



HAL
open science

Les voitures de métro réservées aux femmes comme instrument d'action publique : une réponse à quel problème ?

Marion Tillous

► To cite this version:

Marion Tillous. Les voitures de métro réservées aux femmes comme instrument d'action publique : une réponse à quel problème ?. Géocarrefour - Revue de géographie de Lyon, 2017, Genre et politique urbaine, 91 (1). halshs-01520960

HAL Id: halshs-01520960

<https://shs.hal.science/halshs-01520960>

Submitted on 11 May 2017

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.

**LES VOITURES DE METRO RESERVEES AUX FEMMES COMME INSTRUMENT D'ACTION PUBLIQUE :
UNE REPONSE A QUEL PROBLEME ?**

Marion Tillous

marion.tillous@univ-paris8.fr /

LEGS – Laboratoire d'Etudes de Genre et de Sexualité – UMR 8238

Université Paris 8 – 2, rue de la liberté – 93526 Saint-Denis Cedex

Résumé :

Cette recherche envisage le dispositif de voitures réservées aux femmes comme instrument d'action publique, en s'interrogeant sur les raisons présidant à sa mise en place. Une première analyse des cas historiques de New York (1909) et Tokyo (1912-) permet de formuler l'hypothèse d'enjeux de classe sous-jacents aux enjeux de sexe, la distanciation sociale étant un corollaire souhaité de la distanciation sexuelle. Cette hypothèse est ensuite mise en examen à travers l'étude de deux cas contemporains : celui du Caire (1989-) et celui de São Paulo (1995-1997 ; controverse 2013-14). Les méthodes d'enquête employées sont celles de l'analyse de controverse : entretiens d'acteurs et consultation d'archives de presse sur divers médias et de documents techniques, principalement. La recherche met en évidence un retournement des intérêts de classes sous-jacents aux intérêts de sexe apparemment inchangés (les femmes souhaitent échapper au harcèlement sexuel venant des hommes). A la fin du XXe siècle et au début du XXIe, les revendications en faveur des voitures réservées aux femmes sont au contraire portées par des femmes de la classe ouvrière et employée, captives des transports collectifs pour se rendre au travail.

Mots-clés : harcèlement sexuel, distanciation sociale, transports collectifs, analyse de controverse, genre

Abstract:

This article addresses women-only subway cars as a tool of public action, by interrogating the reasons for its introduction. An analysis of historical case studies (New York (1909) and Tokyo (1912-)) has enabled us to frame our hypothesis of the class issues underlying gender issues, the demand by upper class "ladies" for social distance being implicitly linked to the demand for the separation of the sexes. This hypothesis is then considered within the context of contemporary cases: Cairo (1989-) and São Paulo (1995-1997 and the proposal for separation debated in 2013-2014). We used controversy analysis survey methods, our research largely comprising interviews with stakeholders and consultation of press archives in a variety of media as well as technical documentation. This material shows evidence of a shift in underlying class-based motivations: by the end of the twentieth century and during the early 2000s the demands for women-only subway cars this time were being made by working class women, who, unlike upper class women, have no choice but to use public transport to commute to and from work.

Key-words: sexual harassment, demand for social distance, public transports, controversy analysis, gender

Introduction

Des voitures réservées aux femmes existent dans différents réseaux de métro du monde depuis la création même de ce mode. Onze ans après l'ouverture au public de la première ligne de métro au monde à Londres en 1863, des compartiments réservés aux femmes y sont introduits (Jackson, 1986, p. 128). 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 voiture¹ ou un compartiment du métro aux femmes et, le plus souvent, aux enfants et aux personnes à mobilité réduite. En pratique, 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.



Figure 1 - Réseaux de métro et de train urbain comportant actuellement (ou ayant comporté) une voiture ou un compartiment réservé aux femmes². Marion Tillous, juillet 2015³.

La carte ci-dessus montre que la distribution spatiale de ce type de dispositif concerne des aires culturelles très différentes. Si l'on laisse de côté l'Afrique subsaharienne qui ne comporte pas de réseau de métro, toutes les aires culturelles sont concernées ou ont été concernées par un dispositif de séparation femmes-hommes dans le métro, à l'exception de l'aire slave.

¹ Dans le domaine des transports, on emploie le terme « voiture » pour désigner les éléments d'un train transportant des voyageurs, en réservant le terme de « wagons » aux usagers du 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 Les parenthèses autour de la ville de Riyad désignent une ligne unique de métro réservée dans sa totalité aux femmes puisqu'elle dessert le campus de l'Université pour Femmes « de la Princesse Nora bint Abdul Rahman ». Le réseau de métro général, programmé pour une ouverture en 2019, comportera des espaces réservés aux femmes.

³ Toutes les sources utilisées pour construire cette carte ainsi qu'une version régulièrement actualisée sont disponibles sur notre carnet de recherche : <http://metro.hypotheses.org>

Notre questionnement s'est d'abord fondé sur ce constat très simple : comment expliquer l'existence dans des aires culturelles diverses d'un même dispositif ? C'est-à-dire : à quel(s) problème(s) cette solution a-t-elle vocation à répondre ? Quels sont les arguments avancés en faveur ou en défaveur de cette mesure et selon quelle chronologie se déploient-ils dans la controverse ? Mais également : qui formule le problème et conséquemment l'éventail de solutions possibles pour y répondre ? Quels sont les jeux d'acteurs et le contexte social dans lesquels est enchâssée la controverse ? Derrière les enjeux de sexe qui opposent les catégories apparemment homogènes « d'homme » et de « femme », quels sont les enjeux sociaux et de classe à l'œuvre ? La première partie de cet article détaillera la position de ce problème de recherche en se fondant sur les cas historiques de voitures réservées aux femmes. Les deux suivantes permettront d'y répondre, à travers le compte-rendu de deux études de cas contemporains, le métro du Caire et celui de São Paulo⁴.

