre face à l'insécurité dans les transports en commun. Les marches exploratoires peuvent à ce titre être analysées comme un premier pas vers une adaptation du référentiel sectoriel au référentiel global, en tant que première démarche traitant spécifiquement de la situation des femmes. Il importe ici de préciser que cette appréhension des marches exploratoires à l'aune de la notion de référentiel n'est pas un phénomène mécanique. D'une part, émettre que le référentiel global de la société ne tolère plus la non-prise en compte du genre dans les politiques publiques locales peut être discuté, tant la reconnaissance des inégalités entre les sexes est

toujours sujet à des débats houleux. D'autre part, des mécanismes de résistance, ou de déni, peuvent empêcher l'adaptation du référentiel sectoriel au référentiel global, particulièrement au début du processus, lorsque le nouveau cadre général ne s'est pas encore pleinement imposé. Le changement cognitif ayant conduit à l'avènement des marches exploratoires n'est donc pas nécessairement achevé. Malgré tout, l'analyse en termes de référentiel est un outil intéressant pour comprendre ce que représente, au niveau local, le développement des marches exploratoires au SYTRAL et chez Keolis Lyon. Cette démarche apparaît en effet comme la matérialisation, dans les TCL, d'une dynamique plus générale qui, conjointement aux motivations des acteurs ou à leurs intérêts, a conduit à installer la lutte contre le harcèlement sexiste dans les politiques publiques déployées.

Les implications d'une démarche en non-mixité :

Les marches exploratoires dans les TCL sont une démarche organisée en non-mixité, c'est-à-dire que seules des femmes sont invitées à en faire partie. Ce choix est décrit par la cheffe de projet des marches exploratoires chez Keolis Lyon : « les raisons du choix c'est les mêmes que généralement toutes les instances non-mixtes, à savoir la libération de la parole, et le fait de se sentir libre dans ses déplacements, dans ce qu'on dit. [...] Nous on était partis sur les violences faites aux femmes et sur le harcèlement sexiste, donc ça paraissait logique. [...] On a décidé que ces marches là c'était aussi un moyen pour les femmes de reprendre possession de leur trajet, de leur déplacement et de leur place de femmes dans les transports en commun » (juin 2021). Ce type de justifications s'inscrit bien dans une vision répandue de la démocratie participative, pensée « comme le terrain politique par excellence que pourraient/devraient investir les femmes. Affichant ses ambitions inclusives et égalitaristes, la démocratie participative s'est imposée comme une proposition corrective pour tous les groupes subalternes historiquement exclus de la représentation politique » (Paoletti, Rui 2015). Ainsi appelées à participer pour reprendre leur « place de femme », un dilemme surgit d'emblée pour les usagères : « les femmes doivent-elles réclamer de participer pleinement à la vie politique sur la base de leur commune humanité partagée avec les hommes ou sur la base de leurs différences avec eux ? » (Paoletti, Rui 2015). Pensée par Carole Pateman et nommée

le « dilemme de Mary Wollstonecraft⁹ » (1988), cette question cristallise de nombreux débats sur l'implication des femmes dans les dispositifs participatifs. Pour une tendance universaliste, la première option est prioritairement retenue. Cependant, de nombreux travaux pointent les limites de cette croyance. C'est le cas d'un article d'Yves Raibaud (2015) portant sur les concertations engagées à Bordeaux sur les schémas de mobilité urbaine. L'auteur montre avec clarté que les hommes sont beaucoup plus nombreux à participer au dispositif que les femmes, ont le contrôle des enjeux discutés, monopolisent le temps de parole et que la parole des femmes fait l'objet d'une véritable « disqualification ». Ainsi, les rapports de pouvoirs liés au genre semblent largement se rejouer au sein des dispositifs participatifs. Dans ce cadre, le choix de la non-mixité est une « manière radicale de résoudre le dilemme constant entre universalisme et différences », en tranchant cette fois pour la seconde option (Paoletti, Rui 2015). La présence unique de femmes prend donc pour postulat que celles-ci sont plus à même de formuler des préconisations pour lutter contre leur insécurité que les hommes, en opposition avec la conception universaliste. Selon cette vision, le choix de la non-mixité s'explique donc par la spécificité des expériences féminines, d'où les femmes tirent un regard particulier sur l'insécurité dans les transports en commun. Or, en faisant appel à un collectif entièrement composé de femmes au nom de leurs caractéristiques communes, cela conduit ici à essentialiser une identité féminine. Ainsi, « prendre en compte les expériences sociales des femmes dans les politiques publiques est toujours problématique et paradoxal. Les faire émerger en tant que sujets des politiques publiques représente une réponse à une réalité sociale, mais entraîne également un effet de « naturalisation » ou d'« essentialisation » des rapports sociaux de sexe » (Lieber 2008). L'enjeu de la non-mixité est donc de clarifier sur quelle identité sexuée commune les femmes sont-elles appelées à participer aux marches exploratoires. Si les réponses diffèrent selon les auteurs, « ces laboratoires que constituent les dispositifs non mixtes [...] montrent surtout que par-delà les différences voire les clivages qui structurent la dynamique participative, ce sont les violences faites aux femmes qui constituent le socle d'une conscience commune et partagée » (Paoletti, Rui 2015). Ainsi, l'expérience féminine de l'insécurité constitue un puissant socle identitaire qui rassemble les femmes au-delà de leurs différences, d'où la pertinence de marches exploratoires en non-mixité. L'enjeu

⁹ Carole Pateman fait ici référence à Mary Wollstonecraft (1759-1797), philosophe britannique célèbre pour sa publication en 1792 de *Défense des droits de la femme*, l'un des premiers essais féministes défendant l'idée que le manque d'éducation des femmes explique leur position subalterne dans la société et appelant à l'égalité entre les sexes devant la morale.

devient alors pour ces dispositifs participatifs d'obtenir des résultats tangibles, afin de ne pas tomber dans une équivalence entre féminisation et dévaluation. En effet, « si une telle féminisation des dispositifs participatifs de délibération se poursuivait, le détournement et la désertion des hommes à l'égard de ce secteur de l'espace public, tels qu'on les observe pour les professions féminisées, pourraient conduire à maintenir, voire accentuer, la position subalterne de la démocratie participative par rapport au système de représentation démocratique. Ses dispositifs seraient perçus tels des salons produisant un lointain bavardage inoffensif, sans incidence sur le cours de l'action publique et les processus de décisions politiques » (Chen, Poletta 2013).

3.1.2. Quand les marches exploratoires matérialisent et alimentent l'existence d'une « gouvernance » urbaine dans la lutte contre l'insécurité

Les marches exploratoires organisées par le SYTRAL et Keolis Lyon dans les transports en commun lyonnais marque également une autre transformation profonde, portant cette fois sur le système d'acteur local. En tant que démarche partenariale mêlant une large diversité d'acteurs du territoire, ce dispositif participatif illustre en effet ce que Patrick Le Galès (1995) conceptualise comme le passage du « gouvernement des villes à la gouvernance urbaine ». La notion de gouvernance est pensée ici comme un « processus d'agrégation, de coordination et de direction d'acteurs, de groupes sociaux et d'organisations, en vue d'atteindre des objectifs définis et discutés collectivement » (Le Galès 2019). Sous ce vocable, il s'agit ici de mettre en lumière la fragmentation croissante des processus d'élaboration et de mise en œuvre des politiques publiques, avec la multiplication des acteurs, publics comme privés, disposant d'un pouvoir d'agir. Un tel phénomène conduit alors à une « transformation de l'action publique analysée comme une forme d'action collective » (Le Galès 1995), où les acteurs étatiques qui monopolisaient autrefois la production des politiques publiques doivent désormais composer avec une diversité de partenaires.

D'abord, le recours croissant aux acteurs privés dans la production de l'action publique, notamment *via* des contrats de délégation de service public comme celui qui unit le SYTRAL et Keolis Lyon dans la gestion des TCL, est une première caractéristique de ce recul des acteurs publics traditionnels. En effet, « les différentes formes qui ont conduit les entreprises privées à fournir un nombre croissant de services publics (privatisation, délégation de missions de services publics) » mènent Yves Salesse (2007) à « poser la question de la capacité de l'État à être un simple « régulateur du jeu » ». Ainsi, « cette multiplicité d'espaces de coordination entre acteurs privés et publics [...] inclinent l'analyse [...] vers une privatisation des politiques publiques » (Gabas 2003). La place centrale occupée par Keolis Lyon dans l'élaboration des politiques publiques est donc exemplaire pour ces auteurs de la montée en puissance des acteurs privés. Plus qu'un simple exécutant des orientations fixées par le SYTRAL, Keolis Lyon dispose en effet d'une vraie force d'impulsion, comme l'illustre la phase de déclenchement des marches exploratoires dans les TCL (voir la partie 2.1.1. « nom partie »). De là, « la notion de *gouvernance* s'applique particulièrement bien aux situations maintenant généralisées où les intérêts en présence sont multiples et où les politiques sont produites par des processus contractuels et négociés entre acteurs publics et acteurs privés au sens large et dans leur diversité. [...] Les partenariats publics-privés sont de fait très ancrés dans la gestion d'équipements publics et de services collectifs par le biais de contrats de délégation de service public » (Nahmias, Hellier 2012).

Au-delà du rôle joué ici par un acteur privé, d'autres éléments conduisent à relever la pertinence de la notion de gouvernance pour analyser les recompositions du système local d'acteurs à l'œuvre avec les marches exploratoires dans les TCL. Marie-Hélène Bacqué, Henri Rey et Yves Sintomer (2005) identifient justement quatre critères attestant d'un passage à la gouvernance. Le premier est « l'implication simultanée de plusieurs institutions étatiques dans une même action ». C'est bien le cas des marches exploratoires, puisque ce projet implique, grâce au groupe d'experts mobilisé, à la fois différentes communes, des représentants des forces de police ou encore de la préfecture. Le deuxième critère est « le développement de partenariats public/privé, le privé pouvant renvoyer à une entreprise comme à une association ». Là encore, cette situation correspond bien à la situation des marches exploratoires comme cela a été présenté. L'élément suivant est « une approche pragmatique procédant par résolution des problèmes plutôt que par l'application hiérarchique de grandes orientations ». Ici également, les remarques déjà évoquées sur la précision des préconisations formulées par les ambassadrices, notamment du fait du guide utilisé et d'une

légitimité liée à l'expertise d'usage, rentrent bien dans ce cadre. L'objet du dispositif est bien d'apporter des solutions claires à des problèmes concrets et peut à ce titre être qualifié de « pragmatique ». Enfin, le dernier critère renvoie à « des processus de décision passant par des voies moins institutionnelles, pour partie découplées des formes de représentations classiques, sous forme de réseaux de négociation, d'alliances, de regroupements ». La manière dont se réunit le groupe d'experts lors des marches exploratoires, en position d'écoute devant le collectif d'usagers, crée bien un espace de décision moins formalisé et plus souple que les rencontres traditionnelles. De même, cette phase de restitution des marches exploratoires s'organise dans une formation similaire au Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), instance qui coordonne sur un territoire donné le contrat local de sécurité (CLS) et réunit tous les acteurs parties prenantes des politiques de sécurité. De ce fait, le groupe d'experts est bien ici « découplée des formes de représentation classique », qu'incarne le CLSPD en matière de sécurité locale. Ainsi, à l'aune de ces caractéristiques, les marches exploratoires matérialisent et renforcent donc le passage d'un gouvernement des politiques de sécurité locale, à une véritable gouvernance de celles-ci. De tels constats poussent même Jacques Commaille à souligner la « relativisation de la place du territoire classique et de la puissance publique de l'État-nation, et l'influence croissante de niveaux intermédiaires de gouvernement, de nouvelles échelles territoriales (locales, régionales, urbaines) s'imposant dans le jeu politique par la nature spécifique des problèmes qui s'y posent et par le poids croissant des acteurs qui s'y meuvent (Commaille 2010). Par exemple, au sujet des marches exploratoires, il est notable de remarquer le dynamisme et l'important degré d'initiative portés, à une échelle locale, par le SYTRAL et Keolis Lyon. En effet, l'organisation territoriale de cette démarche a même précédé la parution du guide méthodologique publié par le Ministère chargé des Transports. L'échelon local a donc devancé une dynamique nationale, prouvant là son degré d'autonomie et son affirmation vis-à-vis du niveau central. Une sorte de renversement s'est même opéré puisque le SYTRAL, fort de retour d'expérience, a même accompagné la rédaction de la méthodologie des marches exploratoires formalisée par le Ministère chargé des Transports, mettant en lumière l'expertise propre d'un acteur local.

Par ailleurs, la mobilisation des usagers au sein des marches exploratoires est une autre composante caractéristique du passage à la gouvernance. En effet, en élargissant, non pas seulement dans une dynamique horizontale, mais aussi verticale, les acteurs légitimes à participer à la construction de l'action publique, les dispositifs participatifs accompagnent

bien cette recomposition du pouvoir. Les démarches citoyennes telles que les marches exploratoires renseignent donc finalement sur le caractère démocratique de la gouvernance (Bacqué, Rey, Sintomer 2005). Dans cette perspective, les marches exploratoires peuvent être pensées ici comme le volet démocratique de la gouvernance urbaine des politiques de sécurité. En effet, si d'autres instances comme le CLSPD caractérisent également la fragmentation du processus décisionnel en matière de lutte contre l'insécurité, les marches exploratoires se différencient par leur appui sur les usagers, un acteur absent des autres espaces institutionnels et opèrent de ce fait un élargissement démocratique de la gouvernance locale. Cependant, participation et gouvernance ne doivent pas être confondues, comme le précise Laurence Bherer (2016) : « alors que la participation publique vise la participation de citoyens ordinaires à l'action publique, la « gouvernance » amalgame les entreprises privées invitées à participer au conseil d'administration des nouvelles agences publiques, les associations dont le rôle est de dispenser des services autrefois rendus par l'État, des comités de sages formés de personnalités et experts connus, des comités d'usagers... et des dispositifs participatifs qui mobilisent de simples citoyens ou des groupes militants. Ainsi, bien que ce soit souvent le cas, il est impropre d'utiliser le terme de « gouvernance » comme un équivalent de celui de la participation publique alors qu'il englobe un phénomène plus large qui concerne l'extériorisation et la mise en réseaux de l'État ». Il s'agit donc bien ici d'envisager le volet participatif des marches exploratoires comme un pan particulier de la gouvernance, cette dernière se matérialisant de façon plus exhaustive à travers la composition complète du groupe d'experts. C'est ainsi au prisme de l'ensemble de la dimension partenariale des marches exploratoires que se donne à voir la prégnance de la gouvernance des politiques de sécurité à Lyon. C'est ce qu'indiquent bien F. Guérin et E. H. González :

« Fabriquer la ville nécessite de savoir collaborer avec une diversité de partenaires pour avoir une vision intersectorielle, globale et intégrée. Or, les MUEN [marches urbaines exploratoires de nuit] sont un moyen pour communiquer, c'est-à-dire, comprendre les référentiels épistémologiques utilisés par l'autre pour un enrichissement mutuel et un projet qui soit compris sous toutes ses dimensions. Elles permettent de se faire rencontrer des univers de significations, manières de faire et de penser qui ne se croiseraient pas autrement, de collaborer » (2017).

