



HAL
open science

Peut-on parler de ségrégation spatiale à propos des voitures de métro réservées aux femmes ?

Marion Tillous

► To cite this version:

Marion Tillous. Peut-on parler de ségrégation spatiale à propos des voitures de métro réservées aux femmes ? : Le cas de São Paulo. . Emmanuelle Faure; Edna Hernandez; Corinne Luxembourg. La ville : quel genre ? , Editions du Temps des Cerises, 2017. halshs-01520969

HAL Id: halshs-01520969

<https://shs.hal.science/halshs-01520969>

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.

Peut-on parler de ségrégation spatiale à propos des voitures de métro réservées aux femmes ? Le cas de São Paulo.

Marion Tillous, Université Paris 8, LEGS – Laboratoire d'Etude de Genre et de Sexualité

Ce chapitre a pour objet le harcèlement sexuel dans l'espace public et les dispositifs qui peuvent être imaginés pour lutter contre cette forme de violence envers les femmes. Il s'intéresse plus particulièrement à la controverse qui entoure l'introduction de voitures de métro réservées aux femmes (appréhendée ici à partir du cas de São Paulo) au sein de laquelle un argument de principe domine et occulte les arguments pratiques : l'idée que ce dispositif de non-mixité introduirait une ségrégation dans l'espace public. Nous serons ainsi conduits à nous intéresser à ce qu'est en fait cet espace public que l'on définit en principe comme un espace universellement accessible par opposition à l'espace privé. L'enjeu de ce travail est de permettre que soit envisagée l'introduction de dispositifs non-mixtes sans que l'argument anti-ségrégationniste coupe court à tout débat. Cela ne signifie pas pour autant que l'introduction de voitures réservées aux femmes est nécessairement souhaitable, mais que le débat doit être repositionné sur des questions pratiques que l'on peut résumer par : un tel dispositif peut-il ou non être vecteur d'une émancipation féminine à l'égard des violences envers les femmes ?

La première partie est consacrée à une présentation synthétique de la controverse au sujet de l'introduction de voitures réservées aux femmes à São Paulo. La lectrice un peu pressée ou peu intéressée par ces détails peut se rendre directement au dernier paragraphe de cette partie, et poursuivre à partir de là sa lecture. La partie 2 envisage la lecture de ce dispositif en termes de non-mixité choisie ou subie dans la perspective de démontrer l'invalidité de l'argument anti-ségrégationniste. Les parties 3 à 5 abordent le sujet par la notion d'universel. La sixième partie, conclusive, fait l'état des questions qui se posent une fois l'argument anti-ségrégationniste invalidé quant à l'introduction des voitures réservées aux femmes.

1. Eléments sur la controverse pauliste

Le harcèlement sexuel dans les transports collectifs est un problème ancien au Brésil, qui ne donnait lieu qu'à des réponses individuelles ou privées¹, jusqu'à ce qu'il devienne un problème public au milieu des années 1990. Sa constitution en problème public s'est nouée autour de la dénonciation d'une forme spécifique de harcèlement - le frottement avec éjaculation sur les vêtements - et, conjointement, de la demande d'une réponse spécifique - les voitures réservées aux femmes. Ainsi, en 1995, le *Clube de Mães de Vila Falchi*², a initié une pétition exigeant l'instauration de voitures réservées aux femmes dans les trains urbains³ suite à l'agression de l'une d'entre elles, Maria de Lurdes : elle s'était retrouvée avec les vêtements tachés de sperme alors qu'elle se rendait au travail.

¹ Une grand-mère pouvait conseiller par exemple à sa petite fille de garder une aiguille à tricoter avec elle dans le bus pour piquer les frotteurs