La méthode employée pour répondre à ce questionnement a consisté, dans les grandes lignes : (1) pour les cas historiques de New York (1909) et Tokyo (1912), en un travail bibliographique complété par une recherche en archives pour le cas New Yorkais. Celle-ci s'est appuyée sur le fonds d'archives de presse numérisé de la New York Public Library ; elle n'a pas nécessité de terrain spécifique. (2) L'étude de cas du Caire repose sur une analyse des articles de presse publiés depuis le début des années 1980 mis à disposition par le centre d'archives du quotidien *Al-Gomhuria* (La République), et sur une série d'entretiens réalisés auprès des responsables de l'autorité organisatrice ainsi qu'auprès de figures féministes historiques ou contemporaines. Elle s'est déroulée en deux temps : un mois de terrain en janvier-février 2013 et un autre mois en janvier-février 2015. Elle a été réalisée avec le soutien de Christina Samir et Ahmed El Metwally pour la traduction simultanée, et avec celui de Silvana Ghali pour la traduction d'articles. (3) L'étude de cas de São Paulo s'est également déroulée en deux terrains d'un mois chacun en juin 2014 et avril 2015. Elle a consisté en l'analyse de la controverse qui se déploie depuis 1995 dans cette métropole, avec une accélération entre octobre 2013 et août 2014, à la fois au moyen d'une analyse de la presse et des blogs, et par la réalisation d'entretiens auprès des acteurs impliqués dans la controverse. Des observations directes accompagnées d'entretiens informels ont été nécessaires pour documenter certains points précis du fonctionnement du métro.

Parce que tout savoir est situé⁵, il nous semble utile de préciser, outre notre position sociale personnelle, les conditions de financement qui ont rendu cette recherche possible. La personne qui parle est une femme française d'une trentaine d'années et blanche, ayant un poste permanent d'enseignante-chercheuse dans une université française⁶. Son salaire est donc assuré par l'Etat français ; le financement de ses terrains pour la plupart également mais par des moyens indirects et variés. Le premier terrain en Egypte a été financé par son laboratoire⁷, le second (terrain et traductions) par une bourse interne à son Université⁸. Le premier terrain au Brésil a été financé par

⁴ 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 que (Hancock, 2012 ; Graglia, 2015).

⁵ Cf. articles réunis dans le *Feminist Standpoint Theory Reader*, Harding.

⁶ Nous verrons en troisième partie quelles ont été les implications, pour le processus de recherche, de cette position sociale

⁷ A l'époque, le LADYSS – Laboratoire Dynamiques Sociales et Recomposition des Espaces

⁸ Bourse Qualité Recherche de l'Université Paris 8

l'Etat brésilien dans le cadre d'un programme de coopération entre l'ESALQ-USP⁹ et son université. Le second, malgré l'existence d'une controverse en cours sur la question des voitures réservées aux femmes à São Paulo, n'a pas pu être financé par un renouvellement de la bourse de recherche interne à l'Université au motif que « le projet de recherche avait significativement changé d'aire géographique et culturelle » ; un programme de formation pour l'Agence Française de Développement a alors été réalisé sur le thème « Genre et Mobilité » pour pouvoir financer, sans contrainte supplémentaire, ce second terrain.

1. Position du problème au travers des cas historiques

Derrière les catégories homogènes de sexe, « homme » et « femme », qui paraissent à première vue être les seules engagées dans le dispositif de voitures réservées aux femmes, se nouent des enjeux de classe que font bien apparaître les cas historiques. Les « hommes » qu'il faut éloigner apparaissent rapidement à travers les cas de Londres (1874), New York (1909) ou Tokyo (1912-) comme n'appartenant pas à la même classe que les « femmes » que l'on cherche à isoler.

Le processus de décision le mieux documenté concerne le cas de New York, détaillé dans un article de l'historien Clifton Hood (Hood, 1996) dans lequel il analyse la façon dont les nouveaux réseaux de transport urbains changent la perception que les new-yorkais se font de l'espace public au cours de la période 1880-1920. Comme indiqué en introduction, nous avons complété sa lecture par une recherche documentaire de presse pour la période¹⁰.

La première ligne de métro ouvre à New York en 1904. Elle est exploitée par la compagnie *IRT – Interborough Rapid Transit Company*. Comme à Paris, elle est immédiatement plébiscitée par les habitants de New York, ce qui génère rapidement des taux de congestion importants. Dimensionnée pour transporter au maximum 600 000 voyageurs par jour, elle dépasse cette limite dès octobre 1905, soit un an après son ouverture. Trois ans plus tard, en 1908, les taux moyens de fréquentation atteignent les 800 000 voyageurs par jour (*ibid.*, p.318).

Ces congestions surviennent dans un contexte inédit pour l'époque de diversité particulièrement importante des voyageurs en termes d'âge, de classe, de nationalité et de sexe. De nombreux incidents en découlent, relayés par la presse, au premier rang desquels les attouchements envers des femmes. Une configuration semble particulièrement émouvoir l'opinion publique : l'agression sexuelle de jeunes filles de classe moyenne par des hommes de classe ouvrière, la transgression de classes semblant renforcer la transgression de sexe (Outlook, 22 juin 1912 ; in *ibid.*, p.319).

En 1909, la respectable *Women's Municipal League* se prononça, par la voix de l'une de ses chefs de file, Julia D. Longfellow, épouse d'un avocat influent, en faveur de la création d'une voiture réservée aux femmes aux heures de pointe sur la ligne exploitée par l'IRT. Son intention était tout à la fois de protéger les femmes et les jeunes filles des attitudes déplacées des hommes, et de créer des espaces de féminité où les femmes de la classe ouvrière, qu'elle soupçonnait de complaisance envers les hommes et de comportements peu civils dans la cohue, pourraient réformer leur conduite et devenir

⁹ *Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz" – Universidade de São Paulo.*

¹⁰ La plupart des articles trouvés sont ceux cités par l'historien, ce qui permet d'obtenir des détails sur les éléments identifiés. Quelques documents supplémentaires complètent le corpus initial.

plus « féminines » (*ibid.*, p.320). Il est sans doute nécessaire de rappeler que depuis le XIXe siècle, un fossé séparait aux Etats-Unis les « *ladies* » des femmes qui travaillaient. Les « *ladies* », garante de la « vraie féminité » (*true womanhood*), respectaient quatre préceptes incontournables : la piété, la pureté, la docilité et l'attachement au foyer (Welter, 1976). Les femmes qui quittaient chaque jour le foyer pour travailler n'étaient, en regard, pas considérées comme des vraies femmes.

