



Lettre d'intention

Tout d'abord, il nous a fallu choisir une des 6 problématiques abordées dans "The Great Transition". Tout de suite, nous avons été intéressés par la thématique "Inequality, poverty and education" que nous avons décidé de traiter. La problématique des inégalités hommes-femmes dans nos sociétés est très vite apparue dans nos discussions. Or, nous nous sommes rendus compte de la difficulté de traiter ce problème.

En effet, les inégalités entre les hommes et les femmes dans notre société émergent et persistent à cause d'un manque de prise de conscience de la population. Nous reproduisons des schémas de pensées ancrés dans nos mentalités depuis des siècles et les déconstruire demande une prise de conscience générale. Celle-ci ne peut pas s'établir toute seule: l'éducation seule peut aider les mentalités à évoluer. Il nous a alors semblé compliqué de créer un projet concret et précis dans le domaine de l'éducation.

Nous avons envie de proposer un projet concret qui puisse fonctionner directement, un projet dont nous aurions vu les résultats immédiatement. Nous avons alors pensé à un problème très présent dans notre société, auquel toutes les femmes peuvent s'identifier et que beaucoup subissent chaque jour: la prise de possession par les hommes des espaces publics. Nous avons décortiqué cette question. Dans quelle mesure les espaces publics sont hostiles aux femmes?

Plusieurs points sont ressortis de nos réflexions. Tout d'abord, nous avons constatés que les aménagements urbains sont très masculins. Les aménagements sportifs au sein des villes: terrains de foot, de basket, machines de musculation sont investis par les hommes. Ce sont des espaces où les femmes n'ont pas leur place: elles ont été et se sont elles-mêmes exclues de ces espaces laissant les hommes en profiter. Aussi, on constate dans plusieurs villes que des pissotières pour hommes ont été mis en place, au bord des quais à Paris par exemple. La permission est alors donnée aux hommes d'uriner en pleine rue, à peine caché des passants. Imaginons maintenant la situation inverse. Il semble aberrant et invraisemblable qu'une femme puisse faire ses besoins à ciel ouvert en pleine rue. Pourtant pour les hommes ce geste semble normal... encore une preuve de leur position de dominance au sein de l'espace public. Ainsi, cette domination des hommes se répercute sur leur comportement dans la rue et dans les espaces publics. Au contraire des hommes qui se sentent en sécurité et même en situation de supériorité dans les espaces publics, les femmes, elles, sont nombreuses à ressentir un stress et une crainte à l'idée de sortir seule dans ces espaces. Les agressions verbales et physiques des hommes envers les femmes sont fréquentes et systématiques. Toujours dans cette même thématique de l'aménagement public nous nous sommes alors demandés quels aménagements participent au sentiment



d'insécurité des femmes. Plus précisément "comment rendre les espaces publics et urbains plus sécuritaires pour les femmes?".

Nous avons relevé le problème de l'éclairage public la nuit par exemple, insuffisant ou même absent dans certains quartiers. Aussi, nombreux sont les témoignages de femmes ayant connu des agressions au sein des transports publics. Il nous a alors semblé que nous puissions réaliser un projet d'aménagement concret sur cette problématique précise. "How might we make public transport safer?".

A partir de cette question nous avons imaginés plusieurs solutions, dont notre solution finale, que nous expliquerons plus bas.

Problème

Après avoir examiné la problématique générale des inégalités entre hommes et femmes, nous avons donc décidé de travailler sur un sujet un peu plus précis: le harcèlement que subissent les femmes dans les milieux urbains, notamment dans les transports en commun. Notre but était de trouver une solution qui réponde à leurs besoins, en cherchant à stopper le harcèlement qu'elles subissent au quotidien, et en trouvant un moyen pour qu'elles se sentent en sécurité dans la rue et dans les transports en commun, peu importe l'heure à laquelle elles empruntent ces derniers.