Les marches exploratoires sont ici un espace de rencontre qui, dans une dynamique de gouvernance urbaine, mêlent une large diversité de partenaires pour produire une réponse publique commune à l'insécurité dans les transports en commun. Pour le SYTRAL, cette

place centrale accordée aux partenariats s'incarne également au sein du quatrième axe de la Stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance pour les transports en commun lyonnais 2021-2024, puisque celui-ci s'intitule : « le territoire : vers une gouvernance renouvelée et efficace ». Cet axe se décline en onze fiches-action, parmi lesquelles « la participation de Keolis Lyon / SYTRAL aux CLSPD et CLS » ; « l'échange d'information à l'instant T pour une gestion opérationnelle des incidents » qui vise à renforcer le partage d'information entre le poste de sécurité TCL, la Direction départementale de la sécurité publique, le centre d'opérations et de renseignement de la gendarmerie ou les polices municipales ; « la réunion opérationnelle de sécurité (ROS) avec les partenaires », espace de dialogue mensuel entre les acteurs locaux de la sécurité ; « le bilan annuel partagé des faits de délinquance sur le réseau TCL avec les partenaires » ou encore « la coordination justice / TCL ». La dimension partenariale dans laquelle s'inscrivent les marches exploratoires est donc un élément central des politiques de sécurité locale, illustrant bien l'avènement d'une gouvernance urbaine.

Conclusion intermédiaire

Au-delà des effets produits par la prise en compte des recommandations formulées par les ambassadrices, les marches exploratoires marquent également des transformations plus profondes traversant l'action publique locale. Deux notions phares de la sociologie de l'action publique peuvent alors être mobilisées ici. D'abord, en tant que première politique publique déployée par le SYTRAL et Keolis Lyon à prendre comme point de départ la reconnaissance explicite des inégalités de genre dans le rapport à l'insécurité, cette démarche amorce un véritable changement de « référentiel » (Muller 2005). En accord avec les préceptes relatifs à ce concept, les marches exploratoires illustrent ainsi l'avènement d'un nouveau regard porté au niveau global sur les inégalités de genre, celles-ci étant de moins en moins acceptées, et incarnent donc au niveau local l'adaptation publique à ce changement.

Par ailleurs, au plan cette fois du système d'acteurs jouant un rôle dans les politiques de sécurité, les marches exploratoires accompagnent et alimentent l'émergence d'une véritable « gouvernance urbaine » (Le Galès 1995). La place d'acteurs privés, le recours aux usagers, l'affirmation de l'échelon territorial par rapport au national et la forte empreinte partenariale de ce projet sont en effet caractéristique de cette recomposition du pouvoir local.

3.2. De l'usagère à l' « ambassadrice », les effets de la participation

Si les ambassadrices, à travers leur participation aux marches exploratoires, ont un impact sur les politiques publiques en matière d'insécurité dans les TCL et accompagnent des transformations plus profondes, le dispositif lui-même a également des effets sur ces usagères. En effet, s'investir dans une démarche participative est une expérience marquante à bien des égards. D'abord, en tentant de mettre au jour les raisons de la participation des ambassadrices, il s'agira ici d'analyser en quoi l'engagement citoyen peut constituer une source de « rétributions symboliques » (Gaxie 1977, 2005 ; Gauthier 2019) de multiples natures. Ensuite, au niveau individuel, la participation aux marches exploratoires peut également opérer une réaffirmation des ambassadrices, à la fois en tant que citoyenne et en tant que femme. Il s'agit ici d'observer si les discours des acteurs de la démarche sur la place accordée aux usagères et sur la réappropriation des femmes de leurs trajets et des transports en commun produisent des effets tangibles, sur les participantes elles-mêmes. Il importera donc d'analyser jusqu'où peut porter l'« empowerment » (Bacqué, Biewener 2011, 2013) des ambassadrices du fait de leur engagement dans les marches exploratoires.

3.2.1. Des raisons à l'engagement aux « rétributions symboliques »

L'étude d'un dispositif participatif tel que celui des marches exploratoires ne peut se passer d'une analyse particulière de la situation des participantes engagées. La mobilisation dans une démarche citoyenne n'est en pas, en effet, une action vide de sens. Les acteurs cultivent au préalable des attentes et des représentations, ils découvrent de nouveaux espaces, occupent une place inédite et sont invités à adopter une posture souvent inconnue d'*actrice* de l'action publique. Ainsi, selon une conception empreinte d'un certain idéal délibératif, « la délibération serait censée produire des citoyens plus intéressés à la chose publique, plus informés, plus empathiques, plus soucieux de l'intérêt général, et transformer leurs opinions »

(Blondiaux, Fourniau 2011). Afin de questionner la réalité de cette représentation, il s'agit donc de poser « la question des effets de la participation et de la délibération sur les individus qui participent et délibèrent » (Blondiaux, Fourniau 2011). Pour cela, il est en premier lieu pertinent de s'intéresser aux motivations que mettent en avant les participantes des marches exploratoires elles-mêmes. Inès, Valérie et Candice témoignent notamment de leur volonté de changer les choses, et de se saisir de ce dispositif qui s'offre à elles :

« J'ai accepté de faire les marches exploratrices parce que ça répondait à mes pensées, ça reflétait mes pensées, donc quand il y avait une dame de Keolis qui est venue me solliciter pour ce projet, j'ai accepté tout de suite. Parce que déjà dans ma tête quand je voyais les arrêts de bus, la détérioration, quand c'est cassé, quand les petites poubelles à côté sont brûlées, quand je voyais des choses qui n'allaient pas, déjà dans ma tête je cherchais un endroit, une institution pour parler de tout ça, pour communiquer. [...] Moi qui voulais avoir des instances pour parler de tout ça voilà que ça a atterri chez moi ! » (Inès, mai 2021).

« J'avais eu un vrai coup de cœur pour la démarche et je me suis dit si jamais ça arrive sur ma ligne de bus je me porterai volontaire [...] Donc je me suis dit là c'est problème solution, c'est vrai que les lignes de bus, C14 comme d'autres, sont pas toujours très agréables, et j'ai trouvé à la fois que la démarche était opérationnelle, parce que j'ai trouvé les affiches sympas, elles m'ont tout de suite parlé, toutes, et j'ai trouvé ça courageux au niveau institutionnel » (Valérie, mai 2021).

« Parce que la ligne 7 à l'époque c'était vraiment une catastrophe, parce qu'on avait les bus les plus... C'était un peu la ligne poubelle c'est là où on mettait les bus pourris. Et les routes en plus vu que ça passe sur deux communes c'est un peu compliqué au niveau de l'entretien des routes, des éclairages tout ça. Donc je me suis dit que c'était intéressant de pouvoir en parler pour une fois. Et puis aussi parce que, plus par « solidarité » dans le sens où je trouve ça chiant de pas pouvoir prendre son bus tranquille en fait. Et ça arrive des fois un peu à tout le monde, c'est un peu des fois la faute à pas de chance, et du coup je me suis dit « allez faisons ça parce que c'est bien d'en parler ». (Candice, mai 2021).

Ici, ces trois ambassadrices mettent bien en avant l'idée de nouveauté que représentent les marches exploratoires, en soulignant que le fait de pouvoir participer n'est pas habituel. Ainsi, Inès « cherchait » un espace pour faire remonter un certain nombre de problème. Valérie met en avant le « courage » des organisateurs, preuve que ces démarches sont rares.

Enfin, Candice choisit de s'engager « pour une fois » qu'elle en a la possibilité. Emilie adhère également à ce constat en émettant que « le fait qu'on soit entendu et qu'on ait notre mot à dire c'est tellement rare dans la société que j'étais super contente d'en faire partie » (mai 2021). A travers cette idée de nouveauté, se joue donc en fait un enjeu plus large qui renvoie aux possibilités offertes aux usagères d'être écoutées et consultées. Les discours mettant en exergue la dimension inédite de la démarche exploratoire comme source de motivation rendent alors compte de la volonté des ambassadrices de bénéficier d'une certaine reconnaissance. De fait, si le souhait d'améliorer la situation est bien présent, celui-ci se double d'un intérêt plus personnel à se sentir valorisé.

De même, interrogée sur ses motivations à s'engager dans le dispositif, Emilie s'inscrit également dans ce registre intéressé :

« Au moment où je suis devenue ambassadrice, je venais juste d'être propriétaire, dans un quartier que je connaissais pas spécialement, à Vaulx-en-Velin. La ligne qui était concernée c'était la ligne juste en bas de chez moi donc du coup ça m'intéressait de connaître un peu plus la ville, et en même temps, vu que j'étais pas là depuis longtemps, je me suis dit « je vais peut-être rencontrer des gens », ça peut être intéressant. C'était plus de la curiosité et comme je suis assez sociable je me suis dit « au niveau feeling ça peut le faire et j'aurai peut-être ma place » ». (Emilie, mai 2021).

Ici, les premières raisons à l'engagement pointées relèvent toutes d'une dimension personnelle, visant à améliorer sa connaissance de la ville et à rechercher des sociabilités. Loin de nier la réalité des convictions personnelles des ambassadrices pouvant favoriser leur engagement, il s'agit seulement ici, au-delà des discours, de donner à voir les raisons davantage instrumentales pouvant encourager la participation. En effet, Alice Mazeaud et Julien Talpin questionnent :

Tout se passe comme si l'intérêt des citoyens pour ces nouvelles arènes publiques allait de soi. On sait pourtant que le public réel de ces dispositifs n'est jamais le public rêvé des théories délibératives : il n'est ni représentatif, ni égalitaire, ni complètement profane et désintéressé. [...] Car après tout pourquoi participer ? Pourquoi des individus consacraient-ils leur temps et leur énergie à la chose publique ? Qu'y cherchent ceux qui s'y investissent, parfois avec passion et engouement ? » (2010).

Ces remarques résonnent d'autant plus si l'on prend en considération l'importante implication nécessaire pour faire partie d'un collectif d'ambassadrices. Toutes les participantes interrogées insistent bien sur le caractère chronophage du dispositif.

« Je travaille et j'ai trois enfants en bas âge, à l'époque ils l'étaient encore, je peux dire que je me suis forcée » (Inès, mai 2021).

« Forcément c'est quelque chose qu'on fait sur notre temps libre donc ce n'est pas forcément évident. Dans les filles avec qui j'étais il y avait une étudiante, beaucoup de mamans, donc leur emploi du temps c'est pas facile à gérer » (Emilie, mai 2021).

« Mine de rien, quand on bosse comme moi à plein temps, et bien j'ai pris des demi-journées de congé, voilà c'est pas rien quoi. C'était une vraie démarche, ça demandait pas mal d'investissement » (Valérie, mai 2021).

« Moi j'étais en prépa donc je venais après mes horaires de cours. Il y en avait qui devait aller chercher les enfants et tout, et c'était des fois des grosses plages horaires, il fallait qu'on s'organise » (Candice, mai 2021).

« Il faut quand même prendre une heure trente, deux heures voire trois heures une fois par semaine pendant quatre semaines, donc c'est quand même quelque chose où les ambassadrices s'investissent à hauteur d'une trentaine d'heures sur l'espace de 3-trois ou quatre mois on va dire. Donc il faut trouver le temps, moi-même je ne sais pas si je trouverais le temps pour participer » (Cheffe de projets des marches exploratoires chez Keolis Lyon, juin 2021).

De là, en s'appuyant sur Pierre Bourdieu, Yannick Gauthier (2019) note que « sans pour autant jeter le discrédit sur les bonnes intentions qui animent les profanes engagés [...], on peut, à partir de nos conclusions, mettre en doute l'exclusivité du motif du devoir civique comme motivation de l'engagement participatif et réaffirmer que « les agents sociaux n'accomplissent pas d'actes gratuits » ». Pour lui, « le modèle des « rétributions symboliques » élaboré par Daniel Gaxie (Gaxie, 1977, 2005) pour étudier les mécanismes qui favorisent l'enrôlement et l'attachement au militantisme dans les organisations partisans apparaît particulièrement heuristique pour analyser les ressorts de l'engagement [...] dans les instances » participatives. Ces rétributions peuvent être composées par « le prestige, le pouvoir, l'estime de soi ou la considération sociale » (Gauthier 2019). En ce qui concerne les ambassadrices, si la recherche de ces rétributions ne semble pas avoir précédé l'engagement, celles-ci peuvent cependant expliquer leur important niveau d'investissement, et notamment le fait qu'elles restent très actives même après la clôture de leur marche exploratoire. En effet,

plutôt que de se retirer du dispositif, les participantes continuent au contraire d'être mobilisées par le SYTRAL et Keolis Lyon pour réaliser de la distribution de tracts lors de la journée du 8 mars, pour donner leur avis sur les campagnes de communication à venir, ou pour participer à d'autres consultations, comme l'explique ici la responsable sécurité du SYTRAL :

« Là il y a eu une réunion de la Métropole pour concerter sur le plan piéton, et bien le SYTRAL était invité et il y avait les ambassadrices. Elles ont un rôle qui dépasse simplement leurs marches exploratoires, on les fait exister »

- Et ça c'est important pour vous de continuer à faire vivre ce vivier ?

- C'est important, ça nous fait des relais » (juin 2021).

Ainsi, pour le SYTRAL et Keolis Lyon, le fait de continuer à s'appuyer sur les ambassadrices revêt de plusieurs intérêts qui font écho à leurs motivations. Il s'agit notamment de mettre en scène un lien avec les usagers, de bénéficier d'un regard profane sur des sujets divers, dans une conception consumériste (voir la partie 2.1.1 : « le « transfert » des marches exploratoires dans les TCL : une conjonction de motivations plurielles »).

Une analyse en termes de rétributions symboliques peut donc permettre de comprendre une partie des effets qu'ont les marches exploratoires sur les participantes. Un premier volet de rétributions concerne l'acquisition de sociabilité provoquée par les marches exploratoires. Inès se dit ainsi satisfaite que son « réseau se soit élargi » (mai 2021). De même, lorsqu'Emilie est interrogée sur la réussite du dispositif, elle fait immédiatement référence aux rencontres : « tout de suite avec les filles on a très vite discuté, ça devenait un vrai plaisir de se voir, c'était agréable de se retrouver. [...] C'est toujours un peu récompensé parce que quelque part on faisait toujours ça dans un contexte où on allait dans un café, on prenait un chocolat, du coup c'était agréable en fait de faire ça ensemble » (mai 2021).

Un deuxième registre de rétributions renvoie au sentiment de reconnaissance récolté grâce aux marches exploratoires. Celui-ci est d'autant plus prégnant pour ceux que Yannick Gauthier nomme les « inouïs de la participation », soit les « citoyens désinsérés du monde social et les plus éloignés de la sphère politique ». Pour eux, « l'expérience [participative] octroie avant tout aux profanes un statut qui leur reconnaît pour la première fois une place dans le monde social » (2019). C'est justement ce que souligne Valérie, chargée de développement ressources humaines à la Préfecture du Rhône :

« Alors, moi honnêtement c'est, pour moi en tout cas, relativement familier, parce que je travaille en préfecture, je suis très à l'aise avec les institutions donc j'ai des

gratifications dans ma vie professionnelle. Mais pour les autres collègues, que notre parole soit une parole de qualité, écoutée et prise en compte, ça j'ai trouvé que c'était puissant car elles n'en ont pas l'habitude. Donc voilà, il y a eu cette approche tout de suite de dire « bah en fait voilà, tout ce que vous direz pourra être intéressant. [...] La semaine prochaine, le SYTRAL veut nous rencontrer pour contribuer au choix final des campagnes de communication. Ça c'est quelque chose qui est aussi très gratifiant, c'est qu'au-delà de l'action qui nous a mobilisé, on a continué à être associé, on est toujours invité, alors ça peut avoir l'air bidon mais peu importe moi je trouve que c'est important » (mai 2021).