Si l'IRT ne répondit pas positivement à la demande de Longfellow, celle-ci fut adoptée par la compagnie concurrente, l'*Hudson and Manhattan Railroad*, qui venait d'ouvrir une ligne reliant New York au New Jersey (1908), et tenait ainsi à montrer qu'elle portait une attention particulière au confort de ses voyageurs et qu'elle méritait que l'autorité municipale lui attribue de nouveaux itinéraires d'exploitation. Elle engagea d'ailleurs des agents spécialement vêtus et coiffés de rouge, dont la fonction était de diriger les dames vers la voiture qui leur était réservée, mais qui pouvait les aider à l'occasion à porter leurs paquets. Le dispositif entra en service en avril 1909, et fonctionnait aux heures de pointe. Il fut surtout utilisé par les « *ladies* » de retour de shopping à New York ; les journaux de l'époque notent une absence des femmes de classe ouvrière et des moins de 35 ans (New York Times, 1^e, 2, 8, 15 avril et 1^e juillet 1909, in : *ibid.*, p.321).

Les femmes de la classe ouvrière justement, celles qui se déplacent effectivement aux heures de pointe pour se rendre au travail, se sont opposées à ce dispositif. Le premier jour de l'entrée en service du dispositif, une femme expliqua en ces termes son refus de suivre les conseils de l'agent et de voyager dans la voiture réservée aux femmes : « Monter dans une *Suffragette Car*, jamais ! Je ne veux pas mieux qu'un homme et si les autres voitures sont assez bonnes pour eux, elles sont assez bonnes pour moi » (New York Times, 1^e avril 1909, in *ibid.*, p.321). La féministe militante pour le droit de vote des femmes Harriot Stanton Blatch se prononça également publiquement, en tant que présidente de l'*Equality League of Self-Supporting Women*, contre les voitures réservées pour quatre raisons : une voiture n'est pas suffisante pour toutes les passagères ; les hommes seront moins enclins à laisser leurs sièges dans les autres voitures sachant qu'il existe une voiture réservée ; les femmes bousculent autant que les hommes ; en cas d'accident, la dernière voiture (en l'occurrence, celle qui est réservée aux femmes), serait la plus durement touchée (New York Times, 22 avril 1909).

Le dispositif fut abandonné le 1^e juillet de la même année en raison du coût trop important pour la compagnie, d'une fréquentation insuffisante, et des difficultés occasionnées pour répartir de manière équilibrée la charge des trains (*Decision Dismissing Complaint, Public Service Commission for the First District, New York*, 3 août 1909). En définitive, si la décision institutionnelle de mise en place ou d'arrêt est avant tout prise pour des raisons d'intérêts financiers et opérationnels, dans le contexte de développement des réseaux fondé sur la concurrence entre des compagnies privées, les arguments en faveur du dispositif se fondent sur un usage des catégories homme-femme qui contient en filigrane une division par classe : qu'il s'agisse de protéger les femmes (de classe bourgeoise) des hommes (de classe ouvrière), ou de créer un îlot de féminité (censé éduquer les femmes de classe ouvrière).

Les travaux d'Alisa Freedman (2002, 2010) permettent d'aborder le cas de Tokyo à partir d'œuvres de la littérature japonaise et d'articles de presse. Elle démontre qu'au début du XXe siècle, les « Trains Fleurs » sont introduits pour préserver les jeunes filles des classes aisées se rendant à l'école au centre de Tokyo des regards des hommes de la nouvelle classe salariée dans de grandes

entreprises privées ou dans la fonction publique (*sarariiman*), considérés comme indécents. Il apparaît donc sans équivoque que les voitures réservées aux femmes ont joué, à Tokyo en 1912 comme à New York trois ans auparavant, le même rôle que celui des plus explicites « classes » ferroviaires¹¹, à savoir celui de tenir à distance les classes laborieuses considérées comme classes dangereuses. La question que nous poserons dans la suite de cet article est celle l'actualité de ce rôle de mise à distance de classe dans les cas de séparation contemporains.

Les recherches entreprises sur le cas japonais après la réintroduction des voitures réservées aux femmes dans le métro de Tokyo en 2005 permettent de penser qu'il y a bien actualité de cette volonté de distanciation sociale. 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 XXe siècle nous permet de penser qu'en outre les logiques de classes sont toujours à l'œuvre. Nous avons décidé d'explorer plus avant les cas du Caire et de São Paulo pour vérifier si, effectivement, la logique de mise à distance sociale entrait en compte dans la décision d'instaurer les voitures réservées aux femmes.

¹¹ Les classes ont réintroduit dans les trains la distinction sociale que les penseurs progressistes de la première moitié du XIXe siècle pensaient voir abolie avec cette innovation technique qui faisait arriver tout le monde à la même heure en gare (« le train opère comme un maître inlassable en matière d'égalité et de fraternité » écrit Constantin Pecqueur dans le premier tome de son *Economie sociale*). Ainsi, si les voitures de troisième et quatrième classes en Europe ressemblaient à des wagons de marchandises, celles de première et, dans une moindre mesure, de seconde classes ont très longtemps été organisées en compartiments calqués sur le modèle de la diligence (Schivelbusch, 1990, chap. 5 "Le compartiment").

2. Etude de cas : Le Caire

Le réseau de métro du Caire, quinzième ville du monde avec ses 16 millions d'habitants, est composé de deux lignes (nord-sud) qui se croisent à deux reprises en son centre, et d'une troisième ligne (est-ouest) en construction, ouverte aujourd'hui (depuis 2012) sur environ un tiers de sa longueur totale. La première ligne (1987-1989) consiste en la réunion par un barreau souterrain de deux lignes régionales préexistantes. La seconde ligne a ouvert en plusieurs étapes entre 1996 et 2005.

Des voitures réservées aux femmes ont été introduites dans ce réseau alors constitué d'une seule ligne dès octobre 1989 à l'occasion d'une extension du nombre de voitures par rame qui passa de 6 à 9. L'une des voitures est exclusive durant toute la durée du service, l'autre uniquement entre 9h et 18h. Le règlement intérieur propre au métro prévoit que ces voitures sont accessibles également aux garçons de moins de douze ans et aux personnes invalides.

