

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22

WIIT 14-16 avril 2014
Des voitures réservées aux femmes dans le métro du Caire :
une réponse à quel problème ?

(The article is currently being translated. The political context in Egypt resulted in an unexpected delay, and we apologize for this. If you, by any chance, do accept this language, please let us know)

Corresponding Author :

Marion Tillous, LADYSS / Université Paris 8 Vincennes Saint-Denis, maître de conférences

Contact : 0149407272 ou 0677845200 / marion.tillous@univ-paris8.fr ou marion.tillous@gmail.com

Gaëlle Gillot, UMR 201 Développement et Sociétés/ Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, maître de conférences en accueil en délégation à l'IRD, affectée à l'Université Mohammed V Agdal-Rabat, Maroc.

Number of Words :

> abstract: 209

> text: 6683 + 2 maps

> references: 801

Résumé :

Au Caire, dès 1989, soit deux ans après la mise en service de la première ligne de métro, l'organisme de gestion décide de réserver deux voitures par rame aux femmes (ainsi qu'aux jeunes enfants et aux personnes « vulnérables »). Situées aujourd'hui au centre de la rame, le dispositif fonctionne soit toute la journée, soit uniquement entre 9h et 18h. La recherche présentée ici s'attache à montrer, principalement à partir de l'analyse d'un corpus d'articles de presse et d'une comparaison internationale, la complexité des raisons qui ont conduit à cette décision ; elle s'est plus secondairement intéressée à la réception de ce dispositif par le public. Elle a ainsi pu conclure à : l'ambiguïté de la séparation des sexes en termes d'inclusion des femmes à la vie urbaine ; l'ambivalence des activistes féministes à l'égard de cette séparation ; l'entrecroisement des enjeux de sexe et de classe dans la décision de créer des voitures réservées ; la consubstantialité également des rapports sociaux de sexe et de classe dans la pratique des interactions au sein du métro et dans la réception du dispositif de voitures séparées. Ces conclusions appellent une recherche ultérieure pour dessiner précisément les termes de ces ambiguïtés et enchâssements ; ce sera l'objet du futur programme MeTraGe.

1 Introduction :

2
3 En Egypte, comme dans une dizaine d'autres pays du monde, l'introduction du métro dans des
4 métropoles mondiales a été rapidement suivie par la décision institutionnelle de séparer les hommes
5 des femmes et de réserver à celle-ci l'usage d'une ou deux voitures par rames. Au Caire, cette décision
6 date de 1989, soit de deux ans après la mise en service de la première ligne de métro. La séparation
7 d'un espace public n'est jamais neutre, et cette décision de la remise en cause de la mixité de sexes a
8 effets sociaux qui influencent tout autant la place effective des femmes dans la ville que la
9 représentation de leur présence et leur légitimité. La place des femmes dans les sociétés est
10 considérée généralement comme un des marqueurs forts des changements sociaux, et des décisions
11 publiques de ce type peuvent ainsi avoir des impacts importants sur les interactions entre les hommes
12 et les femmes dans l'espace public, mais également dans l'espace privé.

13
14 La recherche présentée ici souhaite interroger les raisons qui ont conduit à cette décision
15 institutionnelle, de façon à comprendre à quel problème elle cherchait à répondre, dans la mesure où
16 celui du harcèlement sexuel, qui fait l'objet d'une forte médiatisation depuis le début des années 2000
17 en Egypte, n'était pas encore un problème public à la fin des années 1980. Notre objectif est de
18 reconstituer les logiques des institutionnels et leurs relations ou leurs communautés d'intérêts avec les
19 autres acteurs (lobbies, militantes féministes, public) : si plusieurs mesures étaient possibles pour
20 répondre aux problèmes de harcèlement sexuel dans les transports collectifs, pourquoi la séparation
21 homme-femme a-t-elle été préférée ?

22
23 Nous avons pour cela disposé d'une base d'articles de presse importante, grâce au concours du
24 service des archives du quotidien *Al Gomhuria* : 124 articles consacrés à la ligne 1, 440 articles
25 consacrés aux lignes 2 et 3, et 16 articles consacrés au harcèlement sexuel dans les transports
26 collectifs ont ainsi pu être mobilisés. A ces articles au format papier écrits en arabe s'ajoutent les
27 articles en anglais disponibles sur Internet, ainsi que les articles cités par d'autres chercheurs, en
28 particulier les deux doctorantes Sahar Attia (Attia, 1988) et Yasmine Magdi Kahlifa (Khalifa, 2011).

29
30 Des entretiens auprès des acteurs auraient du apporter des données de première main, mais les
31 conditions politiques actuelles en Egypte, en particulier les événements de l'été 2013, nous ont interdit
32 d'interroger autant de personnes que nous le souhaitions. Notre présentation concerne donc une
33 recherche en cours, qui souhaite présenter l'intérêt de certaines questions tout en proposant des pistes
34 de réponses. Elle s'inscrit dans un programme plus large en cours portant sur l'institutionnalisation de la
35 séparation des sexes dans d'autres réseaux du monde¹.

36
37 Après avoir présenté le principe des voitures réservées aux femmes dans le réseau du Caire, et la
38 distribution spatiale de dispositifs de ce type dans le monde, nous évoquerons les éléments de contexte
39 qui semblent le plus directement expliquer cette décision (l'augmentation de la mobilité des femmes et
40 l'émergence du problème du harcèlement sexuel), avant de les discuter à la section 3, ainsi que les
41 implications sociales et éthiques de cette séparation.

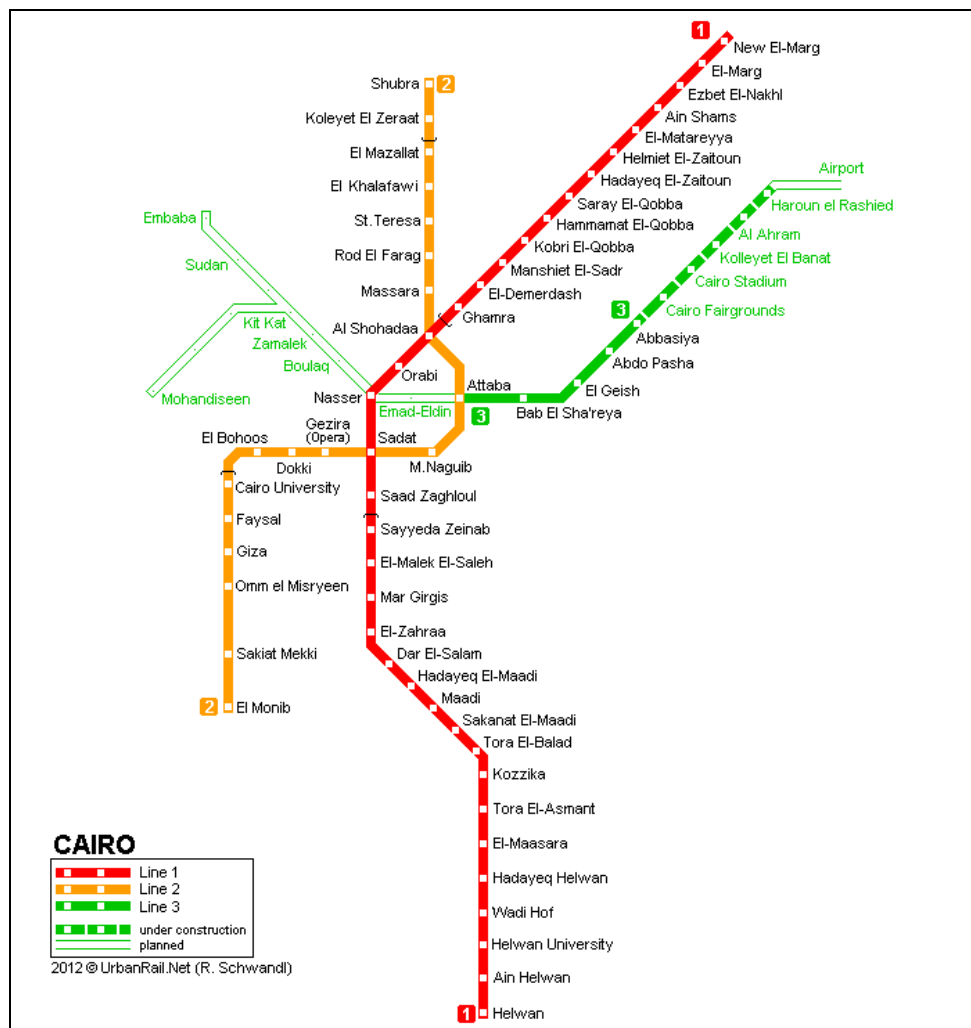
¹ Le programme MeTraGe (Métropole, Transport, Genre), implique une communauté de chercheurs en plus des deux auteurs : Martin Aranguren, Carole Gayet-Viaud, Perrine Lachenal, Rashmi Sadana, Mina Saïdi-Sharouz et Stéphane Tonnelat.