Il apparaît bien en effet que les ambassadrices les plus éloignées du monde institutionnel sont les plus sensibles à l'octroi de cette reconnaissance soudaine. Ainsi, Candice, étudiante en architecture de 25 ans et ayant grandi à Vaulx-en-Velin, Dominique, 64 ans, retraitée au parcours professionnel mouvementé, de l'insertion sociale à la vente, et Emilie, auxiliaire de puériculture en crèche de 32 ans, abondent : « on est reconnu, notre travail est reconnu, est apprécié. Vu qu'on a eu une vraie reconnaissance ça valait le coup, on ne l'a pas fait pour rien » ; « on s'est senti reconnues. Pour moi c'est vraiment important » ; « ce que j'ai vraiment apprécié c'est l'importance qu'ils donnaient à notre parole, ils nous ont dit qu'on avait un vrai savoir et c'était gratifiant » (mai 2021).

Enfin, le « prestige et le pouvoir » (Gauthier 2019) constituent également un volet des rétributions symboliques. Ici, il est justement frappant d'observer à quel point les ambassadrices se sont saisies de leur place dans les institutions et ont tiré au maximum profit de leurs moments d'échange avec un certain nombre de décideurs. Le témoignage de Candice, étudiante en architecture, est notamment exemplaire de cette dynamique :

« Par exemple l'année dernière au 8 mars on a eu un petit discours du Président du SYTRAL qu'on a l'habitude de voir, on a discuté un peu de mes études les deux. On a toutes mangé ensemble après, ils nous avaient fait un super repas après avoir distribué les tracts, on a toute pu boire un verre ensemble pour discuter et échanger. [...] On a pu discuter avec des journalistes, il y avait le procureur de la République, et c'était cool car ils étaient là pour entendre notre histoire. [...] On a été invité à l'Assemblée Nationale pour rencontrer la députée Hélène Geoffreoy, vu qu'elle était la maire de Vaulx-en Velin à ce moment là, et en fait on a passé une super journée avec elle et avec des associations pour le droit des femmes » (mai 2021).

Discussion avec le Président du SYTRAL, interview par des journalistes, échange avec le Procureur, invitation à l'Assemblée Nationale... Telles sont ici les rétributions symboliques que marquent le passage du statut d'*usagère* à celui d'*ambassadrice*. La responsable sécurité du SYTRAL souligne également la proximité acquise par les participantes des marches exploratoires avec certaines personnalités locales importantes :

« Elles se retrouvent au milieu des maires et elles disent « ah c'est mon maire il faut que je lui parle ! ». Ça me fait rire les Villeurbannaises elles allaient choper Jean-Paul Bret [Maire de Villeurbanne de 2001 à 2020]. Non mais elles ont tissé des liens elles disaient « ah c'est le procureur il est vraiment gentil », elles discutent avec le procureur ! » (juin 2021).

Cette proximité nouvelle avec les institutions ne se cantonne pas seulement à quelques discussions ponctuelles, mais agit comme de véritables ressources mobilisables au besoin par les ambassadrices. L'exemple d'Inès est à ce titre éclairant :

« Mon fils qui est en troisième il a fait son stage à Keolis. Un lien était crée suite à cette implication dans le bénévolat, et du coup mon fils a pu faire son stage de découverte là bas. Il a été accueilli come un prince, et lui il a vraiment tiré au maximum profit de cette expérience » (mai 2021).

Ainsi, la participation des ambassadrices aux marches exploratoires ne doit pas s'envisager uniquement comme le résultat de convictions personnelles menant à un engagement désintéressé. Si certains intérêts tels que la recherche de reconnaissance ou de sociabilité peuvent précéder l'investissement dans la démarche, la majorité des gratifications se révèlent aux ambassadrices au cours du projet, et peuvent expliquer à la fois les efforts consentis pour participer malgré l'implication nécessaire, et l'enthousiasme pour répondre positivement aux sollicitations ultérieures du SYTRAL et de Keolis Lyon. Les marches exploratoires sont ici productrices d'effets tangibles sur les ambassadrices et s'inscrivent en elles comme une expérience véritablement marquante. Ces éléments permettent d'esquisser un premier aperçu des incidences biographiques de l'engagement dans les marches exploratoires sur les participantes (McAdam 1988 ; Talpin 2006).

3.2.2. La participation aux marches exploratoires comme source d'*empowerment* : quelle réaffirmation en tant que citoyenne et en tant que femmes ?

Le concept d'*empowerment*, dépourvu d'une traduction française véritablement satisfaisante (Cantelli 2013), est largement utilisé pour traiter des effets de l'engagement dans une démarche participative sur les participants eux-mêmes. Pour Marie-Hélène Bacqué et Carole Biewener (2013), « l'*empowerment* articule deux dimensions, celle du pouvoir, qui constitue la racine du mot, et celle du processus d'apprentissage pour y accéder. Il peut désigner autant un état (être *empowered*) qu'un processus. Cet état et ce processus peuvent être à la fois individuels, collectifs et sociaux ou politique ». De là, l'*empowerment* est un « processus par lequel un individu et/ou un groupe acquiert les moyens de renforcer sa capacité d'action lui permettant d'accéder au pouvoir individuel et collectif » (Bacqué, Biewener, 2011). Dans cette perspective, les marches exploratoires se présentent donc comme le volet d'apprentissage de l'*empowerment*, permettant aux ambassadrices d'atteindre un certain pouvoir. En ce qui concerne l'objet d'étude de ce travail, cet apprentissage peut être de deux ordres. Les marches exploratoires peuvent d'abord créer les conditions d'acquisition d'un pouvoir citoyen, c'est-à-dire une capacité à s'affirmer face aux experts de l'action publique, à faire entendre sa voix, à développer certaines compétences pour délibérer, prendre la parole ou construire un discours institutionnel. Ensuite, l'engagement des ambassadrices dans ce dispositif peut permettre une affirmation en tant que femmes, relevant notamment d'une réappropriation de l'espace public, d'une reprise en main de sa mobilité, de gains d'autonomie, avec une véritable volonté de transformation sociale tiré d'une conscientisation accrue, du fait de la participation, des rapports de pouvoirs entre les genres. Là encore, si l'analyse des conséquences biographiques de l'engagement sur l'*empowerment* citoyen et féminin des ambassadrices lors de leur participation aux marches exploratoires est un programme de recherche ambitieux, il est opportun d'en dresser un premier panorama afin d'observer jusqu'où peuvent porter les effets induits sur les usagères par cette démarche.

Dans un premier temps, il convient donc de souligner que « la participation citoyenne peut ainsi se révéler être un véritable vecteur d'*empowerment* » (Gauthier 2019). Ici, les

discours des ambassadrices semblent effectivement donner un voir une affirmation progressive des usagères face aux experts. Les participantes mettent en avant la connaissance propre dont elles disposent et la nécessité que le point de vue citoyen puisse être entendu. Dominique explique par exemple : « on leur montre la réalité nous. Parce que je ne dis pas qu'ils ne prennent pas les transports en commun, mais ils sont dans leurs bureaux. [...] Ah oui on est sur le terrain c'est clair que ça fait une sacrée différence. C'est nous qui prenons les transports en commun, c'est nous qui faisons les voyages, donc c'est capital de bien de demander l'avis des utilisateurs, eux ils savent des choses d'accord mais nous aussi » (mai 2021). Dominique opère ici une opposition entre la « réalité » et le « bureau », ce-dernier étant pour elle relativement déconnecté de la première. Ce faisant, elle se hisse au même niveau, voire même au-dessus des cadres du SYTRAL et de Keolis Lyon rencontrés lors de son expérience d'ambadrice. Candice dresse un constat analogue :

« Ça permet d'avoir un réel poids, d'avoir une vraie utilité et de se dire qu'on n'est pas juste un pion dans un jeu, on est là, c'est nous qui sommes dans les transports donc c'est bien qu'on puisse donner nous notre avis pour qu'ils puissent se rendre compte. Et c'était super d'avoir une vraie voix et de pas juste remplir un questionnaire dans le bus que tu remplis en cinq minutes. Là on a pu leur dire les yeux dans les yeux « non ça ne va pas ». [...] Et même maintenant le président du SYTRAL il s'intéresse à nous, on le connaît, on le voit, lui aussi ça lui permet de se rendre compte parce que les transports en commun il les prend pas beaucoup » (mai 2021).

Ces propos laissent également transparaître un certain niveau d'affirmation, en tant que citoyenne. Ce statut permet en effet ici de s'imposer « les yeux dans les yeux » et même d'être en capacité d'apprendre aux plus hauts responsables du SYTRAL la réalité vécue dans leur objet de travail. S'appuyant sur Olivier Schwartz, Yannick Gauthier écrit justement que « cette émancipation personnelle est fondée sur la découverte progressive d'une possibilité de « devenir autre chose » » (Gauthier 2019). Or, c'est justement ce qui se joue dans le passage du statut d'usagère à celui d'ambadrice, puisque ce processus entraîne l'*empowerment* des participantes qui deviennent des détentrices d'un savoir propre et des conseillères des décideurs, marquant l'accession à une position nouvelle. Une observation non-participante des séances de travail des ambassadrices et des moments de restitution devant le groupe d'experts, impossible lors de la réalisation de ce travail en raison de contraintes sanitaires, aurait permis de comprendre plus finement la manière dont se développait progressivement cet *empowerment* citoyen. En effet, la participation aux marches exploratoires n'entraîne pas

immédiatement l'accès à ce pouvoir nouveau, puisqu'« entre participation et *empowerment* s'installent des relations de réciprocité. La participation n'est pas seulement pensée en termes de reconnaissance de compétences citoyennes, mais, circulairement en quelque sorte, en termes d'activation et de formation de ces mêmes compétences » (Genard 2013). Si les éléments présentés permettent donc de mettre en lumière le pouvoir acquis par les ambassadrices, en tant que citoyenne, lors des marches exploratoires, le processus d'apprentissage ayant conduit à cette situation reste ici difficile à aborder.

La notion d'*empowerment* peut également être mobilisée pour qualifier l'affirmation, en tant que femmes, des ambassadrices lors des marches exploratoires et à la suite de celles-ci. Il s'agit ici d'observer si le fait d'appartenir à ce collectif, ou si les discours des acteurs sur la lutte contre les inégalités de genre ou la reprise en main de la mobilité des femmes produisent des effets tangibles sur les participantes elles-mêmes. Observe-t-on une prise de conscience sur la place des femmes dans les transports en commun ? Assiste-t-on à des changements de pratiques dans l'exercice de la mobilité ? Dans cette conception, « le processus d'*empowerment* considère la capacité d'élaborer une conscience critique par rapport aux enjeux sociaux, dans lesquels les femmes et les hommes s'inscrivent » (Guétat-Bernard, Lapeyre 2017). Il est alors un « processus d'acquisition d'une « conscience sociale » ou « conscience critique » permettant aux femmes de développer un « pouvoir intérieur », d'acquérir des capacités d'action à la fois personnelles et collectives, et de s'inscrire dans une perspective de changement social. C'est dans cette nouvelle acception que le terme [d'*empowerment*] est mobilisé dès les années 1970 comme expression d'une critique sociale et féministe » (Bacqué, Biewener 2013). Afin d'éprouver le succès de cette forme d'*empowerment*, il est utile en premier lieu d'examiner les discours d'affirmation des ambassadrices sur leur place dans les transports en commun, lors de la réalisation des marches exploratoires ou non. Inès explique ainsi : « Pendant les marches on s'est imposé, pour s'approprier vraiment l'espace public le soir aussi ». De même, Valérie témoigne :

« Ce qui était intéressant à observer, c'est que dans les bus ça passait à peu près ce groupe de femmes un peu curieux, très disparate, ça passait. Par contre quand on est allé faire une pause, on a dû justifier, clairement, auprès d'hommes, ce qu'on faisait, pourquoi on était là en fait. Dans l'espace public, on allait vers un parc et ouais clairement ils nous ont demandé explication en fait. Donc on a eu ce moment un peu désagréable où on a dû leur expliquer la démarche. [...] Donc oui oui de la reconquête c'est flagrant en fait, parce que mine de rien six femmes qui ne sont pas six

mamans avec des poussette en gros, dont on voit que c'est un groupe hétérogène et qui en plus a l'air de faire quelque chose, parce que ça se voit qu'on fait quelque chose, ouais ouais c'était assez jouissif en fait à un moment de dire on est partout chez nous, juste comme vous. Et ça je sais que ma collègue Sarah, c'est une jeune femme musulmane qui porte le voile, étudiante, qui doit faire face à beaucoup de préjugés, je pense que notamment pour Sarah juste de dire « je ne suis pas ta sœur déjà, je ne suis pas ta cousine on se connaît pas, oui on travaille, on fait quelque chose qui est important », enfin moi je me souviens que pour elle c'était un jour important. C'était quelque chose de puissant » (mai 2021)

Valérie expose bien ici en quoi le fait d'occuper l'espace public, d'évoluer dans celui-ci, relève pour les femmes d'une transgression, puisque la ville est un espace fait « par et pour les hommes » (Raibaud 2015). Or, le fait d'organiser cette transgression, de la reproduire à plusieurs reprises, au nom du déroulement des marches exploratoires, est pour elle un moment « jouissif » de réappropriation collective féminine de la ville. Justement, si Valérie traite ici du moment spécifique de la réalisation des marches, la « puissance » de cette expérience semble également avoir des effets plus durables sur les pratiques, comme l'illustre les paroles de Candice :

« Franchement on s'est permis de faire des choses qu'on ne ferait pas toute seule. Et du coup ça fait du bien. Même toute seule après tu dis « je l'ai fait avec les autres, je vois pas pourquoi maintenant je peux pas le faire ». Ça permet oui quand même de se réapproprier espace public, et son corps aussi, en se disant c'est pas forcément de ma faute, c'est pas parce que j'ai une jupe que c'est de ma faute. [...] Je trouve oui c'était assez cool, ça permet vraiment de se réapproprier l'espace public car du coup moi après avoir fait ça j'ai déménagé dans le sud à Montpellier pour mes études et j'avais aucun problème à rentrer tard le soir du coup à pied ou en transports, je me disais « c'est bon j'ai le droit d'être là moi aussi, même si je sors de boîte, c'est pas parce que je suis jeune et en robe que j'ai pas le droit d'être là ». Et je trouve que ça fait du bien en fait, c'est ça que j'ai aimé c'est le fait d'en parler aussi car j'en ai parlé avec des copines, et même si pendant cette période avec des amies on est sorti, et ça s'est mal passé, je me dis bon voilà c'était un instant T, c'est pas obligé de réapparaître on va pas tout changer à cause de cet évènement » (mai 2021).

