



Des voitures de métro pour les femmes

De Tokyo à São Paulo, enjeux et controverses d'un espace réservé

Marion Tillous

Le harcèlement sexuel dans les transports collectifs est aujourd'hui, en France comme dans de nombreux autres pays, un problème public constitué. Il mobilise des acteurs institutionnels et non institutionnels à différentes échelles, y compris à l'échelle nationale, qui envisagent régulièrement de mettre en place des voitures¹ de métro réservées aux femmes. Des voitures de ce type existent ou ont existé dans toutes les aires économiques et culturelles du monde, à l'exception de l'aire slave (et de l'Afrique subsaharienne qui ne connaît pas de réseau de métro). Aujourd'hui, vingt-trois réseaux sont concernés², avec une concentration en Amérique latine, en Asie du Sud-Est et au Japon, en Asie centrale et en Inde. Ce dispositif consiste à réserver pendant toute la durée du service ou à certaines heures seulement (heures de pointe ou heures de la journée active) une voiture ou la moitié d'une voiture aux femmes, ainsi que, le plus souvent, aux enfants et aux personnes à mobilité réduite. Les voitures réservées sont indiquées au moyen d'une signalétique apposée sur le véhicule et sur le quai, et leur accès est parfois restreint par des agents de sécurité.

Des voitures réservées aux femmes ont été introduites dès les premières années de fonctionnement du métro. Le premier réseau, celui de Londres, a accueilli des voitures réservées aux femmes dès 1863³, soit onze ans après sa mise en service (Jackson, 1986, p. 128). Les réseaux de New York et Tokyo ont également comporté des voitures réservées aux femmes à compter respectivement de 1909 (Hood, 1996) et 1912 (Freedman, 2002 ; 2010). L'étude de ces cas historiques met immédiatement en lumière le fait que derrière les catégories apparemment homogènes de sexe, « homme » et « femme », se jouent des scènes de rapprochement et de distanciation sociaux qui relèvent bien plutôt d'enjeux de classe. Le cas des voitures réservées aux femmes introduites à Tokyo au début du XX^e siècle, étudié à partir de sources rassemblées et traduites par l'historienne Alisa Freedman, ne sera donc pas mobilisé à titre de comparaison, mais comme levier pour la formulation et la légitimation de notre point de départ problématique : quels sont les enjeux de sexe sous-jacents aux enjeux de classe dans la controverse liée aux voitures réservées aux femmes ? Et donc, comment le choix d'introduire ces voitures réservées est-il coproduit par des rapports de domination⁴ de sexe et de classe ?

1. Le terme « voiture » renvoie, dans le domaine des transports, aux éléments d'un train transportant des voyageurs, le terme de « wagon » étant réservé au fret. Mais le langage courant utilise bien plus fréquemment le terme « wagon » lorsqu'il désigne un véhicule ferroviaire, réservant cette fois celui de voiture aux véhicules routiers. Nous conserverons donc la dénomination « *voiture réservée aux femmes* » pour désigner notre objet de recherche, mais emploierons « wagon » pour rendre compte des formules communément employées (*vagão rosa* ou *vagão exclusivo* par exemple au Brésil).

2. Le détail de ces réseaux peut être consulté sur le blog scientifique animé par nous (<http://metro.hypotheses.org>), qui présente une cartographie de l'ensemble des réseaux concernés aujourd'hui ou par le passé, et indique les réseaux dans lesquels nous avons eu connaissance d'une controverse à ce sujet. Le site recense également les sources utilisées pour cette cartographie, réseau par réseau.

3. Des compartiments réservés aux femmes existaient alors déjà depuis 1845 dans les lignes de train interurbaines (Freedman, 2010, p. 57).

4. Dans cet article, les rapports de domination sont pensés sur la base d'une approche matérialiste, comme des rapports de pouvoir fondant une exploitation économique du travail des classes laborieuses (ne disposant que de leur force de travail comme source de revenu), des femmes ou des populations racisées ; les rapports de domination de sexe et de race possédant la spécificité d'être idéologiquement « légitimés » par des fondements biologiques.

La controverse qui s'est déployée au Brésil entre 2013 et 2014 autour de l'opportunité de la mise en place de ce dispositif à São Paulo est un cas pertinent pour explorer cette problématique aujourd'hui. Cette controverse, analysée en détail dans un article antérieur (Tillous, 2017), s'est conclue par le refus de l'introduction de voitures réservées aux femmes dans les trains et les métros de la métropole, formulé par le gouverneur de l'État de São Paulo, Geraldo Alckmin, qui s'appuie pour cela explicitement sur la motion signée par les organisations féministes rassemblées autour du Conseil d'État⁵ de la condition féminine. Or, deux organisations n'ont pas cosigné cette motion, tout simplement parce qu'elles n'ont pas été invitées aux réunions qui ont abouti à sa rédaction. Ces deux organisations, *Juntas* et le *Movimento Mulheres em Luta* (Mouvement des femmes en lutte – MML) s'étaient pourtant illustrées dans la lutte contre le harcèlement sexuel dans les transports collectifs et prononcées publiquement en faveur des voitures réservées aux femmes. Pourquoi n'ont-elles pas été invitées aux réunions pourtant largement ouvertes où était discutée la question ? Qu'est-ce qui, dans leur position, était inacceptable ? Pourquoi leur voix était-elle inaudible⁶ ?