² Club de Mères de Vila Falchi, un quartier de Mauá, dans le Grand São Paulo

³ Opérés par la Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

La pétition en question a obtenu une grande audience, et des voitures réservées aux femmes furent introduites dans les trains urbains dès le 16 octobre 1995⁴ ; elles ont été supprimées deux ans plus tard. Les articles de presse décrivent en effet un dispositif faiblement accepté par les usager-e-s : dès le premier jour à midi, a été recensée la destruction de 20% des adhésifs placés sur les voitures par la CPTM (Folha de São Paulo, 17.10.95.). Beaucoup d'hommes entraient dans les voitures réservées dont l'accès n'était ni contrôlé par un personnel spécifique, ni sanctionné par une amende. Le contrôle de l'accès à certaines voitures peut paraître difficile d'un point de vue opérationnel en particulier aux heures de plus grande fréquentation (Agência Brasil, 06.04.14.), pourtant il est effectif dans le métro de Rio en heures de pointe, et même dans le métro de São Paulo aujourd'hui : l'accès aux voitures « embarquement préférentiel », réservées en priorité aux personnes en situation de handicap, donne lieu à un contrôle systématique des cartes d'invalidité dans les stations les plus fréquentées en heures de pointe. Si aucun contrôle ni aucune amende n'étaient prévues au milieu des années 1990 pour assurer le bon fonctionnement des voitures réservées aux femmes, c'est d'abord parce que la CPTM considérait qu'elle ne pouvait pas interdire aux hommes d'entrer dans ces voitures en raison de l'article 5 de la Constitution brésilienne qui garantit l'égalité des hommes et des femmes en termes de liberté de circulation (Agência Brasil, 06.04.14.). Le dispositif ne pouvant être rendu obligatoire, il n'aurait pu fonctionner que s'il avait été accepté par les usagers masculins, donc par le groupe auteur des agressions... ce qui n'a pas été le cas.

Plusieurs projets de loi ont tenté de réintroduire ce dispositif par la suite, provoquant une controverse qui a trouvé son acmé entre octobre 2013 et août 2014. En mars 2013, le député Jorge Caruso déposa à l'*Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo*⁵ (Alesp) un projet de loi imposant l'introduction d'au moins une voiture exclusivement à l'usage des femmes sur chaque métro ou train de l'Etat de São Paulo. La *Câmara Municipal*⁶ approuva quelques mois plus tard (01.10.2013) un projet de loi identique pour la ville de São Paulo. S'il ne fut pas suivi d'effet, car le métro comme le train sont de la responsabilité de l'Etat et non de la Ville, ce vote donna une légitimité à ce type de mesure, au point que l'Alesp l'approuva le 3 juillet 2014⁷. Pour être mis en service, le dispositif de voitures réservées n'avait plus qu'à recevoir l'approbation du gouverneur de l'Etat de São Paulo.

Une réunion fut alors organisée sous la direction du *Conselho Estadual da Condição Feminina*⁸ (CECF) le 11 juillet réunissant « toutes »⁹ les organisations féministes apparentées au sujet (entretien avec Rosmarry Corrêa, présidente du CECF, le 22.04.2015). Celles-ci votèrent à l'unanimité une motion contre le projet de loi demandant au gouverneur Geraldo Alckmin d'y mettre son veto et proposant une série de mesures destinées à 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

⁴ Pour une analyse plus détaillée du cas pauliste et des raisons qui ont conduit à l'introduction des premières voitures réservées aux femmes dans les trains urbains de São Paulo, cf. (Tillous 2016b; Tillous 2016a)

⁵ Assemblée législative de l'Etat de São Paulo

⁶ Conseil Municipal de la Ville de São Paulo

⁷ L'entrée en service de ce dispositif à Brasília l'année précédente (01.07.2013) a également joué un rôle dans le vote de l'Alesp, huit ans après la troisième grande ville du pays, Rio.

⁸ Conseil d'Etat de la Condition Féminine – Etat de São Paulo

⁹ En fait, il est très probable que les organisations féministes publiquement en faveur du dispositif (Folha SP, 12.07.2014) aient été écartées de cette réunion (Entretien avec Marisa Santos, militante du *Movimento Mulheres em Luta*, 01.05.15.)

la femme ». Les slogans proclamés lors des manifestations qui firent suite à l’approbation de la mesure par l’Alesp et se poursuivirent jusqu’à la décision du gouverneur d’Etat affirmaient : « *A cidade que a gente quer não segrega a mulher* » / « La ville que nous voulons ne ségrègue pas les femmes » (Madalenas, 15.09.14.) et « *Segregar não vai adiantar* » / « Ségréguer ne va pas aider » (o Globo, 18.07.14.). Lors de la manifestation du 18 juillet, une femme se tint nue derrière des grilles sur lesquelles était affiché « Bienvenue dans le wagon rose » (Terra, 18.07.14.). Le 12 août, Geraldo Alckmin annonça 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.). »

2. Position du problème – examen de l’argument anti-ségrégationniste en termes de non-mixité

La lecture de la « séparation » entre femmes et hommes en termes de « ségrégation », de « ghetto » ou « d’apartheid », argument central des opposant-es aux voitures réservées aux femmes paulistes, est un argument qui voyage bien. A l’automne 2014 puis 2015 au Royaume-Uni ou au printemps 2016 en Allemagne ce même argument fut mobilisé par les organisations féministes opposées aux voitures séparées. Les médias français furent particulièrement prompts à se faire le relai de cette controverse, et en particulier de la position qui vise à rétablir le principe de non-ségrégation contre les arguments stratégiques : « La proposition fait bondir les défenseurs de l’égalité. La ségrégation dans les transports publics suggère à la fois qu’une société mixte harmonieuse est une utopie et que les hommes sont tous de potentiels prédateurs par nature. Aux femmes de "s’écarter" de l’espace normal pour avoir la paix. Si l’on peut comprendre le soulagement immédiat de certaines, on regrette la logique à l’œuvre derrière l’apparent pragmatisme » (Le Figaro Madame, 06.10.14.).