Pour elle, la participation aux marches exploratoires a donc véritablement engagé un changement de pratique individuel. L'expérience collective de réappropriation des transports

en commun et de l'espace public, notamment la nuit, a réduit la mise en place de certaines de ses « tactiques d'évitement » (Lieber 2008). Cet *empowerment* est même le produit d'une certaine volonté militante, puisque Candice revendique « le droit d'être là [elle]-aussi ». Or, c'est bien dans la prégnance de cette conscience militante féministe, dite « conscience sociale » ou « conscience critique », que se joue la capacité des ambassadrices à développer un « pouvoir intérieur » se traduisant en « capacités d'action » (Bacqué, Biewener 2013). Ainsi, afin de percevoir jusqu'où peuvent porter les effets de l'*empowerment* des ambassadrices en tant que femmes, il est nécessaire de s'attacher à questionner ce degré de conscience critique, celui-ci ayant pu être renforcé par l'expérience des marches exploratoires. A l'inverse justement, il apparaît alors que les participantes ne semblent pas avoir développé un tel regard :

« Parce que moi je suis pas féministe du tout. Evidemment que je défends la femme, mais ça c'est autre chose. Mais je trouve que chacun doit avoir son rôle, et un rôle dans la complémentarité. Et ne pas dire l'homme, la femme... [...] Vous perdez votre rôle vous les hommes avec la femme actuelle, vous êtes plus dans votre rôle d'homme et ça c'est dangereux » (Dominique, mai 2021).

« En fait moi je me rends compte qu'il ne faut pas avoir l'air féministe, parce qu'il y a beaucoup d'actions féministes qui discréditent, pour moi, ce qui doit participer d'un mouvement de fond général. [...] Donc c'est ça qui me dérange c'est l'opposition vis-à-vis des hommes dans laquelle je ne m'inscris pas du tout, parce qu'on les mélange tous » (Valérie, mai 2021).

« Je sais que quand j'ai commencé à faire les marches exploratoires il y en a plein qui me disait « oui c'est hyper féministe », avec mes amis ou avec ceux avec qui j'étais en prépa. Et ils étaient adorables hein mais ils me disaient « ouais, t'es une militante féministe, tout ça », et je disais « mais non pas du tout » (Candice, mai 2021).

« En fait moi ce que je trouve un peu dommage c'est que quelque part il y a cette image là de la femme qui se fait agresser, importuner à tous moments, et en fait surtout maintenant, j'ai l'impression que cette image elle est véhiculée partout maintenant, sur les réseaux sociaux, à la télé, etc, il faut absolument protéger la femme il faut absolument prendre soin d'elle, rendre tout le monde au courant qu'elle est vulnérable, et en fait je trouve que plus on en parle, plus ça renforce l'idée qu'elle est vulnérable. [...] Sauf qu'il faut arrêter toutes les femmes ne sont pas vulnérables » (Emilie, mai 2021).

Les ambassadrices interrogées tiennent donc à ne pas être qualifiées de « féministe ». Que Dominique insiste sur le « rôle de l'homme », que Valérie s'appuie sur l'argument « pas tous les hommes », masquant le caractère structurel des inégalités de genre (Harmange 2020), que Candice illustre à quel point le qualificatif de « féministe » fait gage d'offense, la poussant à s'en éloigner autant que possible, ou qu'Emilie ne reconnaisse pas non plus la dimension systémique des violences envers les femmes, tous ces témoignages rendent compte d'une quasi absence de conscience des rapports sociaux de sexe chez les femmes rencontrées. Ainsi, si les marches exploratoires peuvent avoir des effets sur les pratiques individuelles, cette non-prise de conscience empêche toute montée en généralité et bride donc inévitablement l'ampleur de l'*empowerment* possible. C'est ce qu'explique Hélène Guétat-Bernard et Nathalie Lapeyre, pour qui « le concept d'*empowerment* est détourné de sa visée d'émancipation collective et politique par les féministes libérales qui l'ont utilisé pour penser uniquement l'autonomie et la liberté individuelle. [...] comment lutter au nom des femmes, si les femmes n'existent pas ? » (Guétat-Bernard, Lapeyre 2017). C'est-à-dire que sans prise de conscience plus générale des mécanismes de « discriminations sexuées » (Lieber 2008) qui structurent l'expérience de l'ensemble du groupe social des femmes dans les transports en commun, l'*empowerment* reste cantonné à un registre individuel qui en limite l'expansion. Pour mieux comprendre les multiples degrés de la notion, Marie-Hélène Bacqué et Carole Biewener (2013) dressent justement trois modèles idéal-typiques de l'*empowerment*. Le premier modèle est dit « radical » :

« Il est nourri des théories de transformation sociale. [...] Dans cette optique, les enjeux de l'empowerment sont la reconnaissance des groupes pour mettre fin à leur stigmatisation, l'autodétermination, la redistribution des ressources et les droits politiques. [...] Cette conception de l'empowerment prend sens dans une chaîne d'équivalences qui lie les notions de justice, de redistribution, de changement social, de conscientisation et de pouvoir, celui-ci étant exercé par ceux d'« en bas ».

Il s'agirait ici pour les ambassadrices de prôner des évolutions sociales fortes, grâce à une véritable « conscientisation » des enjeux de genre. Cependant, l'*empowerment* effectivement ressentie par les participantes des marches exploratoires semblent plutôt relever du deuxième modèle présenté comme « libéral » :

« Il articule la défense des libertés individuelles avec une attention à la cohésion sociale. [...] Ce modèle social-libéral peut prendre en compte les conditions socioéconomiques et politiques de l'exercice du pouvoir, sans pour autant interroger

structurellement les inégalités sociales. Il intègre une partie de la critique féministe quand celle-ci défend par exemple l'intégration des femmes dans le marché du travail comme un apport au développement économique. Dans ce modèle, l'empowerment prend place dans une chaîne d'équivalences au côté des notions d'égalité, d'opportunité, de lutte contre la pauvreté, de bonne gouvernance, d'autonomisation et de capacité de choix. »

Si l'empowerment des femmes peut exister ici, il doit donc veiller à ne pas fragiliser la « cohésion sociale ». Les propos des ambassadrices sur la nécessité de ne pas opposer les hommes et les femmes ou de conserver le rôle masculin traditionnel s'inscrivent pleinement dans cette perspective. Les revendications véritablement structurelles ne peuvent que difficilement émerger ici. Enfin, un troisième modèle qualifié de « néolibéral » va même plus loin :

Il « consiste plutôt dans l'extension et la dissémination des valeurs du marché à la politique sociale. [...] La notion d'empowerment y est mobilisée [...] pour permettre aux individus d'exercer leurs capacités individuelles et de prendre des décisions « rationnelles » dans un contexte d'économie de marché. Avoir accès au pouvoir signifie dans cette acception être intégré au monde du travail et de la consommation, trouver sa place dans l'économie de marché, être « entrepreneur de sa propre vie ». Cela implique une capacité de conduire rationnellement son existence, de faire des choix, mais la question de l'émancipation et de la justice sociale n'est pas posée ; tout au plus est évoquée celle de l'accès aux opportunités, sans remise en cause des inégalités sociales. »

De là, comme l'explique ces auteures, « l'empowerment désigne un « processus sociopolitique » qui articule une dynamique individuelle d'estime de soi et de développement de ses compétences avec un engagement collectif et une action sociale transformative. Or le succès de la notion dans l'intervention sociale s'est accompagné de l'affaiblissement, voire de l'abandon, des dimensions sociales et parfois collectives au profit de démarches thérapeutiques ou de responsabilisation individuelle ». Ce constat fait nettement écho aux marches exploratoires. En effet, malgré leur participation à cette démarche, les ambassadrices ne produisent aucun discours laissant transparaître une volonté forte de transformation sociale. Si des effets d'empowerment apparaissent, ils ne s'opèrent qu'au plan des pratiques individuelles et ne se saisissent donc que d'un pan limité des potentialités de la notion.

Conclusion intermédiaire

Ainsi, la participation aux marches exploratoires produit bien sur les ambassadrices des effets divers. Ceux-ci peuvent être identifiés dès l'énonciation des motivations à s'engager, mais apparaissent encore plus clairement en observant les multiples « rétributions symboliques » perçues (Gauthier 2019). L'accès aux institutions, la proximité avec le pouvoir, la reconnaissance, l'acquisition d'un nouveau rôle ou la valorisation de la parole sont autant d'éléments qui marquent les ambassadrices et permettent d'expliquer leur important niveau d'engagement et la continuité de leur disponibilité. Par ailleurs, passer du statut d'usagère à celui d'ambassadrice s'accompagne de certaines formes d'*empowerment*, dans lesquelles les marches exploratoires jouent le rôle d'apprentissage. D'une part, en tant que citoyenne, les ambassadrices s'affirment face aux experts et revendiquent bien la légitimité de leur pouvoir d'agir. D'autre part, en tant que femmes, la phase de réalisation des marches exploratoires offre de puissants moments de réappropriation de l'espace public et va même jusqu'à modifier certaines pratiques individuelles après la clôture du projet. Les marches exploratoires, vectrices d'*empowerment*, produisent donc bien ici des effets tangibles. La portée de ces derniers est cependant limitée par une faible acquisition par les participantes d'une conscience de caractère structurant des inégalités de genre. L'*empowerment* en tant que femmes provoqué par les marches exploratoires ne semble donc pas engagé d'effets sur la volonté de transformation sociale des ambassadrices.

Conclusion de la troisième partie

Les effets produits par les marches exploratoires ne se restreignent pas aux aménagements immédiats réalisés par les pouvoirs publics suite aux recommandations formulées ou à des mesures plus ou moins longues à réaliser telles que la descente à la demande ou que des campagnes de communication. Sous des temporalités plus importantes, ce dispositif participatif engage également des recompositions plus profondes, empreintes d'une certaine circularité. Ainsi, en faisant vivre les marches exploratoires, les ambassadrices influencent les configurations de l'action publique locale, et sont en retour marquées par leur participation à la démarche. Concernant le niveau territorial, les marches exploratoires marquent d'abord l'entrée des politiques de sécurité au sein d'un nouveau « référentiel » (Muller 2005) dans lequel le genre occupe une place de plus en plus incontournable. Ensuite,

ce projet accompagne et alimente l'avènement d'une « gouvernance urbaine » (Le Galès 1995) des politiques locales de sécurité, caractérisée par une diversification des acteurs prenant part à leur production. Au sujet de l'influence réciproque sur les ambassadrices, leur expérience est d'une part marquée par l'acquisition de « rétributions symboliques » (Gaxie 1977, 2005 ; Gauthier 2019) qui permettent d'expliquer leur niveau d'engagement dans la démarche. D'autre part, les marches exploratoires amorcent chez les participantes un processus d'*empowerment*, à la fois en tant que citoyennes et en tant que femmes, dont la portée reste cependant limitée.

Conclusion générale

Ce travail offre une plongée dans un dispositif participatif inédit dans le champ des transports en commun. Les marches exploratoires organisées par le SYTRAL et Keolis Lyon dans les transports lyonnais s'inscrivent à l'intersection entre l'inclusion des questions de genre d'une part et la mobilisation des usagers d'autre part dans les politiques publiques déployées afin de lutter contre l'insécurité.

La première partie visait d'abord à expliquer les difficultés d'émergence de l'insécurité des femmes dans les transports en commun en tant que problème public, du fait en partie du recours inadéquat aux statistiques pour en saisir l'ampleur. A ce titre, l'hypothèse avait justement été posée que les marches exploratoires sont l'occasion de déconstruire la prétendue « vulnérabilité naturelle » des femmes (Lieber 2008) en rappelant les raisons concrètes de leur insécurité personnelle dans les transports : les contraintes sociales, de fonctionnement, de confinement (Noble 2015). Ce postulat peut ici être confirmé, puisqu'une analyse fine des transports en commun en tant qu'espace particulier a permis de réhabiliter la légitimité des peurs féminines et d'en saisir la dimension concrète grâce aux discours des femmes interrogées sur les « tactiques d'évitements » (Lieber 2008) mises en place.

La deuxième partie s'attachait pour sa part dans un premier temps à mettre en lumière les motivations des acteurs, afin d'observer si Keolis Lyon et le SYTRAL organise ce dispositif, comme cela avait été supposé en introduction, du fait d'une vision consumériste de la participation (Beresford 2002), en recherchant à accéder à de nouvelles connaissances par le biais de l'expertise d'usage des ambassadrices (Blondiaux 2008 ; Moretto 2012). Pour poursuivre ce questionnement sur les modalités de déclenchement du projet, il a donc été démontré le rôle du transfert des politiques publiques (Bherer 2011) à l'œuvre dans le lancement des marches exploratoires à Lyon, et les différentes motivations des acteurs. Plurielles, celles-ci renvoient à une volonté d'innovation et d'exemplarité de Keolis Lyon devant le SYTRAL et à une opportunité de dépasser le « déficit de capacité » institutionnel (Howlett 2001). Un autre registre majeur de motivation s'inscrit ensuite effectivement dans le souhait d'accéder à de nouvelles connaissances en faisant appel au savoir d'usage des ambassadrices. En favorisant dans le même temps l'acceptabilité sociale des politiques publiques, ce volet illustre la prégnance du *New Public Management* dans l'organisation de démarches participatives (Bacqué, Rey, Sintomer 2005), à laquelle les marches exploratoires

souscrivent nettement. Traitant ensuite du déroulement de la démarche, cette deuxième partie a permis de montrer en quoi, malgré un important niveau de latitude accordé aux ambassadrices (Huron, Spieth 2014), la méthodologie retenue pour organiser les marches exploratoires avait une influence déterminante sur ses résultats (Blondiaux, Fourniau 2011 ; Guérin, González 2017). En effet, la précision du guide méthodologique utilisé, juxtaposée à la mobilisation des ambassadrices au nom d'un savoir d'usage, quotidien et de proximité, conduisent ensemble à limiter l'ambition et la portée des préconisations émises (Talpin, Sintomer 2015). De là, ces recommandations particulièrement concrètes participent à dépolitiser le problème de l'insécurité des femmes dans les transports (Ferrand 2016) et même à reproduire le rôle d'actrices du *care* assigné aux femmes dans la société (Laugier 2010).

Enfin, la troisième partie portait sur les effets plus durables engagés par les marches exploratoires, et était à ce titre traversée par une hypothèse selon laquelle les marches exploratoires accompagnent des transformations profondes de l'action publique locale, et par une autre pour qui l'engagement des ambassadrices se fonde sur une recherche de rétributions symboliques (Gauthier 2019), et permet aux participantes de ressentir un certain empowerment, à la fois en tant que femmes et que citoyennes (Bacqué, Biewener 2011, 2013). Dans un premier temps, la mobilisation des notions de référentiel (Muller 2005) et de gouvernance (Le Galès 1995) a rendu possible l'appréhension de certaines recompositions locales amorcées, accompagnées ou alimentées par les marches exploratoires, concernant notamment la place croissante du genre et la fragmentation du système d'acteurs des politiques de sécurité. Dans un second temps, l'analyse a permis de mettre en lumière que les motivations des ambassadrices sont bien empreintes d'une certaine recherche d'intérêt, mais que la majorité des rétributions tirées de leur expérience est découverte seulement au cours de la démarche, si bien que leur engagement n'est donc pas véritablement *fondé* sur celles-ci. De même, si un certain processus d'*empowerment* semble bien s'installer chez les participantes, notamment en tant que citoyenne, celui-ci ne passe pas par l'acquisition d'une volonté de transformation sociale plus profonde et reste donc relativement partiel.

