



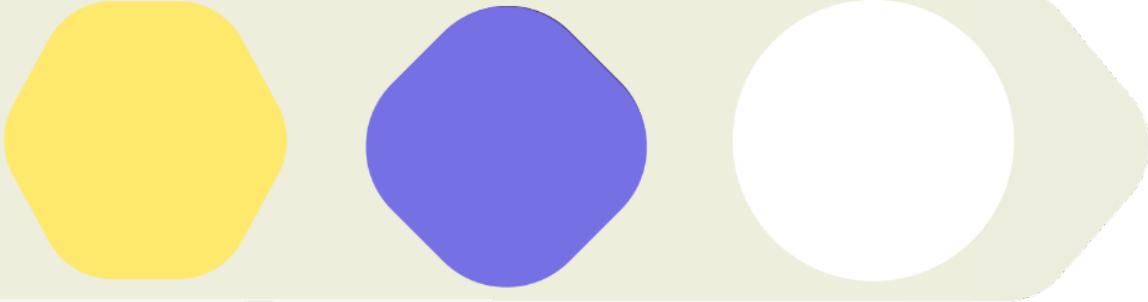
# Le sentiment d'insécurité dans la Capitale-Nationale et de la Chaudière- Appalaches

## Diagnostic citoyen des aménagements de 8 quartiers

Octobre 2025



Accès  
transports  
viables



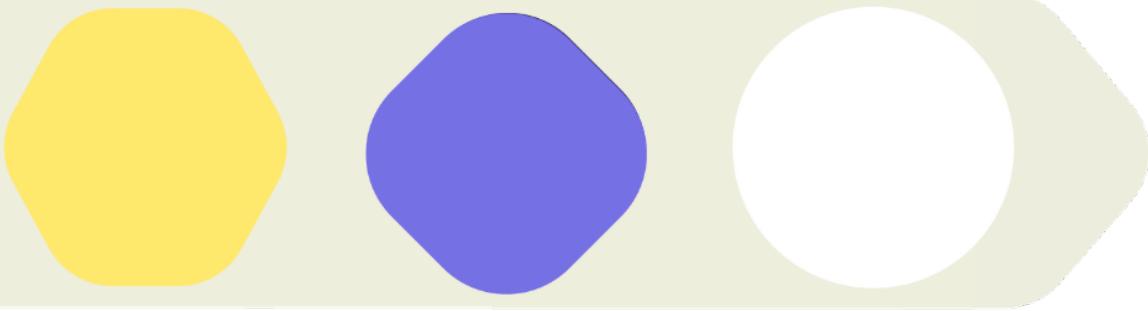
1<sup>re</sup> édition, 2025

ISBN 978-2-9823079-3-3

Publié en 2025 sous le titre *Le sentiment d'insécurité dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches : Diagnostic citoyen des aménagements de 8 quartiers*

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2025

Québec, Québec.

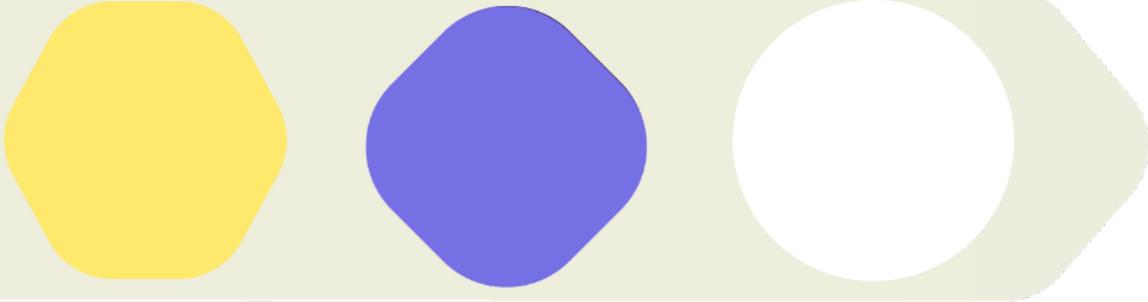


## Félicitations et remerciements

L'équipe tient à remercier tous les partenaires du projet pour leurs précieuses contributions aux réflexions ayant mené à ce rapport. Parmi les partenaires directs, nous tenons à souligner l'apport substantiel et inestimable des membres du comité aviseur du projet entre 2023 et 2025: le Carrefour familial des personnes handicapées CFPH, le Carrefour d'action interculturelle CAI, le Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec TRAAQ, la Chaire Claire-Bon enfant – Femmes, Savoirs et Sociétés de l'Université Laval CCB, Divergenres, la YWCA Québec ainsi que des militantes/expertes de vécu du projet, soit Alexandra, Andréanne, Marianne, Mélo, Monique et Selena, sans qui de nombreux angles morts demeuraient encore à ce jour dans l'ombre.

Elle remercie également le Centre d'éducation et d'action des femmes de Montréal CÉAF, figure de proue de la lutte au harcèlement de rue à Montréal et partout à travers la province depuis plus de 10 ans, qui nous a soutenu dans nos démarches depuis les tous débuts du projet en fournissant judicieux conseils et regards avisés sur nos propositions.

Enfin, l'équipe tient à remercier sincèrement toutes les personnes ayant participé aux activités réalisées dans le cadre de cette recherche. Sans leur participation, le projet n'aurait tout simplement pas pu exister. Ce sont ces expériences partagées et témoignées qui permettent de dévoiler un rapport solide, riche et complexe, qui permettra, nous le souhaitons, de faire évoluer le milieu de l'aménagement et de la mobilité vers des pratiques inclusives et sécuritaires pour toutes et tous.



### ***Bailleur de fonds***

Ce projet a été rendu possible grâce au financement du Secrétariat à la condition féminine du gouvernement du Québec, dans le cadre du Programme de soutien à des initiatives en matière d'égalité entre les femmes et les hommes.



#### **Centre culture et environnement**

**Frédéric Back**

870 avenue de Salaberry, bureau 303  
Québec (Québec)  
G1R 2T9

Téléphone: 418-648-1242

Courriel : [acces@transportsviables.org](mailto:acces@transportsviables.org)

Site : [www.transportsviables.org](http://www.transportsviables.org)

#### **Coordination**

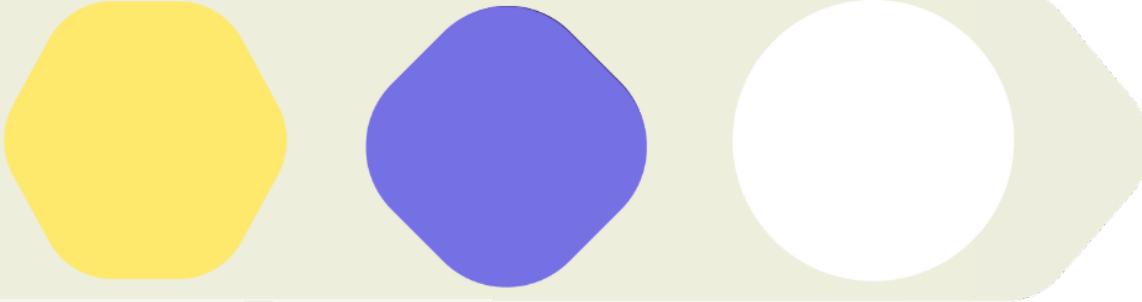
Annie Métivier Hudon

#### **Recherche et rédaction**

Annie Métivier Hudon  
Morgane Bouësseau

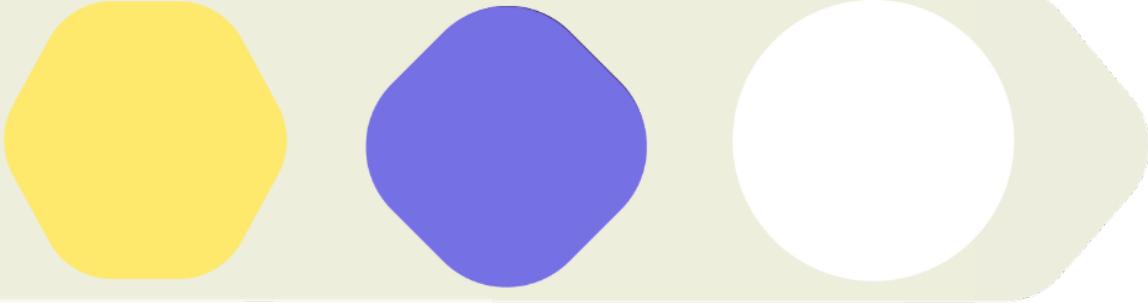
#### **Militantes**

Andréanne Samson  
Marianne Desroches  
Mélodie Tran  
Monique Toutant  
Selena Tremblay



## Table des matières

Félicitations et remerciements	3
Table des matières	5
À propos	6
Le questionnaire grand public	12
Le sondage quantitatif	13
Comment évaluer un sentiment d'insécurité?	13
Le harcèlement de rue, qu'est-ce que c'est?	14
Le sentiment d'insécurité dans la Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	16
<b>    Les aménagements sécurisants et insécurisants</b>	<b>18</b>
La co-visibilité: voir et être vu-e	18
La co-veillance: L'importance de la vigilance citoyenne	20
Se déplacer facilement	26
Recommandations	29
Conclusion	30
Références	32
Annexe - Fiches de diagnostic de quartiers	35



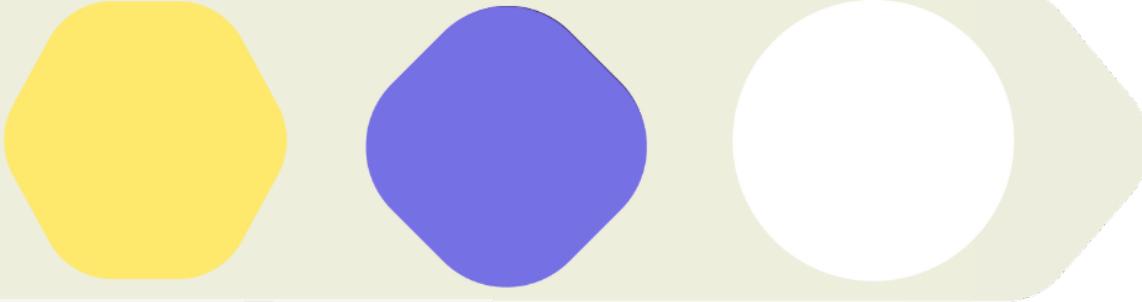
## À propos

**Accès transports viables** est un organisme à but non lucratif ayant pour mission de défendre les droits des utilisatrices et utilisateurs des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo), ainsi que de promouvoir la mobilité durable dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches.

Régulièrement, l'organisme documente et intervient sur divers dossiers publics en lien avec les transports et l'urbanisme dans ces deux régions.

Accès transports viables œuvre aussi à la sensibilisation et la mobilisation en faveur de la mobilité durable, autant par des campagnes de promotion que des activités d'éducation.

Enfin, que ce soit par la réalisation de plans de déplacement ou par des mandats d'intervention dans les milieux, Accès transports viables contribue à la création d'environnements favorables à la mobilité durable.