Ce n’est pas la première fois que la figure de la ségrégation fut mobilisée pour s’opposer à un projet visant apparemment l’émancipation féminine ou anti-patriarcale : les événements culturels, réunions politiques et manifestations en non-mixité femmes, lesbiennes, ou « non-homme cisgenre¹⁰ » par exemple ont, depuis les années 1970, été fortement critiquées sur cette base. L’intérêt des réunions et marches en non-mixité est d’offrir de la place aux personnes dominées par le patriarcat pour leur permettre de prendre la parole, se trouver dans l’espace public, assurer leur propre sécurité, en se débarrassant de la présence de ceux qui, occupant une position dominante, seront perçus comme plus légitimes ou compétents. Les événements et réunions non-mixtes ouvrent plus spécifiquement un espace bienveillant pour évoquer les formes de domination jusque dans leurs implications les plus intimes. L’apprentissage de l’exclusion aux hommes cisgenres peu habitués à se voir refuser l’accès à un espace est en outre un bénéfice de cette démarche. La non-mixité choisie est un instrument de l’émancipation féminine, ce qui n’est pas le cas de la non-mixité subie, celle qui interdit l’accès d’espaces politiques, culturels, physiques aux femmes, et qui relève de l’exclusion.

L’opposition entre non-mixité choisie et subie est donc un bon marqueur du rôle d’un dispositif de non-mixité en termes d’émancipation féminine, et il serait possible de montrer l’invalidité de l’argument anti-ségrégationniste sur cette base. Mais dans le cas des voitures réservées aux femmes, elle ne fonctionne pas tout à fait : le fait que les voitures réservées aux femmes soient instaurées sur

¹⁰ Cisgenre : dont l’identité de genre correspond au sexe qui lui a été assigné à la naissance. Par opposition à transgenre.

décision de l'opérateur de transport n'en fait-il pas une non-mixité subie ? Il ne s'agit pourtant pas d'une exclusion comme si des voitures réservées aux hommes étaient instaurées ; ou comme lorsque, pendant la seconde guerre mondiale, seule la voiture de queue (2^e classe) était autorisée aux « nègres et aux juifs »¹¹. Au contraire, ces voitures réservées aux femmes sont demandées par les personnes qui subissent le harcèlement sexuel dans les transports collectifs et cherchent à s'en extraire, ce qui est au principe de la non-mixité choisie. Reste que la frontière entre non-mixité subie et choisie est ici, du fait du rôle central joué par les acteurs institutionnels (autorité organisatrice et opérateur), trop floue pour permettre l'examen de la validité de l'argument anti-ségrégationniste.

3. Examen de l'argument anti-ségrégationniste au prisme du concept d'universel : entrée en matière

Il nous semble donc utile de faire le détour par la notion d'universel telle qu'elle est mobilisée par les opposant-es aux voitures réservées aux femmes. La séparation entre les sexes apparaît à première vue comme une menace pour l'égalité de traitement entre femmes et hommes, et pour la disparition des « classes de sexe » dans une indifférenciation universelle. Mais de quel universel parle-t-on ? La controverse autour de la parité politique est éclairante à ce sujet, bien qu'elle porte sur un espace public débarrassé de sa dimension physique, l'espace public politique et communicationnel, ou « sphère publique » (Habermas 1962).

On savait depuis le *Deuxième Sexe* que ce sont les hommes qui sont détenteurs de l'universel. Un universel que les héritières de Simone de Beauvoir ont qualifié de « masculin général » (Guillaumin 1984) ou de « masculin neutre », en référence au neutre grammatical qui, en français, est un masculin, en vertu du principe qui voudrait que « le masculin l'emporte sur le féminin ». Monique Wittig affirme ainsi que le genre, au sens grammatical du terme, « est l'indice linguistique de l'opposition politique entre les sexes. Genre est ici employé au singulier car en effet il n'y a pas deux genres, il n'y en a qu'un : le féminin, le "masculin" n'étant pas un genre. Car le masculin n'est pas le masculin mais le général. Ce qui fait qu'il y a le général et le féminin, la marque du féminin » (Wittig 1980, p.100).