Les articles publiés dans la presse égyptienne au moment de la mise en œuvre de cette mesure, de même que les personnes rencontrées par nous au sein de l'autorité organisatrice¹² expliquent avant tout cette mesure par la volonté de donner plus de confort aux femmes. Cette explication peut sembler étonnante et euphémisée quand on connaît l'ampleur du problème public du harcèlement sexuel en Egypte, dont nous traiterons un peu plus bas. Elle fait sens pourtant, si l'on veut bien la prendre au sérieux et l'envisager dans le contexte pratique dans lequel agissaient les responsables de la *National Authority for Tunnels* (NAT) au moment de la création du métro.

Car le métro est créé avant tout pour résoudre des problèmes de congestion lourds et anciens (Attia, 1988, cap. 1). Ceux-ci sont liés à la fois à des taux de motorisation élevés, à la faiblesse des places de stationnement hors voirie, et à l'importance des petits véhicules de transports collectifs informels et des taxis. Un prix de l'essence maintenu à la moitié de son prix mondial par des subventions nationales renforce le problème (Al-Syassa, 24.07.1984), que des travaux d'infrastructures parfois spectaculaires, comme le doublement des axes principaux de la capitale par des autoroutes « *fly-over* », n'ont pas suffi à compenser. Le projet du métro est alors envisagé comme une solution forte, permettant de diminuer les problèmes de circulation au Caire de 40% et les taux de bruit et de pollution de la ville de 82 % (Al-Syassa, 24.07.1984).

On peut aisément imaginer que l'ouverture d'un barreau souterrain de cinq stations entre deux lignes préexistantes n'ait pas atteint l'objectif visé, et qu'il ait fallu trouver d'autres moyens pour renforcer le report modal de la voiture vers le métro. Cela expliquerait que la réduction de la congestion ait été affichée comme un des objectifs principaux de l'introduction des voitures réservées aux femmes : « l'application de cette idée encouragera plus de femmes à utiliser le métro à la place de leurs voitures privées, une des raisons de l'embouteillage de la capitale » (Al-Ahram, 02.11.1989). Dès lors, l'argument du confort fait sens : l'objectif est de donner aux femmes un environnement plus proche de celui de l'habitacle de leur voiture pour les convaincre d'y renoncer. La création d'un espace non mixte est une façon de le rapprocher d'un espace privé. La distance

¹² Entretien avec Sameh Ahmed Refaat, vice-président de la NAT – *National Authority for Tunnels* et son assistante de direction, Magda Mansour, le 2 février 2015. Echanges par mails avec le général Abdel Raouf Ghanem, ancien responsable des problèmes de coordination et de planning au sein de la NAT, pendant la période de construction et d'ouverture du métro.

sociale qu'il induit peut être aussi un argument implicite pour ces femmes de la classe moyenne sommées de rejoindre les rangs des captifs des transports collectifs.

Car les comportements inconvenants de la part des hommes constituent malgré tout une des raisons pour lesquelles les voitures exclusives ont été introduites au Caire ; ou plus exactement les comportements de « certains » hommes. Le même journaliste déplore ainsi « le quotidien difficile de beaucoup de femmes qui font face à des actes immoraux accomplis par un certain nombre de jeunes déviants qui salissent (*raza'elhom*) les femmes dans les transports en commun ». Thoraya Labna, la parlementaire à l'origine de l'idée des voitures réservées aux femmes « a déclaré que cette solution est indispensable dans le contexte de notre société actuelle (...). L'homme doit comprendre qu'une femme dans le métro peut être sa mère, sa sœur ou sa femme; la protéger de la foule est donc protéger un membre de sa famille. Il faut revenir aux traditions et à la noblesse qui caractérisaient l'homme égyptien depuis l'Antiquité, celui qui cédait sa place assise pour une femme » (Al-Ahram, 02.11.1989). Cette représentante du Parti National Démocratique, parti de Sadate puis de Moubarak, distingue ainsi l'homme traditionnel protecteur et chevaleresque (donc bien éduqué) de « la foule » qu'il convient d'éduquer.

Cette foule justement, est l'objet de toutes les attentions depuis l'ouverture du métro. Tandis que les articles antérieurs à 1987 se focalisent sur la dimension technique de la construction du réseau et les prouesses technologiques ou esthétiques accomplies, les journalistes n'ont plus de cesse, à compter de l'inauguration de la ligne 1, de se demander : « Réussirons-nous à utiliser le métro comme nous avons réussi à le construire ? » (Al-Gomhuria, 06.08.1987). Le métro joue explicitement un rôle d'éducation et de civilisation. Les propos de Salah Abd Al-Karim¹³, en charge de la décoration des stations du métro de la ligne 1, par exemple, sont univoques : « les comportements des citoyens changeront avec le métro. Petit à petit, ils apprendront comment l'utiliser et le préserver. Dans la mesure où le métro est un saut de civilisation, les comportements sociaux suivront ». Il ajoute qu'il « n'imagine pas un passager qui jette ses cigarettes sur les quais en voyant le niveau de la propreté des espaces. De toute façon, la vie se développe, les humains aussi. Par exemple, le paysan qui jusqu'à récemment buvait dans des jarres d'eau utilise maintenant le frigo, il utilise la vidéo. Ces attitudes seront acquises par l'expérience ».

La décision d'introduire des voitures réservées aux femmes en 1989 est donc une décision conservatrice, visant à garantir la morale publique. Cela explique probablement qu'Azza Kamal, militante féministe de la période et fondatrice d'ACT EGYPT en 1990, n'ait vu dans cette mesure qu'une réponse à « la demande de personnes pour des raisons religieuses » qui « n'a rien à voir avec le harcèlement ». Même si les articles publiés au moment de cette décision ne mentionnent pas explicitement de demande d'ordre religieux, le harcèlement sexuel formulé comme une déviance à l'égard de la norme sociale et comme un symptôme d'une « crise des masculinités » (Amar 2011 ; in Lachenal, 2015, chap 3) appelle des solutions à la fois sécuritaires (policières et judiciaires) et de renforcement des valeurs morales et religieuses (Lachenal, 2015).