## À propos de Mobilités plurielles

Le programme Mobilités plurielles chapeaute plusieurs initiatives visant à favoriser l'inclusion en matière de mobilité. Il s'inscrit dans une perspective intersectionnelle de la mobilité, une approche qui assure une compréhension approfondie des besoins des populations les plus vulnérables.

Tous les projets sont mis en œuvre dans une démarche construite à partir de l'expérience citoyenne afin d'être adaptée aux différentes réalités et besoins des populations concernées. Ils s'inscrivent ainsi dans une approche PAR et POUR, et AVEC et appliquent l'analyse différenciée entre les sexes dans une perspective intersectionnelles (ADS+) à toutes les étapes de leur cycle de projet.

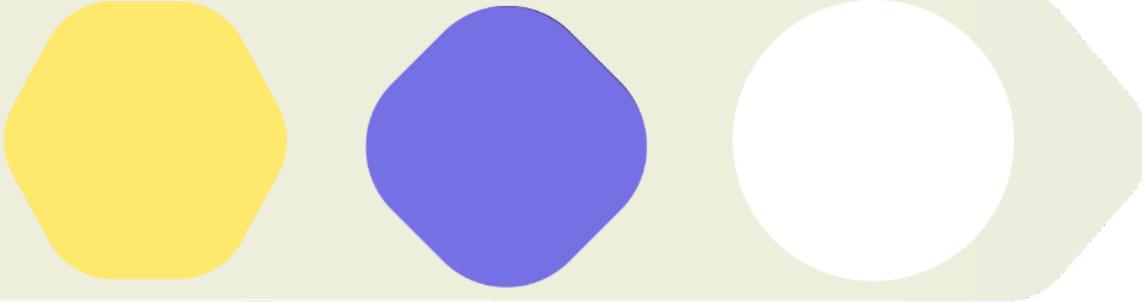
Les projets chapeautés par le programme sont Femmes et mobilité, Rues sans peur et Personnes aînées et mobilité.

## À propos de Rues sans peur

Lancé en 2023, le projet Rues sans peur vise à documenter et à lutter contre le phénomène de harcèlement de rue et à augmenter le sentiment de sécurité dans les espaces publics dans les régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches.

En 2024, la recherche-action a révélé que la majorité de la population a déjà subi un épisode de harcèlement de rue et plus du tiers des femmes ne se sentent pas en sécurité de marcher seule le soir dans leur propre quartier.

Le projet a désormais pour objectif de sensibiliser et d'outiller la population, et surtout les jeunes, à la lutte contre le harcèlement de rue et pour l'aménagement d'environnements sécurisants.



## Carte interactive

Afin de documenter en continu le harcèlement de rue et le sentiment de sécurité dans la Capitale-Nationale et la Chaudière-Appalaches, notre équipe a mis sur pied une cartographie interactive permettant aux citoyennes et citoyens d'y ajouter leurs témoignages et d'y répertorier les lieux favorables et défavorables au sentiment de sécurité.

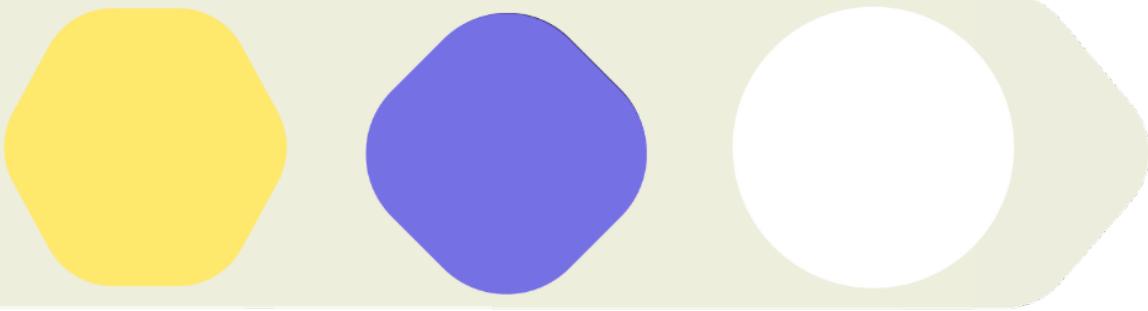
Vous souhaitez contribuer à la recension des lieux sécurisants ou insécurisants de la région? Inscrivez-y les lieux que vous avez identifiés!

Les résultats seront utilisés afin d'augmenter nos connaissances et notre compréhension du phénomène et à des fins de plaidoyer.

### **Lien vers la carte interactive :**

<https://transportsviables.org/projets/harcelement-de-rue#section-carte-interactive>



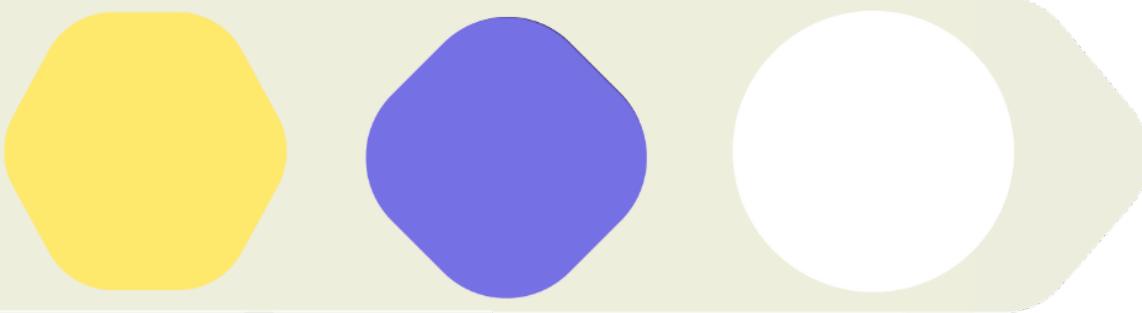


## Introduction

La ville n'est pas un lieu neutre. Elle est le reflet même d'inégalités et de systèmes d'oppression, dont les femmes sont parmi les premières à en subir les conséquences. Comme écrivait déjà en 1968 le sociologue et philosophe Henri Lefebvre : « La ville est une projection au sol des rapports sociaux » (Lefebvre, 1968). Il va donc sans dire que la ville demeure marquée par des siècles de ségrégation sexuée, consacrant les femmes à la sphère privée pour laisser le domaine de l'espace public aux hommes, qui ont pu et peuvent encore en disposer pleinement sans entraves.

Le sentiment d'insécurité est un obstacle majeur à l'exercice du droit à la ville. Celui-ci touche principalement les femmes: dans la grande région de Québec, elles sont 34% à avoir un sentiment de sécurité faible durant leurs déplacements à pied, le soir, dans leur propre quartier, en comparaison à 10% chez les hommes (Accès transports viables [Léger Marketing], 2024). Les personnes trans, les jeunes femmes, les femmes aînées, les personnes en situation de handicap, les personnes racisées, les personnes de la diversité sexuelle et les personnes avec un faible revenu sont elles aussi plus susceptibles que l'ensemble de la population de vivre un sentiment d'insécurité (Accès transports viables, 2024).

Ce sentiment d'insécurité a un impact concret sur la mobilité. Il peut, par exemple, mener à modifier un trajet, à changer son habillement, à opter pour des modes de transports plus coûteux, à transporter une arme ou une alarme personnelle ou à être dans un état d'hypervigilance. Le sentiment d'insécurité peut aussi carrément mener à faire le choix de s'abstenir de sortir (Accès transports viables, 2024). Dès lors, le harcèlement de rue devient un frein à l'exercice citoyen de nombreuses personnes, particulièrement celles qui en sont le plus victimes: les femmes et les personnes de la diversité de genre



(Blais et al., 2021). Il demeure un obstacle considérable aux droits à la mobilité<sup>1</sup> et à la ville<sup>2</sup> (Lefebvre, 1968).

Dans la grande région de Québec, ce sont 22% des femmes, 12% des hommes et 15% des personnes trans qui se sont déjà empêchées de se déplacer au moins une fois dans les cinq dernières années par crainte de vivre du harcèlement de rue (Accès transports viables [Léger Marketing], 2024).

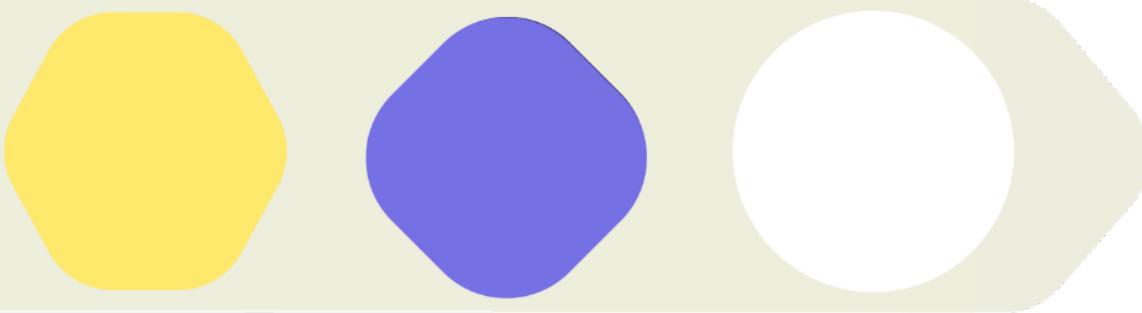
Pourtant, le sentiment d'insécurité n'est pas une fatalité. La façon de concevoir et d'aménager le territoire peut influencer le sentiment de sécurité des personnes qui se déplacent et gravitent dans l'espace public. Nous savons par exemple que certains environnements sont plus susceptibles de générer un sentiment de sécurité, comme les lieux animés, bien éclairés, où règne un sentiment de communauté et où des commerces ont pignon sur rue (Accès transports viables, 2024). Cependant, la ville étant historiquement, et encore aujourd'hui, faite par et pour les hommes cisgenres, blancs, hétérosexuels, sans incapacité et confortables financièrement (Raibaud, 2015 ; Lapalud et al., 2016 ; Baumann, 2019 ; Kern, 2022), rares sont les aménagements planifiés en fonction du sentiment de sécurité. Toutefois, grâce au changement de paradigme amorcé par des géographes et urbanistes féministes, la nécessité de prendre en compte le savoir expérientiel des femmes dans la planification urbaine a été mise en lumière (Wekerlé, 1999).

Dans ce diagnostic de huit quartiers de la grande région de Québec, nous avons souhaité identifier et localiser leurs aménagements sécurisants et insécurisants afin d'amorcer une réflexion sur les meilleures manières de rendre nos quartiers plus rassurants. Nous y aborderons premièrement

---

<sup>1</sup> La mobilité doit être considérée comme un droit fondamental, car l'exercice d'autres droits fondamentaux en dépend, notamment le droit au travail, le droit au logement, le droit à la santé, le droit à l'éducation, le droit à la libre association, etc. (Accès transports viables)

<sup>2</sup> Le droit à la ville est une notion développée par Henri Lefebvre à la fin des années 1960 et réfère au droit à la liberté et à l'émancipation individuelle dans la ville de toutes et de tous.



l'impact de certains types d'aménagements sur notre sentiment de sécurité pour ensuite présenter les fiches exposant les aménagements insécurisants et sécurisants pour chaque quartier étudié. Enfin, nous offrirons certaines recommandations afin d'aménager des environnements plus sécurisants pour tout le monde.