1 I) Au Caire et ailleurs, des voitures réservées aux femmes dans le réseau du métro.

2
3 1.1. Le cas du Caire : histoire du métro et de sa séparation par sexes.

4
5 Les premières études concernant le métro du Caire datent de l'arrivée au pouvoir de Nasser, quand les
6 Français proposèrent un premier projet de deux lignes. Ce premier rapport déposé en 1954 fut suivi par
7 d'autres études, françaises, anglaises et japonaises au cours des années 1960 ; mais la guerre avec
8 Israël empêche de procéder au lancement de grands travaux. Ce n'est qu'en 1973 que le premier
9 schéma directeur de transport est proposé par la Société Française d'Etudes des Transports Urbains
10 (SOFRETU) en réponse à un appel d'offres, et approuvé par le cabinet des ministres.

11
12 Les travaux de la première ligne démarrent en 1981, et celle-ci est inaugurée, dans son tronçon sud
13 (Helwan-Ramsès), en 1987, en présence du président Moubarak et de Jacques Chirac, alors premier
14 ministre français. D'orientation nord-sud, elle consiste en une réunion par un barreau souterrain de deux
15 lignes régionales, la ligne Helwan – Bab El Louk au sud et la ligne Koubri El Leimon – El Marg au Nord.
16 La ligne dans sa totalité est entrée en fonctionnement en 1989. La deuxième ligne a ouvert en plusieurs
17 étapes entre 1996 et 2005. Seul le tronçon Est de la troisième ligne est en fonction, depuis 2012 ; à
18 terme, cette ligne d'orientation est-ouest reliera les quartiers d'Embaba et Mohandissen à l'aéroport du
19 Caire.



21
22 Carte du réseau actuel et en projet. Source : R. Schwandl. (NdA : Demande de copyright en cours)

21
22
23

1 Alors que les acteurs internationaux (en particulier français et japonais) sont très présents dans la
2 phase de construction, le fonctionnement est entièrement sous la responsabilité du double acteur NAT-
3 ECM. La National Authority for Tunnels, créée en 1983, est le maître d'ouvrage des travaux et l'autorité
4 organisatrice du fonctionnement. Egyptian Cairo Metro est l'opérateur de transport, chargé de la gestion
5 au quotidien du réseau.

6
7 Si le métro a principalement été introduit dans la capitale égyptienne pour résoudre des problèmes de
8 congestion routière massifs, sa mise en service a surtout donné lieu dans la presse à des
9 commentaires sur les nouveaux comportements que cette innovation technologique imposait. Les
10 autorités s'inquiétaient de la façon dont les usagers assumeraient leurs nouvelles responsabilités :
11 s'abstenir de fumer, de manger et de boire dans les trains et sur les quais, ne rien jeter par terre, se
12 déplacer rapidement dans les couloirs ou à l'entrée et à la sortie des trains, faire la queue pour acheter
13 un ticket ou passer par les portails automatiques sans se bousculer, etc. Pour contrôler le
14 comportement des usagers, des dizaines d'agents de nettoyage ont été recrutés qui astiquaient toute la
15 journée le sol carrelé brillant et 600 policiers ont été déployés dans le réseau du métro qui ne
16 comportait alors, rappelons-le, qu'une ligne et une vingtaine de stations (*Akher Saa*, sep 1987, cité par
17 (Attia, 1988, p. 126)). Après deux mois de fonctionnement, 14 373 contraventions ont été passées :
18 7 563 pour tabagisme, 4 446 pour voyage sans titre de transport, 1 835 pour infraction à la propreté, 18
19 pour mendicité, 15 pour vente ambulante, 10 pour vente de faux billets et 9 pour voyage avec un faux
20 abonnement. Aucune de ces infractions ne concerne des cas de harcèlement sexuel. Pourtant, dès
21 1989, quelques mois à peine après l'ouverture du deuxième tronçon de la deuxième ligne, la décision
22 est prise de réserver aux femmes deux des trois voitures nouvellement ajoutées à chaque rame (Al
23 Ahram, 08.10.89., Al Gomhuria 10.10.89, Al Gomhuria, 23.10.89.). A compter du 8 octobre 1989 donc,
24 les première et dernière voitures de chaque rame ont été réservées aux femmes. Cette séparation
25 existe toujours, même si elle concerne aujourd'hui les voitures centrales (4^e et 5^e voitures). L'une
26 d'entre elles est réservée aux femmes durant toute la journée, tandis que la seconde est mixte
27 seulement entre 9h et 18h. Ces restrictions sont signalées au-dessus de chaque porte d'accès à la
28 voiture. L'emplacement des voitures réservées aux femmes est indiqué sur le quai par des panneaux
29 lumineux. Le règlement intérieur propre au métro prévoit que ces voitures soient accessibles également
30 aux garçons de moins de douze ans et aux personnes invalides. Dans les faits, les hommes sont
31 également admis s'ils vendent des produits de manière ambulante (observations Gillot, 1994-2011 et
32 Tillous, 2012-13). Globalement, la fréquentation de ces voitures est très importante de même que celle
33 du métro en général.

34 35 **1.2. Le Caire n'est pas le seul cas de séparation hommes-femmes.**

36
37 Le métro du Caire n'est ni le seul ni même le premier réseau à instaurer une séparation hommes-
38 femmes. Cette séparation est dans la plupart des cas circonscrites aux heures de pointe. Mais même
39 lorsque le dispositif ne fonctionne qu'en heures de pointe, la signalétique sur les voitures reste en place
40 et la séparation se poursuit implicitement pendant les autres heures de service. Pour que cette
41 séparation soit respectée, la présence policière sur les quais est accrue, et impose parfois, comme à
42 Mexico, une séparation dès l'entrée sur le quai entre hommes et femmes. Dans les autres réseaux
43 comme au Caire, sont admis, en plus des femmes, les jeunes enfants et les personnes « vulnérables »
44 telles que les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, ou les personnes accidentées.