A cet universel du masculin neutre s'oppose la figure de l'autre, l'altérité étant une construction des hommes en tant qu'ils sont dominants, construction reposant sur une pensée hiérarchisée de la différence. « En effet, une "vraie" différence est d'une part réciproque - un chou est aussi différent d'une carotte qu'une carotte l'est d'un chou -, et d'autre part n'implique pas de comparaison au détriment de l'un des termes. Or la différence invoquée sans arrêt à propos des femmes, mais aussi des homosexuel-les, des "Arabes", des Noir-es, n'est pas réciproque, bien au contraire. Ce sont elles et eux qui sont différent-es : les hommes, les hétérosexuels, les Blancs, quant à eux ne sont "différents" de personne, ils sont au contraire "comme tout le monde" » (Delphy 2013, p.9). Colette Guillaumin développe cette idée en s'appuyant sur l'étymologie du terme : « *différence* vient d'un verbe latin (*fero*) qui veut dire « porter », « orienter ». Dif-férence ajoute l'idée de dispersion (di) à

¹¹ La mesure date d'un ordre de l'autorité allemande daté du 8 novembre 1940, mais n'a été appliquée aux « juifs » qu'à compter de 1942, suite à l'obligation du port de l'étoile jaune comme signe distinctif. *Lettre du Préfet de la Seine à Monsieur le Commissaire Général aux Questions Juives du 10 juin 1942. Objet : « Conditions d'admission des voyageurs juifs dans le Chemin de fer Métropolitain ».*

celle d'orientation ; on dit « différer *de* ». (...) Le noyau du sens est l'éloignement d'un centre, l'éloignement d'une référence (toujours *fero*). Dans la pratique, on prétend peut-être vouloir dire : "X et Z sont différents l'un de l'autre", mais en réalité on prononce "X est différent de Z". On met Z en position de référent (...). En somme, la différence se pense a) dans un rapport, b) mais dans un rapport de type particulier où il y a un point fixe, un centre qui ordonne autour de lui et auquel les choses se mesurent, en un mot un *référent* » (Guillaumin 1979, p.679).

Lorsque l'idée de mettre en place des politiques d'action positive, à travers principalement l'instauration de quotas paritaires entre hommes et femmes dans le domaine de la représentation politique, devient une revendication comme moyen d'accès des femmes aux fonctions politiques, des voix s'élèvent pour dénoncer l'essentialisme sous-jacent à cette revendication, qui reviendrait à inscrire dans la loi constitutionnelle française la distinction de sexe. Christine Delphy oppose à ces critiques « que la défense de l'universalisme opposée aux groupes dominés, sous prétexte de crainte de communautarisme est en fait une défense de l'accaparement de l'universel par une catégorie très spécifique de la population, les hommes blancs » (Delphy 2010a, pp.310–311). Elle montre, que c'est le fait de ne pas reconnaître l'existence de groupes opprimés au sein de la société, et donc de feindre de croire dans l'effectivité de l'universel créé par les dominants, qui reconduit la situation d'oppression, et non l'inverse. Elle dénonce ainsi l'universalisme du masculin neutre comme un « faux universalisme », une apparence d'universalisme, qui, parce qu'elle ne reconnaît pas les discriminations prétend les avoir effacées et renvoie à celles et ceux qui les dénoncent la responsabilité de leur existence. Elle lui oppose un « universalisme vrai », celui de l'égalité des droits, qui n'existe pas encore : « c'est un projet, (...) une utopie pour laquelle il faut se battre » (Delphy 2010b, p.307).

La validité d'une action positive et d'une politique de quotas pour favoriser l'égal accès des femmes et des hommes aux mandats électoraux et aux fonctions électives a finalement été reconnue et inscrite dans la loi constitutionnelle du 8 juillet 1999 (n°99-569) puis dans la loi ordinaire le 6 juin 2000 (n° 2000-493). Cette loi contraint les listes candidates à une stricte parité et prévoit une alternance des candidat-es de chaque sexe sur les listes. La loi du 31 janvier 2007 (n° 2007-128) étend ces obligations aux élections locales et réduit la possibilité de s'y soustraire par le règlement d'une amende. Peut-on considérer que ce qui est valable pour la sphère publique l'est également pour l'espace public ?