## Méthodologie

L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) a été appliquée dans l'entièreté du processus de recherche. Les données utilisées pour le diagnostic de quartier ont été récoltées à travers neuf marches exploratoires, dix groupes de discussion et un questionnaire grand public en ligne.

Comme les résultats des diagnostics de quartier ne proviennent pas d'une étude systématique du territoire, elles ne sont pas exhaustives. De nombreux lieux mériteraient d'y figurer, mais n'ont pas encore été identifiés.

Les données statistiques ont été collectées à travers un sondage quantitatif mené par la firme Léger Marketing (2024).

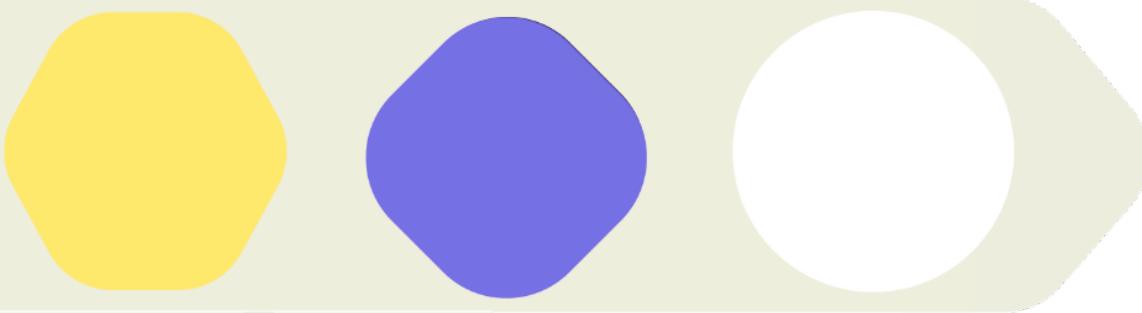
### **Les marches exploratoires**

Neuf marches exploratoires ont été tenues en non-mixité inclusive<sup>3</sup> dans des quartiers cibles de Québec et de Lévis, soit Saint-Roch, Maizerets, Vieux-Limoilou, le campus de l'Université Laval, Loretteville, Saint-Sauveur, Lévis et Vanier. Au total, 63 personnes ont participé à ces marches. Les personnes

---

<sup>3</sup> La non-mixité inclusive se définit comme un espace réservé aux femmes (cis et trans), aux personnes de la diversité de genre (trans, non-binaires) et aux personnes Two-Spirit. C'est-à-dire un espace sans hommes cis (non trans).

Définition inspirée de Divergenres, 2024.



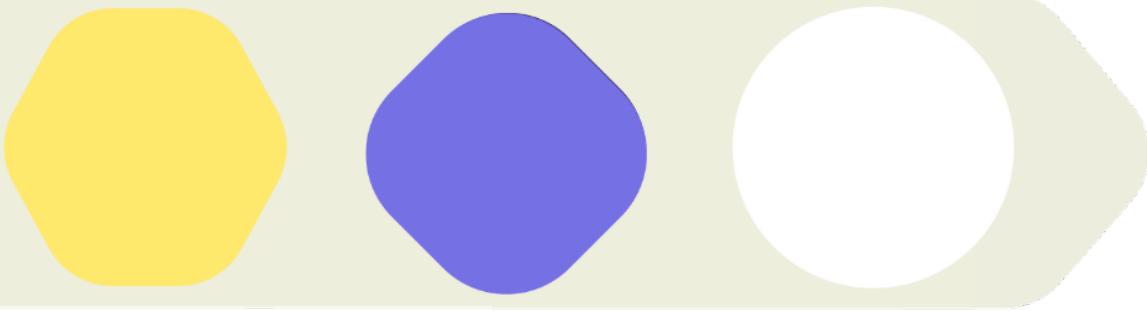
participants étaient encouragées à remplir un questionnaire papier comprenant des questions sur leurs sentiments de sécurité ou d'insécurité, leurs émotions et leurs expériences de harcèlement de rue vécues, vues ou entendues dans les lieux visités, puis à discuter de leurs réponses. Des enregistrements vocaux ont été réalisés pendant chaque marche exploratoire.

### **Les groupes de discussion**

Dix groupes de discussion ont été tenus en non-mixité inclusive auprès de populations cibles, soit les cyclistes, les femmes, les personnes aînées, les membres d'une Première Nation, les personnes trans et non binaires, les personnes utilisatrices des transports en commun, les personnes immigrantes, racisées et/ou portant un symbole religieux ou culturel, les personnes de la diversité sexuelle et les personnes en situation de handicap. Un total de 51 personnes y ont participé. Les questions posées portaient sur les expériences de harcèlement de rue vécues, vues ou entendues, leurs sentiments de sécurité et d'insécurité et les stratégies adoptées pour augmenter leur sentiment de sécurité dans les régions de la Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches. Des enregistrements vocaux ont été réalisés pendant chaque groupe de discussion. Afin d'assurer la sécurité émotionnelle et psychologique des personnes participantes, une personne intervenante était présente durant chaque groupe de discussion.

### **Le questionnaire grand public**

513 personnes ont répondu à notre questionnaire grand public entre le 19 février et le 28 juin 2024. Le questionnaire comprenait des questions sur le sentiment d'insécurité, sur les expériences vécues, vues ou entendues de harcèlement de rue, sur les émotions vécues dans ces situations et les conséquences vécues après celles-ci, sur les lieux qu'elles trouvent sécurisants ou insécurisants et sur les stratégies mises en place pour augmenter leur sentiment de sécurité dans les régions de la Capitale-Nationale



et de la Chaudière-Appalaches. La population générale avait été invitée à remplir le questionnaire via sa diffusion par les principaux médias de la région, de l'affichage public et des publications et envois sur les réseaux sociaux et infolettres d'Accès transports viables et des partenaires du projet. La participation au questionnaire était volontaire.

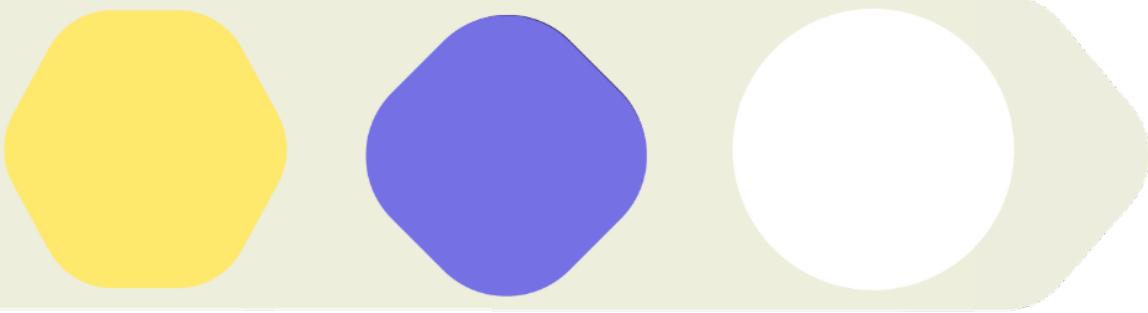
L'échantillon de personnes répondantes est donc non probabiliste et a été recueilli par méthode boule de neige. Afin de nous assurer que ces résultats soient significatifs, seules les données touchant des échantillons de plus de 10 personnes ont été traitées quantitativement. Compte tenu de la quantité élevée de questionnaires remplis, près de la moitié d'entre eux ont été traités qualitativement. Ceux-ci ont été sélectionnés aléatoirement.

### **Le sondage quantitatif**

Un sondage Omnibus Web a été réalisé auprès des personnes résidentes de la grande région de Québec RMR par la firme Léger Marketing afin d'obtenir des données représentatives. La collecte de données s'est déroulée du 23 au 25 août 2024 auprès d'un échantillon représentatif de 500 personnes âgées de 18 ans et plus à travers la grande région de Québec RMR.

### **Comment évaluer un sentiment d'insécurité?**

Le sentiment d'insécurité est défini comme le jugement du niveau de sécurité offert par un environnement, construit en fonction des éléments de sécurité qui y sont perçus (Van Rijswijk et al., 2016). Ce jugement découle d'un imaginaire personnel construit et entretenu par l'éducation, la socialisation, les images véhiculées dans l'espace public et les expériences personnelles, notamment celles vécues par les proches, dont on a été témoins et vécues soi-même.



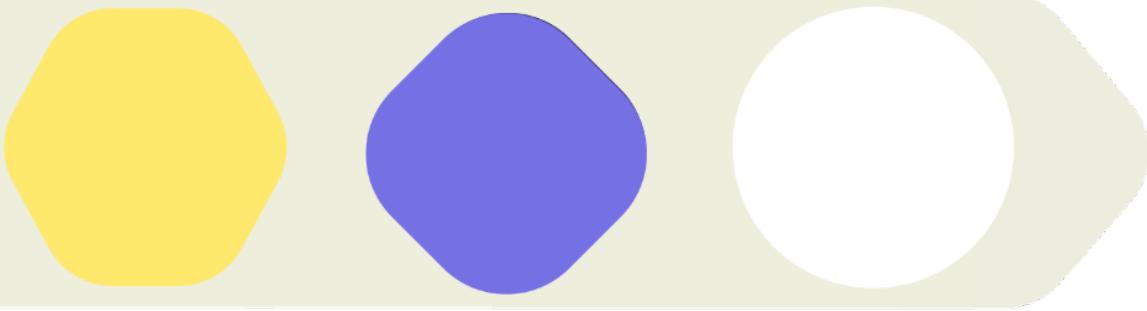
Dans le cadre de notre recherche, le jugement du niveau de sécurité a été évalué en fonction des émotions ressenties dans un lieu par rapport à l'environnement direct. Des émotions comme la peur, la vulnérabilité, l'anxiété, le stress ou l'insécurité ont toutes été catégorisées comme des émotions reliées à un sentiment d'insécurité.

Comme la lecture que nous faisons du territoire varie d'une personne à l'autre, de nombreux éléments observés dans les quartiers visités ont été perçus de façons différentes par les personnes participantes. Par exemple, l'éclairage dans un lieu pouvait être jugé suffisant par une personne, alors qu'il ne l'était pas du tout pour une autre participante. Afin de rendre de manière rigoureuse les avis de toutes les personnes participantes, toutes les observations faites sur les lieux choisis ont été rapportées. Cette méthode peut mener à une apparence de contradictions, mais la représentation de l'ensemble des sentiments que peuvent ressentir les personnes face aux aménagements est essentielle pour honorer la diversité des témoignages.