Les marches exploratoires organisées dans les transports en commun lyonnais ont donc le mérite de confier la parole aux usagères pour appréhender le niveau d'insécurité des femmes dans l'exercice de leur mobilité. Ce faisant, elles permettent de dépasser les limites statistiques et marquent une reconnaissance claire, à un niveau institutionnel, des inégalités de genre. Ainsi, ce dispositif marque indéniablement un tournant dans les politiques publiques en matière de sécurité dans les transports en commun, et semble s'installer comme une « bonne

pratique » du fait de sa diffusion croissante, notamment sous l'impulsion gouvernementale. La dimension partenariale de la démarche en est un atout majeur puisqu'elle permet, au sein d'un seul collectif, de toucher un éventail très large de compétences publiques, conduisant alors à des améliorations tangibles de la vie quotidienne des usagers. Si ces résultats sont restreints au regard de l'ampleur du problème traité, ils doivent cependant être reconnus car peuvent permettre d'amorcer une réelle dynamique vers une prise en charge accrue de l'insécurité des femmes dans les transports. Ce mouvement de fond est justement un enjeu déterminant pour augurer du succès de la réduction des inégalités de genre. De là, les marches exploratoires peuvent constituer un pas vers une reconnaissance plus générale des discriminations sexuées. Elles illustrent ainsi qu'« à la fois reflet et instrument, les politiques du genre confirment avec éclat que les politiques publiques sont bien le lieu où les sociétés se pensent et agissent sur elles-mêmes » (Muller 2008). Or, du fait de la dimension systémique des atteintes envers les femmes, seule la coordination de réponses multiples peut permettre d'agir avec efficacité, d'où l'enjeu de dépasser certaines dichotomies. L'opposition entre espace public et espace privé, entre inégalités de genre, de classe, de « race », ou de générations s'avère en effet artificielle au sujet des injustices ou des violences dont sont victimes les femmes de manière transversale et structurelle. Penser ensemble la diversité de ces inégalités, leur « intersectionnalité » est donc le chemin à parcourir pour une action publique adaptée à l'envergure de la tâche.

Bibliographie

Ouvrages

- Anderson, James. 1975. *Public Policy-Making*. New York: Holt, Rinehart and Winston.
- Bacqué, Marie-Hélène, et Carole Biewener. 2013. *L'Empowerment, une pratique émancipatrice ?* Poche. Paris: La Découverte.
- Bacqué, Marie-Hélène, Henri Rey, et Yves Sintomer. 2005. *Gestion de proximité et démocratie participative. Une perspective comparative*. Paris: La Découverte.
- Blondiaux, Loïc. 2008. *Le nouvel esprit de la démocratie. Actualité de la démocratie participative*. Paris: Seuil.
- Burton-Jeangros, Claudine. 2004. *Cultures familiales du risque*. Paris: Anthropos.
- Crozet, Yves. 2016. *Hyper-mobilité et politiques publiques. Changer d'époque ? Méthodes et approches*. Paris: Economica.
- De Beauvoir, Simone. 1949. *Le deuxième sexe*. Vol. 2. 2 vol. NRF. Paris: Gallimard.
- Delumeau, Jean. 1989. *Rassurer et protéger. Le Sentiment de sécurité dans l'occident d'autrefois*. Paris: Fayard.
- Farrall, Stephen, Jonathan Jackson, et Emily Gray. 2009. *Social order and the fear of crime in contemporary times*. USA: Oxford University Press.
- Foucault, Michel. 1976. *Histoire de la sexualité*. Bibliothèque des histoires. Paris: Gallimard.
- Gordon, Margaret, et Stéphanie Riger. 1989. *The Female Fear*. New York: Free Press.
- Grémy, Jean-Paul. 1997. *Les Français et la sécurité. Trois sondages réalisés en 1996 sur l'insécurité et ses remèdes*. IHESI. Études et recherches. Paris.
- Hassenteufel, Patrick. 2011. *Sociologie politique : l'action publique*. U Sociologie. Paris: Armand Colin.
- Jones, Charles O. 1970. *An Introduction to the Study of Public Policy*. Belmont: Wadsworth.

- Kelly, Liz. 1988. *Surviving sexual violence*. «Feminist Perspectives Series». Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Kingdon, John. 1984. *Agendas, Alternatives and Public Policies*. Boston: Little Brown and Company.
- Koskela, Hille. 1999. *Fear, Control, and Space: Geographies of Gender, Fear of Violence, and Video Surveillance*. Helsinki: University of Helsinki Press.
- Larousse. 2021. Sécurité. Dans *Dictionnaire*.
- Lascoumes, Pierre, et Patrick Le Gales. 2007. *Sociologie de l'action publique*. 128. Paris: Armand Colin.
- Lasswell, Harold. 1956. *The Decision Process. 7 Categories of Functionnal Analysis*. College Park: University of Maryland Press.
- Lieber, Marylène. 2008. *Genre, violences et espaces publics*. Paris: Presses de Sciences Po.
- Madriz, Esther. 1997. *Nothing Bad Happens to Good Girls. Fear of Crime in Women's Lives*. Berkeley (Calif.): University of California Press.
- McAdam, Doug. 1988. *Freedom Summer*. New York: Oxford University Press.
- Mead, Margaret. 1935. *Sex and Temperament in Three Primitive Societies*. New York: William Morrow and Company.
- Moscovici, Serge. 2001. « Social representations : Explorations in social psychology ». *New York University Press*.
- Muller, Isabelle Engeli, et Ballmer-Cao Thanh-Huyen. 2008. *Les politiques du genre*. Logiques politiques. Paris: L'Harmattan.
- Oakley, Ann. 1972. *Sex, Gender, and Society*. Londres: Temple Smith.
- Pateman. 1988. *The Sexual Contract*. Cambridge: Polity Press.
- Raibaud, Yves. 2015. *La ville faite par et pour les hommes*. Paris: Belin.
- Stanko, Elizabeth. 1990. *Every day violence : how women and men experience sexual and physical danger*. Londres: Harper Collins.
- Stoller, Robert. 1968. *Sex and gender*. Londres: Hogarth Press.
- Tronto, Joan. 2009. *Un Monde vulnérable. Pour une politique du care*. La Découverte.

Chapitres d'ouvrage

- Biewener, Carole, et Marie-Hélène Bacqué. 2011. « 4. Empowerment, développement et féminisme : entre projet de transformation sociale et néolibéralisme ». In *La démocratie participative*, 82-101. Recherches. Paris: La Découverte.
- Blondiaux, Loïc. 2005. « 4. L'idée de démocratie participative : enjeux, impensés et questions récurrentes ». In *Gestion de proximité et démocratie participative. Une perspective comparative*. Paris: La Découverte.
- Commaille, Jacques. 2010. « Sociologie de l'action publique ». In *Dictionnaire des politiques publiques*. Vol. 3e éd. Presses de Sciences Po.
- Deleuil, Jean-Michel. 1994. « Chapitre II. Pratiques et fréquentations de loisir nocturnes en établissements ». In *Lyon la nuit : Lieux, pratiques et images*, Nouvelle édition. Lyon: Presses universitaires de Lyon.
- Evrard, Aurélien, Guillaume Gourgues, et Thomas Ribémont. 2019. « Acteurs ». In *Dictionnaire des politiques publiques*. Vol. 5e éd. Presses de Sciences Po.
- Hassenteufel, Patrick. 2011. « Chapitre 2 - L'analyse de la construction et de la mise sur agenda des problèmes publics ». *U*, 43-64.
- Le Galès, Patrick. 2019. « Gouvernance ». In *Dictionnaire des politiques publiques*. Vol. 5e éd. Presses de Sciences Po.
- Peters, B. Guy. 2019. « Nouveau management public ». In *Nouveau management public*. Vol. 5e éd. Presses de Sciences Po.
- Russeil, Sarah. 2014. « Transfert de politiques publiques ». In *Dictionnaire des politiques publiques*. Vol. 4e éd. Presses de Sciences Po.
- Talpin, Julien, et Yves Sintomer. 2015. « Introduction. Équiper ou dépasser la proximité ? : Les pratiques participatives régionales à la lumière de l'expérience du Poitou-Charentes ». In *La démocratie participative au-delà de la proximité : Le Poitou-Charentes et l'échelle régionale*, 11-25. Res publica. Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Thoenig, Jean-Claude. 2014 « Politique Publique ». In *Dictionnaire des politiques publiques*, 4ème édition, 420 à 427. Références. Paris: Presses de Sciences Po.

Walby, Sylvia. 2000. « La citoyenneté est-elle sexuée ? » In *Genre et politique. Débats et perspectives*. Paris: Gallimard.

Zittoun, Philippe. 2013. « Chapitre 5 / Le tramway parisien. Une solution en quête de problème, de propagation et de décideur ». In *La fabrique politique des politiques publiques. Une approche pragmatique de l'action publique*, 251-320. Académique.

Articles scientifiques

Bachrach, Peter, et Morton S. Baratz. 1963. « Decisions and Nondecisions: An Analytical Framework ». *The American Political Science Review* 57 (3): 632-42.

Bacqué, Marie-Hélène, et Carole Biewener. 2013. « L'empowerment, un nouveau vocabulaire pour parler de participation ? » *Idees économiques et sociales* N° 173 (3): 25-32.

Barbier, Rémi, et Corinne Larrue. 2011. « Démocratie environnementale et territoires : un bilan d'étape ». *Participations* N° 1 (1): 67-104.

Barjonet, Pierre, Michelle Gezentsvey, et Celia Mores. 2010. « Perception des risques et choix du mode de transport. Approche conceptuelle et modélisation prédictive ». *Flux* n° 81 (3): 19-32.

Bherer, Laurence. 2011. « Les relations ambiguës entre participation et politiques publiques ». *Participations* N° 1 (1): 105-33.

Blondiaux, Loïc, et Jean-Michel Fourniau. 2011. « Un bilan des recherches sur la participation du public en démocratie : beaucoup de bruit pour rien ? » *Participations* N° 1 (1): 8-35.

Blondiaux, Loïc, et Yves Sintomer. 2009. « L'impératif délibératif ». *Rue Descartes* n° 63 (1): 28-38.

Brown, Elizabeth. 2012. « Les enquêtes « Enveff » sur les violences envers les femmes dans la France hexagonale et ultramarine ». *Pouvoirs dans la Caraïbe. Revue du CRPLC*, n° 17 (janvier): 43-59.

Cantelli, Fabrizio. 2013. « Deux conceptions de l'empowerment ». *Politique et Sociétés* 32 (1): 63-87.

- Chadoir, Philippe. 2008. « Art public, arts de la rue, art urbain ». *Etudes théâtrales* N° 41-42 (1): 183-91.
- Condon, Stéphanie, Marylène Lieber, et Florence Maillachon. 2005. « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines ». *Revue française de sociologie* Vol. 46 (2): 265-94.
- Dane, Carole. 2007. « L'empowerment, un concept pour la France ? » *Vie sociale* N° 2 (2): 59-72.
- Desage, Fabien, et Jérôme Godard. 2005. « Désenchantement idéologique et réenchantement mythique des politiques locales ». *Revue française de science politique* Vol. 55 (4): 633-61.
- Dobbin, Frank, Beth Simmons, et Geoffrey Garrett. 2007. « The Global Diffusion of Public Policies: Social Construction, Coercion, Competition, or Learning? » *Annual Review of Sociology* 33 (1): 449-72.
- Féré, Cécile. 2013. « Vers un droit au transport ciblé et un droit à la mobilité conditionnel. L'évolution de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaines ». *Flux* N° 91 (1): 9-20.
- Ferraro, Kenneth. 1996. « Women's fear of victimization : shadow of sexual assault ? » *Social Forces* 75 (2): 667-90.
- Gabas, Jean-Jacques. 2003. « Acteurs et politiques publiques ». *Mondes en développement* no 124 (4): 33-47.
- Gaxie, Daniel. 1977. « Économie des partis et rétributions du militantisme ». *Revue française de science politique* 27 (1): 123-54.
- Gaxie, Daniel 2005. « Rétributions Du Militantisme et Paradoxes de l'action Collective ». *Swiss Political Science Review* 11 (1): 157-88.
- Gayet-Viaud, Carole. 2021. « Le harcèlement de rue et la thèse du continuum des violences ». *Deviance et Societe* Vol. 45 (1): 59-90.
- Gekoski, Anna, Jacqueline M. Gray, Joanna R. Adler, et Miranda A.H. Horvath. 2017. « The prevalence and nature of sexual harassment and assault against women and girls on public transport: an international review ». *Journal of Criminological Research, Policy and Practice* 3 (1): 3-16.
- Genard, Jean-Louis. 2013. « De la capacité, de la compétence, de l'empowerment, repenser l'anthropologie de la participation ». *Politique et Sociétés* 32 (1): 43-62.

- Gilow, Marie. 2015. « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies ». *Brussels Studies. La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles / Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The Journal of Research on Brussels*, juin.
- Goffman, Erving. 1977. « The arrangement between the Sexes ». *Theory and Society* 4 (3): 301-31.
- Gourgues, Guillaume. 2012. « Des dispositifs participatifs aux politiques de la participation. L'exemple des conseils régionaux français ». *Participations* N° 2 (1): 30-52.
- Guérin, Florian, et Edna Hernández González. 2017. « Les marches urbaines exploratoires de nuit : une critique socio-urbaine en situation ». *Sciences du Design* n° 6 (2): 105-27.
- Guétat-Bernard, Hélène, et Nathalie Lapeyre. 2017. « Les pratiques contemporaines de l'empowerment. » *Cahiers du Genre* n° 63 (2): 5-22.
- Harmange, Pauline. 2020. « Pourquoi haïr les hommes ? » *Revue du Crieur* N° 17 (3): 154-59.
- Howlett, Michael P. 2001. « Managing the “Hollow State”: Procedural Policy Instruments and Modern Governance ». *Administration publique du Canada* 43 (4): 412-31.
- Huron, David, et Grégory Spieth. 2014. « Le rôle de l'utilisateur-client dans la construction d'une décision publique. Le cas des services de transport des communautés urbaines ». *Gestion 2000* Volume 31 (3): 65-85.
- Laugier, Sandra. 2010. « L'éthique du care en trois subversions ». *Multitudes* n° 42 (3): 112-25.
- Le Galès, Patrick. 1995. « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine ». *Revue française de science politique* 45 (1): 57-95.
- Loncle, Patricia, et Alice Rouyer. 2004. « La participation des usagers : un enjeu de l'action publique locale ». *Revue française des affaires sociales*, n° 4: 133-54.
- Loukaitou-Sideris, Anastasia. 1999. « Hot Spots of Bus Stop Crime The Importance of Environmental Attributes ». *Journal of the American Planning Association* 65 (4): 395-411.
- Mazeaud, Alice, et Julien Talpin. 2010. « Participer pour quoi faire ? Esquisse d'une sociologie de l'engagement dans les budgets participatifs ». *Sociologie* Vol. 1 (3): 357-74.
- Mosser, Sophie. 2007. « Eclairage et sécurité en ville : l'état des savoirs ». *Deviance et Société* Vol. 31 (1): 77-100.