Pour répondre à ces questions, nous nous appuyerons sur les données collectées au cours d'un travail d'enquête réalisé sur deux périodes d'un mois chacune, en juin 2014 et avril 2015. Celui-ci a consisté en une analyse de la controverse qui se déploie depuis 1995 à São Paulo, avec une accélération entre octobre 2013 et août 2014, à la fois au moyen d'une analyse de la presse et des blogs d'actualité et par la réalisation d'entretiens auprès d'acteurs impliqués dans cette controverse. L'entretien réalisé auprès de Marisa Santos, militante du MML, à la toute fin du second terrain, sera particulièrement mobilisé ici.

Le Train Fleur tokyoïte : une perspective historique sur les voitures réservées aux femmes

Au tout début du XX^e siècle, suite à sa victoire sur la Russie (1905), le Japon entreprend une politique de développement massif des infrastructures, en particulier de train électrique et de tramway. Or, dès 1912, soit trois ans après New York et probablement inspiré du modèle américain, un dispositif de voiture réservée aux femmes est instauré sur les lignes suburbaines de Kobe puis de Tokyo, aux heures de pointe. Les travaux d'Alisa Freedman

(2002 ; 2010) permettent de documenter le contexte et les conditions de la mise en place de ce dispositif à partir d'œuvres de la littérature japonaise et d'articles de presse. Le journal Tokyo Asahi Shimbun daté du 28 janvier 1912 indique que ce qui est rapidement surnommé le « Train Fleur » (*hana densha*) a été mis en place pour protéger l'innocence des étudiantes et éviter que « leurs visages soient regardés et appréciés » (Freedman, 2002, p. 31). « "Train Fleur" était alors le terme employé pour désigner les voitures de train décorées pour commémorer des événements particuliers, comme l'anniversaire de l'Empereur, l'ouverture d'un grand magasin, ou l'anniversaire d'une invention importante. Par exemple, le 15 mai 1931, 220 voitures de tramway ont été parées en Train Fleur pour célébrer le vingtième anniversaire du téléphone » (Freedman, 2010, p. 57). Ici, l'expression fait bien sûr référence à la beauté et la pureté des jeunes filles. Cette voiture réservée a connu une plus longue carrière que son équivalent new-yorkais (qui n'a duré que six mois sur une seule ligne), et après différentes phases de suppression/réintroduction⁷, est aujourd'hui en service dans la quasi-totalité des lignes urbaines et suburbaines de Tokyo.

La lecture de la nouvelle « Obsession de Fille » (*Shôjo byô* de Katai Tayama, mai 1907) proposée par Alisa Freedman dans son article « Commuting gazes. Schoolgirls, salarymen, and electric trains in Tokyo » (2002) permet de comprendre les raisons de cette attention portée aux étudiantes et les enjeux de classe qui sous-tendent la mise en place du Train Fleur. Cette nouvelle raconte l'histoire d'un homme d'une trentaine d'années dont l'habitude obsessionnelle de regarder les jeunes filles au cours de ses navettes quotidiennes finit par le faire chuter d'un train bondé et le tuer (*ibid.*, p. 24).

Le personnage principal représente la nouvelle classe moyenne urbaine, celle des hommes salariés dans de grandes entreprises ou dans la fonction publique (*salaryman* en anglais – *sarariman* en japonais) qui au début du XX^e siècle participent à l'extension urbaine de Tokyo et vont s'installer, au même titre que les classes les plus

5. Sans autre précision, « État » désigne celui de São Paulo ; l'État brésilien sera désigné comme « État fédéral ».

6. Cet article ne pose donc pas la question du bien-fondé ou de l'efficacité de cette mesure pour la réduction des violences envers les femmes dans l'espace public et de l'immobilisation qui en résulte. D'autres recherches s'y sont attelées, telles celles de Hancock (2012) ou de Graglia (2015).

7. « Le Train Fleur japonais a été en service jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Un mouvement pour sa réintroduction a été couronné de succès en 1947, et la ligne *Chuo* a compris une voiture réservée aux femmes jusqu'en 1973. Durant le mois de décembre 1999, la ligne privée Keio (qui relie la banlieue ouest de Tokyo au centre de la ville) a réservé la dernière voiture de chaque train aux femmes pendant la nuit. Les responsables de la Keio ont décidé de fournir ce service de façon à offrir aux passagères un trajet plus « confortable », à distance des *sarariman* saouls pendant la période des fêtes de fin d'année, mais beaucoup de femmes ont noté qu'elles prenaient cette voiture parce qu'elle était moins chargée. Un service similaire a débuté en 2001 dans les trains de la JR East Tokyo, et en 2002 les trains de la JR West Osaka ont été les premiers à offrir des voitures réservées aux femmes durant les heures de pointe du matin. Aujourd'hui, la plupart des trains urbains et des métros japonais ont des voitures réservées aux femmes » (Freedman, 2010, p. 58).



ELSA DUBREUIL

aisées, aux franges de l'agglomération. Or, si ces classes différentes s'installent dans des quartiers distincts et dans des propriétés de taille et de qualité très différentes, elles se trouvent mêlées dans les trains à la faveur de lignes qui relient ces périphéries au centre de Tokyo. Il existe des catégories différentes de tickets, et l'auteur de la nouvelle précise que le principal protagoniste est entré dans le train avec un ticket rouge (le moins cher), mais que toutes les catégories voyagent ensemble. En particulier, les *sarariman*, dont les épouses ne travaillent pas, rencontrent les filles des familles plus aisées fréquentant les écoles du centre de Tokyo, les *jogakusei* richement vêtues et coiffées de rubans (*ibid.*, p. 23). Ce sont ces hommes que l'opinion publique comme la littérature critiquent pour leurs comportements et surtout les regards indécents qu'ils portent sur les jeunes filles. L'indécence repose dans le fait que ces regards semblent porter à la fois la frustration sexuelle et sociale des *sarariman* (*ibid.*, p. 25).