### **Le harcèlement de rue, qu'est-ce que c'est?**

Nous utilisons la définition du harcèlement de rue créé par les chercheuses du Centre d'action et d'éducation des femmes de Montréal (CÉAF). Celles-ci définissent le harcèlement de rue comme une forme de violence commise par une personne inconnue sous la forme de propos ou comportements à la fois intrusifs, dégradants et non sollicités dans un lieu public (la rue, un parc, un autobus, un bar, un centre commercial, etc.). Le harcèlement de rue comprend une diversité de formes de violences, banalisées ou criminalisées, qui sont issues d'un ou de plusieurs systèmes d'oppressions et qui peuvent être à caractère sexuel ou haineux (Courcy et al., 2022).

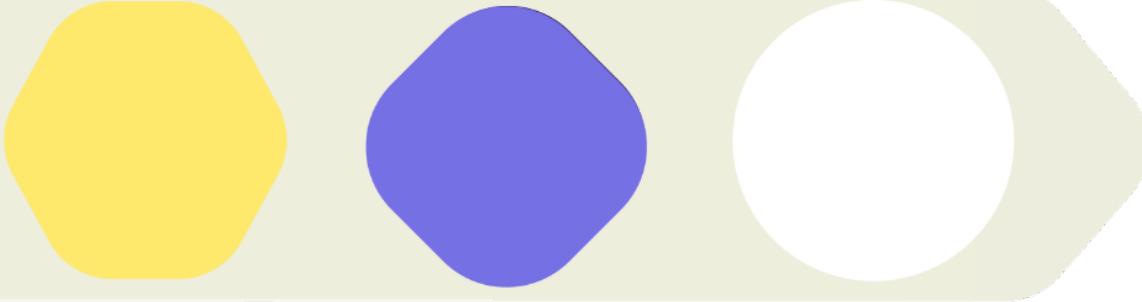
Les exemples de harcèlement de rue comprennent des regards insistants, des sifflements, des klaxons injustifiés, des remarques à caractère sexuel, des questions intrusives, le mégenrage intentionnel, des insultes, des menaces, des



photos prises sans consentement, le jet d'objet, des agressions physiques, de l'exhibitionnisme physique ou virtuel, des attouchements sexuels, le viol et le meurtre.

Nous entendons le harcèlement de rue comme la manifestation de violences inhérentes aux systèmes d'oppression que sont le patriarcat, l'hétérosexisme, le cisgenrisme, le racisme, le colonialisme, l'âgisme, le capacitisme, l'adultisme et le capitalisme (Courcy et al., 2022). Par le geste d'ajouter les formes d'oppression autres que le patriarcat à notre définition du harcèlement de rue, nous souhaitons révéler le rôle de ces autres axes dans le harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité et comprendre les réalités spécifiques qui existent à leurs intersections.

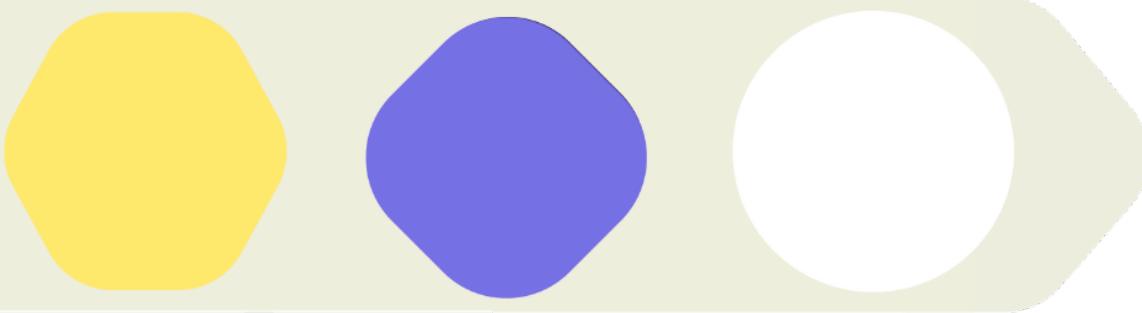
Le harcèlement de rue s'insère dans un continuum de violences (Courcy et al., 2022) qui agit comme un mécanisme de domination et une forme de contrôle. Il agit comme une forme de rappel aux victimes de leur propre vulnérabilité et de la position de pouvoir des personnes qui les harcèlent (Vera-Gray, 2016). En générant un sentiment d'insécurité qui limite le pouvoir des victimes à se déplacer, le harcèlement de rue viole le droit fondamental des femmes et des personnes vivant avec des facteurs de discrimination à naviguer librement (Viswanath and Mehrotra, 2007) et les pousse à demeurer dépendants-es des personnes en situation de privilège pour les protéger. Le harcèlement de rue contribue notamment à maintenir et à reproduire le système hétéropatriarcal dans lequel les femmes sont confinées à l'espace privé alors que l'espace public est réservé aux hommes, maintenant ces derniers dans des situations de pouvoir politique et économique (Kern, 2022).



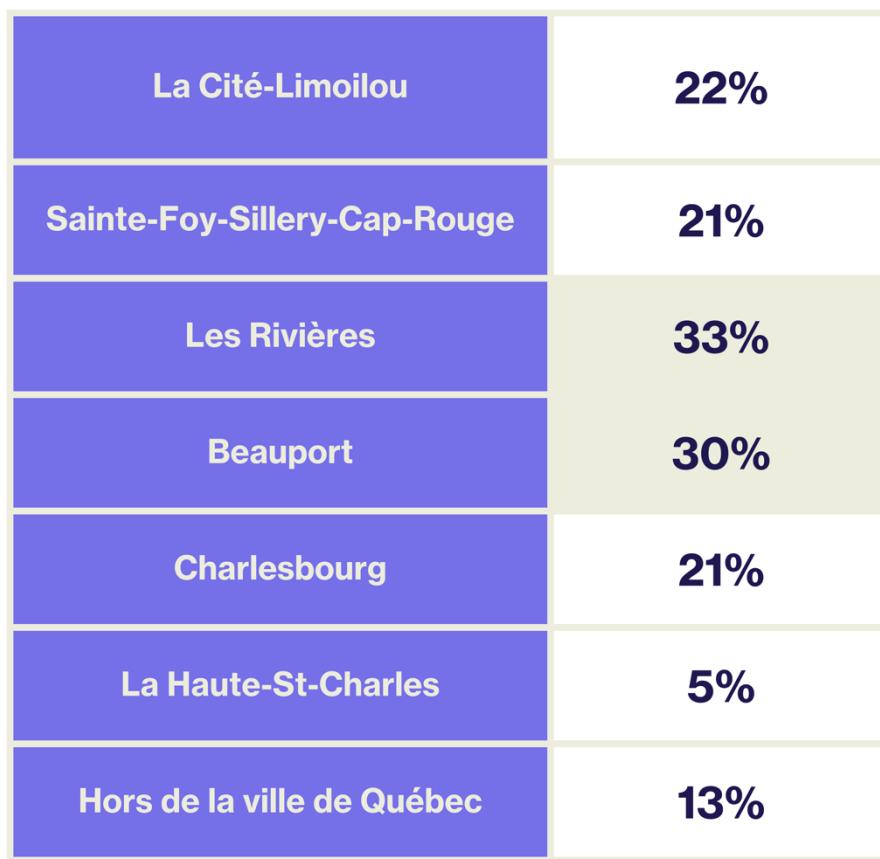
## Le sentiment d'insécurité dans la Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches

La grande région de Québec n'est pas à l'abri du sentiment d'insécurité. Ce sont 34% des femmes et 10% des hommes qui ont un faible sentiment de sécurité durant leurs déplacements à pied, le soir, dans leur propre quartier. Chez les personnes qui ont déjà été victimes d'au moins un épisode de harcèlement de rue, cette proportion augmente de près du double: 54% chez les femmes et 20% chez les hommes.

Le sentiment d'insécurité diffère en fonction du quartier dans lequel on se trouve. Les arrondissements Les Rivières et Beauport sont ceux où le plus de personnes résidentes ressentent de l'insécurité durant leurs déplacements à pied, le soir, dans leur propre quartier, alors que les municipalités à l'extérieur de la ville et dans la Haute-St-Charles sont celles qui génèrent de l'insécurité chez le moins de personnes.



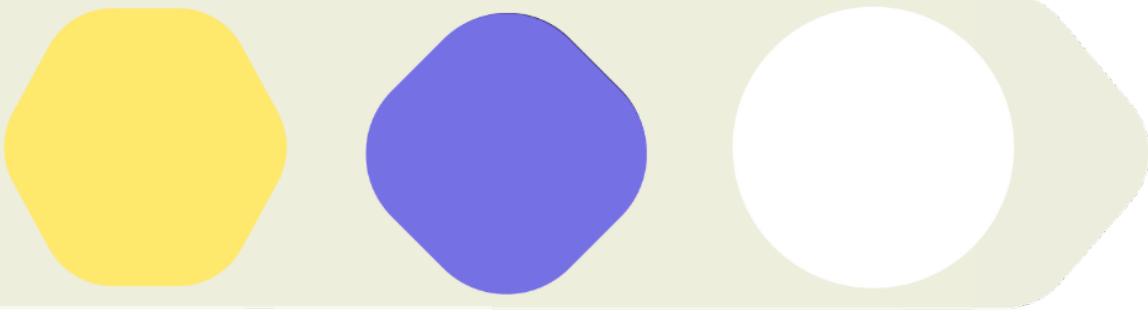
**Proportion de la population ayant un sentiment de sécurité faible durant un déplacement seul-e à pied, le soir, dans son propre quartier, selon l'arrondissement.**



*Données issues du sondage mené par Léger Marketing en 2024.*

Ces données proviennent d'un sondage quantitatif qui ne comprenait pas de questions qualitatives ou d'approfondissement. Il nous est donc impossible d'analyser ces résultats de manière rigoureuse.

Nous avons réalisé au moins une marche exploratoire dans la majorité des arrondissements de la ville de Québec et une marche hors de la ville. Une marche exploratoire a été réalisée dans l'arrondissement Les Rivières (Vanier), une dans la Haute-St-Charles (Loretteville), une dans Sainte-Foy-Sillery-Cap-



Rouge (Campus de l'Université Laval), une hors de la ville de Québec (Lévis) et le reste dans la Cité-Limoilou (Limoilou, Maizerets, Saint-Roch, Saint-Sauveur).

## Les aménagements sécurisants et insécurisants

À partir de données récoltées sur le terrain et de la littérature sur le sujet, nous avons identifié trois dimensions qui ont un impact concret sur le sentiment de sécurité: la co-visibilité, la co-veillance et la facilité à se déplacer.