- Mucchielli, Laurent. 2010. « Les techniques et les enjeux de la mesure de la délinquance ». *Savoir/Agir* n° 14 (4): 93-101.
- Muller, Pierre. 2005. « Esquisse d'une théorie du changement dans l'action publique. Structures, acteurs et cadres cognitifs ». *Revue française de science politique* 55 (1): 155-87.
- Nahmias, Paula, et Emmanuelle Hellier. 2012. « La gouvernance urbaine en question: le cas des lieux de nature cultivée ». *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, n° Volume 12 Numéro 2 (septembre).
- Noble, Julien. 2015. « L'insécurité personnelle dans les transports en commun ». *Deviance et Société* Vol. 39 (3): 343-64.
- Paoletti, Marion, et Sandrine Rui. 2015. « Introduction. La démocratie participative a-t-elle un sexe ? » *Participations* N° 12 (2): 5-29.
- Paquin, Sophie. 2006. « Le sentiment d'insécurité dans les lieux publics urbains et l'évaluation personnelle du risque chez des travailleuses de la santé ». *Nouvelles pratiques sociales* 19 (1): 21-39.
- Polère, Cédric, Sandra Decelle, et Abdel Mokhtari. 2004. « Les représentations sociales des risques : Des rationalités multiples ». *Millénaire* 3.
- Poletta, Francesca, et Pang Ching Bobby Chen. 2013. « Gender and Public Talk Accounting for Women's Variable participation in the Public Sphere ». *Sociological Theory* 31 (4): 291-317.
- Raibaud, Yves. 2015. « La participation des citoyens au projet urbain : une affaire d'hommes ! » *Participations* N° 12 (2): 57-81.
- Riger, Stéphanie, Margaret Gordon, et Robert Lebailly. 1978. « Women's fear of crime : from blaming to restricting the victim ». *Victimology : an international journal*, 274-84.
- Salesse, Yves. 2007. « Service public et marché ». *Regards croisés sur l'économie* n° 2 (2): 129-35.
- Scott, Joan W. 1988. « Gender and the Politics of History ». *Columbia University Press*.
- Sintomer, Yves, et Julien Talpin. 2011. « La démocratie délibérative face au défi du pouvoir ». *Raisons politiques* n°42 (2): 5-13.
- Smith, Martha J. 2008. « Addressing the Security Needs of Women Passengers on Public Transport ». *Security Journal* 21 (1): 117-33.
- Talpin, Julien. 2006. « Jouer les bons citoyens ». *Politix* n° 75 (3): 11-31.

Wieviorka, Michel. 2002. « Le sociologue et l'insécurité ». *Sociologie du travail* 44 (4): 557-69.

Zielinski, Agata. 2010. « L'éthique du care ». *Etudes* Tome 413 (12): 631-41.

Articles de revues spécialisées

Cattiaux, Séverine. 2016. « Marches exploratoires de femmes : retour d'expériences », octobre. [En ligne] Consulté le 13 février 2021. <https://www.lettreducadre.fr/article/marches-exploratoires-de-femmes-retour-d-experiences.39085>.

Weil, Pascal. 13 avril 2016. « Les marches exploratoires de femmes, une expertise de l'espace urbain ». *La Gazette des Communes*. [En ligne] Consulté le 26 janvier 2021. <https://www.lagazettedescommunes.com/437534/les-marches-exploratoires-de-femmes-une-expertise-de-lespace-urbain/>.

Poggi, Dominique et Marie-Dominique de Suremain. Janvier 2011. « Des femmes plus visibles dans une ville plus sûre », *Maturescence*, Revue *Territoires* n° 514.

Rapports et documents administratifs

Brice, Lucie, Patricia Croutte, Emilie Daudey, Sandra Hoibian, et Jörg Müller. 2015. « Vers une plus grande reconnaissance des inégalités femmes-hommes ». 329. Collection des rapports. Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie.

Service statistique ministériel de la sécurité intérieure. 2013. « Rapport d'enquête. « Cadre de vie et sécurité ». Victimation, délinquance et sentiment d'insécurité ».

Service statistique ministériel de la sécurité intérieure. 2015. « Rapport d'enquête. « Cadre de vie et sécurité ». Victimation, délinquance et sentiment d'insécurité ».

Service statistique ministériel de la sécurité intérieure. 2019. « Rapport d'enquête. « Cadre de vie et sécurité ». Victimation, délinquance et sentiment d'insécurité ».

Centre Hubertine Auclert. février 2014. « Les marches exploratoires pour lutter contre le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public ».

Comité interministériel des villes. décembre 2012. « Guide méthodologique des marches exploratoires. Des femmes s'engagent pour la sécurité de leur quartier ».

Duchène, Chantal. 2011. « Transport et parité des sexes ». OCDE.

L'équipe Enveff. s. d. « Présentation méthodologique de l'enquête Enveff 2000 en Métropole », 8.

Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes, Avis n°2015-04-16-VIO-16 publié le 16 avril 2015. « Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun »

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme. 2012. « L'expérience au féminin de l'insécurité dans l'espace public ».

Kaufmann, Vincent, et Julie Barbey. 2004. « Politique des transports : un état des lieux de la recherche, Rapport final DRAST / PREDIT ».

Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, mars 2015. « Les violences faites aux femmes dans les transports collectifs terrestres. Synthèse de l'étude exploratoire ».

Ministère chargé des Transports. 2020. « Les marches exploratoires dans les transports collectifs terrestres. Guide méthodologique. »

Ministère de l'Intérieur, Secrétariat d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, Secrétariat d'Etat chargé des Droits des Femmes. 9 juillet 2015. « Sécurité des femmes dans les transports en commun. Plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles ».

ONU-Habitat, éd. 2009. « LES MARCHES EXPLORATOIRES SUR LA SÉCURITÉ DES FEMMES : Une étude comparative internationale ».

Poggi, Dominique et Ville de Paris. Septembre 2019. « Regard sur les marches exploratoires de femmes. La participation des habitantes ».

PREDIT. 2002. « Étude du sentiment d'insécurité et sa mesure dans les transports collectifs urbains, Phase trois : approche quantitative, Rapport final de phase ».

Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, 2014. « Stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance pour les transports en commun de l'agglomération lyonnaise 2014-2017 ».

Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, 2021. « Stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance pour les transports en commun de l'agglomération lyonnaise 2021-2024 ».

Union des Transports Publics et Ferroviaires. Décembre 2020. « Les chiffres clés du transport public 2018 ».

Ville de Paris. Octobre 2016. « Guide référentiel. Genre & espaces publics. Les questions à se poser et les indicateurs pertinents à construire pour un environnement urbain égalitaire ».

Ville de Paris. Mai 2021. « Guide référentiel 2. Genre & espaces publics. Des exemples et des expérimentations, pour une approche genrée des politiques urbaines ».

Thèses

Biarrotte, Lucile. 2012. « « Femmes et ville » à Montréal. Un programme municipal genré et ses conséquences urbaines ». Report, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01658168>.

Moretto, Sabrina. 2012. « L'expertise d'usage, une nouvelle légitimité pour la concertation : Application aux déplacements urbains », LATTIS, Université Paris-Est.

Articles de presse

Bourgneuf, Cécile. 16 avril 2015. « Harcèlement dans les transports en commun : aucune femme n'y échappe ». *Libération*. [En ligne] Consulté le 19 juillet 2021. https://www.liberation.fr/societe/2015/04/16/harcèlement-sexiste-dans-les-transports-en-commun-aucune-femme-n-y-echappe_1241976/.

Le Monde.fr. 16 avril 2015. « Harcèlement de rue : « Quand on est une femme en France, on est seule » ». [En ligne] Consulté le 19 juillet 2021. https://www.lemonde.fr/societe/article/2015/04/16/harcèlement-de-rue-quand-on-est-une-femme-en-france-on-est-seule_4617354_3224.html.

Le Point. 16 avril 2015. « 100% des femmes ont déjà été harcelées dans les transports parisiens ». *Le Point*. [En ligne] Consulté le 19 juillet 2021. https://www.lepoint.fr/societe/100-des-femmes-ont-deja-ete-harceles-dans-les-transports-parisiens-16-04-2015-1922106_23.php.

L'Express. 16 avril 2015. « 100% des femmes ont déjà été harcelées dans les transports ». *L'Express*. [En ligne] Consulté le 19 juillet 2021.

https://www.lexpress.fr/actualite/societe/100-des-femmes-victimes-d-harcelement-sexiste-dans-les-transports-en-commun_1671800.html.

Pousson, Juliette. 9 juillet 2015. « Oui, 100% des femmes ont déjà été harcelées dans les transports ». *L'Obs*. [En ligne] Consulté le 19 juillet 2021. <https://www.nouvelobs.com/societe/20150709.OBS2426/oui-100-des-femmes-ont-deja-ete-harcelees-dans-les-transports.html>.

Valdayron, Floriane. 19 septembre 2017. « Harcèlement de rue : en attendant une éventuelle loi, on fait quoi ? ». *Marianne*. [En ligne] Consulté le 19 juillet 2021. <https://www.marianne.net/societe/harcelement-de-rue-en-attendant-une-eventuelle-loi-fait-quoi>.

Lois, décrets, articles

LOI n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs - Légifrance. s. d. Consulté le 25 juillet 2021. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000032282279/>.

LOI n° 2018-703 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes. - Légifrance. 2018. 2018-703. Consulté le 25 juillet 2021. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000032282279/>

« Article 222-32 - Code pénal - Légifrance ». s. d. Consulté le 20 juillet 2021. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000021796944/.

« Article 222-33 - Code pénal - Légifrance ». s. d. Consulté le 20 juillet 2021. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000037289662/.

Article L1411-1 - Code général des collectivités territoriales - Légifrance ». s. d. Consulté le 21 juillet 2021. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000037739236/.

Décret n° 2020-1276 du 19 octobre 2020 relatif aux dispositifs de descente à la demande et modifiant diverses dispositions du code des transports en matière de sûreté dans les transports. 2020. 2020-1276.

Pages web

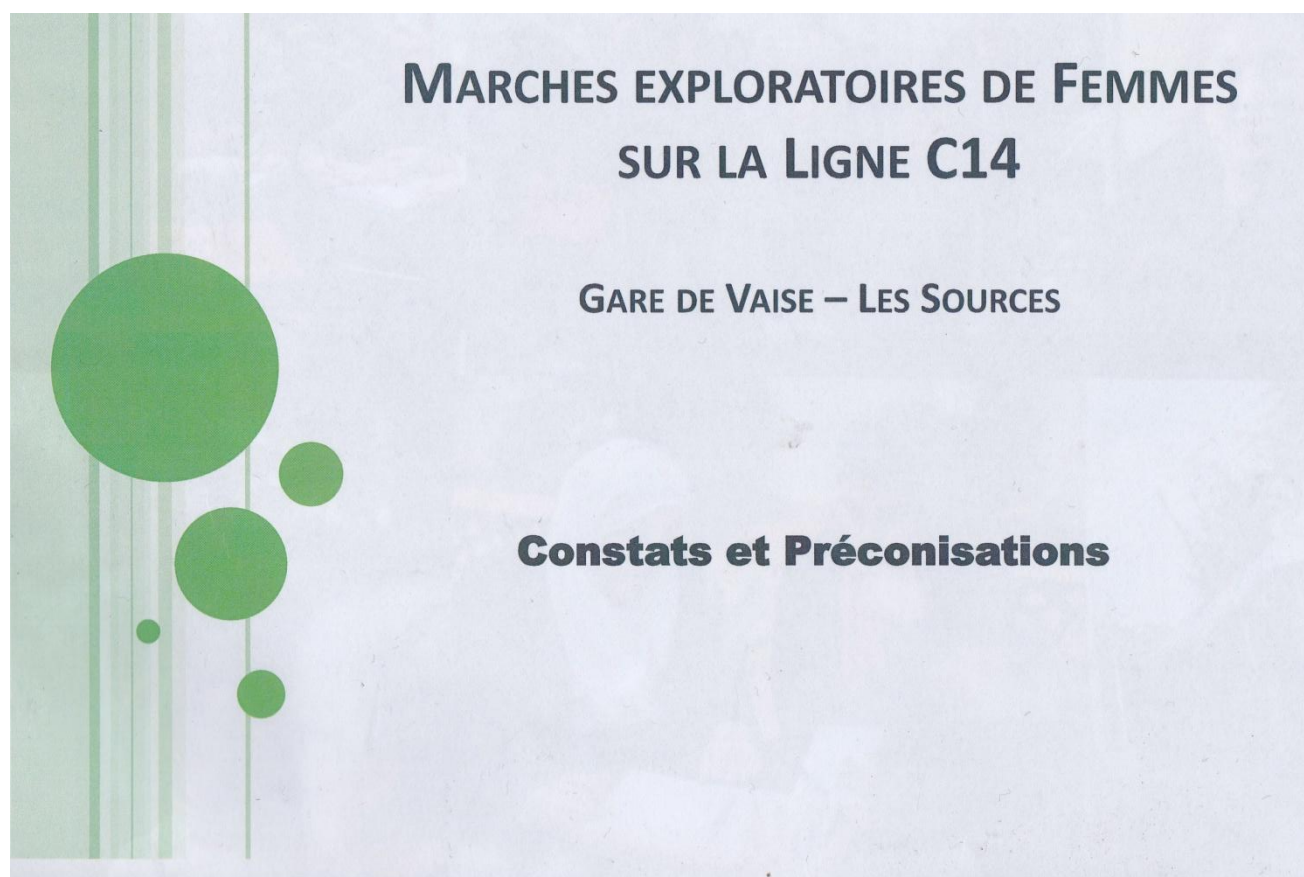
« Harcèlement sexuel ». *Service-public.fr*. Consulté le 19 juillet 2021. <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1043>.