Il apparaît donc sans équivoque que les voitures réservées aux femmes ont joué, à Tokyo en 1912 comme à New York trois ans auparavant (Hood, 1993 ; 1996 ; Tillous, n.d.), le même rôle que celui des plus explicites « classes » ferroviaires, à savoir celui de tenir à distance les classes laborieuses⁸ considérées comme classes dangereuses (Chevalier, 1958). L'étude des cas historiques

8. Nous désignerons par « classe laborieuse » la classe des personnes ne disposant que de leur force de travail comme source de revenu, c'est-à-dire dépourvues de capital. Nous lui opposerons le terme de « classe possédante ». La notion de « classe moyenne » est ambiguë, puisqu'elle désigne les personnes qui, tout en ne disposant que peu ou pas de moyen de capital, adhèrent à l'idéologie des classes possédantes (Boltanski et Chiapello, 1999). Dans le paragraphe qui précède (« nouvelle classe moyenne urbaine »), elle sera comprise par opposition aux classes plus aisées, possédantes, donc assimilée aux classes laborieuses.

suggère qu'une lecture des voitures réservées aux femmes en termes de classe est fructueuse et mérite d'être regardée plus avant pour les cas contemporains ; ce que confirment les recherches entreprises sur le cas tokyoïte après la réintroduction des voitures réservées aux femmes dans le métro en 2005. Mitsutoshi Horii et Adam Burgess (2012) ont d'une part montré l'association faite au Japon entre agression sexuelle (*chikan*) et hommes employés d'âge moyen (*oyaji*), alors même que les statistiques issues des plaintes déposées démentent cette relation. La femme harcelée est, elle, très fréquemment représentée sous les traits d'une étudiante. Les auteurs comprennent cette relation comme une remise en cause des bases traditionnelles de la société japonaise à travers ceux qui représentent les « pères » de la nation. Sa proximité avec la configuration mise en évidence par Alisa Freedman au début du XX^e siècle nous permet de penser en outre que les logiques de classe sont toujours à l'œuvre. D'autre part, les femmes interrogées par Horii et Burgess qui utilisent effectivement les voitures réservées s'en félicitent pour des raisons de sûreté personnelle, des raisons pratiques (ces voitures sont moins bondées) et des considérations hygiéniques. Elles trouvent en effet les hommes puants (*smelly*) et sales (*dirty*) et leur reprochent leurs comportements inconvenants, en particulier lorsqu'ils ont bu. Or, Alain Corbin (1986) a bien montré l'importance des odeurs dans les distinctions de classe depuis le XIX^e siècle, la délicatesse olfactive caractérisant le bourgeois, qui reproche aux classes laborieuses leurs odeurs malsaines.

Derrière l'introduction de voitures réservées aux femmes à Tokyo au début du XX^e siècle, il y a donc bel et bien une articulation entre enjeux de classe et enjeux de sexe. Et plusieurs éléments laissent penser que cette articulation demeure dans les mêmes termes aujourd'hui, à savoir en termes de distanciation sociale entre classes possédantes et classes laborieuses. Le cas tokyoïte nous apprend également que c'est à la racine de la formulation du problème du harcèlement sexuel qu'il faut retourner pour comprendre les modalités de l'articulation entre enjeux de classe et enjeux de sexe.

Le harcèlement sexuel dans les transports collectifs au Brésil : position du problème

Le harcèlement sexuel dans les espaces publics est largement répandu au Brésil, comme en font état les récits récoltés dans le cadre de la campagne « *chega de fô-fô* » (« ça suffit d'être sifflées ») lancée en 2013 par le blog Think Olga⁹. Les transports collectifs, train comme bus, ne font pas exception, et les sifflements, remarques à caractère sexuel et exhibitions y sont présents comme

dans les autres espaces publics. La proximité permise par la densité des voyageurs en heures de pointe rend possible néanmoins des formes spécifiques de harcèlement, dont les plus fréquentes sont les attouchements, les frottements avec éjaculation sur les vêtements et la capture vidéo de parties du corps.

Les attouchements sont les plus nombreux et les plus difficiles à prouver pour la personne ciblée puisqu'ils ne laissent pas de trace. Stéphane Tonnelat (n.d.) a montré la difficulté pour les femmes attouchées de réagir à haute voix de crainte d'être associées à la personne harcelante comme fauteuses de troubles ou tout simplement de ne pas être crues ; et la possibilité qui leur est offerte par les blogs et forums de pouvoir tout de même témoigner *a posteriori*. Une jeune femme de dix-neuf ans témoigne ainsi sur la plateforme Chegadefufiu :

J'étais dans le bus en train de discuter avec une amie, on rentrait à la maison. Je suis une personne très distraite et comme j'étais absorbée par la conversation, je n'ai pas fait attention tout de suite à un homme âgé en train de se frotter contre moi... je m'en suis rendue compte quand il était déjà bien « animé » et je suis restée sous le choc, incapable de réagir. Quand il s'est aperçu que je l'avais remarqué, il est descendu du bus (n°323, 08/04/14, Minas Gerais).