De nombreuses femmes sont en effet aujourd'hui victimes ou menacées d'agressions physiques et verbales dans les espaces publics de la plupart des villes du monde. Selon un sondage IFOP, 86% des femmes françaises ont été au moins une fois dans leur vie victime d'une agression sexuelle lorsqu'elles se trouvaient dans la rue. En France, le harcèlement et les agressions physiques et verbales dans les espaces publics, et en particulier dans les transports en communs, sont progressivement punis par la loi. Entre août 2018 et août 2019, 713 amendes ont été distribuées pour outrages sexistes. Nombreuses sont les femmes qui se taisent et se cachent. La page instagram @àbaslesmoeurs a décidé de mettre ses agressions en lumières, de les exposer aux yeux de tous. La créatrice de la page relève des témoignages de femmes et les partage de manière anonyme... une autre manière de se rendre compte du nombre d'agressions dans la rue et les transports.

Nous avons décidés de nous pencher plus précisément sur les agressions dans les transports publics. En 2015 le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, a publié une étude compilant les données relatives aux faits de délinquance enregistrés par la SNCF, la RATP et la gendarmerie. Selon l'étude moins de la moitié des femmes déclarent se sentir en sécurité dans les transports en commun. En Île-de-France, ce sentiment est encore plus présent : six femmes sur dix redoutent une agression contre trois hommes sur dix. En 2016, selon une enquête de la Fnaut 87 % des usagères des transports en commun déclarent avoir déjà été victimes de harcèlement sexiste, de harcèlement sexuel, d'agressions sexuelles ou de viols dans les transports en commun. 46 % d'entre elles ont



déclarées ne pas avoir ou ne pas avoir pu réagir.¹

Les agressions dans les transports sont donc récurrentes. En France les agresseurs sont souvent désignés comme “des frotteurs”: des hommes, qui profitent d’une forte affluence dans le bus ou le métro pour se coller directement à une femme en appuyant leur sexe contre elle ou en laissant dépasser une main sur leurs cuisses, fesses. Ces harcèlements physiques dans les métros ou les bus sont très difficiles à prévenir, à cerner et punir. En 2015 le ministre de l’intérieur Bernard Cazeneuve et les secrétaires d’Etat aux droits des femmes et aux transports, présentent à Paris un ensemble de douze engagements sur le sujet. Tout d’abord, des marches participatives dans des stations, gares, trains sont organisées afin que tout citoyen puisse analyser puis améliorer la présence de système de sécurité (vidéosurveillance, lumière, présence humaine). Aussi, des espaces publicitaires sont achetés afin de sensibiliser au harcèlement. Un numéro d’urgence est mis en place qui permet de recueillir des signalements puis déclencher une intervention des forces de l’ordre ou des agents de la RATP. Ces derniers doivent aussi suivre des formations, financées par le gouvernement, permettant d’apprendre à réagir au mieux à ce genre de situation et de savoir accompagner les victimes.

En mars 2018, la France lance une nouvelle campagne : des affiches faisant une métaphore entre le métro et la jungle, faisant des hommes des animaux sauvages et des femmes tétanisées sont installées. Aussi, la région Ile de France se montre déterminée à vouloir sécuriser davantage les transports. Elle déclare vouloir équiper tous les RER et trains d’Ile de France en caméras de vidéo surveillance d’ici 2021. Depuis 2016, elle a également renforcé sa présence d’agents de sécurité dans les transports dans le but de rassurer et sécuriser les passagers, et a déployé des numéros d’urgence communs à la RATP et à la SNCF.

Comme le souligne la psychiatre Muriel Salmona, les victimes n’osent malheureusement pas toujours réagir aux agressions et harcèlements. Elles décident souvent de ne pas dénoncer leurs bourreaux par honte, par peur d’être jugée ou tout simplement de ne pas être écoutées par la police. Les femmes alors presque naturellement, ont commencés à utiliser des stratégies d’évitement. Elles se restreignent d’utiliser les transports dans certains quartiers ou à certaines heures. Elles évitent aussi certains vêtements, qu’elles pensent “inciter” leurs agresseurs : jupes, robes, pantalons moulants, décolletés. Notre problème est donc vicieux pour de multiples raisons. Première, il est très difficile à repérer et à empêcher par les forces de l’ordre. Il est encore plus difficiles à punir par la justice à cause de la réticence des victimes à se déclarer à la police, mais aussi parce que ce type de délit est nouvellement considéré, et les peines appliquées pas encore forcément au point.