En 1989, une chose est sûre, c'est que la demande de wagons réservés aux femmes ne vient pas des sphères militantes féministes, pour la simple raison qu'elles ne considèrent pas encore le

¹³ Rapportés dans Al-Gomhuria, 6 août 1987.

harcèlement sexuel comme un problème central de leurs luttes. Au cours des années 1970 et 1980, les problèmes pour lesquels se mobilisent les féministes égyptiennes sont d'abord l'acquisition de droits personnels et la remise en cause de l'ordre patriarcal jusque dans la sphère familiale et les relations sexuelles (Al-Ali, 2000, chap. 2). La question des violences envers les femmes se formule d'abord en termes de violences conjugales et de mutilations génitales, derrière la figure de Nawal El-Saadawi notamment. La séparation des sexes est même critiquée comme une mesure rétrograde : « 70 ans après qu'Hoda Charaoui ait enlevé son voile; 30 ans après que les femmes aient obtenu des droits civils et constitutionnels tels que l'éducation, le travail et le vote ; et maintenant que des femmes sont devenues ministres ou diplomates (...) ; à l'aube du XXIème siècle, nous faisons un pas en arrière à l'époque où le tramway était ségrégué. » (Mohamed Salmawi, Al Ahram, 07.11.1989 ; in Khalifa 2011, p.73).

Le harcèlement sexuel a en effet été identifié en Egypte comme un problème public sous l'influence de sa mise à l'agenda au sein des instances internationales des droits des femmes au début des années 1990 (Kreil, 2012, cap. 4.II). Aymon Kreil s'appuie notamment pour démontrer cela sur une rupture de choix lexical dans la traduction du terme « *sexual harassment* » qui s'effectue à l'occasion de la Conférence de Pékin sur les Droits des Femmes (1995) : l'expression jusqu'alors consacrée de *mudāyiqā ḡinsiyya* (agacement, embêtement d'ordre sexuel) laisse alors place à celle de *taharrush ḡinsī* (agression, abus sexuel), impliquant un saut dans la gravité des faits incriminés (*ibid.*, p.164-168). Or, le gouvernement de Moubarak est alors engagé, dans la continuité de celui de Sadate, dans un éloignement de l'Union Soviétique et un rapprochement des Etats-Unis qui passe notamment par la promotion des droits humains et des droits des femmes suivant l'agenda des Nations Unies (Al-Ali, 2000, p.74–76). L'organisation de la Conférence sur la Population et le Développement de 1994 au Caire s'inscrit dans cette démarche. Or, la date à laquelle la NAT affirme aujourd'hui avoir mis en service les voitures réservées aux femmes est 1993¹⁴. Il est possible que le lancement le plus largement publicisé ait été effectué un an avant la Conférence sur la Population de façon à se rendre exemplaire aux yeux des acteurs internationaux attendus et sous l'influence des débats de la Conférence de Vienne sur les Droits de l'Homme de 1993 et des recommandations du CEDAW qui intègrent en 1992 le harcèlement sexuel hors cadre professionnel (Kreil, 2012, p.163). Cela concorderait avec le cas de Mexico, dans lequel des voitures réservées aux femmes ont été introduites deux ans après la première Conférence Mondiale sur le Droit des Femmes en 1975, organisée précisément dans cette capitale¹⁵.

1993 est aussi la date anniversaire du viol d'une jeune femme dans la station de bus d'Attaba, en mars 1992, particulièrement médiatisé (Al-Ali, 2000, p.179). Suite à ce viol, l'une des mesures concrètes a été l'introduction de bus réservés aux femmes proposée par le Ministère des Transports (Chicago Tribune, 29.05.1992). Sans doute pour des raisons de difficultés de mise en œuvre opérationnelle, cette mesure n'a pas été appliquée, et l'on peut imaginer que la séparation des sexes ait ensuite été sinon introduite, du moins renforcée dans le métro qui constitue un univers clos plus

¹⁴ Informations reçues par l'intermédiaire d'Hélène Djoufelkit, responsable de l'agence AFD du Caire, lors de l'entretien du 29 janvier 2015 ; confirmée par Sameh Ahmed Refaat, vice-président de la NAT, lors de l'entretien du 2 février 2015.

¹⁵ Claire Hancock, dans un article consacré à ce cas, note également l'importance des enjeux opérationnels de la mesure qui s'inscrit dans un large plan de gestion des flux de passagers, les « problèmes » advenant entre hommes et femmes étant considérés comme ralentisseurs de trafic (Hancock, 2000).

facile à maîtriser. La séparation des sexes est fortement critiquée de la part des féministes et des universitaires : elle est comparée notamment au harem¹⁶ car elle est proposée en même temps que s'élèvent des voix pour incriminer la trop grande présence des femmes dans l'espace public et exiger leur retour dans l'espace privé (Chicago Tribune, 29.05.1992).

Aujourd'hui, le harcèlement sexuel en Egypte est devenu un problème public de premier plan. De nombreuses ONG ont produit des enquêtes, à la suite de celle de l'*Egyptian Center for Women Rights* (2008), pour mieux cerner et dénoncer les actes qui relèvent du harcèlement ; d'autres ont mis en place des campagnes de communication ou des patrouilles anti-harcèlement. La position des organisations rencontrées, Bassma¹⁷ et ShoftTa7rosh¹⁸ est identique : le wagon des femmes n'est pas une solution, et s'il n'existait pas il ne faudrait pas l'introduire. Mais dans la mesure où il existe, il est considéré comme un levier d'action contre les harceleurs¹⁹, et un moyen de se soustraire au risque de harcèlement faute de mieux.

¹⁶ "This is not at all what we want. It's a reversal of the trend. It's going back on our rights. Segregated public transportation is a return to the harem". Madiha Safty, sociologue à L'université Américaine du Caire (Chicago Tribune, 29.05.1992).

¹⁷ Entretien avec Pakinam El Shinnawy du 1^e février 2013, responsable de la communication, puis entretien avec Nihal Saad Zaghloul, fondatrice du mouvement, le 28 janvier 2015.

¹⁸ Entretien du 27 janvier 2015 avec Fathi Farid, membre d'ACT Egypt et de ShoftTa7rosh

¹⁹ « We started that at Eid Al-Fitr. Three days in the metro: asking men to step out of the women carriage, and telling the police to arrest them, since it's a crime and they should obey the law ». Pakinam El Shinnawy, entretien du 1^e février 2013, à propos des actions menées par Bassma.