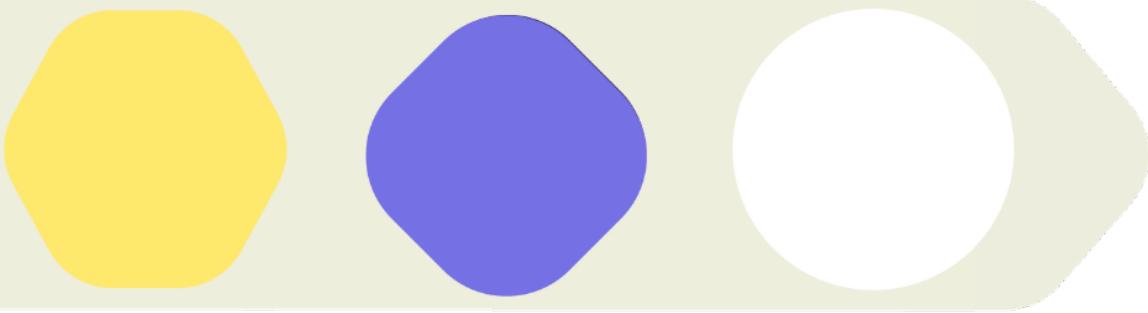
### **La co-visibilité: voir et être vu-e**

La co-visibilité signifie que l'on voit bien ce qui nous entoure et que nous sommes nous-mêmes visibles pour les gens qui gravitent sur le territoire. La co-visibilité aide à prévenir de potentiels épisodes de harcèlement de rue et permet d'être vu-e afin de générer une surveillance informelle. Elle dépend de l'éclairage, de la présence d'yeux sur la rue, de la présence de cachettes et de l'ambiance sonore.

### **L'éclairage**

L'éclairage est un élément essentiel pour assurer la co-visibilité, mais aussi pour identifier les échappatoires et pour s'assurer que ceux-ci soient exempts d'obstacles, notamment pour les personnes en situation de handicap physique, plus vulnérables à l'état de la chaussée. L'éclairage peut aussi avoir une influence sur l'ambiance d'un lieu. La qualité de l'éclairage dépend de sa force, de sa teinte, de sa régularité et de l'échelle de positionnement des sources lumineuses. Un éclairage de qualité favorise de plus la fréquentation des lieux, alimentant l'animation et la surveillance informelle.

Dans le cadre de notre recherche, 11% des personnes qui ont associé l'éclairage à un sentiment de sécurité ont mentionné que la qualité de la lumière



est d'une grande importance et ont spécifié que des lumières jaunes ne sont pas suffisantes. 13% d'entre elles ont souligné que l'éclairage est meilleur en hiver en raison de la réflexion de la lumière sur la neige et de l'absence de feuilles dans les arbres.

### **Les yeux sur la rue**

Les yeux sur la rue renvoient à la présence de personnes derrière les fenêtres des bâtiments qui bordent les espaces publics. Ces regards offrent une surveillance citoyenne qui aide à prévenir les épisodes de violence et de harcèlement (Jacobs, 1961).

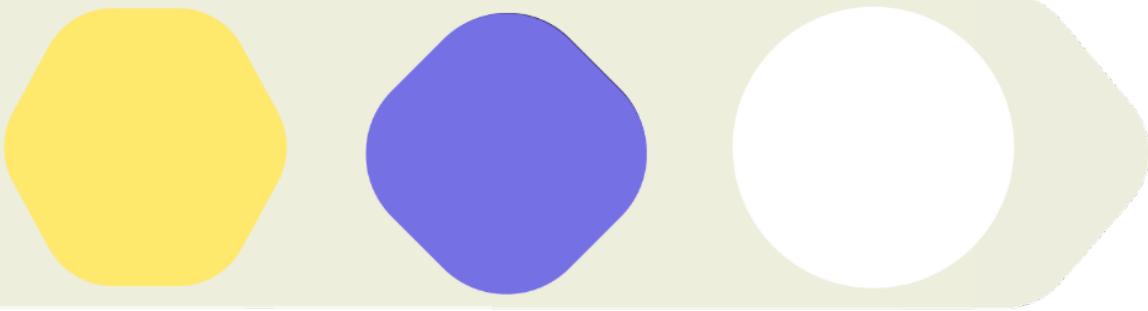
Le soir et la nuit, les fenêtres animées se trouvent principalement dans les résidences et certains commerces, plutôt que dans des immeubles abritant des lieux d'emploi ou d'étude. Les quartiers d'affaires ou campus universitaires sont ainsi souvent dépourvus de celles-ci et offrent par conséquent peu d'yeux sur la rue.

### **La présence de cachettes**

La présence de cachettes permet à une personne de se dissimuler afin de faciliter une agression (Ville de Montréal, 2002). Il renvoie à tout objet obstruant la vue, comme des arbustes, voitures, vallons, entrées d'immeubles ou bennes à ordures.

### **L'ambiance sonore**

Un environnement bruyant diminue les chances de bien entendre ce qui se déroule dans notre environnement immédiat et d'être entendu-e si on appelle à l'aide.



## La co-veillance: L'importance de la vigilance citoyenne

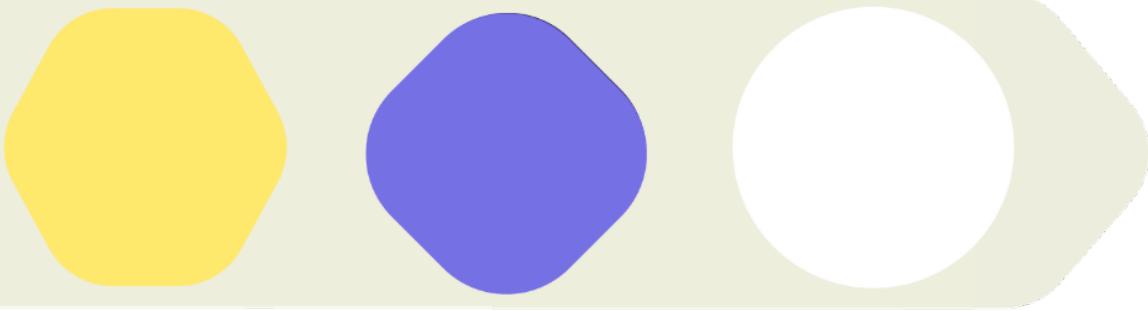
La co-veillance est un concept issu de la réflexion de Jane Jacobs (1961), qui a mis de l'avant l'importance de “veiller la rue”, c'est-à-dire miser davantage sur une forme de surveillance mutuelle permise par le cadre bâti, à travers l'érection d'espaces publics fréquentés, animés et visibles.

Elle dépend de l'animation, du sentiment de communauté, de l'ambiance et de l'esthétique, de la présence de commerces de proximité ou d'institutions accessibles et de la présence d'une surveillance institutionnelle.

### L'animation

L'animation se traduit par une présence continue de personnes, qu'elles soient en déplacement ou en train de flâner. L'animation est synonyme de sécurité pour plusieurs personnes, notamment parce que la présence de témoins est associée à une surveillance informelle (Hillier & Sahbaz, 2009), à de potentielles sources d'aide ou à une présence qui réduirait les chances d'escalade (Valentine, 1990). Au contraire, l'absence d'animation entraîne chez plusieurs personnes un sentiment de solitude et de vulnérabilité. La saisonnalité a aussi un impact sur ce type d'environnement: dans le cadre de notre recherche, 14% des personnes qui ont associé l'animation à un sentiment de sécurité nomment que l'été est le moment de l'année offrant un plus grand sentiment de sécurité, ce en raison de la présence accrue de personnes dans les rues, généralement jusqu'à des heures plus tardives (Accès transports viables, 2024).

En certaines occasions, l'animation peut signifier une plus grande insécurité, notamment chez les personnes qui subissent des discriminations systémiques, comme les femmes qui portent le hijab (Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse du Québec, 2019). De plus, l'effet



de foule augmente le risque d'être victime de violence perpétrée dans l'anonymat (Loukaitou-Sideris, 2014).

En d'autres occasions, une animation intense peut provoquer une surstimulation entraînant l'incapacité à exercer de la vigilance et générant un sentiment de vulnérabilité.

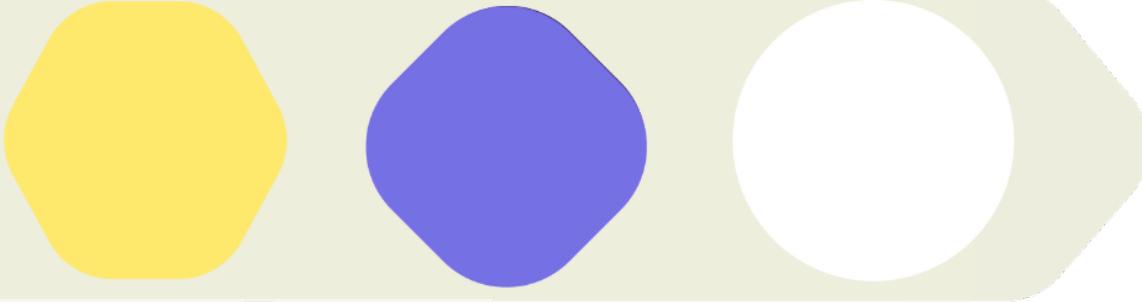
#### L'animation à pied ou en voiture: quelles différences?

L'animation par des personnes à pied permet un plus grand sentiment de surveillance en raison de leur vitesse peu élevée, qui permet une surveillance accrue et une capacité d'intervention rapide.

La présence de mobilier urbain appelant à flâner ou jouer dans l'espace public, comme des bancs, des jeux pour enfants ou adultes, des fontaines, etc., génère de l'animation.

La présence d'une ligne de transport en commun sur rue peut augmenter le sentiment de sécurité dans les espaces environnants, puisque les personnes qui attendent à l'arrêt ainsi que les personnes à bord de l'autobus offrent de nombreux yeux sur la rue. De plus, la présence d'une personne conductrice employée peut être associée à une figure d'autorité rassurante.

L'animation par la circulation routière peut aussi être sécurisante, surtout lorsque sa vitesse et son volume sont peu élevés. Effectivement, une voiture roulant à une vitesse réduite offre un meilleur contact visuel et une plus grande capacité d'intervention alors qu'un faible volume de la circulation routière réduit le sentiment d'anonymat.



## **Le sentiment de communauté**

Ce sentiment de communauté entraîne le sentiment que les personnes habitant le quartier veillent sur celui-ci et sur les personnes qui le fréquentent, offrant ainsi de potentielles sources d'aide. Il dépend de la confiance que nous avons envers la population habitante, la connaissance des gens qui y habitent et la présence d'épisodes de violences ou de personnes vivant de la détresse.

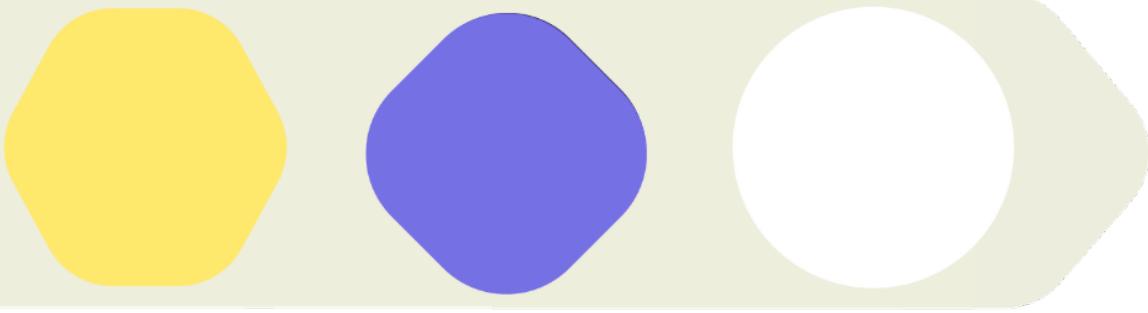
## **La confiance envers la population habitante**

Notre recherche-action a rapporté de nombreux témoignages de personnes ressentant de la peur à proximité de personnes marginales, en situation d'itinérance, en situation d'intoxication, vivant avec des enjeux de santé mentale, en situation de défavorisation économique, immigrantes, adolescentes, masculines, hétérocisgenres, membres des forces policières, intoxiquées ou en groupe. Des témoignages de personnes ressentant un plus grand sentiment de sécurité à proximité de familles, de personnes aînées ou d'agents de sécurité ont aussi été récoltés.