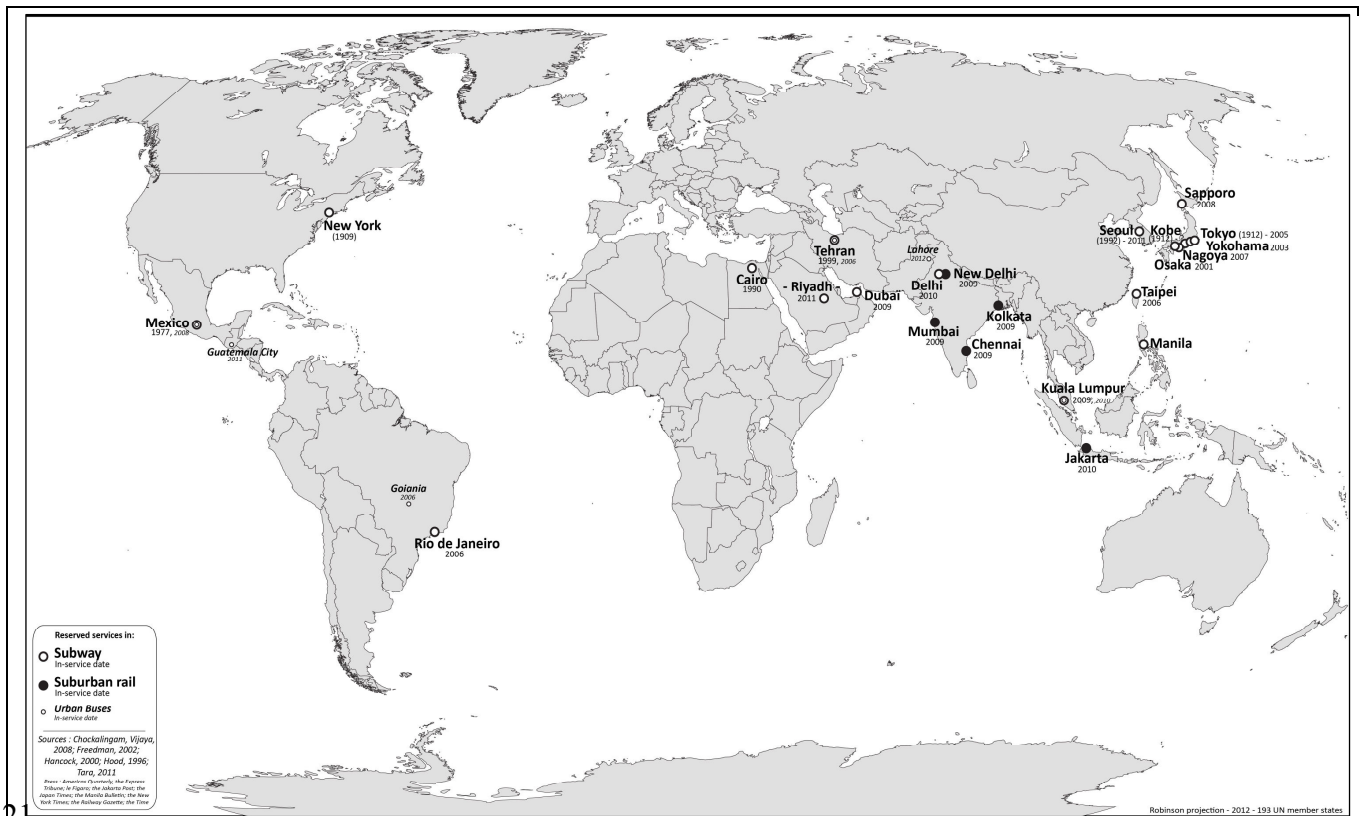
45
46 Un premier recensement, réalisé à partir d'articles scientifiques, d'articles de presse² et des sites
47 internet des opérateurs concernés, dénombre seize réseaux de métro dans lesquels une voiture est

² Articles scientifiques : (Chockalingam & Vijaya, 2008; Freedman, 2002; Hancock, 2000, 2012; Hood, 1996; Horii & Burgess, 2012; Sadana, 2010; Tara, 2011) ; presse : Americas Quaterly, the Express Tribune, le Figaro, the Jakarta Post, the Japan Times, the Manila Bulletin, the New York Times ; the Railway Gazette ; The Time.

1 réservée aux femmes. Le métro de New York semble avoir été le premier à instaurer une voiture
 2 « Ladies Only » dès 1909, mais qui a été supprimée au bout de quelques mois seulement. Parmi les
 3 dispositifs de séparation toujours en service actuellement, le plus ancien est celui de Mexico, établi en
 4 1977. Le réseau de Riyadh est un cas particulier puisqu'il est réservé aux femmes dans sa totalité : il
 5 s'agit en effet d'un petit réseau de 11,5 km et 14 stations desservant le campus de l'Université pour
 6 femmes de la Princesse Nora bint Abdul Rahman. Parmi les autres réseaux de métros concernés, on
 7 peut noter les cas de : Delhi, Rio de Janeiro, Téhéran, Dubaï, Manille, Kuala Lumpur, Séoul, Taïpei,
 8 Tokyo et de nombreuses autres villes japonaises.

9
 10 Le métro n'est pas le seul mode dans lequel la séparation des sexes a été l'institutionnalisée : à ces
 11 seize réseaux de métro s'ajoutent les réseaux de train suburbains d'Inde, d'Indonésie et du Japon, les
 12 réseaux de bus de Mexico, Guatemala City, Goiânia (Brésil), Téhéran, Lahore et Kuala Lumpur, et les
 13 réseaux de train nationaux de différents pays tels que la Biélorussie, l'Inde, mais également par le
 14 passé la Grande-Bretagne et la France. Celle-ci conserve aujourd'hui encore des compartiments
 15 réservés aux femmes dans ses trains de nuit. C'est sans compter les cas où, indépendamment d'une
 16 institution publique, un opérateur privé décide localement de séparer les sexes cette fois strictement,
 17 comme dans certains bus à Jérusalem.

18
 19 La carte ci-dessous synthétise la distribution spatiale des cas recensés.



22 *Tillous, 2012*

23
 24 Cette carte, même non exhaustive, met en évidence le fait que la distribution spatiale des réseaux
 25 ayant instauré une séparation hommes-femmes n'est pas circonscrite à une aire culturelle ou religieuse.
 26 Une concentration dans un croissant reliant l'Egypte au Japon en passant par le Moyen-Orient, l'Inde et
 27 l'Asie du Sud-Est est toutefois identifiable. On observe avec C. Hancock (2012) que la majorité des
 28 pays concernés par la séparation actuelle dans leurs réseaux de transports publics appartient à la
 29 catégorie des pays émergents ou récemment émergés. On observe également que les voitures

- 1 séparées se trouvent dans des villes dont la croissance spatiale et en nombre d'habitants a connu une
- 2 accélération ces trente dernières années et une modernisation intense des infrastructures dédiées à la
- 3 mobilité urbaine (Troin, 2000).
- 4
- 5

II) Contexte de la séparation : mobilité féminine en hausse et harcèlement sexuel, des éléments d'explication ?

2.1. Une mobilité en augmentation... vecteur et manifestation d'une mise à un niveau international des infrastructures de transport.