Concept

¹Source:<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/la-lutte-contre-le-harcelement-dans-les-transportslutte-contre-harcelement-transport/>



Comme nous l'avons souligné précédemment, il est compliqué de changer les mentalités et ainsi les comportements. Le harcèlement étant principalement un problème comportemental, de socialisation et d'éducation, nous n'estimons pas avoir les leviers nécessaires pour agir efficacement à ce niveau là. C'est pourquoi nous avons décidé d'agir de manière à protéger les femmes et de les aider à se sentir plus en sécurité. En attendant que les comportements changent, il est nécessaire de leur proposer un moyen de protection et de défense concret et efficace. Le gouvernement tente de limiter les agressions en mettant en place des numéros d'urgences, en déployant des agents de la RATP ou en tentant de sensibiliser les usager au problème par des affiches publicitaires. Mais quel moyen concret permet à une femme de se débarrasser immédiatement de son agresseur? En effet, si les agressions se déroulent lors des heures de pointe, il est difficile pour les agents de sûreté de circuler dans les rames, et compliqué pour les usagers de repérer les comportements inappropriés. Nous avons alors choisi de travailler sur une solution ayant pour but de prévenir les agressions et, dans le pire des cas, une solution qui permette de venir en aide aux victimes pendant ou juste avant leur agression/harcèlement.

Suite à notre processus de réflexions évoqué auparavant dans cette lettre d'intention, nous avons choisi de nous concentrer sur un dispositif à implanter dans les transports en communs. Nous avons pensé à de nombreuses autres solutions pour réduire les agressions dans les transports en communs, toutes différentes les unes des autres. Nos préférées comprenaient la création de postes "d'ambianceurs de métro" chargés d'infuser de la bonne humeur dans les rames et ainsi potentiellement réduire le nombre d'incivilités et de délits. Nous avons également eu l'idée d'installer des caméras de surveillance dans tous les transports en communs ainsi que des hauts parleurs, et de charger des employés de la RATP de surveiller la retransmission desdites caméras en continu, afin de pouvoir interpellé à l'aide d'un micro et des hauts parleurs les agresseurs dans le feu de l'action. Cependant, ces solutions nous semblaient difficilement faisables car demandant trop de moyens et n'étant pas forcément très efficaces dans la prévention des agressions.

Nous avons donc retenu une solution qui est, à notre sens, la plus simple à mettre en place et la plus efficace: **un bouton d'alerte anti agression et harcèlement**, à installer dans chaque wagon de métro ou chaque bus circulant dans les villes et zones rurales de France.

Le but est de permettre aux femmes (ou autres personnes en réalité) se sentant en danger ou subissant une agression/ un harcèlement, de prévenir les passagers de sa rame de métro ou de son bus de ce qu'elle/il est en train de subir. C'est un appel à l'aide; **lorsqu'un passager enclenche ce bouton d'alarme, une alerte bruyante se déclenche et délivre ce message: "Quelqu'un ne se sent pas en sécurité ! Soyez attentifs" en plusieurs langues.** Les autres passagers sont donc ainsi au courant que quelque chose se passe, dissuadant l'agresseur de continuer son méfait. Nous avons également prévu que les boutons soient reliés à un système informatique qui donne l'alerte au niveau des agents de la RATP (si on prend l'exemple parisien), afin que ceux-ci puissent transmettre l'alerte à une équipe de sûreté qui se rendra dans le wagon/bus concerné aussi rapidement que possible. La dissuasion est donc double: les passagers peuvent identifier rapidement la personne en danger de part sa



proximité au bouton d'alerte, et l'agresseur sait qu'il lui reste un temps limité avant que les forces de sécurité n'interviennent.

Cette solution est, à notre sens, certes peu originale mais hautement réalisable et d'une efficacité redoutable. Les boutons en eux-mêmes ne coûtent pas une grande somme d'argent, et des patrouilles de la RATP circulent déjà dans les rames, il suffirait seulement de les orienter vers les secteurs où une aide est demandée.