4. L'espace public, défini par son hospitalité universelle

L'espace public, celui de l'interaction en face-à-face, a été défini par Isaac Joseph, sociologue pragmatiste héritier d'Erving Goffman, comme un espace qui « conjugue les propriétés d'un espace de circulation régi par un "droit de visite" - l'hospitalité *universelle*, au contraire du droit d'accueil chez soi, ne garantissant que le simple passage sur le territoire d'autrui - et les propriétés d'un espace de communication régi par un droit de regard qui demande que toute action puisse satisfaire aux exigences d'une "parole" publique, c'est-à-dire de se soumettre aux protocoles de l'aveu et aux procédures de la justification » (*c'est nous qui soulignons*) (Joseph 1992, p.211). On trouve dans cette définition les caractéristiques propres à la sphère publique politique et communicationnelle habermassienne. On y retrouve également la notion d'universel qui nous intéresse depuis le

précédent paragraphe. L'espace public est un espace d'hospitalité *universelle*, dans lequel *tout le monde* a la légitimité d'aller et venir. Et si, une fois encore, ce « tout le monde » ne concernait en fait qu'une partie des personnes fréquentant cet espace ?

Il semble en effet que les rituels d'interaction, rituels de civilité qui garantissent l'hospitalité universelle tels que la motilité coopérative, les échanges confirmatifs et marques de gratitude, ou les échanges réparateurs (Goffman 1959), ne soient effectivement rituels donc systématiques que si les deux personnes en interaction sont du même sexe. Ce qu'a montré Carol B. Gardner, élève de Goffman, dans son ouvrage *Passing by: Gender and Public Harassment* (1995), ainsi que dans l'article « Analyzing Gender in Public Places: Rethinking Goffman's Vision of Everyday Life » (1989). Marylène Lieber synthétise ainsi sa démarche : « Gardner reproche au Goffman de *La mise en scène de la vie quotidienne* de considérer les échanges entre inconnus comme relativement rares et comme étant dus la plupart du temps à une demande de renseignements cordiale et sympathique. Les observations effectuées à propos des femmes par Gardner ne vont pas dans ce sens. Selon elle, les remarques sont un moyen langagier d'opérer un contrôle social sur les femmes dans l'espace public » (2008, p.63).

L'analyse du rituel d'inattention civile est particulièrement instructive à ce titre. Les normes de l'action en public ménagent, en même temps que le devoir de lisibilité (corollaire du droit de regard), le droit au retrait et à l'aparté. Erving Goffman a notamment identifié l'existence d'un rite d'échange de regards entre deux passants qu'il nomme « inattention civile », qui « consiste à montrer à autrui qu'on l'a bien vu et que l'on est attentif à sa présence (lui-même devant en faire autant) et, un instant plus tard, détourner l'attention pour lui faire comprendre qu'il n'est pas l'objet d'une curiosité ou d'une intention particulière » (Goffman 1963, pp.83–88). Or, ce qui advient entre deux personnes « comme tout le monde », c'est-à-dire entre deux hommes, ne fonctionne plus lorsque l'une des deux personnes est une femme, ce que n'avait pas identifié Erving Goffman¹² : le regard ne se détourne plus, au risque d'être intrusif (Gardner 1995, p.135).

Il existe ainsi un différentiel de disponibilité dans l'espace public, qu'Erving Goffman a développé à travers la notion de « personne ouverte » (1963, p.126) qu'il associe notamment aux enfants et que nous proposons d'étendre aux femmes¹³. Une « personne ouverte », est une personne considérée socialement comme pouvant être sollicitée à la demande (« *can be engaged at will* »), comme si elle portait un uniforme qui ne pouvait être ôté, et qu'elle ne pouvait être « en dehors de son service » à aucun moment de la journée (1963, p.126). Sa disponibilité dans l'espace public est contrainte, et ne dépend qu'à la marge de sa volonté propre.

Les différents manquements à la civilité en public regroupés sous le terme de harcèlement sexuel, rendus légitimes par ce différentiel de disponibilité, et que l'on pourrait qualifier, du fait de leur systématisme et de leur légitimité, de rituels d'*incivilité*, sont autant de situations que Marylène Lieber qualifie de « rappels à l'ordre sexué » (Lieber 2008, p.65). La figure du *sniper* développée par Isaac Joseph permet de bien comprendre le lien entre disponibilité totale dans l'espace public et contrôle social : « Le *sniper* s'en prend à la liberté d'aller et venir et il sait ce qu'il fait : la terreur qu'il

¹² Raison pour laquelle les noms utilisés plus haut dans ce paragraphe n'ont pas été féminisés !