Le Caire, comme de nombreuses villes des pays en développement, a connu et connaît encore une croissance urbaine explosive, même si cette dernière a changé de nature. Dans les années 2000, il arrivait encore au Caire environ 1 million d'émigrés ruraux par an. La métropole abritait 2,5 millions d'habitants en 1953, 6,2 millions en 1966 et en 2006, la population qui s'élevait à environ 19 millions d'habitants avait augmenté de 44% par rapport à 1996 (CAPMAS, Central Agency for Public Mobilization and Statistics). Si la croissance continue à ce rythme, la métropole comprendra 28 millions d'habitants en 2016 ! Cette croissance urbaine a engendré un formidable étalement spatial en grande partie incontrôlé et informel qui va à l'encontre de la volonté de l'Égypte de rester la référence urbaine régionale qu'elle était encore dans les années 2000 (David, 2002). Galila El Kadi écrivait en 1990 que les efforts de planification urbaine avaient été importants et qu'on notait depuis les années 1980 une nette amélioration de l'état des équipements d'infrastructures. Ce bond qualitatif était le résultat d'une attention particulière de l'État égyptien soutenu dans cet effort par les coopérations internationales telles que les États-Unis et plusieurs pays de l'Union Européenne participant activement à la modernisation et la mise à niveau internationale de la capitale égyptienne afin d'en promouvoir le développement économique. En effet, si les effets sur les infrastructures se font sentir localement, ils sont d'abord calculés en relation avec une norme internationale, les moyennes internationales, qui servent de référence dans tous les programmes d'ajustement « infrastructurels »... et permettent de mener des comparaisons pour mesurer un éventuel degré d'attractivité économique haut de gamme et international.

Les investissements dans les infrastructures de transports, qu'ils soient viaires ou sur rails visent d'abord à résoudre un problème d'engorgement et à faciliter et renforcer la mécanique complexe de la métropolisation (Deboulet, 2012). A travers ces politiques infrastructurelles, il s'agit de s'inscrire dans un mouvement international des métropoles qui comptent. Or, la fluidité et la mobilité sont considérées comme des piliers du développement économique de même que l'accessibilité aux quartiers centraux ou symboliques du point de vue de la métropolisation mondialisée (aéroports, CBD, ports, hôtels internationaux et centres d'expositions, lieux de potentielles conférences internationales...) Parallèlement, même si les infrastructures autoroutières ou viaires sont toujours privilégiées pour favoriser la mobilité dans les métropoles à cause de la forte dépendance automobile des sociétés (Dupuy, 1999), la congestion et les injonctions internationales, depuis le sommet de la Terre à Rio en 1992, d'inscrire le développement dans le « durable », ont incité les métropoles des pays en développement à développer des réseaux de transports en site propres et souterrains. Ainsi de très nombreuses villes en développement se sont dotées de réseaux de métro : Le Caire, on l'a vu, a inauguré sa première ligne en 1987, faisant figure de pionnier dans la région, le métro de Téhéran est en service depuis 1999, celui d'Istanbul en 2000. Alger a réalisé son projet de métro, prévu depuis 1928, avec l'ouverture de la première ligne en octobre 2011. Dans le monde arabo-musulman, peu de villes sont en réalité dotées d'un métro qui reste ainsi une marque achevée de métropolisation et un symbole fort d'une appartenance aux villes d'importance dans le « réseau archipel de grands pôles » attirant les flux internationaux d'investissement, qui pèse dans le sens d'une normalisation de l'espace et fait une place majeure à l'image de la ville « high tech » (Veltz cité par Deboulet et alii, 2007) dont le métro est une manifestation. En témoigne ainsi avec force le projet d'aménagement « Grand Caire 2050 » dont l'objectif présenté par le GOPP (General Organization for Physical Planning) est de « Faire du Caire une ville « internationale », « intégrée », « verte » en 2050, et d'insérer la ville dans le réseau des métropoles mondiales : Londres 2066, Paris 2020, Singapour 2050... » (Barthel, 2009).

1
2 L'accessibilité et la mobilité sont des éléments devenus cruciaux dans les sociétés « et l'une des
3 conditions de réussite pour la ville multipolaire de demain » (Sueur, 1998). Les personnes se déplacent
4 de plus en plus pour des raisons variées comme le travail, les études, les loisirs, ou la consommation.
5 La mobilité est devenue un droit revendiqué qui, lorsque ses conditions d'exercice ne sont pas
6 réalisées, freine l'insertion économique et devient a-fonctionnelle. Ainsi dans tous les pays du monde,
7 l'impossibilité d'un recours au transport grève fortement les chances de trouver un emploi, ou encore
8 d'accéder aux services publics de santé ou d'éducation (Fol, 2009). L'exclusion économique des
9 personnes en situation de sédentarité forcée est maintenant bien reconnue et si des efforts sont
10 consentis avec la construction de lignes de métro afin de relier des quartiers de plus en plus éloignés à
11 la faveur de l'étalement urbain et de l'industrialisation, il n'en reste pas moins que les déplacements
12 restent un problème majeur et un enjeu pour un certain nombre de catégories sociales défavorisées, et
13 parmi elles, les femmes. Au Caire, le métro est venu dans une relative mesure combler un manque
14 criant d'offre de transports en commun moderne, efficace et rapide. Il est devenu un véritable transport
15 de masse : 3 700 000 passagers l'empruntent chaque jour. Les femmes en particulier sont des
16 utilisatrices fidèles du métro, ou des transports en commun de façon générale car moins souvent
17 motorisées que les hommes. Il est dommage que l'on ne dispose pas de statistiques genrées sur la
18 fréquentation du métro du Caire qui nous auraient éclairés sur la proportion de la fréquentation
19 féminine. Néanmoins, leur place a été prise en compte puisque des politiques publiques les concernant,
20 les voitures séparées, ont été adoptées.

21
22 Alors que le taux d'activité féminine dans la région du Moyen-Orient et Afrique du Nord est un des plus
23 faibles enregistré au monde (26%), l'Égypte est alignée sur la moyenne avec un taux de participation à
24 la population active des femmes de 24% (Banque Mondiale, 2011). Ces statistiques rendent cependant
25 difficilement compte de la réalité du travail féminin en Égypte qui est largement sous-déclaré, sous payé
26 et déconsidéré. Ainsi de très nombreuses femmes sont employées dans le secteur du travail
27 domestique (femmes de ménage...) et n'apparaissent jamais dans les statistiques alors qu'elles sont
28 parfois les seules pourvoyeuses de revenus de leur famille. Les incitations internationales à l'accès des
29 femmes au travail salariés sont persistantes depuis de nombreuses années, et l'idée de l'émancipation
30 des femmes par le travail n'est pas nouvelle (Boserup, 1983).

31
32 De nombreuses études ont souligné une corrélation forte entre l'émergence d'un salariat féminin et le
33 processus de mondialisation, et le fait que les femmes se retrouvent en masse dans des emplois
34 précaires des secteurs formels et informels. Ces nouvelles formes de travail très flexibles les entraînent
35 à briser leur sédentarité quotidienne (Marius Gnanou, 2010). Et au-delà de l'obligation de se déplacer
36 pour le travail, les femmes revendiquent de plus en plus un « droit à la ville ». Ainsi, en Égypte, les
37 campagnes contre le harcèlement sexuel (Rizzo, 2011) montrent bien qu'il devient de plus en plus a-
38 normal pour les femmes de ne pas avoir accès à la ville en toute sécurité. Elles revendiquent par des
39 sorties « non nécessaires » (en dehors des courses, des études ou du travail) de plus en plus la volonté
40 d'expérimenter la ville seules, de façon autonome, et connaissent souvent mieux la ville que les
41 hommes car pour être en dehors de la sphère de l'interconnaissance où elles sont « surveillées », elles
42 exploitent les infinies possibilités spatiales offertes par une ville aussi vaste que Le Caire, se créant
43 ainsi des espaces de liberté (Gillot, 2005, 2012).