Cette forme de harcèlement est déjà ancienne. Marisa Santos raconte ainsi lors de notre entretien que sa grand-mère lui conseillait de prendre avec elle une aiguille à tricoter pour éloigner les hommes trop proches lorsqu'elle prenait le bus.

Une forme d'abus sexuel plus récente est le fait de prendre en vidéo à l'aide d'un téléphone mobile des parties du corps des passagères, généralement la poitrine, les fesses ou l'entrejambe, et de les « partager » en ligne. L'émulation vient de la comparaison, le fait de réussir à « capturer » un morceau de sous-vêtements par exemple est particulièrement coté. À la fin de l'année 2013, l'existence d'une page Facebook destinée à partager les vidéos prises dans le métro de São Paulo (*SBT Notícias*, 08/11/13) a rendu publique cette pratique, et a permis de l'associer à la dénonciation du harcèlement sexuel.

Au Brésil, la troisième forme de harcèlement qui semble la plus répandue dans les transports collectifs est le frottement ou masturbation contre le corps d'une passagère jusqu'à l'éjaculation.

J'étais dans le bus bondé avec une amie, aux environs de 18 heures. J'ai demandé l'arrêt du bus et j'attendais, il y avait un homme derrière moi, mais je ne l'ai pas senti arriver près de moi. Mais j'ai senti un jet à l'arrière de ma jambe, j'ai regardé derrière moi très surprise, il a dit que le sac était mouillé, et je n'ai pas réussi à voir ce qu'il y avait sur ma jambe. Mon amie a regardé une fois que nous étions seules, il y avait du sperme sur mon corps d'un homme répugnant que je n'avais jamais vu de ma vie, un homme qui pense qu'il a tous les droits sur mon corps. Malheureusement, je n'ai eu aucune réaction sur le coup, j'ai seulement pleuré. Jusqu'à aujourd'hui, seuls mon amie et mon petit copain savent ce qui est arrivé. Je ne prends plus le bus quand il est plein, mais je suis préparée maintenant à n'importe quel type de harcèlement (*Chegadefufiu*, n°1682, 09/03/2015. Femme de 17 ans. Salvador de Bahia).

9. Le détail des données récoltées est disponible [en ligne] sur <http://chegadefufiu.com.br/>

Marisa Santos, qui a travaillé en tant qu'agente d'accueil du métro à la station Barra Funda, l'une des plus grandes stations du réseau en interconnexion avec les trains urbains et les bus de la région nord-ouest, raconte avoir assisté beaucoup de femmes ayant subi un attouchement, certaines salies par du sperme sur les vêtements. Elle précise que peu d'entre elles souhaitaient porter plainte, d'une part parce qu'il est toujours difficile de savoir qui est l'auteur de l'attouchement, mais surtout parce qu'elles souhaitent laver leurs vêtements au plus tôt, ce qui revient à effacer la preuve de l'agression. Aller déposer une plainte suppose également d'avoir le temps de le faire ; or, les femmes qui se déplacent en heures de pointe sont pour la plupart salariées, et ne peuvent pas se permettre d'arriver en retard au travail.

C'est ce type d'agression précisément qui a conduit à la première demande d'introduction de voitures de métro exclusivement réservées aux femmes à São Paulo. En 1995, en effet, Le Clube de Mães de Vila Falchi (à Mauá, dans le Grand São Paulo) initie une pétition demandant l'instauration de wagons exclusifs dans les trains urbains¹⁰ pour mettre fin au harcèlement sexuel (*molestamento sexual*). Une des membres actives du groupe, Maria de Lurdes, 34 ans, employée de maison (*empregada doméstica*), a subi ce type de harcèlement : elle s'est retrouvée avec les vêtements tâchés de sperme un jour qu'elle allait au travail (*Folha de São Paulo*, 31/08/95). Au bout d'un mois seulement, les représentantes du groupe ont transmis au directeur-président de la CPTM une pétition comportant 4 600 signatures (*Folha de São Paulo*, 14/09/95). Les voitures réservées aux femmes ont été mises en service le 16 octobre 1995 sur la ligne Santos-Jundiaí : les femmes, les enfants et les personnes âgées ont droit aux deux premiers wagons dans le sens Santos-Jundiaí, et aux deux derniers dans le sens inverse. La mesure s'accompagne de panneaux et autocollants de signalisation ainsi que de livrets éducatifs. Le jour de la mise en service de ce dispositif, 20 % des adhésifs placés sur les wagons par la CPTM ont été détruits avant midi (*Folha de São Paulo*, 17/10/95). La mesure prend fin deux ans plus tard en raison de sa faible acceptation et de l'impossibilité, brandie par l'opérateur, de sanctionner les hommes contrevenant à cette restriction en vertu du droit d'aller et venir librement garanti par l'article 5 de la Constitution brésilienne (*Folha de São Paulo*, 05/09/05 et 14/07/14).