3. Etude de cas : São Paulo

L'histoire des voitures réservées aux femmes de São Paulo présente, à ses débuts, quelques similarités avec Le Caire dans la mesure où elle advient un an avant la dernière des grandes Conférences sur les Droits des Femmes, celle de Pékin en 1995. Le premier projet de loi (32/1994) portant création de voitures réservées aux femmes est présenté le 8 février 1994 par le député Israel Zekcer, par ailleurs conseiller municipal de la commune de Santo André, dans la banlieue sud-est de São Paulo. Peu médiatisé, ce projet reste lettre morte. Mais un an et demi plus tard, les femmes du Club des Mères de Mauá se mobilisent pour demander la création de wagons exclusifs pour mettre fin aux cas de harcèlement sexuel dans les trains aux heures de pointe (Folha SP – 31.08.95.). La pétition, lancée au mois d'août atteint 3500 signatures en une semaine ; au total, elle a réuni 4 600 signatures. Mauá est une commune limitrophe de Santo André, avec laquelle elle partage la ligne de train²⁰ n°10 ; les deux villes font partie de la même région, dite *Região do Grande ABC*²¹. Il est très probable qu'il y ait eu influence entre le député et les femmes à l'origine de la pétition, mais difficile de dire, trente ans plus tard dans quel sens elle s'est produite.

Quoi qu'il en soit, le 1^e septembre 1995, la député Rosmary Corrêa (PMDB), connue pour avoir assumé la responsabilité de la première *Delegacia de Polícia de Defesa da Mulher* à sa création en 1985 (MacDowell Santos, 2005, cap. 2), dépose le projet de loi 639/1995 à l'*Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo* (Alesp) portant création de voitures réservées dans les trains (CPTM), qui est cette fois approuvé. La proximité de la Conférence de Pékin, qui s'est tenue du 4 au 15 septembre 1995 est notée par le quotidien Folha de São Paulo (31.08.1995). Car si la mesure, entrée en vigueur le 16 octobre 1995, prend fin dès 1997 en raison de sa faible acceptation (et de l'impossibilité pour l'opérateur de sanctionner les hommes contrevenant à cette restriction, en vertu de liberté d'aller et de venir garantie par la Constitution), plusieurs projets de loi tentent de la réintroduire à compter de 2005²², provoquant une controverse qui trouve son acmé entre octobre 2013 et août 2014.

À première vue, la situation semble relativement simple. En mars 2013, le député Jorge Caruso (PMDB) dépose à l'Alesp le projet de loi 175/2013 imposant l'introduction d'au moins un wagon exclusivement à l'usage des femmes sur chaque métro ou train de l'Etat de São Paulo. La *Câmara Municipal* approuve quelques mois plus tard (01.10.2013) un projet de loi identique pour la ville de São Paulo (PL 138/2011) qui n'est pas suivi d'effets car le métro comme le train sont de la responsabilité de l'Etat et non de la Ville, mais qui donne du poids à ce type de mesure, au point que l'Alesp approuve le 3 juillet 2014 cette mesure, qui doit encore être validée par le gouverneur de l'Etat, tenant du pouvoir exécutif. L'entrée en service de ce dispositif à Brasília l'année précédente (01.07.2013) a également joué un rôle dans ce vote, huit ans après la troisième grande ville du pays, Rio. Cette décision provoque une division dans les rangs féministes, dont la presse rend compte (Folha SP, 12.07.2014). Une réunion est alors organisée sous la direction du *Conselho Estadual da Condição Feminina* (CECF) le 11 juillet réunissant toutes les organisations féministes apparentées au

²⁰ Les transports ferroviaires de São Paulo sont constitués de 5 lignes de métro (4 sont exploitées par la Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô ; 1 par la compagnie privée ViaQuatro) et 8 lignes de train (gérés par la Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM) en interconnexion.

²¹ ABC pour : Santo André (A), São Bernardo do Campo (B) et São Caetano do Sul (C), les trois principales villes de cette région industrielle.

²² PL 300/2005 présenté par José Dilson (PDT), PL 341/2005 présenté par Geraldo Vinholi (PSDB), PL 1226/2009 présenté par Jorge Caruso (PMDB).

sujet pour discuter du PL 1785/2013 (Entretien avec Rosmarry Corrêa, présidente du CECF, le 22.04.2015). Celles-ci votent à l'unanimité une motion contre le projet de loi demandant au gouverneur Geraldo Alckmin (PSDB) d'y mettre son veto et proposant une série de mesures destinées pour traiter le problème. Leur argument : le projet « ne contribue pas à combattre la violence contre la femme, (mais) renforce encore la ségrégation et la culpabilisation de la femme ». Le 12 août, Geraldo Alckmin annonce publiquement la décision de mettre son veto au projet de loi, en s'appuyant sur la motion des organisations féministes, invitées pour l'occasion : « je loue la bonne intention du législateur, mais le chemin de la ségrégation ne semble pas être le bon » (UOL, 12.08.14.).

À y regarder de plus près cependant, un acteur apparaît en filigrane, dont le rôle permet de comprendre ce soudain intérêt du parti centriste PSDB pour la cause féministe : le *Secretaria dos Transportes Metropolitanos*. Cette instance, rattachée au gouvernement de l'Etat de São Paulo, constitue l'autorité organisatrice des transports pour l'ensemble de l'Etat. Son représentant, Jurandir Fernandes, siégeait aux côtés du gouverneur au moment de l'annonce du veto²³. Or, cette instance a rendu public, dès le vote de la Câmara Municipal dix mois plus tôt, un avis présentant comme « non viable opérationnellement » l'introduction d'un wagon exclusif en raison de la congestion aux heures de pointe et du grand nombre de femmes – 58% des 7,2 millions d'usagers quotidiens du système métro-ferroviaire (G1 SP, 02.10.2013). Il est donc normal qu'elle ait eu voix au chapitre auprès du gouverneur pour son veto, ce qu'il reconnaît d'ailleurs (Folha SP, 12.08.2014) ; même si cette information donne un jour nouveau à la mise en scène produite par le gouverneur au moment du veto, demandant une nouvelle fois aux organisations féministes présentes si elles souhaitaient bien ce veto, et annonçant qu'il pouvait encore se rétracter selon leur volonté²⁴. Mais ce qui est plus étonnant, c'est le rôle joué par l'instance auprès de ces organisations féministes. Car le *Secretaria dos Transportes Metropolitanos* était également présente la réunion du 11 juillet organisée par le CECF, qu'il a en fait introduite par une présentation des considérations techniques liées au wagon exclusif. Malgré notre demande, nous n'avons pas réussi à consulter la présentation *powerpoint* projetée ce jour-là²⁵ ; mais les entretiens avec des personnes ayant assisté à la réunion²⁶ nous confirment que le propos du *Secretaria* était de démontrer la non-viabilité du système en termes opérationnels. Il est probable que les arguments opérationnels aient joué un rôle non négligeable dans la prise de position de personnes encore indécises au début de la réunion.