44 45 46 **2.2. Le problème public du harcèlement sexuel, son incarnation spécifique dans les transports** 47 **publics, et les liens avec la séparation des sexes.**

48
49 Les travaux effectués par l'anthropologue Aymon Kreil dans le cadre de son travail doctoral sur les
50 normes régissant les rapports de sexe et d'amour au Caire à la fin des années 2000 analysent et

1 documentent avec précision la façon dont le harcèlement sexuel est devenu un problème public en
2 Egypte pendant cette période. Malgré différentes occurrences de viols très médiatisés qui ont ponctué
3 les années 1980, 1990 et 2000, en particulier, en ce qui concerne les transports collectifs, celui de la
4 station de bus Ataba arrivé pendant le mois de Ramadan 1992 et dont le procès des agresseurs a
5 conclu à un non-lieu, les interventions systématiques de l'Etat égyptien ont empêché que les faits divers
6 ne se transforment en problème public.

7
8 Ce n'est qu'au milieu des années 2000 que le harcèlement sexuel déborde les cadres imposés par le
9 gouvernement, du fait de trois grands événements. L'agression sexuelle collective de femmes en 2006
10 lors de l'Ayd al-Fitr, fête marquant la fin du mois de jeûne de Ramadan, a été très fortement relayée par
11 les blogs d'opposition et a donné lieu à une médiatisation internationale. Ceci a conduit à une prise de
12 conscience collective, amplifiée par la publication d'un rapport de l'Egyptian Center for Women's Rights
13 "*Clouds in Egypt's sky. Sexual harassment: from verbal harassment to rape*" qui rapporte des chiffres
14 alarmants : 83% des égyptiennes et 98% des étrangères interrogées déclarent être victimes de
15 harcèlement, dont 46% quotidiennement. Le rapport a permis également de remettre en cause des
16 préjugés et idées reçues concernant la façon de s'habiller des femmes harcelées (puisque 40% des
17 femmes victimes de harcèlement étaient voilées) et le fait que le harcèlement proviendrait de la
18 frustration sexuelle de jeunes hommes empêchés de se marier en raison de leur pauvreté (puisque le
19 harcèlement est également le fait d'hommes mariés). Enfin, en octobre 2008 un jugement qualifié
20 « d'historique » par l'ECWR a également été rendu : celui de l'agresseur de Nuhā Rushdī, conducteur
21 de minibus, qui avait attrapé un sein en pleine rue, et que la justice a sévèrement condamné à trois ans
22 de prison et à une amende de 5001 EP (895\$).

23
24 Aymon Kreil montre que cette rupture dans la reconnaissance collective du harcèlement sexuel comme
25 problème public se traduit par une mutation dans le terme choisi pour le désigner. Tandis que jusqu'aux
26 années 2000, les attouchements et commentaires sexuels en public sont désignés par le terme
27 *mudāyīqa* qui se rapporte au champ lexical des tracasseries et des agacements, au cours des années
28 2000, c'est le terme *taḥarrush ginsī* qui lui est préféré, terme jusqu'alors réservé aux sévices sexuels et
29 en particulier aux cas d'inceste. Cette mutation témoigne d'une criminalisation des faits de harcèlement
30 sexuel, sous l'impulsion des instances émanant des Nations Unies et des ONG, dont Kreil souligne la
31 proximité avec les mouvements d'opposition égyptiens au cours des années 2000. Cette criminalisation
32 repose sur une association lexicale entre les abus sexuels et les formes de harcèlement jusqu'alors
33 considérées comme sans grande gravité. Autre témoin de la rupture qui s'opère au milieu des années
34 2000 concernant la publicisation du problème du harcèlement public : le dossier constitué par les
35 documentalistes de la maison d'édition de presse *Al Gomhuria* sur le harcèlement sexuel débutait avec
36 des articles de 2007.

37
38 Il semble aller de soi dans ce contexte que la séparation des sexes dans le métro du Caire est
39 principalement destinée à répondre au problème du harcèlement sexuel. Pourtant, ce dispositif est
40 antérieur de vingt ans à l'émergence du harcèlement sexuel comme problème public. Les articles parus
41 dans la presse en octobre et novembre 1989 ne l'évoquent d'ailleurs que comme un élément parmi
42 d'autres (*Al Gomhuria* 10.10.89, *Al Ahram* 02.11.89), et emploient le terme de *mudāyīqa* pour le
43 désigner. Ces articles relient principalement la mesure au contexte de grande « densité » et à la volonté
44 de donner aux femmes plus de « confort » (*Al Ahram*, 08.10.89., *Al Gomhuria* 10.10.89), de façon à ce
45 qu'elles renoncent à l'usage de leur voiture et qu'elles ne contribuent plus aux embouteillages qui
46 saturent la capitale³ (*Al Ahram* 02.11.89). Il est possible que, dans la mesure où la critique du
47 harcèlement sexuel a très tôt été soupçonnée de porter atteinte à l'image de l'Egypte (*Abu Amara*,
48 2011), de prêter le flanc aux critiques occidentales, en nuisant ainsi à son ambition d'appartenir au
49 groupe des « villes internationales » (*Berry et alii*, 2007) les journaux, fidèles au pouvoir de Moubarak,

³ Ceci renvoie directement à l'émergence de la classe moyenne en Egypte.

1 se soient auto-censurés. Mais certains articles de la période témoignent au contraire d'une certaine
2 liberté de ton, et se montrent critiques sur la menace que fait peser cette mesure sur les droits des
3 femmes : « Seventy years after Hoda Shaarawi removed the veil... Thirty years after women gained
4 their civil and constitutional rights to education, work and vote. And after women have become ministers
5 and diplomats...At the brink of the twenty-first century we take a step backward to the days when the
6 tram was segregated » (Al Ahram, 07.11.89.). Pour l'auteur de cet article, le harcèlement sexuel n'est
7 pas, en 1989, un problème qui mérite que l'on en vienne à séparer les hommes des femmes⁴.

8
9 Or, en 2013, malgré l'émergence du harcèlement comme problème public, les militants des causes
10 féministes ne considèrent toujours pas comme une évidence le recours à la séparation des sexes dans
11 le métro comme une réponse au harcèlement sexuel. Un entretien, réalisé avec Pakinam El Shinnawy
12 (Tillous, 01.02.13), porte-parole du mouvement *Basma* (*Imprint*) témoigne de cette incertitude. Ce
13 mouvement est né du scandale de l'Aïd El-Fitr de 2006, et prend la forme de patrouilles qui se donnent
14 pour mission à la fois de faire campagne contre le harcèlement, et d'arrêter les harcèlements s'ils
15 arrivent. Ces patrouilles ont lieu préférentiellement lors des grands événements (y compris politiques),
16 dans les universités, ou dans le métro. Là, le respect de la séparation hommes-femmes est un autre
17 élément sur lequel les patrouilles interviennent. Parce que le fait de monter dans les voitures réservées
18 aux femmes est passible d'une lourde amende, les patrouilleurs se servent de ce levier juridique pour
19 obliger les policiers à arrêter les harceleurs, même lorsque la victime ne souhaite pas porter plainte (ce
20 qui est très fréquent)⁵.