Plusieurs projets de loi ont tenté ensuite de réintroduire cette mesure, provoquant une controverse qui trouve son acmé entre mars 2013, date de dépôt du projet de loi 175/3013 à l'Assemblée législative de l'État de São Paulo

(Alesp) portant la création de voitures réservées, et août 2014, date du veto opposé par le gouverneur de l'État. Or, à l'origine de cette controverse, se trouve à nouveau une *empregada doméstica*. En effet, lorsque le député Gerson Bittencourt (Parti des travailleurs, PT) s'empare à nouveau du problème du harcèlement sexuel en 2013, il propose d'instaurer des « wagons exclusifs » aux heures de pointe et insiste sur le fait qu'il tient à se charger personnellement du sujet car une *empregada* qui travaillait pour lui à Campinas (SP), lui a dit être revenue un jour du travail en pleurs, les vêtements mouillés, parce qu'un homme s'était appuyé contre elle dans le bus pour se masturber (*Agência Brasil*, 06/04/14). Les *empregadas* sont au cœur de la question du harcèlement sexuel dans les transports collectifs pour des raisons statistiques : l'emploi domestique est le premier secteur de recrutement¹¹ des femmes de la classe laborieuse, celles qui prennent le plus les transports collectifs et surtout qui sont obligées de le faire pour avoir de quoi vivre. Mais, les *empregadas* jouent également un rôle clé dans la controverse, celui de pont entre la classe laborieuse concernée par le problème et la classe possédante, en position de faire voter des lois et de mettre en place des mesures opérationnelles. À la différence des employées spécialisées telles que les cuisinières, les nounous ou les gardes-malades, les *empregadas* ont en charge les différents aspects du travail domestique, et partagent donc intimement la vie quotidienne de la famille employeuse, jusqu'à en être considérées comme un membre (Azeredo, 1989). L'agression sexuelle d'une *empregada* a donc des répercussions symboliques sur la vie privée d'une famille plus aisée, ce qui la pousse à réagir si elle en a les moyens ; plus que concernée, elle est touchée par cette agression, raison pour laquelle le député Bittencourt en fait « une question personnelle » (*Agência Brasil*, 06/04/14).

Analyse des arguments pour et contre les voitures réservées aux femmes dans une perspective classiste

L'argument principal avancé par le député Gerson Bittencourt pour défendre la nécessité de voitures réservées aux femmes, au-delà d'une simple conviction personnelle, repose sur la nécessité d'instaurer des quotas lorsque l'accès équitable est empêché par des discriminations. Ainsi, dit-il, l'idéal serait que « la » femme soit toujours et en tous lieux respectée.

10. Les transports ferroviaires de São Paulo sont constitués de cinq lignes de métro (quatre sont exploitées par la Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô ; une par la compagnie privée ViaQuatro) et huit lignes de train (gérées par la Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM) en interconnexion.

11. Selon l'enquête mensuelle sur l'emploi (PME) de l'Institut brésilien de géographie et de statistique (IBGE), le secteur des services domestiques emploie 16,8 % des femmes occupant un emploi en 2006. Le secteur de l'éducation, de la santé et des services sociaux emploie 16,5 % des femmes, et le secteur du commerce et de la réparation 16,2 %. Cette même enquête nous indique que 93,5 % des personnes occupant un emploi dans le secteur des services domestiques sont des femmes.



Pourtant, elle n'est pas respectée, et nous devons chercher des solutions alternatives pour garantir cela. Pourquoi existe-t-il des quotas ? Il y a des personnes qui sont également contre les quotas pour les Noirs dans les universités et les services publics, en avançant l'argument qu'ils doivent concourir dans le même espace et avec les mêmes droits. Mais est-ce qu'ils les ont ? Non. Il est donc nécessaire de construire des politiques publiques qui nous permettent d'atteindre cette situation (*Agência Brasil*, 06/04/14).

La politique des quotas raciaux est une des mesures phares de la présidence de Lula (2003-2011 – PT), parce qu'elle aborde de front la discrimination raciale qui structure la vie sociale brésilienne et qu'elle constitue une réussite, en particulier dans les universités. On comprend donc l'intérêt du député de mobiliser cette référence. Mais, comme le souligne la sociologue Marília Moschkovich, la politique des voitures réservées aux femmes ne peut pas être comparée à une politique de quotas, puisque, bien qu'elle possède l'objectif commun de favoriser l'accès d'un espace à une population discriminée, elle procède à l'échelle microlocale par soustraction de cette population à l'espace commun et non par addition. C'est ce qui conduit Sônia Coelho, membre de la *Marcha Mundial das Mulheres* (MMM)¹² et de la *Sempreviva Organização*

*Feminista*¹³, à parler de politique affirmative à propos des quotas, opposée à la politique ségrégative des voitures réservées.

La MMM est une organisation militante féministe engagée de longue date contre les violences faites aux femmes dans les transports publics, et parmi les organisations les plus fermement opposées à l'introduction de voitures réservées aux femmes. En 2013 par exemple, elle a remis un document sur le *Plano Diretor Estratégico* de la ville de São Paulo alors en rédaction, contenant des propositions de solutions alternatives aux voitures réservées, solutions que l'on peut classer en trois catégories : éducation (campagnes de prévention, campagnes d'information sur les droits des femmes), prévention situationnelle (caméras, amélioration de la lumière aux arrêts de bus, transports de qualité en nombre suffisants pour éviter la congestion), et punition (procédures facilitées de dénonciation et de plainte, formation des agent-es) (*SOF*, 21/03/14).