Impact

Nous nous demandons alors quel sera l'impact d'un tel projet. Notre but était de proposer une solution avec un impact direct et immédiat. Et c'est en effet l'impact qu'aura la mise en place de ce système d'alarme. Les femmes auront la possibilité dans un premier temps de répondre à une urgence: mettre fin à l'agression physique ou verbale qu'elles seront en train de subir. Le système sera accessible à plusieurs endroits du transport en public et la méthode sera donc rapide et efficace: en tendant le bras, elles remédieront au problème. Une fois l'agression écartée, le système aura un deuxième impact qui sera d'alerter les autres voyageurs. Ceux-ci pourront alors être témoin de l'agression, en prendre conscience et surtout venir en aide à la personne agressée si elle le souhaite. En effet, les témoins d'une agression sont souvent passifs. Ils n'osent généralement pas intervenir, se demandant s'ils assistent bien à une agression et si une femme a besoin d'aide. En appuyant sur ce bouton l'agressée communique un besoin d'aide qui est clair.

Aussi, le système que nous avons imaginé devrait pouvoir avoir un impact sur le long terme. Tout d'abord, il permettra pour les conducteurs ou les passagers des transports publics de se rendre compte des agressions et de leur fréquence. Souvent les gens sont dans leurs pensées et ne prêtent attention à ce qu'il se passe autour d'eux. Grâce à l'alarme ils lèveront les yeux et prendront conscience de la souffrance que les agressions causent. Aussi, plus ils entendront le signal plus ils en seront conscients et feront attention aux personnes et à ce qu'il se passe autour d'eux. Deuxièmement, l'alarme pourrait avoir, sur le long terme, un impact sur les agresseurs eux-mêmes. En effet, celle-ci elle bruyante, elle fait se détourner les regards, elle fait intervenir des agents de la RATP. Elle est donc signifiante et effrayante et attire les regards sur les agresseurs. Ainsi, lors ce que ces derniers auront pris conscience de son existence, on ne peut qu'espérer qu'ils réduiront ou arrêteront les agressions qu'ils commettent de peur d'être interpellés et reconnus. Enfin, au début de nos réflexions nous souhaitions résoudre le problème de l'insécurité ressentie par les femmes dans les transports en commun. C'est le but que devrait avoir l'alarme sur le long terme. Le système permet dans un premier temps d'envoyer un signal aux femmes. Il est le moyen de leur dire que la société entend leurs inquiétudes, s'en soucie et souhaite trouver une solution. Bien trop souvent, elles sont honteuses d'avoir été victimes d'une agression remettant en question leur tenue ou leur comportement. L'alarme permet de souligner qu'aucune agression n'est normale et que la société l'a compris. Ainsi, sur le long terme, les femmes devraient pouvoir s'habituer à ce système, qui paraîtra sûrement un peu effrayant au début. Or, elles constateront que de réelles



mesures seront prises au delà du fait de simplement déclencher l'alarme des contrôleurs de la RATP interviendront et les passagers seront amenés à regarder autour d'eux et à apprendre à être bienveillants et aidants. Les femmes, connaissant les conséquences positives et réelles de ce bouton se sentiront alors sûrement plus en confiance. Peut-être n'éprouveront-elles plus cette peur de se voir agressées dans le métro, dans le silence et restant tétanisées.

Dans quelle mesure cette solution est-elle durable? Ce dispositif peu coûteux à mettre en place reste toutefois difficile à vandaliser. Les coûts de son entretien sont minimes et il pourra alors perdurer dans le temps, jusqu'à ce que ce problème de société n'existe plus. Même si l'alarme risque de créer des plaintes de la part des usagers ils seront nécessairement qu'ils comprennent son utilité. Les agressions dans les transports sont un phénomène qu'aucun individu ne devrait subir et les usagers devront le comprendre. Une alarme, qui pourra être certes qualifiée d'agaçante est un problème minime face à une agression et elle permettra d'éduquer la population en la rendant plus attentive et bienveillante envers ses voisins alors que pour l'instant les métros sont un lieu froid où l'on ne se regarde ni ne se parle pas.

Risques

En ce qui concerne les risques du bouton d'alerte anti agression, ils sont relativement faibles. Ils sont liés aux deux dimensions : premièrement, les risques physiques : soit des destructions imprévues ou dues à l'homme, soit des dysfonctionnements à cause des pannes de machine. Deuxièmement, les risques relativement mentaux des passagers.