¹³ Ce que ne fait pas Carol B. Gardner, qui le réserve aux femmes accompagnées de personnes ouvertes comme les enfants (1995, p.99), ou porteuses d'un stigmate ou d'un signe distinctif (1995, pp.93–94).

exerce n'est pas aveugle, il ne fait pas de victimes au hasard dans la population en général. Sa lunette lui permet de viser très précisément sa cible : le passant singulier qui s'aventure à découvert. Le *sniper* entend régner sur l'espace de circulation et demeurer le seul maître du visible. Il y avait, dans le Caire médiéval et ottoman, une fonction de régulation très exactement opposée à celle du *sniper*. Exercée par un personnage appelé le *Qadi*, elle consistait à vérifier qu'il n'y ait pas d'entrave à la libre circulation, ni de gêne pour les voisins et d'atteinte à leur droit à la lumière et à la vue. (...) Entre le *sniper* et le *Qadi*, il y a la distance, mesurable en termes de visibilité, entre guerre civile et paix civile » (1992, p.210).

Dans l'espace public aussi, l'universel actuel est un universel du masculin neutre. C'est un « faux universel » qui n'a pas à être respecté en tant que tel puisqu'il ne garantit pas l'égalité effective des droits de circulation des femmes dans l'espace public, ce que Christine Delphy désigne comme un « universel vrai ». Si l'on se risque à l'anglicisme, on opposera plutôt l'universel actuel à l'universel *actual*, qui doit se traduire dans les faits et non pas être simplement déclaré pour exister ; et qui constitue à ce titre un horizon d'action plus qu'un état présent, actuel. Renoncer à mettre en place un dispositif pouvant favoriser l'émancipation féminine pour préserver l'universel actuel de l'espace public revient à contraindre les femmes à fréquenter un espace dans lequel, comme en grammaire, « le masculin l'emporte sur le féminin » : ce que nous nommons l'injonction à l'espace public.

5. L'Etat, producteur d'universel

D'où vient que l'universel du masculin neutre est légitime au point de constituer, dans l'espace public, une injonction ?

L'universel du masculin neutre est légitime parce qu'il s'adosse à celui produit par l'Etat sous la forme d'un système juridique. C'est ainsi que l'opposition masculine à l'instauration de voitures réservées aux femmes s'appuie sur la référence aux droits constitutionnels garantissant la liberté de circulation dans une égalité entre hommes et femmes. Nous avons vu plus haut (§1) par exemple que l'accès aux premières voitures réservées aux femmes n'étaient ni contrôlé ni sanctionné en vertu de l'application de l'article 5 de la Constitution Brésilienne (1988). Dans cet article, il est simultanément affirmé que « tous sont égaux devant la loi, et sans distinction de quelque nature ; est garantie à tout brésilien et à tout étranger résidant au Brésil l'inviolabilité du droit à la vie, à la liberté, à l'égalité, à la sûreté et à la propriété » (en-tête de l'article) ; qu'« hommes et femmes sont égaux en droits et en obligations » (section I) ; et que « les déplacements sur le territoire national sont libres en temps de paix » (section XV).

On pourrait opposer aux responsables de la CPTM du milieu des années 1990, que ce même article pourrait être interprété tout à fait différemment et que la garantie d'une liberté de circulation dans une égalité entre hommes et femmes pourrait au contraire servir d'argument à la mise en œuvre de mesures de protection pour les femmes victimes de violence au cours de leur déplacement, de façon à leur permettre de se déplacer sans être soumises au contrôle social masculin. Mais ce serait oublier que l'universel au fondement du système juridique est une ressource, et à ce titre, n'est pas mobilisable par tou-tes. L'universel n'est pas opposable en principe, mais uniquement en pratique : il dépend alors des rapports de pouvoir dans un champ donné, l'Etat, et des capacités de mobilisation

de cette ressource par les acteurs et actrices en présence (Bourdieu, 2012). Qu'est-ce que cela signifie ?

L'Etat, dans la perspective bourdieusienne qui nous intéresse ici, « n'est pas un bloc, c'est un champ. Le champ administratif, comme secteur particulier du champ du pouvoir est un champ, c'est-à-dire un espace structuré selon des oppositions liées à des formes de capital spécifiques, des intérêts différents » (Bourdieu 2012, p.41). Le champ n'est pas un jeu, car ses règles ne lui sont pas extérieures, mais en sont le produit. « Dans le jeu d'échec, il y a des règles explicites, conscientes, formulées, énoncées qui sont extérieures au jeu, qui lui préexistent et lui subsistent ; elles sont stables sous réserve de réforme et sont admises explicitement par les joueurs qui acceptent les règles du jeu. Une propriété très importante est que les règles qui organisent ce jeu sont hors-jeu : il n'est pas question, pendant le jeu, d'entreprendre une négociation avec l'adversaire. Dans un champ, les règles sont des régularités implicites, une toute petite partie seulement des régularités étant portée à l'état explicite » (p.165-166). Les règles du champ, même lorsqu'elles sont explicitées sous la forme par exemple du système juridique dans le cadre du champ administratif d'Etat, « ne sont pas stables à la différence des règles du jeu ; elles ne sont pas extérieures au jeu. Les contraintes selon lesquelles le jeu¹⁴ est joué sont elles-mêmes le produit du jeu » (p.166) et dépendent des rapports de pouvoir au sein de ce champ.