Rappelons que le sentiment d'insécurité découle du jugement du niveau de sécurité offert par un environnement, construit en fonction des éléments de sécurité qui y sont perçus (Van Rijswijk et al., 2016). Ceux-ci découlent d'un imaginaire personnel construit et entretenu par la socialisation, les représentations véhiculées dans l'espace public (médias, école, gouvernement, religion, etc.) et les expériences personnelles.

Les populations qui habitent et occupent les lieux font partie intégrante de cet environnement. Elles peuvent avoir un impact sur notre sentiment de sécurité de trois manières:

1. La connaissance ou la méconnaissance de leurs normes sociales.
2. L'existence de biais et préjugés à leur endroit.



### 3. Les expériences personnelles positives ou négatives.

#### **Comprendre les normes sociales de l'Autre**

Un environnement habité par des types de personnes qui nous ressemblent ou que nous connaissons est sécurisant. Nous partageons les mêmes normes sociales, culturelles ou économiques. Dès lors, leurs comportements sont considérés comme logiques et prévisibles.

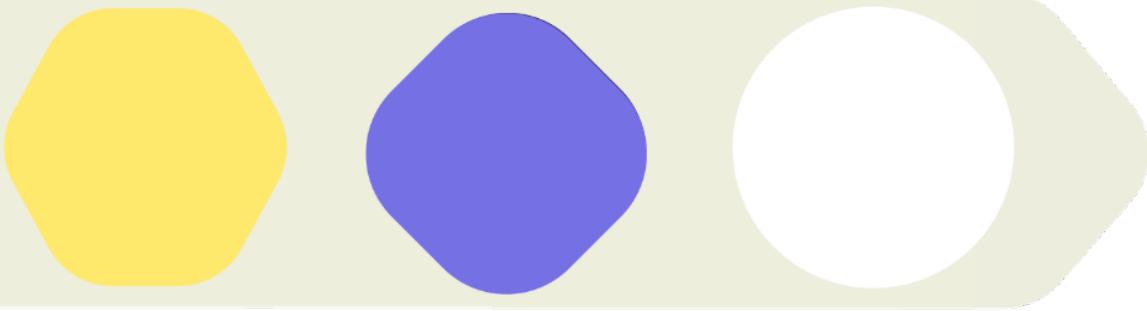
Ainsi, connaître ses voisins-es, ou simplement des personnes qui habitent le secteur, augmente le sentiment de sécurité. Ces personnes peuvent être membres de notre réseau familial ou social, mais notre recherche a aussi démontré que le simple fait d'établir des liens légers avec certaines personnes résidentes ou de croiser des individus de manière récurrente dans le quartier pouvait augmenter le sentiment de sécurité.

Au contraire, un environnement habité par des personnes qui ne nous ressemblent pas peut être insécurisant. Ces personnes répondent de normes sociales méconnues ou incomprises, leurs comportements peuvent donc nous paraître illogiques et imprévisibles. Pour réduire le sentiment d'insécurité en présence de populations qui nous sont étrangères, la solution repose dans l'apprentissage et la compréhension des normes de ces groupes.

La mixité sociale est un gage de sentiment de sécurité pour le plus grand nombre de personnes. Effectivement, elle implique qu'une diversité de populations coexiste en un lieu, ce qui augmente les chances que chaque personne puisse y identifier des individus envers qui elle a confiance.

#### **La présence de biais ou de préjugés**

Certains groupes sociaux sont plus souvent victimes de représentations sociales défavorables, ce qui peut avoir un impact sur la confiance que nous



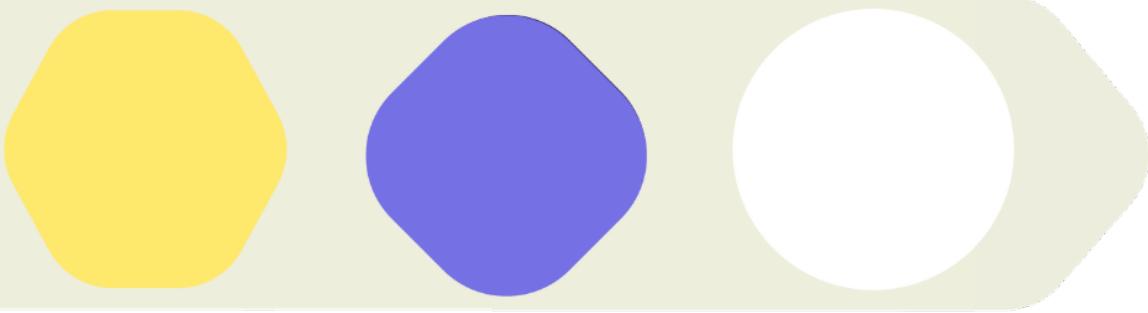
leur portons (Augoyard et Leroux, 1991). Les biais classistes, racistes, âgistes, sanistes ou envers les personnes qui consomment des drogues ou de l'alcool et construits et entretenus dans l'espace public peuvent donc avoir un impact direct sur la confiance que nous avons envers certaines populations. Celles-ci sont typiquement les personnes défavorisées économiquement, les personnes n'ayant pas la peau blanche, les jeunes, les personnes consommant des drogues ou de l'alcool ou les personnes avec des enjeux de santé mentale.

Ces biais peuvent affecter le sentiment de sécurité dans les milieux habités par ces personnes. Notre recherche a rapporté que certaines personnes ressentent de l'insécurité dans des quartiers défavorisés, situés à proximité d'hôpitaux ou habités par des personnes immigrantes. Les quartiers festifs peuvent aussi générer de l'insécurité en raison des violences et du sentiment de « désordre urbain » qui y sont plus fréquents (Roberts & Eldridge, 2007). Au contraire, des biais positifs existent envers les familles et les personnes aînées.

Les populations envers qui nous avons des préjugés négatifs sont souvent celles qui sont parmi les plus vulnérables. Ces personnes recherchent aussi la sécurité, le soutien et l'entraide et il importe de briser les biais et préjugés afin de leur garantir, à elles aussi, la sécurité.

### **Les expériences personnelles**

Notre sentiment de sécurité peut aussi être influencé par nos expériences personnelles ou celles de nos proches. Les lieux ou la présence de personnes avec qui nous avons eu des expériences positives ou négatives peuvent avoir un impact sur celui-ci.



### Les personnes vivant de la détresse: une société qui ne prend pas soin de ses membres

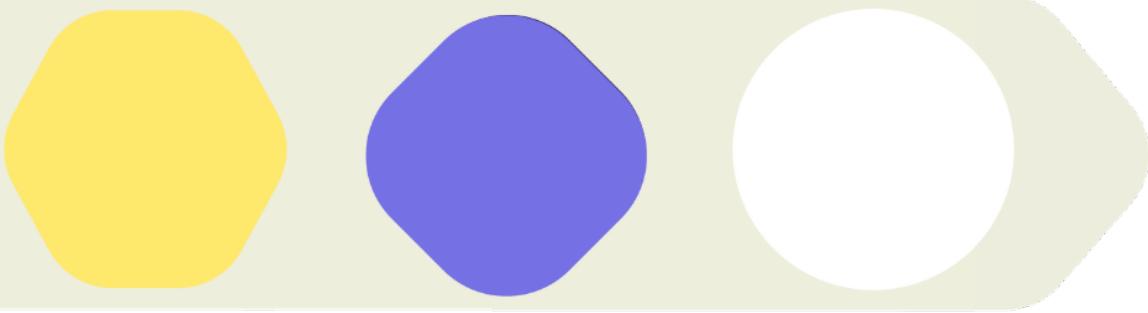
La présence de personnes en détresse, qui commettent des actes illégaux ou qui subissent des violences ou des discriminations dans l'espace public, peut entraîner le sentiment que la société ne prend pas soin de ses membres. Ces violences peuvent être physiques, mais aussi symboliques, par exemple sous la forme de graffitis haineux. Le constat d'être dans une société qui ne prend pas soin de ses membres peut générer le sentiment que la communauté ne nous viendra pas en aide si nous sommes nous-mêmes victimes de harcèlement de rue ou d'autres types de violences.

Au contraire, une société au sein de laquelle la population semble répondre à ses besoins, respecter les lois, ne pas subir de violences et s'épanouir peut entraîner un sentiment de paix. Plusieurs secteurs peu animés, mais où la population semble épanouie ont été jugés comme « paisibles » ou « tranquilles » par les personnes participant à notre recherche.

### **L'ambiance et l'esthétique**

L'ambiance et la beauté d'un lieu ont un impact direct sur le sentiment de sécurité. La présence d'art, de décorations, de lumières décoratives ou d'arbres et d'espaces verts contribuent notamment à améliorer l'ambiance d'un lieu et à le rendre beau.

La propreté et la qualité de l'entretien des infrastructures influencent directement la manière dont nous percevons un lieu. Lorsqu'un espace est mal entretenu, avec des trottoirs abîmés, bâtiments délabrés ou déchets visibles, il peut rapidement susciter un sentiment d'insécurité (Valente et al., 2022). À l'inverse, un environnement propre et bien entretenu donne l'impression que la communauté veille sur cet espace. Cette attention au cadre de vie renforce



l'idée que les personnes qui y habitent ou le fréquentent seront présentes et prêtes à intervenir en cas de besoin, ce qui accroît le sentiment de sécurité.

### **Les commerces et institutions: des lieux de sûreté**

La présence de commerces et d'institutions ouverts contribue à renforcer le sentiment de sécurité. Ces lieux constituent des points de repère où l'on peut trouver refuge ou demander de l'aide en cas de besoin. La présence de personnes employées augmente cette impression de sécurité, puisqu'ils peuvent agir comme témoins ou intervenir si une situation problématique survient. Comme il s'agit d'espaces publics, ils sont perçus comme facilement accessibles. De la même façon, certains lieux privés, comme des résidences, peuvent aussi être perçus comme sécurisants, surtout lorsqu'il existe un fort sentiment de communauté et de confiance envers les personnes qui y habitent.

### **La surveillance formelle**

La présence de membres du corps policier ou d'agents de sécurité a un effet sécurisant pour certaines personnes, mais insécurisant pour d'autres.