En termes des risques physiques, beaucoup de causes sont prévisibles : un manque de batterie, déconnexion au système, volume pas assez fort pour faire alerter aux passagers, dysfonctionnements systématiques etc. Ce sont tous les risques fortement liés au fonctionnement et au déroulement de cette alerte. Néanmoins, comme ces risques sont ceux qui peuvent être notés ou prévus avant la mise en place, les mesures que nous pouvons employer sont aussi prévisibles. Pour les pannes possibles du bouton, nous pouvons mettre en place une équipe d'entretien, qui pourrait aussi être la même équipe d'entretien de métro. Dans ce sens, le coût d'entretien de ce système d'alerte serait visiblement faible et un fonctionnement normal quotidien serait fortement assuré.

Quant aux risques ou dommages dus à l'homme, des équipements et les règlements de métro pourraient être mis en place afin de l'éviter. Par exemple, pour protéger physiquement le bouton, nous pouvons installer un cadre transparent qui entoure le bouton mais en même temps, qui n'empêche pas la touche directe auprès des harcelés. De plus, des règlements de métro pourraient être un outil pour punir les gens qui nuisent au bouton. Par exemple, une amende de 100 euros sera adressée aux ceux qui ont détruit le bouton, et une amende de 50 euros sera adressée aux ceux qui ont empêché le fonctionnement du bouton. De ce fait, les dommages seraient largement abaissés.

À propos des risques relatifs aux passagers, ils sont compliqués à mesurer et sous-



jacents. Deux risques existent: tout d'abord, les harcelés peuvent ne pas avoir confiance en ce bouton d'alerte et anti agression. Des systèmes similaires ont été mis en place dans d'autres pays tels que le Japon ou la Chine, et on constate que certains harcelés préfèrent sortir du wagon ou en changer. Nombre d'entre eux ne pensent en effet pas à alerter les autres passagers, par honte ou à cause d'un prétendu manque de preuves. Pour résoudre ce problème, des méthodes éducatives peuvent être adoptées. Nous pouvons sensibiliser à ce problème à l'aide de campagnes relatives à ce phénomène et à l'utilité du bouton. Nous pensons que les risques pour les harceleurs seront ainsi décuplés, et que notre dispositif va inciter les victimes et autres usagers à réagir.

Déploiement

Le déploiement du bouton d'alerte anti agression et harcèlement est relativement simple à mettre en place.

La première étape est d'installer un bouton émettant un son près de la porte des wagons de métro et/ou de bus. La sonnerie émise par le bouton doit être suffisamment forte pour que les passagers du wagon soient alertés dans le cas où une femme se sente en danger. Lorsqu'un passager enclenche l'alarme, une alerte se déclenche et délivre ce message: "Quelqu'un ne se sent pas en sécurité ! Soyez attentifs" en différentes langues. Ce système est efficace car le fait d'attirer l'attention dans une situation où l'on est entouré par d'autres individus provoquera un sentiment de gêne chez l'agresseur, le poussant à arrêter son ou ses gestes déplacés. Le fait que la foule environnante soit impliquée dans l'incident se présente déjà comme une solution en soi par la dissuasion. Il est impératif d'épouvoir mettre plusieurs boutons au niveau de portes des transports en commun pour qu'ils puissent être accessibles à tous en cas d'affluence, comme c'est le cas aux heures de pointes par exemple

La seconde étape est de pouvoir relier le bouton au système de sécurité et de surveillance de la RATP, et des sociétés de gestion des transports en commun en général. Cette étape est la plus difficile à mettre en place dans les grandes métropoles étant donné la complexité et la largesse du réseau de transports en commun.

La dernière étape du déploiement est de pouvoir relier le déclenchement du bouton aux équipes mobiles de sécurité. A Paris par exemple, la RATP a ses propres équipes de sécurité qui parcourent les stations et les rames de métro. Il arrive déjà que ces équipes approchent les femmes quand elles remarquent des hommes au comportement questionnable pour leur demander "Madame est-ce qu'on vous embête ?". Le bouton d'alerte anti-agression est donc un complément aux interventions déjà instaurées pour les équipes mobiles de la RATP car il permet de cibler directement où le danger se situe.

En terme de coûts pour le déploiement du bouton d'alerte anti agression, le matériel est peu coûteux étant donné qu'il peut s'agir d'une sonnerie similaire à celles qu'on installe devant les maisons. Toutefois, la partie plus conséquente et ainsi donc plus coûteuse



concerne l'installation étant donné qu'il faudrait relier l'alarme au système de sécurité. D'autre part, l'entretien et la communication autour du projet sont à prendre en compte.