Car doute il y avait, comme le confirment les deux personnes ayant assisté à la réunion que nous avons pu interroger. Chacune à sa manière indique s'être posée des questions, en amont ou en aval de la réunion, sur l'opportunité des voitures réservées aux femmes, au moins à moyen terme. Mais l'une d'entre elles explique, dans un mail envoyé à ses collègues en guise de compte-rendu la réunion qu'il n'y avait pas de place pour ces doutes : « Il y avait une personne qui s'est abstenue de prendre position et qui posait la question de la légitimité de ce groupe pour parler au nom des

²³ Article et photos de la Federação dos Empregados no Comércio do Estado de São Paulo – publiés en ligne (www.fecesp.org.br) le 12.08.14 – page consultée le 5 avril 2015.

²⁴ Tout cela advenant à moins de deux mois avant les élections d'Etat destinées à réélire un gouverneur (Entretien avec Haydee Svab (*Polygen*) du 27 avril 2015).

²⁵ Echanges de mails avec Eneida Lemos, assessseure parlementaire, *Secretaria dos Transportes Metropolitanos*, mai 2015.

²⁶ Entretien avec Liane Lira (Minha Sampa) du 12 avril 2015 ; entretien avec Haydee Svab (*PolyGen*) du 27 avril 2015.

femmes, qui demandait si les femmes, celles qui utilisent le métro et le train, avaient été consultées, s'il avait été conduit une enquête d'opinion²⁷. Son propos a été très mal reçu par l'ensemble des personnes présentes... interruptions de sa parole, etc. ».

Elle raconte également que : « Il était clair que seuls les collectifs et entités contre le projet de loi avaient été convoqués ». Au nombre des organisations absentes figure en particulier le *Movimento Mulheres em Luta*, organisation féministe « classiste et socialiste » issue de la centrale syndicale Conlutas. Or, ce mouvement, en plus de s'être prononcé publiquement en faveur des voitures réservées aux femmes dès juin 2013, a mené plusieurs campagnes très médiatisées contre le harcèlement sexuel dans le système métro-ferroviaire de São Paulo. En avril 2014 par exemple, le MML a organisé une mobilisation en réaction à la publication d'une enquête²⁸ annonçant que 65,1% des personnes interrogées (hommes comme femmes) étaient en accord avec l'affirmation « les femmes qui portent des vêtements qui montrent leur corps doivent s'attendre à être agressées » ; et que 58,5% étaient en accord avec l'affirmation « si les femmes savaient comment se comporter, il y aurait moins de viol ». La campagne, appelée « Si tu te frottes, je te pique » a consisté en la distribution d'aiguilles (500) et de tracts invitant les usagères à se défendre elles-mêmes contre les attouchements. Bien couverte par les médias (Folha SP, 04.04.2014 ; MetroJornal, 04.04.2014 ; Noticias R7 ; 04.04.2014, not.), elle n'a pas pu passer inaperçue aux yeux du CECF.

Le fait que les militantes du MML n'aient pas été associées à la réunion organisée par le CECF confirme l'hypothèse d'une unité des organisations féministes construites en amont et d'une absence de débat. Surtout, elle met en lumière un renversement de notre hypothèse initiale relative aux enjeux de classe sous-jacents aux enjeux de sexe dans le cadre de controverses autour de voitures réservées aux femmes : ici, aujourd'hui, ce sont les femmes ouvrières et employées qui demandent l'introduction de ces voitures réservées, et dont les voix ne sont pas entendues. L'entretien réalisé avec Marisa dos Santos Mendes (01.05.2015), personnalité structurante du MML et du *Sindicato Metroviários de São Paulo*, montre que ces militantes ont bien conscience des limites de ce dispositif, en particulier le fait qu'une voiture par rame est insuffisante. C'est pourquoi, elles ne demandent pas une voiture mais un nombre de voitures proportionnel au nombre de femmes. Cette revendication est à proprement parler exorbitante, et c'est ce qui fait son efficacité : impossible d'y satisfaire sans un investissement financier important. Or, c'est précisément ce que demande avant toute autre chose le MML : que 2% du PIB fédéral soit investi dans les transports en commun, en particulier pour réduire la sur-fréquentation qui rend possible le harcèlement (*Caderno de Resoluções aprovadas no 1º Encontro Nacional do MML – juin 2013*). Lors de notre entretien, Marisa dos Santos Mendes a également insisté sur la proximité de cette mesure visant à soustraire la victime de son agresseur avec les foyers de femmes victimes de violence conjugale : elle place ainsi le harcèlement sexuel en public dans un continuum de violences envers les femmes, et permet sa

²⁷ La question d'est pas innocente puisqu'une enquête DataFolha réalisée le 7 avril 2014 et très fortement relayée dans les autres journaux a montré que parmi les 798 habitants interrogés de plus de 16 ans, 73% étaient en faveur des wagons exclusifs, et 79% des femmes interrogées.

²⁸ Enquête IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada sur la violence envers les femmes ; les résultats étaient erronés et ont été corrigés par la suite (Estado de SP, 04.04.2014, not.).

politisation et son analyse en termes de rapports de domination de sexe (Lieber, 2008; Tillous et Lachenal, 2014)²⁹.