21
22 Mais, si la séparation hommes-femmes n'existait pas, les militants du mouvement *Basma* ne
23 souhaiteraient pas qu'elle soit mise en place : « le fait de séparer les hommes et les femmes est un
24 calmant. Tout simplement, ça atténue le problème ou bien ça fait semblant que le problème n'existe
25 pas, mais ça ne le résout pas efficacement. [...] ce n'est pas normal de séparer les hommes des
26 femmes, et ce n'est pas pratique aussi. Ce n'est pas normal parce que de toute façon, les femmes
27 doivent rencontrer des gens dans leur vie, soit dans l'école, soit dans l'université, soit dans le travail,
28 donc de toute façon, elles doivent apprendre comment se comporter avec les hommes. [...] Je suis
29 contre l'initiative lancée par le parti de l'Egypte Forte de consacrer des bus réservés aux femmes.
30 Toujours la même idée que ce n'est pas la solution. La solution, la meilleure solution, est en fait que les
31 hommes respectent les femmes, les traitent d'une manière humaine, digne, respectable, et les femmes
32 doivent rapporter tous les faits d'agression ou d'harcèlement dont elles ont été victimes. [...] Si on veut
33 continuer de penser ou d'agir de cette façon, ça va aboutir finalement à consacrer des rues réservées
34 aux femmes et des rues réservées aux hommes. Donc, ce n'est pas une manière de vivre en société. »
35 [1 :08'].

36
37 On observe les mêmes réserves concernant la séparation chez les militantes indiennes contre la
38 pratique de « l'eve-teasing », le harcèlement sexuel dans les lieux publics et plus particulièrement dans
39 les trains. La railway campaign est particulièrement représentative de ces démarches. Elle fut conduite
40 par des féministes à Delhi en 1998, date à laquelle les trains suburbains étaient déjà séparés, mais pas
41 encore le métro. Elle eut comme point de départ la plainte déposée par un groupe de femmes ayant été
42 agressées par trois soldats alcoolisés sans que la Railway Protection Force n'intervienne, celle-ci
43 considérant que son rôle était de protéger les biens et non les personnes. Une campagne de
44 manifestation, pétition, distribution de tracts et collage d'affiches s'ensuivit. Ses objectifs : informer les
45 femmes de leurs droits de façon à briser la loi du silence, induire un changement de comportement
46 chez les hommes, faire du problème une question publique, faire pression sur les autorités publiques et
47 ferroviaires pour que les forces de police interviennent dans les cas d'agressions sexuelles et que les

⁴ Ce que relève d'ailleurs, pour le regretter, Yasmina Khalifa, dans sa thèse consacrée à l'expérience par les femmes du métro, soutenue en 2011.

⁵ Quand ce ne sont pas les policiers eux-mêmes qui harcèlent (Darwiche, 2012).

1 procédures pour porter plainte soient rendues plus simples. A aucun moment ces groupes n'ont milité
2 en faveur de la séparation des hommes et des femmes dans les trains. Tout au plus les tracts distribués
3 rappelaient-ils aux femmes les dispositions légales qui leur permettaient de faire respecter cette
4 séparation lorsqu'elle existait (chemins de fer nationaux). Comme en Egypte, donc, la séparation
5 semble un levier, mais pas une revendication ; la solution envisagée pour résoudre le harcèlement
6 sexuel est prioritairement la possibilité de porter plainte et d'avoir un recours juridique.
7
8 Dans la mesure où la société civile n'a pas eu à se prononcer sur la question et que la mesure a
9 précédé l'émergence du harcèlement comme problème public, on est en droit de se demander si la
10 sécurité et l'intégrité des femmes est au fond la cause principale de la séparation.
11

1 III) Pistes d'analyse : les multiples facettes de la séparation des sexes dans le métro.

2 3 3.1. L'ambivalence des voitures réservées aux femmes : protection ou contrainte ?

4
5 Les militantes féministes rencontrées semblent adopter une posture d'acceptation stratégique de la
6 séparation (sans pour autant en faire la demande), afin d'obtenir à terme une égalité d'accès. En fait, il
7 ressort que les politiques publiques de la séparation par sexe sont elles-mêmes très ambiguës. D'une
8 part, elles cherchent à favoriser l'accès à la ville, à l'espace public pour les femmes, mettant en œuvre
9 des injonctions internationales, donnant des gages aux bailleurs devenus très sensibles à la question
10 du genre depuis quelques années, cherchant à réduire ainsi un des aspects des disparités dans l'accès
11 aux opportunités économiques entre les hommes et les femmes (deuxième domaine d'actions
12 prioritaires défini dans le rapport sur le développement de la Banque Mondiale en 2012). Mais en même
13 temps, on remarque que les mesures ne sont pas mises en œuvre en permanence. Ainsi, l'une des
14 deux voitures réservées aux femmes par rame redevient mixte après 18h ; dans la plupart des autres
15 villes concernées, le dispositif ne fonctionne que pendant les heures de pointe.

16
17 On peut interpréter cela de plusieurs manières : soit c'est la congestion qui est prise en compte lors de
18 ces heures de pointe et donc que dans la foule, le risque d'agression est maximal, soit parce qu'à ces
19 heures là, le nombre de femmes est très élevé (ce qui sera vérifié lors de comptages dans un prochain
20 terrain) et il faut donc là aussi répondre à leur aspiration à la sécurité ou les sécuriser « de force »,
21 articulé au fait qu'aux heures de pointe leur légitimité à se trouver dans les transports en commun est
22 reconnue. Mais hors des heures de pointe, alors que le métro cairote est en situation d'affluence élevée
23 toute la journée, les femmes n'auraient pas de légitimité à s'y trouver. On sait en effet, que le métro, par
24 la mobilité qu'il permet aide les femmes à se dissocier de « l'espace de proximité résidentielle » ce qui
25 « contribue (...) à remettre en cause le statut spatial des femmes » et à « repositionner les rapports que
26 les sexes entretiennent avec la ville » (Coutras 1993, cité par Hancock 2004). Ainsi, ces politiques en
27 faveur des femmes qui travaillent n'iraient pas jusqu'à reconnaître un droit à la mobilité en sécurité à
28 toute heure du jour et encore moins de la nuit, et contraindrait à renforcer l'idée que hors des périodes
29 de mise en œuvre de la mesure de séparation, les déplacements seraient « risqués » et donc
30 déconseillés aux femmes, vulnérables par essence (Lieber, 2011). Le droit à la ville ne s'appliquerait en
31 outre que pour celles qui contribuent économiquement au développement du pays et à des horaires
32 normés (*quid* des femmes qui travaillent en horaires décalés ?).

33
34 Mais quelles que soient les heures et les raisons de mobilité, les femmes égyptiennes doivent toujours
35 en prouver la légitimité, en témoignent les pressions vestimentaires et d'accompagnement dans leurs
36 trajets par un membre masculin de leur famille. Cela tendrait à prouver que l'espace urbain lui-même
37 est la contrainte majeure qui freine les déplacements, quand ce dernier ne fait en réalité que refléter les
38 statuts inégaux des sexes de la société, comme le montre C. Hancock (2012) dans son étude des
39 politiques urbaines genrées à Mexico et Séoul.

40 41 3.2. Le métro symbole et vecteur de civilisation urbaine

42
43 Lors de l'ouverture du métro au Caire, de nombreux panneaux indiquaient comment se comporter dans
44 les couloirs, des personnes-guides se trouvaient aux guichets pour aider les usagers à acheter leurs
45 tickets, à s'orienter sur les quais, et à informer sur les directions. Un service d'ordre important
46 patrouillait et le ménage était fait en permanence. La station de la désormais célèbre place Tahrir était
47 particulièrement soignée. Alexandre Bucciante, journaliste à RFI interrogé quelques années après
48 (entretien 1996, Gillot), soulignait que le choix des tourniquets automatiques, la présence de télévisions
49 sur les quais, de l'environnement (relativement) technologique avaient eu un impact phénoménal au
50 moment de l'inauguration du métro chez les Cairotes. Ils disaient leur fierté que l'Égypte soit dotée d'un

1 tel équipement de haute technologie, symbole de la modernité qui les sortaient du sous-
2 développement. Un tel équipement, preuve de la contemporanéité de la ville, montrait son adéquation
3 avec l'évolution mondiale des expériences partagées de l'urbanisme.