« Lutte contre le harcèlement sexiste ». *Sytral.fr*. [Consulté le 14 juillet 2021]. http://www.sytral.fr/462-lutte_harcelement_sexiste.htm

Rittaud, Benoît. 2016. « 100% des femmes harcelées dans les transports ? » *Contrepoints* (blog). 8 février 2016. Consulté le 8 juillet 2021. <https://www.contrepoints.org/2016/02/08/214815-100-des-femmes-harcelees-dans-les-transports>

Annexe 1

Dossier de préconisations réalisé par les ambassadrices de la ligne C14 en 2016



NOTRE RÔLE

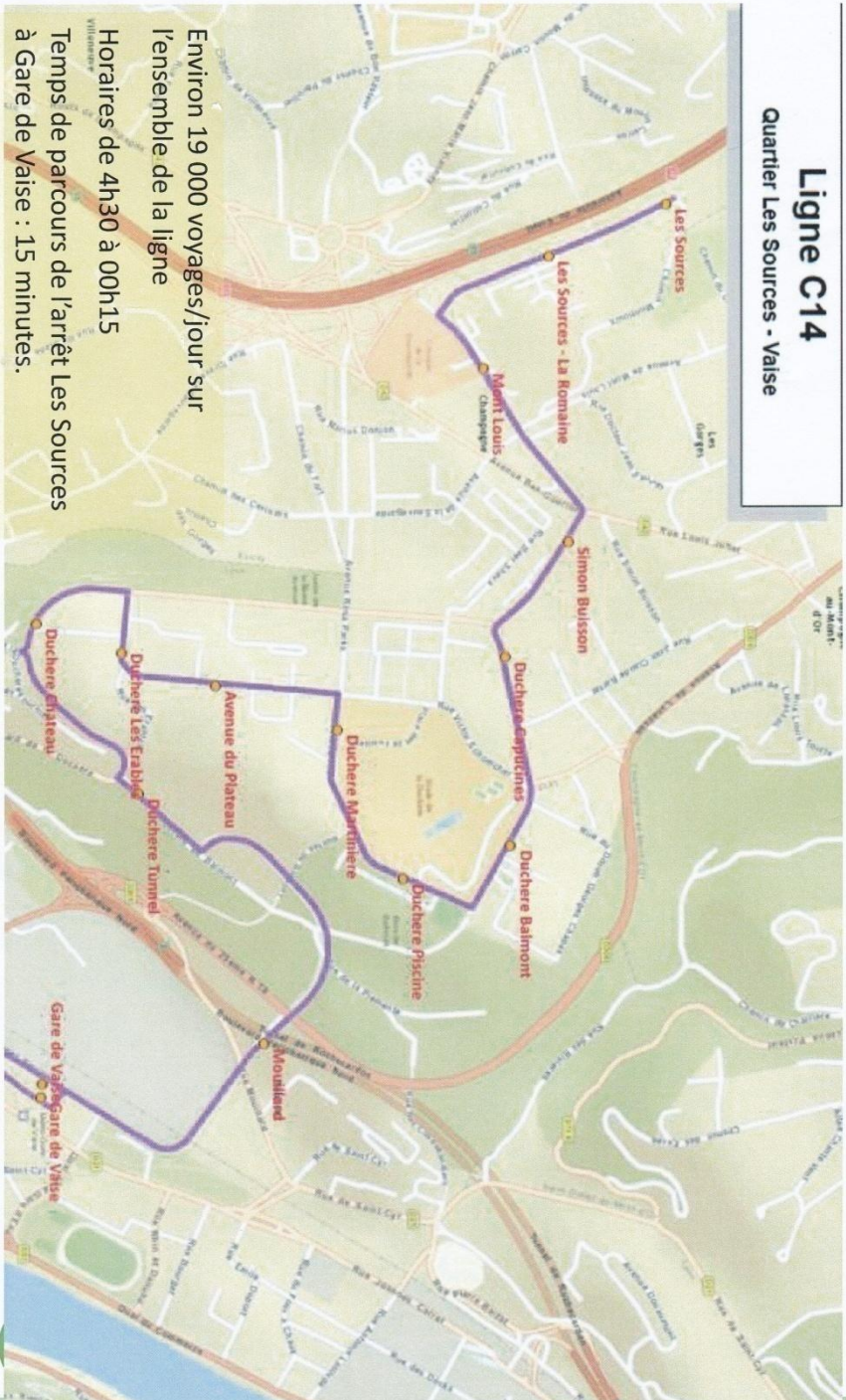
- **Faire des marches : en bus, à pieds, pour explorer, sur le parcours de la ligne C14, ce qui nous met en insécurité ou nous donne un sentiment d'insécurité.**
- **Nous avons exploré : à l'intérieur du bus, aux arrêts et dans l'environnement immédiat de la ligne.**
- **Nous vous proposons nos constats et nos préconisations**



Tronçon exploré
De Gare de Vaise à l'arrêt Les Sources

Notre ligne...

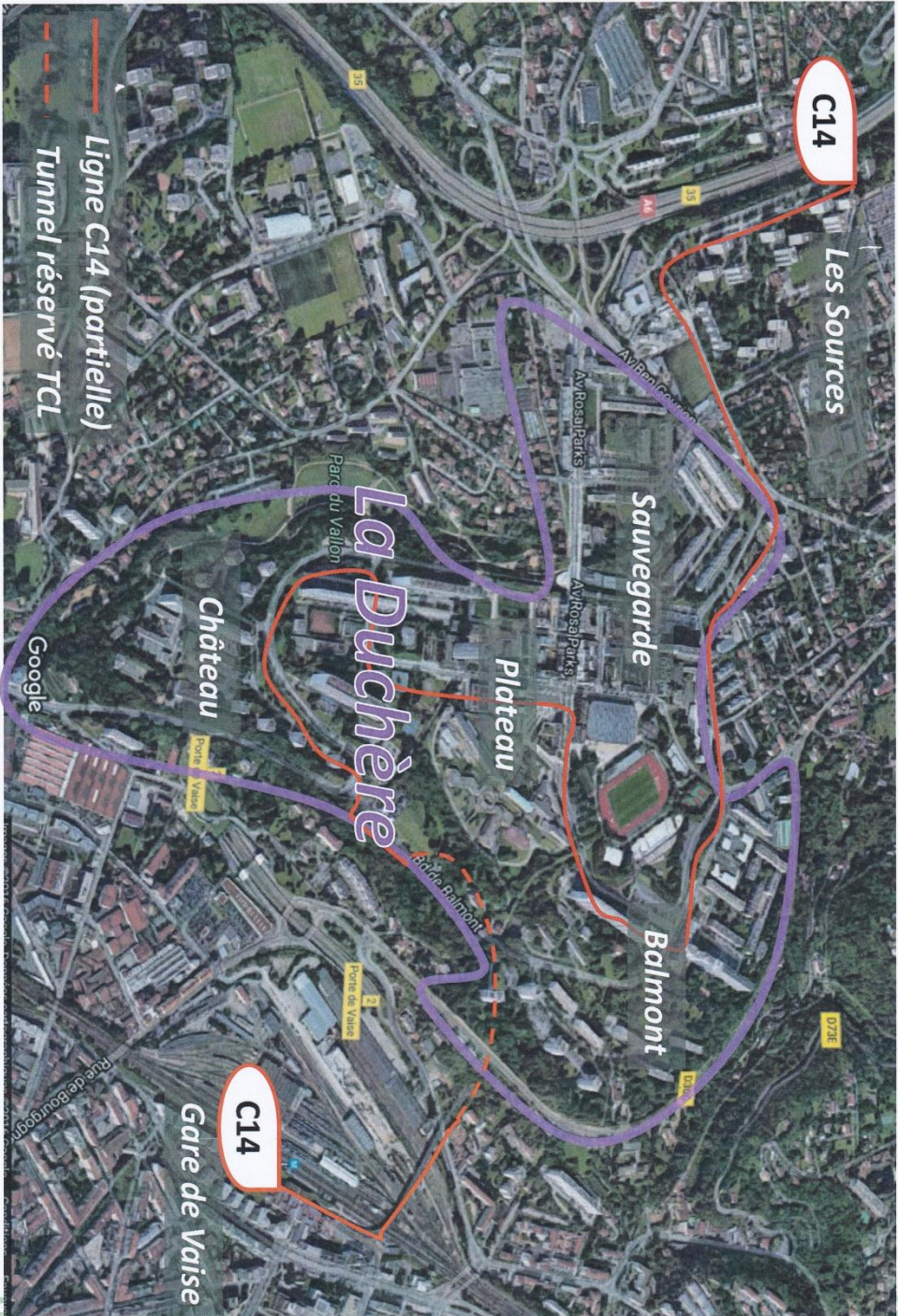
Ligne C14
Quartier Les Sources - Vaise



Environ 19 000 voyages/jour sur l'ensemble de la ligne
Horaires de 4h30 à 00h15
Temps de parcours de l'arrêt Les Sources à Gare de Vaise : 15 minutes.

Gare de Vaise – La Duchère - Les Sources

Notre quartier...



LE BUS :

OBJET	CONSTATS	PROPOSITIONS
Conduite Sécurité :	<p>- La conduite est nerveuse sur la portion de Gare de Vaise à Duchère Tunnel, due à la forte montée. Cette partie du parcours est inconfortable, souvent plusieurs personnes voyagent debout (affluence) et sont « ballotées ». Ce sentiment est accentué par le trajet sinueux.</p> <p>- La conduite nerveuse procure des pertes d'équilibre ou des chutes (témoignages)</p>	<p>Sensibilisation des conducteurs.</p> <p>Valorisation de la bienveillance envers les voyageurs les plus vulnérables (attendre qu'ils soient assis par exemple avant de démarrer).</p>
Validation	<p>Parfois les composeurs fonctionnent partiellement. La panne est souvent annoncée par le conducteur</p>	<p>Veiller à la maintenance des équipements</p>
Contrôle	<p>L'expérience des ambassadrices montre que les contrôles sont plus nombreux après Gare de Vaise en direction de Jean Macé.</p> <p>La mission des contrôleurs n'est pas claire pour les ambassadrices. Quel est leur rôle exactement ? (témoignages)</p>	<p>Organiser des contrôles sur le tronçon Gare de Vaise à l'arrêt des Sources</p> <p>Communiquer sur les missions des contrôleurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La lutte contre la fraude • Les missions d'assistance... <p>Permettant de donner une image positive</p>


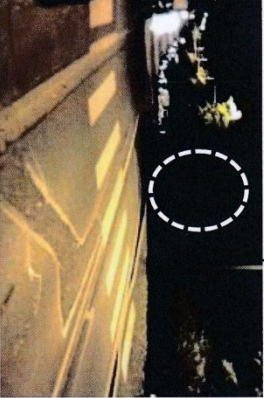
LES ARRÊTS DE BUS ET LA STATION GARE DE VAISE: 27 ARRÊTS ALLER/RETOUR

OBIET	CONSTATS	PROPOSITIONS
Nombre d'arrêts et station ayant un abri :	22	
Etat de l'abri :	Bon : 22 Mauvais : 0	
Nombre d'arrêts n'ayant pas d'abri mais un panneau signalisateur :	5	
Largeur des trottoirs :	Conforme : 22 Non conforme : 0	
Y a-t-il un plan de quartier ?	oui : 3 non : 24	Mettre un plan du quartier proches de l'arrêt
Y a-t-il une carte réseau TCL ?	oui : 26 non : 1 (il s'agit du dernier arrêt Les Sources – La Romaine)	
Y a-t-il le nom de l'arrêt (plaque) ?	oui : 24 Non : 3	Mouillard (direction GdV) Duchère Château (direction Les Sources) Avenue du Plateau (direction Les Sources)
Y a-t-il des horaires ?	Affiches : 26 Numériques : 8 - Fonct. : 8 - Non fonct. : 0	

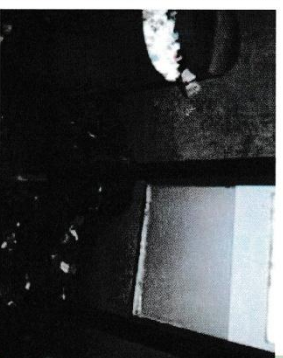
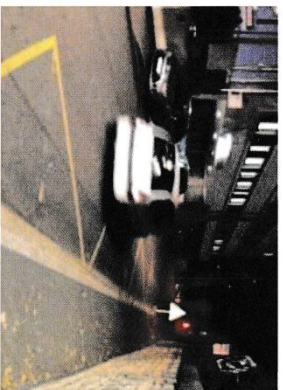
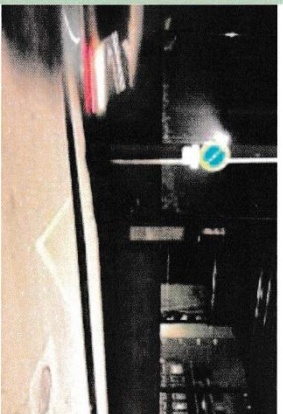
LES ARRÊTS DE BUS ET GARE DE VAISE : NOMBRE 27

OBIET	CONSTATS	PROPOSITIONS
Eclairage :	Absent : 11 Faible : 4 Satisfaisant : 13 - Lors de notre passage de nuit, en plus des arrêts non éclairés, l'environnement à proximité semble plongé dans l'obscurité notamment la Place l'Abbé Pierre qui n'invite pas à la traverser	- Veiller à la maintenance de l'éclairage des arrêts. - Voir pour l'éclairage des zones de fréquentation et de passage.
Est-il facile de se repérer :	Oui : 17 Non : 10	Manque d'éclairage ou de plans de quartier
Environnement :	Propre : 19 Sale : 8 Avec poubelle : 19 Désert : 15 Occupé : 12 Oui : 13 Non : 14	
Si vous étiez en danger, pourriez-vous demander de l'aide ?	Un seul commerce semble ouvert sur le Plateau après 20h. Il s'agit d'un snack dont la fréquentation est majoritairement masculine en soirée.	
Avez-vous un sentiment de sécurité à cet arrêt (station) ?	Oui : 16 Non : 11 Lieux déserts, mal ou pas éclairés, vitesse excessive des véhicules secteur Mont Louis.	Le sentiment de sécurité est conditionné en grande partie par l'environnement et la fréquentation des lieux. La propreté des lieux, l'éclairage satisfaisant, l'accessibilité pour tous, la fréquentation (isolement ≠ squat) sont des conditions essentielles.