Conclusion

Dans les différentes controverses qui ont ponctué l'histoire des voitures de métro réservées aux femmes, si les arguments contre cette mesure sont constants et se construisent autour de la notion de ségrégation, les arguments en faveur de la mesure varient. Notre analyse a permis de montrer que cette variation consiste précisément en un retournement des intérêts de classes sous-jacents aux intérêts de sexe apparemment inchangés (les femmes souhaitent échapper au harcèlement sexuel venant des hommes). Tandis qu'au début du XXe siècle, les revendications en faveur des voitures réservées aux femmes comportent une dimension explicite de distanciation sociale, un siècle plus tard, elles sont au contraire portées par des femmes de la classe ouvrière et employée, captives des transports collectifs pour se rendre à leur(s) travail(aux).

Cette conclusion, très synthétique, et qui s'appuie sur l'analyse de cas ponctuels et différents d'un siècle à l'autre, est-elle généralisable ? Deux éléments nous permettent de répondre par l'affirmative. Tout d'abord, du fait de la large diffusion de l'usage de la voiture, les réseaux de métro sont aujourd'hui uniquement fréquentés par les classes laborieuses. Les classes possédantes ne prennent plus les transports collectifs, ce qui réduit l'exigence de distanciation sociale. L'extension urbaine et périurbaine a, dans le même temps, rendu nécessaire l'usage de transports motorisés pour l'accès à l'emploi et augmenté la contrainte qui pèse sur les personnes captives des transports collectifs : les agressions sexistes et sexuelles dans les transports collectifs sont donc particulièrement violentes pour les personnes qui n'ont pas d'autre possibilité pour assurer leur revenu que d'emprunter quotidiennement les transports collectifs ; ce qui explique leur mobilisation croissante contre ce type d'agressions. Dans toutes les métropoles où existent ces deux éléments (report modal des classes possédantes vers les modes individuels et captivité de tout ou partie des classes laborieuses des transports collectifs), nos conclusions nous semblent pouvoir être généralisées.

Cette généralisation ne doit pas occulter le fait que la décision de mettre en place des voitures réservées aux femmes, ou au contraire son rejet, peuvent être relativement indépendants des arguments échangés au cours de la controverse. Les enjeux opérationnels ont un rôle central dans cette décision : volonté de fluidifier le trafic du métro – Mexico – ou automobile par report modal des femmes vers le métro – Le Caire ; refus d'introduire de nouvelles contraintes de division des flux dans un système complexe – São Paulo. S'y ajoutent les enjeux de politique internationale et le souci de se montrer bon élève immédiatement avant ou après l'une des grandes conférences pour les droits des femmes.

²⁹ Il aura fallu un entretien de deux heures avec Marisa dos Santos Mendes, réalisé le dernier jour de notre dernier terrain, à l'issue de trois ans de recherche, pour que nous envisagions le fait que des personnes pouvaient être en faveur de la mesure sans être manipulées par des groupes aux intérêts différents des leurs. Cela résulte de notre position, détaillée en introduction : l'universalisme français s'accommode mal de ce type de mesures ; en outre, les féministes ayant suivi des études supérieures se positionnent unanimement contre la mesure.

Références bibliographiques

- AL-ALI, N., 2000, *Secularism, Gender and the State in the Middle East. The Egyptian Women's Movement*, Cambridge, Cambridge University Press.
- AMAR, P., 2011, Turning the Gendered Politics of the Security State Inside Out? *International Feminist Journal of Politics*, Vol. 13, n° 3, p. 299–328.
- ATTIA, S., 1988, *Les impacts du nouveau métro du Caire. Etude des effets de la première ligne Helwan - Ramsès sur le dynamisme du sud de l'agglomération cairote*, Marne-la-Vallée, Thèse de l'Université de Paris-Val-de-Marne (sous la dir. C. Chaline).
- 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, n°1, p. 41–55.
- FREEDMAN, A., 2002, Commuting gazes: Schoolgirls, salarymen and electric trains in Tokyo, *Journal of Transport History*, Vol. 23, n°1, p. 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*, Vol. 23, n°5, p. 1–17.
- HANCOCK, C., 2000, La séparation entre hommes et femmes dans le métro de Mexico, pour une régularisation des flux ? In: MEMBRADO, M. (dir.), *Sexes, espaces et corps. De la catégorisation du genre*, Toulouse, Editions Universitaires du Sud, p. 43–58.
- HANCOCK, C., 2012, Les politiques urbaines genrées dans les pays émergents, *Echogéo* [En ligne], Vol. 21.
- HOOD, C., 1996, Changing Perceptions of Public Space on the New York Rapid Transit System, *Journal of Urban History*, Vol. 22, n°3, p. 308–331.
- JACKSON, A.A., 1986, *London's Metropolitan Railway*, London, David & Charles.
- KHALIFA, Y.M., 2011, *Negotiating Time and Space in Cairo's Metro: the Everydayness of Commuting*, Cairo, Thèse de l'American University in Cairo.
- KREIL, A., 2012, *Du Rapport au Dire. Sexe, amour et discours d'expertise au Caire*. Paris, Thèse de l'EHESS (dir. Ch. Décobert) / Université de Neuchâtel (dir. Ch. Ghasarian).
- LACHENAL, P., 2015, *Self-défense féminine dans le Caire en révolution. Techniques du genre et jeux de violence*, Aix-en-Provence, Thèse de l'Université d'Aix-Marseille (dir. L. Herault).
- LIEBER, M., 2008, *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques.
- MACDOWELL SANTOS, C., 2005, *Women's Police Stations. Gender, Violence and Justice in São Paulo, Brazil*, New York, Palgrave MacMillan.
- SCHIVELBUSCH, W. 1990. *Histoire des voyages en train*, Paris, La Désinvolture.
- SHOUKRY, A.; HASSAN, R.; KOMSAN, N., 2008, "Clouds in Egypt's sky". *Sexual harassment: from verbal harassment to rape. A sociological study*, Cairo, Egyptian Center for Women's Rights.
- TILLOUS, M.; LACHENAL, P., 2014, "Je harcèle, je suis un animal" : Discussions intersectionnelles du harcèlement sexuel en Égypte. Angers, Intervention lors de la Biennale Masculin-Féminin.
- WELTER, B., 1976, *Dimity convictions: The American woman in the nineteenth century*, Athens, Ohio University Press.