4
5 Il s'agissait dès lors d'y accoutumer les populations, et surtout les populations néo-urbaines en
6 particulier celles qui sont pauvres, réputées porteuses de tous les maux de la ville et manquant
7 singulièrement d'urbanité. Le règlement du métro, tout comme les règlements d'usage des jardins
8 publics portent en eux des aspirations à l'éducation de la population, à un processus de « civilisation »
9 de masse ouvertement revendiqué dans des politiques urbaines paternalistes et encore sur de
10 nombreux points hygiénistes (Gillot, 2002). L'idée que des équipements modernes contribueront à la
11 modernisation des comportements de la population est très vivace. Et tout comme l'hygiénisme, cette
12 foi en la modernisation est articulée avec une aspiration double et peut-être contradictoire : la liberté et
13 la morale. Ainsi, les règlements intérieurs du métro (ne pas cracher, valider son ticket, ne pas empêcher
14 la fermeture des portes...) dont la séparation des voitures entre les hommes et les femmes, pourraient
15 avoir à faire avec la modernisation elle-même et l'éducation civique de la population ainsi que sa
16 répartition par classe.

17 18 **3.3. Enjeux de classes sous-jacents aux enjeux de sexe : quels hommes éloigne-t-on de quelles** 19 **femmes ?**

20
21 Quels sont ces hommes que l'institution se donne pour mission non seulement d'éduquer à la propreté
22 et à la civilité, mais d'éloigner des femmes ? Et quelles sont ces femmes ? Il semble en réalité difficile
23 de continuer à parler indistinctement à parler « d'hommes » et de « femmes ».

24
25 Les cas historiques de séparation entre hommes-femmes dans le métro, en l'occurrence ceux de
26 New York en 1909 et Tokyo en 1912, invitent à interroger l'homogénéité des catégories « homme » et
27 « femme » en présence, puisqu'ils comportent de manière explicite des enjeux de classe. A New York
28 (Hood, 1996), les voitures réservées aux femmes furent instaurées par la compagnie *Hudson and*
29 *Manhattan Railroad* sur demande de la respectable *Women's Municipal League*. L'intention de sa chef
30 de file, Julia D. Longfellow, épouse d'un avocat influent du Bronx, était à la fois de protéger les femmes
31 et les jeunes filles des attitudes déplacées des hommes et de créer des espaces de féminité où les
32 femmes de la classe ouvrière, qu'elle soupçonnait de complaisance envers les hommes et de
33 comportements peu civils dans la cohue, pourraient réformer leur conduite. A Tokyo, quelques années
34 plus tard, les mêmes logiques de classe sont à l'œuvre dans l'instauration de voitures réservées aux
35 femmes (appelées les « Flower Trains ») : l'objectif est d'éviter que les visages des jeunes filles aisées
36 se rendant à l'école dans le centre de Tokyo soient « regardés et appréciés » par les « salarymen », les
37 hommes de la nouvelle classe moyenne urbaine, salariés dans de grandes entreprises ou dans la
38 fonction publique, et dont les femmes ne travaillent pas (Freedman, 2002).

39
40 Même si les travaux scientifiques portant sur les voitures réservées aux femmes aujourd'hui
41 s'intéressent plus à la réception du dispositif qu'aux raisons de sa mise en place, ils autorisent à penser
42 que les mêmes enjeux de classe persistent. Mitsutoshi Horii et Adam Burgess (Horii & Burgess 2012)
43 ont montré ainsi l'association faite au Japon par le sens commun entre agression sexuelle (« chikan »)
44 et hommes employés d'âge moyen (« oyaji ») alors même que les statistiques issues des plaintes
45 déposées démentent cette corrélation. Les auteurs comprennent cette relation comme une remise en
46 cause des bases traditionnelles de la société japonaise à travers ceux qui représentent les « pères » de
47 la nation. L'appartenance à une classe spécifique de ces oyaji laisse penser que les rapports sociaux
48 de classe entrent également en compte. D'ailleurs, les femmes interrogées par ces deux auteurs qui
49 utilisent effectivement les voitures réservées se félicitent pour trois raisons : des raisons de sureté
50 personnelle, des raisons pratiques (ces voitures sont moins bondées) et des considérations

1 hygiéniques. Elles trouvent les hommes malodorants (« smelly »), sales (« dirty ») et leur reprochent
2 leurs comportements inconvenants en particulier lorsqu'ils ont bu.

3
4 Au Caire, les articles traitant des voitures réservées aux femmes dans le métro évoquent une dimension
5 « civilisatrice » du dispositif (Al Gomhuria, 17.06.2001). Il est en outre intéressant de constater que si
6 les femmes interrogées par les journalistes semblent partagées, les hommes en revanche, et que ce
7 soit au moment de la mise en œuvre du dispositif comme dans les périodes les plus récentes,
8 s'indignent du fait que les femmes soient autorisées à monter dans les autres voitures et de l'humiliation
9 d'être considérés comme des harceleurs en puissance. Une union de voyageur a même porté plainte,
10 en 2001, contre l'opérateur pour discrimination sexuelle (BBC News. 24.02.01.). Il est possible que,
11 comme l'avance la journaliste, ces hommes aient du mal à se défaire des privilèges d'une société
12 patriarcale, mais cette réaction unanime et très critique à l'égard de la posture civilisatrice de l'institution
13 mérite d'être examinée plus précisément, ce que notre matériau de recherche nous interdit pour le
14 moment. On se contentera de noter que les enjeux actuels liés au harcèlement sexuel et les logiques
15 de division de l'espace public destinées à éviter ce harcèlement ont été clairement reliées, au Caire, à
16 des logiques de classe (de Koning, 2009; Lachenal, n.d.). Des enquêtes supplémentaires seront
17 nécessaires pour valider ou invalider l'hypothèse selon laquelle la séparation par sexe au sein du métro
18 est tout autant fondée sur des logiques de classe que de genre.

21 **Conclusion :**

22
23 Difficile, à ce stade, d'avancer des conclusions définitives, mais les premiers résultats obtenus et la
24 comparaison avec d'autres cas dans l'espace et dans le temps nous permettent d'avancer des
25 hypothèses solides. Ainsi, le fait de réserver des voitures aux femmes dans le métro n'est bien sûr pas
26 une « simple » histoire de sécurité tel que cela est en général présenté, avec tous les préjugés et idées
27 reçues que cela comporte sur la place et la vulnérabilité des femmes dans les espaces publics. Ces
28 décisions de séparations genrées des espaces interrogent plusieurs points qu'il nous faut encore
29 déconstruire et analyser : l'ambiguïté de la séparation des sexes en termes d'inclusion des femmes à la
30 vie urbaine ; l'ambivalence des activistes féministes à l'égard de cette séparation ; l'enchâssement des
31 enjeux de sexe et de classe dans la décision de créer des voitures réservées ; la consubstantialité des
32 rapports sociaux de sexe et de classe dans la pratique des interactions au sein du métro et dans la
33 réception du dispositif de voitures séparées sont autant de points qui structureront notre programme
34 comparatif et pluridisciplinaire de recherche MeTraGe sur les voitures de métro réservées aux femmes.