L'organisation, dont la sociologue Marília Moschkovich est membre active, considère que les voitures réservées posent problème en pratique parce qu'elles

12. Marche mondiale des femmes.

13. Organisation féministe vivace – SOF.

rendent plus difficile l'accès aux voitures mixtes, les femmes qui y voyagent pouvant être soupçonnées de complicité envers les actes de harcèlement. Or, les femmes représentent 58 % des passagers des transports collectifs, ce qui rend très insuffisante l'unique voiture réservée (*Agência Brasil*, 06/04/14). L'organisation reproche aussi à ce dispositif de « naturaliser » les rapports sociaux de sexe : naturaliser l'idée que les hommes sont des harceleurs et ne peuvent pas contenir leurs pulsions sexuelles, naturaliser aussi la binarité des sexes (« comment définir qui est femme et qui ne l'est pas ? Qui a ce pouvoir ? », M. Moschkovitch, *Carta Capital*, 22/10/13.) et laisser de côté les personnes transsexuelles et non binaires, naturaliser enfin l'hétéronormativité de la société et laisser de côté la question d'hommes harcelés par d'autres hommes. La MMM reproche enfin aux voitures réservées de reporter la responsabilité de l'agression sexuelle sur les femmes elles-mêmes, puisqu'elles ont la possibilité d'y échapper en choisissant leur voiture (*Carta Capital*, 22/10/13). En somme, les voitures réservées ségréguent les femmes sans résoudre le problème du harcèlement sexuel dans les transports collectifs ; une position qui résume les oppositions exprimées au cours de la controverse, et sur laquelle s'appuie le gouverneur Geraldo Alckmin pour opposer son veto à la loi d'État portant création des voitures réservées (*Folha SP*, 12/08/14).

Pour Marisa Santos et les femmes du Movimento Mulheres em Luta (MML), l'introduction de voitures réservées aux femmes permet au contraire de sortir de la logique de culpabilisation qui renvoie aux femmes la responsabilité de s'autodéfendre contre les attouchements dans les transports collectifs, et qui est transmise de proche en proche sans que le problème ne soit soulevé publiquement. Surtout, elles voient dans ce dispositif un moyen de protection des femmes qui subissent des violences sexistes et sexuelles.

Le wagon exclusif va résoudre le problème de harcèlement envers les femmes, de la violence faite aux femmes ? Non. De même que s'il y avait plus de métro, cela ne résoudrait rien ou s'il y avait plus de sécurité : une chose seulement ne résout pas le problème, mais plusieurs choses à la fois peuvent améliorer la situation des femmes. Donc, cette question du wagon exclusif, on est arrivées à la conclusion que c'était une bonne politique pour les femmes, parce que si nous sommes d'accord que les femmes souffrent de la violence sexuelle dans les transports [...] nous avons des moyens politiques pour tenter d'enrayer cela : plus de métro, plus de sécurité et une campagne contre le machisme, une campagne éducative. Donc : éducation, punition et amélioration des conditions de transport. [...] Le wagon exclusif est quelque chose de palliatif, quelque chose qui ne va pas résoudre le problème, mais qui peut aider à avoir plus de protection (entretien avec Marisa Santos).

Elle insiste aussi sur le fait que le MML ne demande pas uniquement une voiture réservée aux femmes, mais un nombre par rame équivalent à la proportion de femmes passagères (soit 58 %), et un investissement dans les transports collectifs équivalent à 2 % du PIB fédéral.

La notion de protection permet de faire le pont entre le harcèlement sexuel et les autres formes de violences envers les femmes.

Nous avons ici au Brésil une loi qui s'appelle loi Maria da Penha¹⁴, qui est la suivante : elle est suffisante pour mettre fin à la violence envers les femmes ? Non. Mais elle est meilleure que ce qu'il y avait avant. Elle a été suffisante pour pouvoir empêcher que des femmes ne meurent ? Peut-être pas. Mais elle est au moins quelque chose qui te permet d'essayer de te protéger. Donc voilà : la loi Maria da Penha, elle dit que les femmes qui souffrent de violences domestiques ont le droit de porter plainte et le gouvernement, l'État, doit leur fournir des logements, des refuges pour qu'elles puissent quitter leur domicile, et avoir un endroit où rester.

La loi Maria da Penha mentionnée ici représente un cadre légal fondamental contre la violence domestique, qu'elle associe à une « violation des droits humains » (art. 5) (MacDowell Santos, 2008, p. 164). En la mentionnant, et en rapprochant les voitures réservées des refuges pour victimes de violence conjugale, Marisa Santos inscrit le harcèlement sexuel dans un *continuum* des violences envers les femmes (Kelly, 1987).

Ce faisant, elle politise la question du harcèlement sexuel. Comme nous l'avons montré à propos de l'Égypte (Tillous et Lachenal, 2014), parler de harcèlement sexuel de manière isolée ouvre la voie à une violence de classe, soit parce que les hommes des classes laborieuses (usagers des transports collectifs) sont désignés comme seuls responsables de violences envers les femmes et vecteurs d'une masculinité en crise (Lachenal, 2015 ; Amar, 2011), soit parce que les solutions apportées aux femmes captives des transports collectifs ne sont ni de même ampleur ni de même registre que celles offertes aux victimes d'autres types de violence. Or, le Movimento Mulheres em Luta est d'abord issu d'une organisation syndicale, la centrale Conlutas : il adopte de ce fait systématiquement une approche intersectionnelle¹⁵ des rapports de domination sexe/classe. Pour elle, le nombre de femmes députées

14. Ou loi 11.340/2006 du 7 août 2006, contre les violences conjugales et familiales. Cette loi a introduit une rupture forte dans la prévention et la punition de ce qui était alors jusqu'ici considéré comme des « crimes domestiques ». Cette loi impose notamment que les auteurs d'agressions conjugales et familiales soient contraints à la prison préventive ; et qu'ils ne puissent plus être punis par des peines alternatives. La loi augmente également le temps maximum de détention provisoire d'une à trois années ; et elle prévoit des moyens de protection des victimes qui vont de l'expulsion de l'auteur des violences du domicile conjugal à l'interdiction pour lui de s'approcher de la personne agressée.