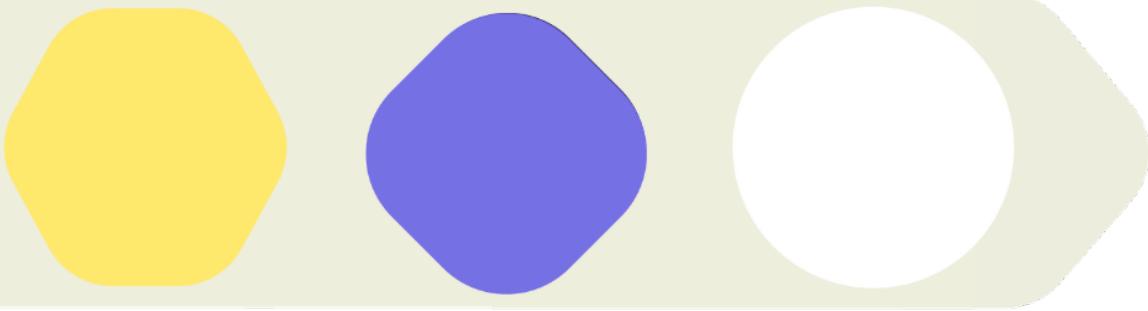
La présence de caméras, de téléphones ou de boutons d'urgence a aussi un effet sécurisant.

### **Se déplacer facilement**

La capacité à se déplacer dépend de la présence d'échappatoires, de la lisibilité du territoire et de la qualité des infrastructures.

### **La présence d'échappatoires**

La capacité à s'échapper découle de l'absence de barrières physiques qui peuvent empêcher un individu de quitter un lieu, comme un mur, une clôture ou



même une chaîne de trottoir pour des personnes qui se déplacent en fauteuil roulant.

Les environnements qui offrent peu d'échappatoires sont reconnus par de nombreuses études comme étant associés à un plus grand sentiment d'insécurité ( Van Rijswijk et al., 2016), particulièrement chez les femmes (Boomsma & Steg, 2014).

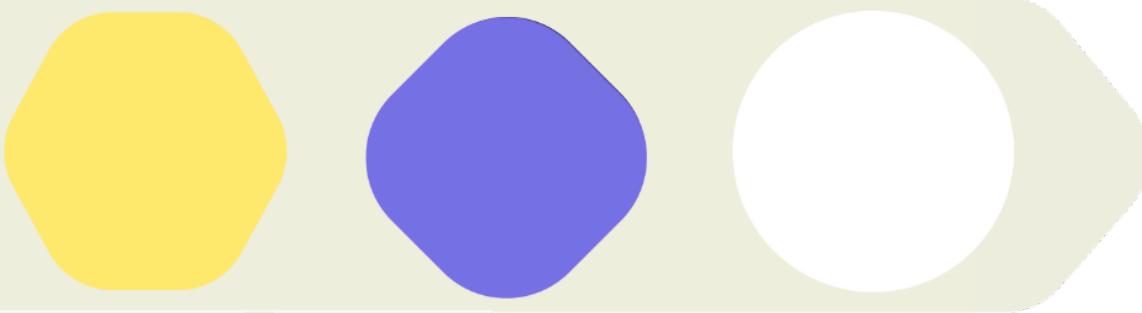
### **La lisibilité du territoire**

La lisibilité du territoire signifie de *savoir où l'on est et où l'on va*. Un territoire qui offre des éléments de signalisation géographique clairs, une bonne perméabilité de la trame urbaine, la présence de toponymie, d'indications ou de cartes géographiques génèrent un sentiment de sécurité parce qu'il est alors possible de connaître les échappatoires et les lieux de sûreté situés aux alentours.

### **La qualité des infrastructures**

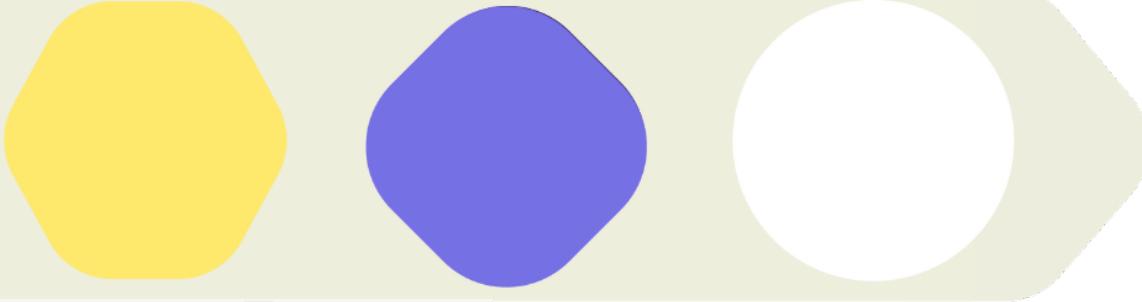
Un aménagement urbain de qualité contribue à renforcer le sentiment de sécurité en rendant les lieux plus animés, en facilitant les possibilités de se déplacer ou de se mettre à l'abri et en améliorant l'ambiance générale d'un lieu. Des trottoirs et pistes cyclables larges permettant à plusieurs individus de se croiser sans se toucher, des intersections protégées et efficaces pour tous les modes de transport ou des voies de circulation claires et bien dessinées sont des exemples d'aménagements urbains de qualité pouvant avoir un impact direct sur le sentiment de sécurité.

En l'absence ou la mauvaise qualité des infrastructures de transport, ou en raison de la mauvaise qualité de celles-ci, des personnes peuvent être obligées de circuler dans des zones qui ne sont pas conçues pour elles. Lorsque les principes du partage de la route ne sont pas respectés ou compris, cela peut



mener à des conflits, voire à des situations de harcèlement de rue. Comme certains outils de déplacement peuvent être utilisés comme outils de violence, comme les voitures, les vélos ou les trottinettes, les personnes à pied, en fauteuil roulant ou à vélo peuvent se retrouver dans des situations de grande vulnérabilité.

La présence d'un système de transport en commun de qualité contribue aussi à générer de l'animation et des yeux sur la rue. Une desserte à une fréquence rapide offre de plus la possibilité de quitter rapidement un lieu inconfortable, offrant des échappatoires efficaces et souvent abordables.



## Recommandations

### **Recommandation 1 : Accroître la co-visibilité**

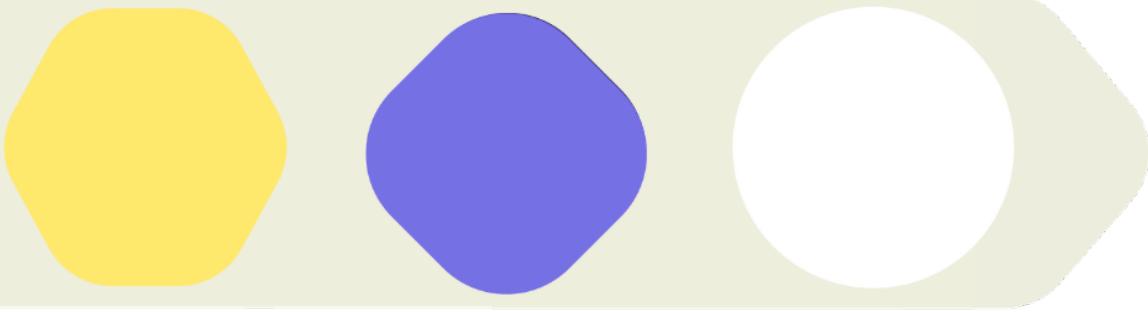
- 1.1. Améliorer et multiplier les sources d'éclairage
- 1.2. Limiter les cachettes potentielles
- 1.3. Multiplier les yeux sur la rue

### **Recommandation 2 : Accroître la co-veillance**

- 2.1. Accroître la mixité sociale
- 2.2. Favoriser des environnements animés :
  - Des commerces ouverts tard
  - Des aménagements piétonniers et cyclables conviviaux et attractifs pour toutes et tous
  - Une affluence continue à travers la mixité des fonctions
  - Des lignes de transports en commun fréquentes et prévisibles
- 2.3. Renforcer le sentiment de communauté:
  - Encourager les activités citoyennes et communautaires
  - Multiplier les œuvres d'art et les décorations
  - Assurer la propreté et l'entretien des infrastructures
  - Assurer une surveillance et l'accès à de l'aide à toute heure du jour et de la nuit

### **Recommandation 3 : Faciliter les déplacements**

- 3.1. Garantir une lisibilité du territoire avec une signalisation géographique claire et accessible pour tous les modes de transport

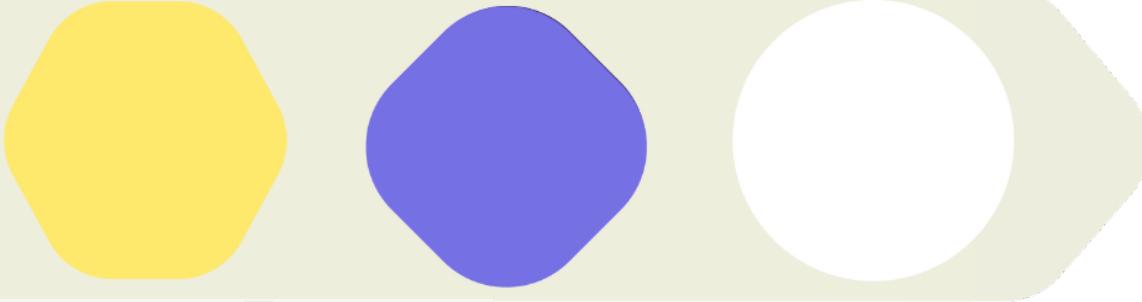


- 3.2. Aménager de façon cohérente et continue afin s'assurer la prévisibilité du territoire
- 3.3. Favoriser les lieux offrant des échappatoires:
  - Favoriser un maillage urbain dense
  - Assurer la fluidité des déplacements
  - Limiter l'utilisation d'environnements créant des effets tunnel

## Conclusion

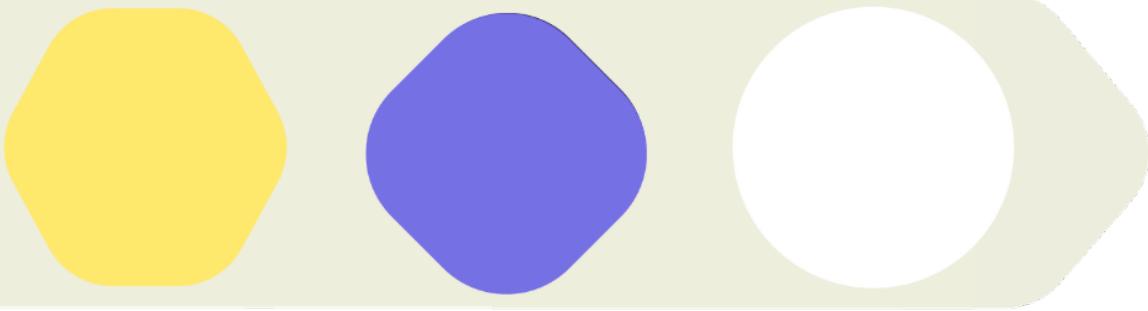
L'aménagement urbain joue un rôle clé dans le sentiment de sécurité de tout le monde. La co-visibilité permet de voir et d'être vu-e à travers l'éclairage, l'absence de cachettes et la présence d'yeux sur la rue. La co-veillance offre la confiance que la société dans laquelle nous gravitons nous portera secours en cas de besoin. Elle est atteinte par la présence d'une diversité de personnes dans l'espace public, l'animation, le sentiment de communauté et l'accès à de l'aide. La facilité à se déplacer offre une diversité de choix des trajets et de modes de transports, permettant ainsi de choisir l'option de déplacement la plus sécurisante et offrant des échappatoires en cas de besoin. Cette liberté de mouvement est atteinte à travers une signalisation géographique claire, un aménagement cohérent et prévisible et un maillage urbain dense.