38 **Remerciements :**

39
40 Nous remercions le Cedej - Centre d'Études et de Documentation Économiques, Juridiques et Sociales
41 du Caire – pour son soutien, ainsi que Christina Samir et Youssef Baahmad pour la traduction des
42 entretiens et des articles de presse de l'arabe vers le français, et Jane Curtis pour la traduction en
43 anglais du présent papier.

- 1 Références bibliographiques
- 2 Abu Amara, N. Le débat sur le harcèlement sexuel en Egypte : une violence sociale et politique. *Egypte*
3 / *monde arabe*, n°9, 2011, pp. 121-135.
- 4 Attia, S. *Les impacts du nouveau métro du Caire. Etude des effets de la première ligne Helwan -*
5 *Ramsès sur le dynamisme du sud de l'agglomération cairote*. Université de Paris-Val-de-Marne
6 (adv. C. Chaline), Marne-la-Vallée, 1988.
- 7 Barthel, P-A. Grand Caire 2050 : nouvelle stratégie métropolitaine. *Urbanisme*, n°369, 2009, pp. 60-64.
- 8 Berry-Chikhaoui, I., Deboulet, A. and Roulleau-Berger, L. (eds.). *Villes internationales. Entre tensions et*
9 *réactions des habitants*, Paris, La Découverte, 2007
- 10 Bhattacharjya, M. The Railway Campaign. Fighting Sexual Violence on Trains. *Manushi*, n°130, 1998,
11 pp. 26–30.
- 12 Boserup E. *La femme face au développement économique*. Paris : PUF, 1983.
- 13 Chockalingam, K., and Vijaya, A. Sexual Harassment of Women in Public Transport in Chennai City. A
14 Victimology Perspective. *The Indian Journal of Criminology & Criminalistics*, vol. XXIX, n°3, 2008,
15 pp. 167–184.
- 16 Coutras J. La mobilité des femmes au quotidien. Un enjeu des rapports sociaux de sexes ?. *Annales de*
17 *la Recherche Urbaine*. N°59-60, 1993. p.162-169.
- 18 Darwiche, N. Croissance de la violence contre les femmes d’Egypte. Communication à l’école
19 pluridisciplinaire d’été sur les rapports sociaux de sexe : L’égalité de genre dans les réformes et
20 révolutions de la région Afrique du Nord et Moyen-Orient. IRD, Université Mohammed V Agdal-
21 Rabat, Université Paris 1, Université d’Ottawa, 2-6 juillet 2012.
- 22 David, J-C. Espace public au Moyen Orient et dans le monde arabe, entre urbanisme et pratiques
23 citadines. *Géocarrefour*, vol. 77, n°3, 2002, pp. 219-224.
- 24 Deboulet, A. Introduction à la première partie. In Navez-Bouchanine, F. (eds.), *Effets sociaux des*
25 *politiques urbaines. L’entre deux des politiques institutionnelles et des dynamiques sociales*. CJB-
26 Kartala-EMAM, Rabat-Paris-Tours, 2012.
- 27 De Koning, A. *Global Dreams. Class, Gender, and Public Space in Cosmopolitan Cairo*. The American
28 University in Cairo Press, Cairo, 2009.
- 29 Dupuy, G. *La dépendance automobile*. Anthropos, Paris, 1999.
- 30 Fol, S. *La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques*. Belin, Paris, 2009.
- 31 Fortier, C. Vulnérabilité, mobilité et ségrégation des femmes dans l’espace public masculin : point de
32 vue comparé (France-Mauritanie-Egypte). *Egypte / monde arabe*, n°9, 2011, pp.71–102.
- 33 Freedman, A. Commuting gazes: Schoolgirls, salarymen and electric trains in Tokyo. *Journal of*
34 *Transport History*, vol. 23, n°1, 2002, pp. 23–36.

- 1 Gillot, G. *Les jardins publics dans des grandes villes du monde arabe : politiques et pratiques au Caire,*
2 *à Rabat et à Damas.* Thèse de doctorat, Université François Rabelais de Tours, 2002.
- 3 Gillot, G. Faire sans le dire. Les rencontres amoureuses au Caire, *Géographie et Culture*, n°54,
4 décembre 2005, p.31-52.
- 5 Gillot, G. L'accès à l'espace public. Femmes, déplacements et tramway à Rabat. Communication aux
6 journées d'études Paris 7 CEDREF « Le tournant spatial des études de genre », Paris 16 et 17
7 novembre 2012.
- 8 Hancock, C. Le centre de Mexico, lieu d'émancipation des femmes mexicaines ?. in Denèfle S. (dir.).
9 *Femmes et villes.* Presses Universitaires François Rabelais MSH « Villes et territoires », 2004.
- 10 Hancock, C. La séparation entre hommes et femmes dans le métro de Mexico, pour une régularisation
11 des flux ?, In Membrado, M. (eds.) *Sexes, espaces et corps. De la catégorisation du genre.*
12 Editions Universitaires du Sud, Toulouse, 2000, pp. 43–58.
- 13 Hancock, C. Les politiques urbaines genrées dans les pays émergents. *Echogéo*, n°21, 2012.
- 14 Hood, C. Changing Perceptions of Public Space on the New York Rapid Transit System. *Journal of*
15 *Urban History*, vol.22, n°3, 1996, pp. 308–331.
- 16 Horii, M., and Burgess, A. Constructing sexual risk: “Chikan”, collapsing male authority and the
17 emergence of women-only train carriages in Japan. *Health, Risk & Society*, vol.14, n°1, 2012,
18 pp. 41–55.
- 19 Khalifa, Y. M. *Negotiating time and space in Cairo's Metro: the everydayness of commuting.* American
20 University in Cairo, Cairo, 2011.
- 21 Kreil, A. *Du Rapport au Dire. Sexe, amour et discours d'expertise au Caire.* EHESS (adv. Ch. Décobert)
22 / Université de Neuchâtel (adv. Ch. Ghasarian), Paris-Neuchâtel, 2012.
- 23 Lachenal, P. Beauty, the Beast and the Baseball Bat. Ethnography of Self-Defense Courses for Upper-
24 Class Women in Revolutionary Cairo (Egypt), *Comparative Sociology*, n.d.
- 25 Lieber, M. Le sentiment d'insécurité au prisme du genre. Repenser la vulnérabilité des femmes dans les
26 espaces publics. *Métropolitiques*, 5 décembre 2011. URL : [http://www.metropolitiques.eu/le-](http://www.metropolitiques.eu/le-sentiment-d-insecurite-au.html)
27 [sentiment-d-insecurite-au.html](http://www.metropolitiques.eu/le-sentiment-d-insecurite-au.html)
- 28 Rizzo, H. Creating Community around Women's Rights: the Anti-Sexual Harassment Campaign in
29 Egypt. *Egypte / monde arabe*, n°9, 2011, pp. 137–150.
- 30 Sadana, R. On the Delhi Metro: an ethnographic View. *Economic & Political Weekly*, vol.XLV, n°46,
31 2010, pp. 77–83.
- 32 Shoukry, A., Hassan, R., and Komsan, N. “Clouds in Egypt's sky”. *Sexual harassment: from verbal*
33 *harassment to rape. A sociological study.* Egyptian Center for Women's Rights, Cairo, 2008.
- 34 Sueur, J-P. *Demain la ville.* Paris, La Documentation Française. 1998.

- 1 Tara, S. Private Space in Public in the Delhi Metro. *Economic & Political Weekly*, vol. XLVI, n°51, 2011,
- 2 pp. 71–74.
- 3 Troin, J-F. *Les métropoles des « sud »*. Ellipse, Paris, 2000.