L'Etat est le champ dans lequel la ressource en jeu est « l'universel » (p.172). En effet, « entrer dans ce jeu du politique conforme, légitime, c'est avoir accès à cette ressource progressivement accumulée qu'est l'"universel", dans la parole universelle, dans les positions universelles à partir desquelles on peut parler au nom de tous, de l'*universum*, de la totalité d'un groupe. On peut parler au nom du bien public, de ce qui est bien pour le public et, du même coup, se l'approprier » (p.172). Et puisqu'on ne peut pas parler au nom de l'universel sans du même coup interdire aux autres acteurs et actrices d'en faire de même, l'universel est une ressource limitée ; « il y a un capital de l'universel » (p.173). L'accès à la ressource « universel » dépend des rapports de force dans le champ « Etat » en même temps qu'il les dessine et le conforte. Les juristes par exemple, acteurs de la constitution du système juridique de l'Etat auxquels Bourdieu consacre de nombreux cours, sont « virtuoses dans l'art d'universaliser leurs intérêts particuliers » (p.570) : ce sont eux qui possèdent le plus grand capital dans la ressource « universel » donc dans le champ de l'Etat.

Dans ce champ, la classe des hommes est en position de force par rapport à celle des femmes. Eleni Varikas, qui envisage bien « l'universalisme comme [un] rapport de force » (2000, p.254), montre ainsi que « les femmes sont appelées à se soumettre à une définition de l'universel à laquelle elles n'ont pas participé. Non seulement elles furent longtemps exclues du suffrage dit « universel » - un énoncé dont l'usage illustre mieux que tout autre la complicité entre exclusion politique et exclusion conceptuelle -, mais leur position dans la distinction moderne entre public et privé les a durablement identifiées à l'intérêt particulier, au particularisme de la famille » (2000, p.255).

Les revendications féministes mettent à jour la relativité d'un universel qui peut être accaparé par le groupe dominant. *La Déclaration des droits de la femme et de la citoyenne* d'Olympe de Gouges dénonçait déjà, en 1791, « l'imposture qui consistait à occulter, derrière la rhétorique abstraite des

¹⁴ ici, « jeu » désigne métaphoriquement « champ ».

droits de l'homme, les inégalités réelles qui fondent les systèmes universalistes modernes » (2000, p.255). L'expression de revendications féministes apparaît donc immédiatement comme une menace : « L'intérêt général est tellement associé à une vision homogène et uniforme du "corps" politique que toute expression des particularités est aussitôt soupçonnée d'un particularisme menaçant le principe de l'universalité des droits qui fonde la sacro-sainte République » (2000, p.254). Pourtant, l'objectif partagé est bien de s'appuyer sur des revendications particulières pour atteindre un universel (et non pas de renoncer à tout universel, dans un mouvement de relativisme désabusé). On retrouve l'idée d'un universel comme horizon (2000, p.257), fondé « sur un principe de justice *généralisable* qui nous permet de reformuler la revendication la plus "spécifique", la plus "particulière" sous la forme : *personne ne doit être traité-e ainsi* » (2000, p.258).

6. Conclusion. Retour à la controverse liée aux voitures réservées aux femmes

Refuser l'introduction de voitures réservées aux femmes au motif que ce dispositif non-mixte introduirait une rupture dans l'universel de l'espace public n'est donc pas un argument valide puisque l'une de ses prémisses est fautive : l'espace public n'est pas fondé sur un universel incluant les femmes en même temps que les hommes.

Avoir invalidé cet argument anti-ségrégationniste ne nous conduit pas à considérer comme souhaitable l'introduction de voitures réservées aux femmes dans les réseaux de métro concernés par une forte prévalence du harcèlement sexuel, mais à repositionner le débat sur les questions plus pratiques. Là encore, la controverse pauliste nous donne une idée assez complète de ce que peuvent être ces questions : si les voitures réservées aux femmes sont effectivement introduites,

- les femmes qui prendront les autres voitures – dites « mixtes » ou « normales » – seront-elles plus sujettes aux agressions sexuelles ? Seront-elles tenues responsables de ces agressions sexuelles ? (*Marcha Mundial das Mulheres*, 11.07.14.)