15. La pensée politique féministe intègre en effet depuis les années 1970, notamment grâce au mouvement du *Black Feminism*, une réflexion critique sur la dimension plurielle des rapports sociaux de domination. La figure de l'intersection (Crenshaw, 1994 ; 1989) prévaut pour désigner cette approche croisée visant à éviter une réification des catégories de « sexe », de « race » et de « classe » et les effets d'angle mort qui en découlent. Danièle Kergoat, dont les travaux portent depuis les années 1970 en France sur les liens entre rapports de domination de sexe et de classe, a contribué à cette réflexion critique de l'intersectionnalité en lui associant d'autres termes comme la *consubstantialité* – les rapports sociaux ne peuvent être séquencés – et la *coextensivité* – ils se produisent mutuellement, « chacun imprimant sa marque sur les autres » (Kergoat, 2009).

ne change rien à la situation des femmes travailleuses, puisqu'elles ne défendent que les intérêts de leur propre classe. Il est donc logique que ce soit le MML qui aborde la question du harcèlement sexuel de manière intersectionnelle, c'est-à-dire en l'inscrivant dans le *continuum* des violences envers les femmes et en la reliant à celle du travail : les femmes les plus vulnérables sont les femmes que la terminologie urbanistique désigne comme « captives » des transports collectifs, mais qui sont bien plutôt captives de leur emploi. C'est lui qui les contraint à arriver à l'heure, donc à emprunter les transports collectifs aux heures de pointe et à ne s'arrêter en chemin sous aucun prétexte, pas même la dénonciation d'une agression dont elles sont victimes. Cela ne signifie pas que ces femmes subissent plus d'agressions sexuelles que les femmes des autres classes, mais qu'elles ont encore moins de latitude pour pouvoir les dénoncer.

L'institution autour de laquelle se sont réunies les organisations féministes paulistes, à l'exception, donc, du MML et de Juntas, le 11 juillet 2014 pour signer ensemble une motion demandant au gouverneur de l'État de São Paulo d'opposer son veto à l'introduction de voitures réservées aux femmes, est présidée par une femme, Rosmary Corrêa, dont le parcours incarne le détachement du harcèlement sexuel du *continuum* des violences envers les femmes. Rosmary Corrêa est connue en effet au Brésil pour avoir assumé en 1985 la responsabilité de la première Delegacia de Policia de Defesa da Mulher (DDM), ce commissariat spécialisé dans les violences envers les femmes comprenant un personnel uniquement féminin (MacDowell Santos, 2005). Éluë par la suite à l'Alesp, c'est elle qui dépose en 1995 le projet de loi portant création de voitures réservées dans les trains urbains de São Paulo. Le harcèlement sexuel pouvait être envisagé alors avec les mêmes outils que les autres formes de violences envers les femmes, et pouvait donner lieu à dénonciation au sein des DDM ; il s'en est éloigné, dans le même mouvement que la focalisation des DDM sur

les violences conjugales. En trente ans, l'idée d'un *continuum* des violences envers les femmes s'est ainsi dé faite.

Si, comme à Tokyo au début du XX^e siècle, l'introduction des voitures réservées aux femmes à São Paulo au tournant du XXI^e siècle engage derrière les enjeux de sexe évidents des enjeux de classe, les modalités de leur articulation ont changé car ce sont désormais les femmes des classes laborieuses qui s'affirment en faveur du dispositif. Cette fois, les enjeux de classe ne sont plus perceptibles dans le métro – puisque précisément les classes possédantes ont déserté les transports publics –, mais uniquement dans le débat public qui entoure l'introduction du dispositif, et ce de trois manières.

- La distinction progressivement établie entre le harcèlement sexuel dans l'espace public et les autres formes de violences envers les femmes, manifeste par exemple dans le refus d'offrir des espaces refuges comparables en nature à ceux offerts dans le cas des violences conjugales, a conduit à la dépolitisation de cette question et à l'accaparement du débat public par les classes possédantes.
- Le lien entre harcèlement, mobilité et travail a de ce fait pu être escamoté du débat sur les voitures réservées aux femmes, laissant de côté le fait que l'usage des transports collectifs représente une contrainte absolue pour les femmes des classes laborieuses.
- La mise à l'écart des voix dissidentes rejoint la difficulté plus généralement observée d'accès des femmes des classes laborieuses au débat législatif et pose, à nouveaux frais, la question de leur représentation parlementaire.

La lecture de la controverse entourant les voitures réservées aux femmes à partir du cadre d'analyse de la consubstantialité des rapports de domination de sexe et de classe permet ainsi de comprendre pourquoi la position des femmes des classes laborieuses en faveur de ces voitures dans le métro de São Paulo a été inaudible, comme ont été invisibles les femmes noires, prises à l'intersection et pour ainsi dire dans l'angle mort des mouvements féministes et noirs américains (Bell Hooks, 1982)¹⁶.