OBJET	CONSTATS	PROPOSITIONS
<p>Arrêt Mouillard sens aller / retour</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Arrêt très isolé - Pas d'éclairage au niveau de l'arrêt (pas de lisibilité du plan) - Un petit tronçon en contre bas, met en évidence un raccourci sauvage utilisé par les piétons. Il manque d'éclairage et il est glissant. - Chemin aménagé avec 2 lampadaires hors service - Barrière endommagée entre le chemin aménagé et l'espace privatif 	<ul style="list-style-type: none"> - Installer une borne d'appel car les moyens d'alerte sont inexistant (pas de commerces, pas d'habitation à proximité, pas de passage de véhicule car accès réservé TCL). - Mise en service de l'éclairage - Prévoir un aménagement du tronçon (l'utilisation naturelle montre son utilité) - Remise en service de l'éclairage - Remise en état barrière

OBJET	CONSTATS	PROPOSITIONS
<p>Duchère Tunnel (direction Les Sources) :</p>	<p>- L'arrêt est proche de l'intersection. Cela procure un sentiment d'insécurité à l'arrêt. Sentiment d'un chassé-croisé continuuel avec les automobilistes. L'arrêt semble sur la chaussée.</p> 	<p>- Etudier un déplacement possible de l'arrêt</p>
<p>Duchère Tunnel (direction Gare de Vaise) :</p>	<p>- L'arrêt est plongé dans l'obscurité. Nous avons du mal à le distinguer dans la nuit.</p> 	<p>- Eclairage à mettre en place</p>

OBJET	CONSTATS	PROPOSITIONS
<p>Mont Louis Sens aller / retour :</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Les deux arrêts semblent étroits malgré une largeur réglementaire. Sentiment de dangerosité due à la route en double sens et à la vitesse des automobilistes, à la fréquentation importante de l'arrêt (hôpital, urgences, équipements sportifs mixtes à proximité) - Difficulté de circulation due au stationnement des véhicules (urgences de la clinique La Sauvegarde) Des potelets ont été installés courant novembre à proximité de la clinique. Cela a déplacé le problème vers l'arrêt Mont Louis direction gare de Vaise - Les poubelles à cet arrêt sont pleines <p>Constat fait à 2 reprises : le matin (8h) et en soirée (19h30)</p>	<p>Installer un ralentisseur, feux tricolores</p> <p>- Veiller au ramassage régulier des poubelles. Si le passage est régulier doubler la capacité des poubelles à cet arrêt</p>



OBJET	CONSTATS	PROPOSITIONS
<p>Gare de Vaise</p>	<p>L'intérieur de la gare est plutôt lumineux et agréable. L'extérieur quand à lui est sombre et lugubre. L'avancée sombre procure un sentiment d'écrasement, de pesanteur</p>	<p>Voir pour rendre cette avancée moins sombre et écrasante (lumières, peintures, plafond suspendu...) Exemple travaux récents réalisés avec des artistes dans le cadre de Icônes Urbaines.</p>
<p>Parcs relais 1 & 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Les bornes d'appels sont nombreuses, 6 par étages, mais elles ne sont pas identifiables (au départ nous pensions à des bornes d'interphonie de service) - Les plans d'évacuation sont illisibles - L'accès aux escaliers, pour se rendre à la station, n'est pas clairement visible au niveau de la signalisation. Cet accès se fait par l'intermédiaire d'un sas limité par des portes pleines. - Pour le parc relai 2 : Les peintures au sol, au dernier étage, sont effacées et limitent la visibilité des numéros de place (manque de repères) - Les lieux sont déserts ou squattés par des fumeurs (odeurs suspectes). 	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en valeur les bornes d'appel d'urgence. - Revoir la signalétique des plans - Signaler visiblement l'accès aux escaliers Voir pour vitrer une partie de la porte permettant de voir et aux squatters d'être vus - Rafraîchir les peintures au dernier étage - Rendre les lieux plus animés en diffusant un fond sonore (comme dans les stations de métro)

OBJET	CONSTATS	PROPOSITIONS
<p>Accès MJC Le Château :</p>	<p>L'accès par une ruelle en pavés, suivi d'escaliers (impossible pour une personne à mobilité réduite - PMR)</p> <p>L'accès par les Erables s'avère dangereux, il n'y a pas de trottoir sur une partie du trajet</p>	<p>L'accès par la route doit être aménagé avec un trottoir permettant le cheminement des piétons et l'accès aux PMR</p>
<p>Accès Château (en contre bas) commerces et établissement scolaire et de petite enfance :</p>	<p>L'accès à l'arrêt Duchère Château, depuis les barres d'immeubles, paraît difficile pour une personne à MR. Les trottoirs sont mal entretenus et une légère montée accentue la difficulté</p>	<p>Aménagement d'une rampe pour permettre aux PMR d'aller jusqu'à l'arrêt de bus.</p>
<p>Accès Château en direction des Erables :</p>	<p>L'accès aux immeubles se fait par un sentier aménagé, d'un côté les escaliers de l'autre un accès pour poussettes. Cet accès se fait sur plusieurs mètres et la pente est assez rude !</p>	<p>Baisser le pourcentage de la pente en créant un décroché (sentier par niveau)</p>
<p>Accès depuis arrêt Simon Buisson à la Petite Jérusalem et au centre social de la Sauvagarde</p>	<p>Une des ambassadrice habite à une centaine de mètres de l'arrêt Simon-Buisson. Un porche permet l'accès aux lieux de cultes et au centre social. Les habitants évitent ce passage car il est squatté.</p>	<p>Remise en état de l'éclairage</p>
<p>Arrêt les Sources La Romaine :</p>	<p>La passerelle reliant les Sources à Ecully est glissante lors des jours de mauvais temps. Beaucoup d'enfants et de mamans l'empruntent chaque jour (accès écoles)</p> <p>- La barrière du pont n'est pas sécurisée</p>	<p>Mettre un revêtement sur le sol</p> <p>Revoir le garde-corps ou mettre un grillage</p>

LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ ET L'INSÉCURITÉ :

OBJET	CONSTATS	PROPOSITIONS
L'évitement	<ul style="list-style-type: none"> - Les témoignages montrent que l'utilisation des transports est très limitée le soir. Souvent les ambassadrices préfèrent prendre leur voiture personnelle ou voyager accompagnées après 20h <ul style="list-style-type: none"> - Les témoignages relatent que les femmes adaptent leur tenue vestimentaire lors de leurs déplacements (surtout le soir). 	Sensibiliser sur les moyens de sécurité, la présence humaine rassurante Campagne contre le harcèlement sexiste
Harcèlement	<ul style="list-style-type: none"> - A l'intérieur du bus, plusieurs victimes témoignent d'un individu connu des services de Police et des TCL pour des faits d'harcèlements auprès des utilisatrices (dernier témoignage connu le 9.11.16). Malgré cela l'individu accède toujours au bus. 	L'individu est clairement identifié. Voir pour une possible interdiction de l'accès aux transports au moins sur cette ligne.
Le signalement	<ul style="list-style-type: none"> - Pour signaler des actes de harcèlements sexiste ou de violences sexuelles, il n'y a pas de possibilité à notre connaissance de faire remonter cette information de manière rapide et efficace. - Manque d'information sur ce qui est possible de faire pour les victimes ou témoins (signalement aux TCL, associations d'aide aux victimes, forces de l'ordre...) 	Application sur mobile/ accès sur un site internet dédié au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles (rappel de la loi, actions possibles, recueil de témoignages...) Prévoir un affichage permanent et une communication dans les agences. Dédier un numéro spécial pour le signalement d'agressions sexuelles .

Annexe 2

Plan des lignes fortes du réseau TCL

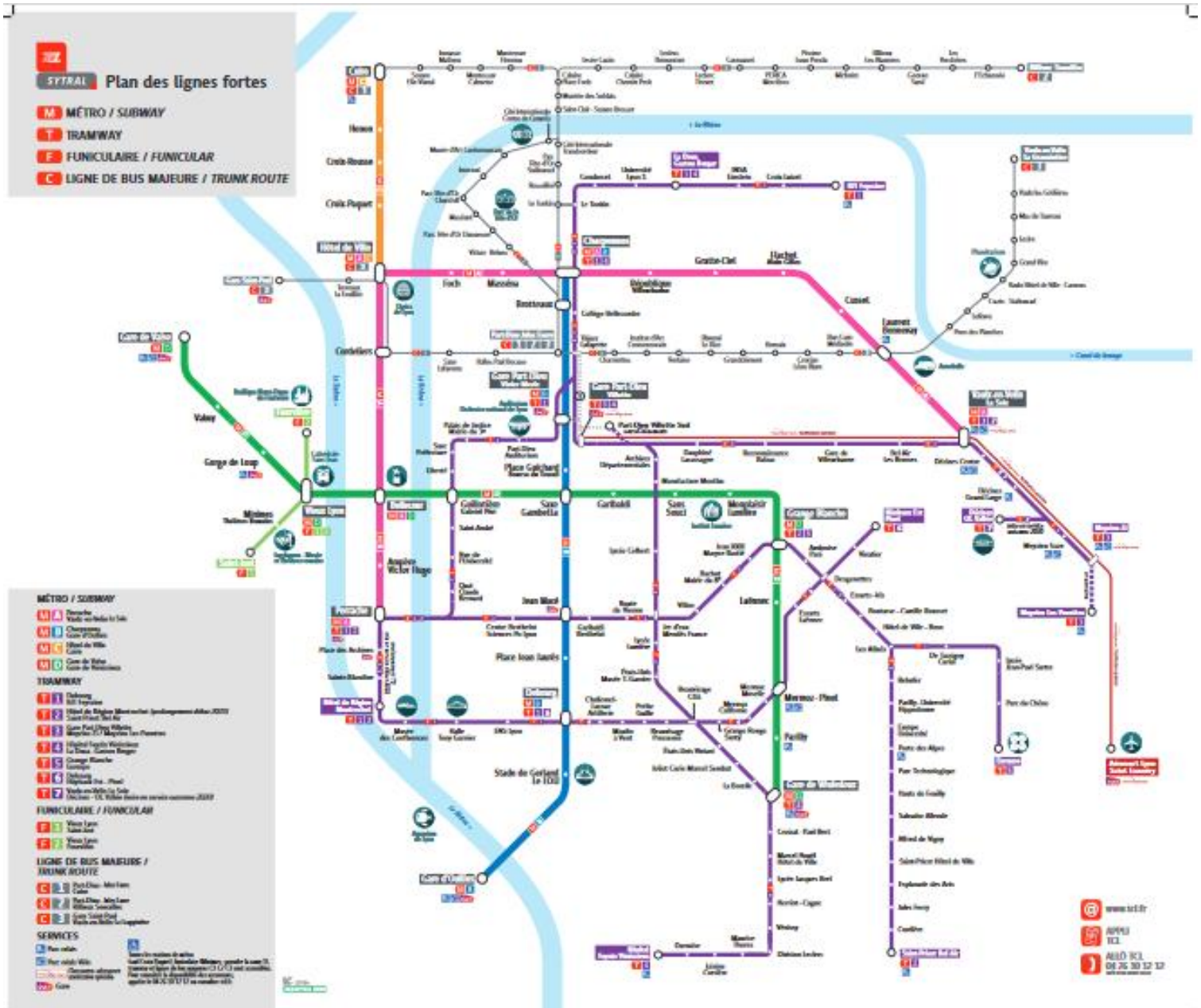


Table des matières

REMERCIEMENTS	4
SOMMAIRE	6
RESUME	7
MOTS-CLES	7
INTRODUCTION	8
<u>PREMIERE PARTIE - DE QUELLE INSECURITE PARLE-T-ON ? DES ENJEUX DE PERCEVOIR LA REALITE DE L'INSECURITE DES FEMMES DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN POUR EN RECONNAITRE LES CONSEQUENCES</u>	23
1.1 DE LA RECONNAISSANCE D'UN PROBLEME A SA (NON-)PRISE EN CHARGE PUBLIQUE	25
1.1.1 DES OUTILS STATISTIQUES INADEQUATS POUR SAISIR L'INSECURITE DES FEMMES DANS LES TRANSPORTS	25
1.1.2 L'EMERGENCE DIFFICILE DE L'INSECURITE DES FEMMES DANS LES TRANSPORTS EN TANT QUE PROBLEME PUBLIC	29
Conclusion intermédiaire	32
1.2 L'EXPERIENCE FEMININE DES TRANSPORTS EN COMMUN : QUAND LA PEUR ACCOMPAGNE CHAQUE PAS	33
1.2.1 REHABILITER LA LEGITIMITE DES PEURS FEMININES	34
1.2.2 ENTRE TACTIQUES D'EVITEMENT ET ADAPTATIONS PERMANENTES, LA MOBILITE ENTRAVEE DES FEMMES	40
Conclusion intermédiaire	45
Conclusion de la première partie	46
<u>DEUXIEME PARTIE - LES MARCHES EXPLORATOIRES : UN DISPOSITIF INNOVANT A S'APPROPRIER</u>	47
2.1. DU DECLENCHEMENT A LA MISE EN ŒUVRE DES MARCHES EXPLORATOIRES : LA VOLONTE D'UNE DEMARCHE FORMALISEE	48
2.1.1. LE « TRANSFERT » DES MARCHES EXPLORATOIRES DANS LES TCL : UNE CONJONCTION DE MOTIVATIONS PLURIELLES	48
2.1.2. UN DEROULEMENT ORGANISE SELON UNE METHODOLOGIE PRECISE : QUELLE LATITUDE ACCORDEE AUX USAGERES LORS DES MARCHES EXPLORATOIRES ?	59
Conclusion intermédiaire	69
2.2. QUE PRODUISENT LES MARCHES EXPLORATOIRES ? DES RECOMMANDATIONS DES AMBASSADRICES A LEURS RESULTATS CONCRETS	71
2.2.1. DES PRECONISATIONS RELATIVEMENT MODESTES ILLUSTRANT LES LIMITES DE LA MOBILISATION DES CITOYENS AU NOM DE L' « EXPERTISE D'USAGE »	72
2.2.2. UNE CERTAINE REMISE EN CAUSE DE L'EXPERTISE TECHNIQUE : QUELLE PRISE EN COMPTE EFFECTIVE DES RECOMMANDATIONS FORMULEES ?	79
Conclusion intermédiaire	85
Conclusion de la deuxième partie	86

TROISIEME PARTIE - UNE INFLUENCE RECIPROQUE :DES RECOMPOSITIONS LOCALES MARQUEES PAR LES MARCHES EXPLORATOIRES A L'IMPACT DE LA PARTICIPATION AU DISPOSITIF SUR LES AMBASSADRICES ELLES-MEMES	87
3.1. LES MARCHES EXPLORATOIRES A L'INTERSECTION DE DEUX TRANSFORMATIONS PROFONDES DE L'ACTION PUBLIQUE LOCALE EN MATIERE DE SECURITE	88
3.1.1. LES MARCHES EXPLORATOIRES, UNE PREMIERE POLITIQUE PUBLIQUE TMOIGNANT DE L'AVENEMENT D'UN NOUVEAU « REFERENTIEL » GLOBAL EN MATIERE DE GENRE	89
LES IMPLICATIONS D'UNE DEMARCHE EN NON-MIXITE :	92
3.1.2. QUAND LES MARCHES EXPLORATOIRES MATERIALISENT ET ALIMENTENT L'EXISTENCE D'UNE « GOUVERNANCE » URBAINE DANS LA LUTTE CONTRE L'INSECURITE	94
Conclusion intermédiaire	98
3.2. DE L'USAGERE A L' « AMBASSADRICE », LES EFFETS DE LA PARTICIPATION	99
3.2.1. DES RAISONS A L'ENGAGEMENT AUX « RETRIBUTIONS SYMBOLIQUES »	99
3.2.2. LA PARTICIPATION AUX MARCHES EXPLORATOIRES COMME SOURCE D'EMPOWERMENT : QUELLE REAFFIRMATION EN TANT QUE CITOYENNE ET EN TANT QUE FEMMES ?	106
Conclusion intermédiaire	113
Conclusion de la troisième partie	113
CONCLUSION GENERALE	115
BIBLIOGRAPHIE	118
OUVRAGES	118
CHAPITRES D'OUVRAGE	120
ARTICLES SCIENTIFIQUES	121
ARTICLES DE REVUES SPECIALISEES	125
RAPPORTS ET DOCUMENTS ADMINISTRATIFS	125
THESES	127
ARTICLES DE PRESSE	127
LOIS, DECRETS, ARTICLES	128
PAGES WEB	129
ANNEXE 1	130
DOSSIER DE PRECONISATIONS REALISE PAR LES AMBASSADRICES DE LA LIGNE C14 EN 2016	130
ANNEXE 2	143
PLAN DES LIGNES FORTES DU RESEAU TCL	143
TABLE DES MATIERES	144