- l'autorité organisatrice renoncera-t-elle à lutter contre la surdensité dans les trains si elle peut mettre en place une solution de substitution contre le harcèlement beaucoup moins coûteuse ? (*Sempre Viva Organização Feminista*, 21.03.14.)

- les personnes transgenres, intersexuées ou non-binaires auront-elles une place dans ces voitures ? Seront-elles sommées de décliner leur identité de genre à l'entrée des voitures ? Peut-on ouvrir ces voitures à toutes les personnes opprimées dans le cadre de la domination patriarcale hétérosexuelle sans ingérence dans l'intimité des personnes qui souhaitent y accéder ? (*Marília Moschkovich, CartaCapital*, 22.10.13.)

- les agressions dans les autres espaces du métro vont-elles augmenter ?

- l'opérateur va-t-il mettre en place les moyens pour faire respecter cette séparation ? l'investissement nécessaire au recrutement d'un personnel dédié sera-t-il engagé ? des solutions alternatives que l'on sait inefficaces (en premier lieu desquelles la vidéo-surveillance) ne lui seront-elles pas préférées ?

- les hommes vont-ils apparaître comme « naturellement » harceleurs et se sentir de ce fait plus légitimes à harceler ? (*Marcha Mundial das Mulheres*, 11.07.14.)

Renoncer à opposer à un dispositif non-mixte de lutte contre le harcèlement sexuel dans l'espace public l'argument de principe de son accès universel actuel permet donc de laisser la place aux discussions pratiques sur l'expérience des femmes et plus généralement des personnes « non-homme cisgenre ». Cela permet de laisser de la place à la reconnaissance de ce problème et rend plus urgent la formulation d'une solution, qu'il s'agisse d'un dispositif institutionnel non mixte ou non, pour que l'accès universel de l'espace public *s'actualise*, devienne une réalité.

Références bibliographiques

- Bourdieu, P., 2012. *Sur l'Etat. Cours au collège de France 1989-1992*, Paris: Seuil.
- Delphy, C., 2010a. De la "discrimination positive" et de l'universalisme à la française : à propos de la parité hommes-femmes. In *Un universalisme si particulier. Féminisme et exception française (1980-2010)*. Paris: Syllepse, pp. 309–323.
- Delphy, C., 2013. *L'ennemi principal (t2): Penser le genre*, Paris: Syllepse.
- Delphy, C., 2010b. Rapports de sexe et universalisme. In *Un universalisme si particulier. Féminisme et exception française (1980-2010)*. Paris: Syllepse, pp. 293–308.
- Gardner, C., 1989. Analyzing Gender in Public Places: Rethinking Goffman's Vision of Everyday Life. *The American Sociologist*, pp.42–56.
- Gardner, C., 1995. *Passing by: Gender and Public Harassment*, Berkeley: University of California Press.
- Goffman, E., 1963. *Behavior in Public Places: Notes on the Social Organization of Gatherings*, New York: Free Press of Glencoe.
- Goffman, E., 1959. *La mise en scène de la vie quotidienne. t.2 Les relations en public*, Paris: Minuit.
- Guillaumin, C., 1984. Masculin banal / Masculin général. *Le Genre humain*, (10), pp.65–73.
- Guillaumin, C., 1979. Question de différence. *Questions Féministes (1977-1980) (ed. 2012)*, (6 "Les dits-faits-rances"), pp.668–686.
- Habermas, J., 1962. *Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft*, Frankfurt: Suhrkamp.
- Joseph, I., 1992. L'espace public comme lieu de l'action. *Annales de la recherche urbaine*, 57–58, pp.210–217.
- Lieber, M., 2008. *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Paris: Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques.
- Tillous, M., 2016a. Des voitures de métro pour les femmes. De Tokyo à São Paulo, enjeux et controverses d'un espace réservé. *Annales de la recherche urbaine*, "Le genre.
- Tillous, M., 2016b. Les voitures de métro réservées aux femmes comme instrument d'action publique : une réponse à quel problème ? *Géocarrefour*, « Genre et.
- Varikas, E., 2000. Universalisme et particularisme. *Dictionnaire critique du féminisme*, pp.254–258.
- Wittig, M., 1980. Le point de vue, universel ou particulier. In *La pensée straight (ed. 2013)*. Paris: Amsterdam, pp. 99–106.