Budget et retour sur investissement

Le matériel nécessaire à la mise en place de notre projet est peu coûteux car technologiquement peu avancé. Nous estimons le prix d'installation constitue le deuxième plus grand poste de coût de notre projet. Plus le déploiement du système sera large (par exemple, sur tout le réseau RATP), plus des économies d'échelle importantes pourront être réalisées.

La motivation première de notre projet est le bien-être public et la création d'un environnement sûr pour les passagers féminins des transports en commun. Le vrai bénéfice est donc social avant d'être financier. Néanmoins le faible coût de notre innovation implique un retour sur investissement important dans le cas où il serait réalisé dans un but lucratif. En tant qu'entreprise, nous ne pouvons fonctionner qu'avec la collaboration des services publics. Le degré de collaboration et de mise en commun des coûts (d'installation notamment) déterminera la variabilité des coûts et donc du retour sur investissement. La possibilité d'être une initiative à but non-lucratif est également possible dans le cas où nous serions intégrés au dispositif interne de la RATP et que nos idées étaient reprises par la RATP.

	Matériel	Installation	Total	Entretien Annuel
Prix Unitaire	15	5.52	20.52	0.82
Prix par Rame	165	60.72	225.72	9.03
Prix pour l'ensemble du réseau	115500	42504	158004	6320.16

Le prix de l'installation est calculé en supposant que l'installation d'un bouton prend en moyenne 30 minutes rémunérées en moyenne à 1.1 fois le smic. (Salaire horaire = 11.03 Euros bruts). Le Prix du matériel estimé est basé sur les prix de boutons d'alarmes similaires sur le marché, vendus en gros.

Les rames de métro parisiennes possèdent en moyenne 5.5 wagons. Dans notre dispositif, nous envisageons 2 boutons par wagon, placés près des portes, à des endroits stratégiques et facilement repérables dans chaque wagon.

Le prix pour l'ensemble du réseau ont été calculées en prenant en compte les 700



rames du réseau de métro. Ceci est donc une estimation des coûts du projet uniquement dans le cas où le dispositif est installé dans le métro dans un premier temps. Il faudra adapter les prix d'installation dans le cas d'une installation dans les réseaux de bus.

Le prix d'entretien annuel est estimé à 4% du coût total de l'investissement et prend en compte le fonctionnement du dispositifs ainsi que des éventuelles réparations et remplacements.

Enfin, comme nous l'avons dit, le vrai retour sur investissement est le bien fait à la sécurité des femmes, qui pourrait avoir des répercussions économiques indirectes (meilleure productivité, plus grande flexibilité pour les déplacements professionnels)

Pour calculer un simple ROI, nous avons la formule suivante :

$(\text{Augmentation de ventes} - \text{coût de marketing}) / \text{coût de marketing} = \text{ROI}$

J's diviser le coût de marketing en trois parties : le coût de la mise en place du bouton, le coût d'entretien (les équipements, les salaires etc.), et le coût des publicités de sensibilisation.

Organization

Who could be partners, sponsors of the project ?

Les partenaires majeurs de ce projet sont les compagnies de transports en commun ainsi que les forces de l'ordre travaillant avec elle. On peut par exemple citer la RATP pour la métropole parisienne ainsi que l'Ile-de-France. C'est un partenaire potentiel car ce sont les guichetiers de la RATP qui sont derrière les caméras de surveillance et qui alertent les équipes mobiles dans les cas d'urgence.

D'autre part, pour la couverture médiatique et la communication sur ce projet, les partenaires les plus efficaces seraient les diverses associations féministes et notamment celles qui communiquent via les réseaux sociaux. En effet, il existe de nombreuses pages sur les réseaux sociaux rassemblant des témoignages de milliers de femmes, mais aussi des solutions et des astuces pour faire face au harcèlement sous toutes les formes.

Les collectivités territoriales pourraient également se poser comme partenaire de ce projet, dans le cadre de campagnes pour la sécurité de tous et surtout des femmes, principales victimes d'agressions. Nous pensons notamment aux départements, aux grandes régions... Le gouvernement est également un partenaire envisageable, notamment le secrétaire d'État chargé du droit des femmes. Ils pourraient même, dans l'idéal, sponsoriser notre démarche, nous aider à nous financer et à médiatiser notre action.