16. Lors du débat sur l'extension du droit de vote aux États-Unis à la fin du XIX^e siècle par exemple, les « femmes » demandaient à ce que le droit de vote leur soit étendu au même titre que les « Noirs ». Ici, les « femmes » sont uniquement des femmes blanches et les « Noirs » uniquement des « hommes noirs », chaque groupe revendiquant un droit auprès des « hommes » entendus comme « hommes blancs ». Les « femmes noires » n'existent nulle part, et leurs intérêts ne sont compris dans aucun groupe de revendication (bell hooks, 1982).

Références bibliographiques

Amar P., (2011), « Turning the Gendered Politics of the Security State Inside Out? », *International Feminist Journal of Politics*, vol. 13, pp. 299-328.

Azeredo S.-M. da M., (1989), « Relações entre empregadas e patroas : reflexões sobre o feminismo em países multiraciais », in A. de O. Costa, C. Buschini (éds), *Rebelião e submissão. Estudos sobre condição feminina*, São Paulo, Vértice/Revista dos Tribunais/Fundação Carlos Chagas, pp. 311-337.

Bell H., (1982), *Ain't I a Woman. Black Women and Feminism*, Boston, South End Press.

Boltanski L., Chiapello E., (1999), *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.

Burgess A., Horii M., (2012), « Constructing Sexual Risk: "Chikan", Collapsing Male Authority and the Emergence of Women-Only Train Carriages in Japan », *Health, Risk & Society*, vol. 14, pp. 41-55.

Chevalier L., (1958), *Classes laborieuses et classes dangereuses à Paris pendant la première moitié du XIX^e siècle*, Paris, Plon.

Clerval A., Fleury A., Rebotier J., Weber S., (2015), *Espace et rapports de domination*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.

Corbin A., (1986), *Le miasme et la jonquille. L'odorat et l'imaginaire social, XVIII^e-XIX^e siècles*, Paris, Flammarion.

Crenshaw K.-W., (1989), « Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics », *University of Chicago Legal Forum*, pp. 139-167.

Crenshaw K.-W., (1994), « Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence against Women of Color », in M. Albertson Fineman, R. Mykitiuk, *The Public Nature of Private Violence*, New York, Routledge, pp. 93-118.

Freedman A., (2002), « Commuting gazes: Schoolgirls, salarymen and electric trains in Tokyo », *Journal of Transport History*, vol. 23, pp. 23-36.

Freedman A., (2010), *Tokyo in Transit. Japanese Culture on the Rails and Road*, Stanford, Stanford University Press.

Graglia A.-D., (2015), « Finding mobility: women negotiating fear and violence in Mexico City's public transit system », *Gender, Place & Culture*, pp. 1-17.

Hancock C., (2012), « Les politiques urbaines genrées dans les pays émergents », *Echogéo*, vol. 21, [En ligne] www.echogeo.revue.org/13145.

Hood C., (1993), *722 miles: the building of the subways and how they transformed New York*, New York, Simon & Schuster.

Hood C., (1996), « Changing Perceptions of Public Space on the New York Rapid Transit System », *Journal of Urban History*, vol. 22, pp. 308-331.

Jackson A.-A., (1986), *London's Metropolitan Railway*, David & Charles.

Kelly L., (1987), « The Continuum of Sexual Violence », in J. Hanmer, M. Maynard, *Women, Violence and Social Control*, London, British Sociological Association, pp. 46-60.

Kergoat D., (2009), « Dynamique et consubstantialité des rapports sociaux », in E. Dörln, *Sexe, race, classe, pour une épistémologie de la domination*, Puf (Actuel Marx confrontation).

Lachenal P., (2015), *Self-défense féminine dans Le Caire en révolution. Techniques du genre et jeux de violence*, thèse, université d'Aix-Marseille.

MacDowell Santos C., (2005), *Women's Police Stations. Gender, Violence and Justice in São Paulo, Brazil*, New York, Palgrave MacMillan.

MacDowell Santos C., (2008), « Da Delegacia da Mulher à Lei Maria da Penha : lutas feministas e políticas públicas sobre violência contra mulheres no Brasil », *Centro de Estudos Sociais*, pp. 1-41.

Tillous M., Lachenal P., (2014), « "Je harcèle je suis un animal" : discussions intersectionnelles du harcèlement sexuel en Égypte », conférence, Biennale Masculins-Féminins, Angers.

Tillous M., (2017), « Les voitures de métro réservées aux femmes comme instrument d'action publique : une réponse à quel problème ? », *Géocarrefour*, n° 91.

Tonnelat S., (s.d.), « Trust and emotions in the subway: a New York City experience », in S. Tonnelat et W. Kornblum, *Becoming New-Yorkers on the 7 train (book proposal)*, New York, New York University Press.

Biographie

MARION TILLOUS est maîtresse de conférences à l'Université Paris 8 où elle enseigne la géographie sociale. Ses recherches, réalisées au sein du Laboratoire d'études de genre et de sexualité, portent sur la façon dont les rapports sociaux de genre prennent place dans l'espace public en particulier dans les transports publics. Elle s'intéresse plus particulièrement depuis 2012 à l'objet spécifique des voitures réservées aux femmes, et aux controverses qu'elles suscitent. Deux autres articles traitent de la question, tous deux en cours de publication : « Les voitures de métro réservées aux femmes comme instrument d'action publique : une réponse à quel problème ? » (*Géocarrefour*) et l'article plus théorique « Peut-on parler de ségrégation spatiale à propos des voitures de métro réservées aux femmes ? Le cas de São Paulo » (ouvrage collectif issu du programme de recherche « Les Urbaines »).

marion.tillous@univ-paris8.fr