Le sentiment d'insécurité entraîne un déficit de mobilité chez les personnes qui le vivent, principalement les femmes, les personnes trans, les jeunes femmes, les femmes aînées, les personnes en situation de handicap, les personnes racisées, les personnes de la diversité sexuelle et les personnes en situation de précarité financière. Comme ces personnes sont souvent déjà à risque de vivre des déficits de mobilité plus grands que la moyenne (Accès transports viables, 2023), ces réalités s'additionnent et contribuent à accroître encore plus leur déficit. Ce déficit peut entraîner un isolement social et limiter la participation citoyenne des personnes qui le vivent, contribuant par le fait même à accentuer leur invisibilisation dans l'espace public.



Le sentiment de sécurité est essentiel pour assurer le respect du droit à la mobilité de tout le monde. Le transport constitue un aspect structurant de la vie, et donc un vecteur important de l'autonomisation économique, de l'inclusion sociale et de la participation citoyenne des personnes. Rappelons aussi que l'exercice de nos droits fondamentaux, comme le droit au travail, le droit au logement, le droit à la santé, le droit à l'éducation ou le droit à la libre association dépendent du respect de droit à la mobilité.

Afin de tendre vers une société plus équitable, il importe d'assumer une prise en charge collective de l'enjeu du sentiment d'insécurité. Comme celui-ci est vécu de façon disproportionnée par les personnes qui vivent déjà des déficits de mobilité, il est nécessaire de ne pas laisser reposer la charge de leur sentiment de sécurité sur leurs épaules. Pour assurer collectivement l'amélioration de leur sentiment de sécurité, et par le fait même, celui de tout le monde, l'aménagement du territoire doit jouer un rôle clé.



## Références

Accès transports viables 2023. Le réseau structurant et la mobilité à Québec. Une analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle.

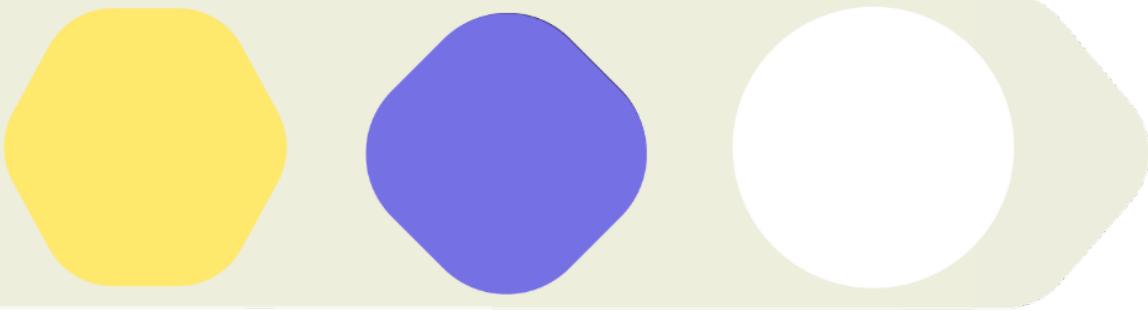
Accès transports viables (2024). Le harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches.

Augoyard, J. F. et Leroux, M. (1991). Les facteurs sensoriels du sentiment d'insécurité. dans Y. Bernard et M. Segaud (Dir.), La ville inquiète : habitat et sentiment d'insécurité. Paris, Éditions de l'espace européen, pp. 23-51.

Blais, M., Dumerchat, M. et Simard, A. (2021). Les impacts du harcèlement de rue sur les femmes à Montréal. Montréal: Service aux collectivités de l'Université du Québec à Montréal/Centre d'éducation et d'action des femmes.

Boomsma, C., & Steg, L. (2014). Feeling safe in the dark: examining the effect of entrapment, lighting levels, and gender on feelings of safety and lighting policy acceptability. *Environment and Behavior*, 46(2), 193e212. <http://dx.doi.org/10.1177/0013916512453838>.

Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse du Québec (2019). Les actes haineux à caractère xénophobe, notamment islamophobe: résultats d'une recherche menée à travers le Québec.



Courcy, I., Lavoie Mongrain, C., & Blais, M. 2022. Rapport de recherche sur le harcèlement de rue à Montréal. Un portrait statistique de la pluralité des expériences, des manifestations et des contextes.

Hillier, B., & Sahbaz, O. (2005). High resolution analysis of crime patterns in urban street networks: An initial statistical sketch from an ongoing study of a London borough. In A. van Nes (Ed.). Proceedings of 5th international space syntax: TU Delft. Delft: Tech. Press.

Hillier, B., & Sahbaz, O. (2009). An evidence based approach to crime and urban design. In R. Cooper, G. Evans, & C. Boyko (Eds.). Designing sustainable cities: Decision-making tools and resources for design (pp. 163–186). Wiley Blackwell.

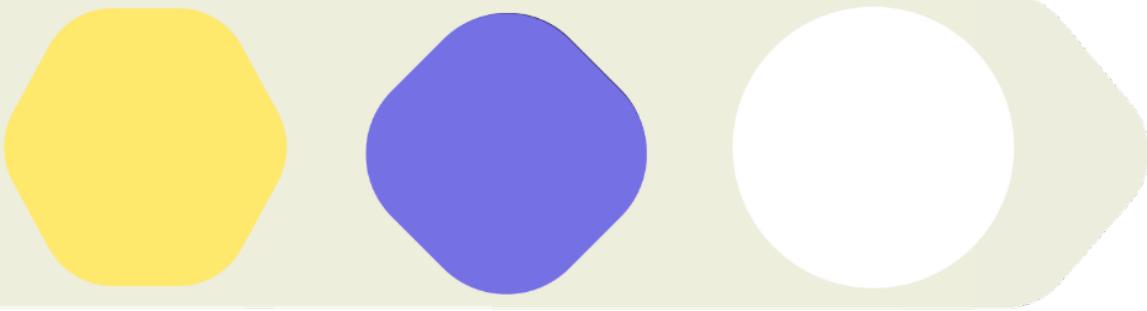
Jacobs, J. (1961). The death and life of great American cities. New York: Vintage Books.

Lefebvre, H. (1968). Le Droit à la ville. Paris: du Seuil.

Léger Marketing (2024). Portrait du harcèlement de rue dans la grande région de Québec. Sondage Omnibus Québec RMR. Mené le 30 août 2024.

Loukaitou-Sideris, A. (2014). Fear and safety in transit environments from the women's perspective. *Security Journal*, 27(2), 242–256.

Nicole Roach. (2022). How to get Harassment off our Streets. *Words. Women in Urbanism*.



Roberts, M. & Eldridge, A. (2007). Quieter, Safer, Cheaper : Planning for a more inclusive evening and night-time economy. *Planning Practice and Research*, 22(2), Article 2. <https://doi.org/10/drnxn6>

Valente, R., Valera Pertegas, S., & Guàrdia Olmos, J. (2022). Feeling unsafe in Italy's biggest cities. *European Journal of Criminology*, 19(4), 849-867. <https://doi.org/10.1177/1477370820932075>

Valentine, G. (1990). Women's fear and the design of public space. *Built Environment*, 16(4).

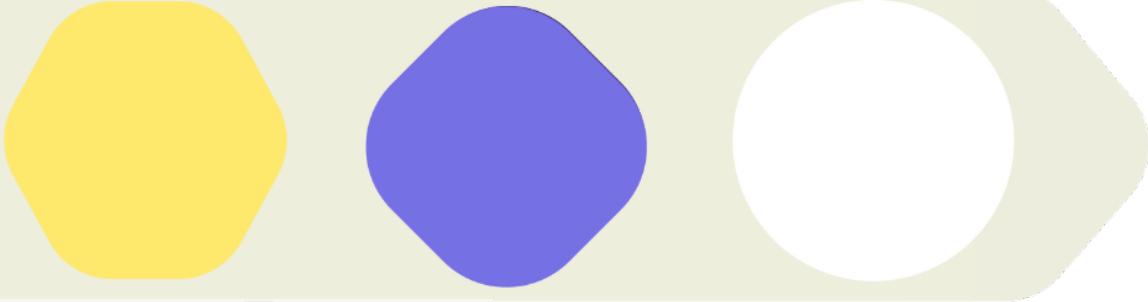
van Rijswijk, L., Rooks, G., & Haans, A. (2016). Safety in the eye of the beholder : Individual susceptibility to safety-related characteristics of nocturnal urban scenes. *Journal of Environmental Psychology*, 45, 103-115. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2015.11.006>

Vera-Gray, F. « Men's stranger intrusions: Rethinking street harassment ». *Women's Studies International Forum* 58 2016 9-17. <https://doi.org/10.1016/j.wsif.2016.04.001> .

Ville de Montréal (2002). Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire. Programme Femmes et ville.

Viswanath, K., and S.T. Mehrotra. 2007. "Shall we go out?" Women's safety in public spaces in Delhi. *Economic and Political Weekly* 42 17 15421548.

Wekerlé, G. 1999. De la coveillance à la ville sûre. *Les annales de la recherche urbaine*, n° 8384, 164-169.



## Annexe - Fiches de diagnostic de quartiers

L'ensemble des fiches de diagnostic de quartier sont disponibles aux pages suivantes.

# Campus de l'université Laval

## Les éléments insécurisants

### Partout sur le campus

Les zones périphériques et les pavillons excentrés sont peu **animés** et n'offrent aucun **commerce ou institution** accessibles ou de **yeux sur la rue**; et ce en raison de la concentration des activités au cœur du campus et dans certains noyaux.

Les grandes distances entre les pavillons génèrent une absence de **sentiment de communauté**.

### Les stationnements souterrains

L'**éclairage** y est irrégulier. Des voitures et des poteaux peuvent faire office de **cachettes**. Il n'y a aucun **commerce ou institution** accessibles à proximité, ni de **yeux sur le lieu** en raison de son isolement.

Peu d'éléments de **signalisation géographique** sont présents.

### Les tunnels

Il y a peu d'éléments de **signalisation géographique** sur les distances à parcourir et sur les lieux où mènent les sorties.

Les couloirs sont très longs et offrent peu de portes de sortie, réduisant les possibilités d'**échappatoire**. La présence d'échos génère du **bruit** et il est difficile de repérer d'où ils proviennent. Plusieurs tunnels sont **malpropres** et des **graffitis haineux** y sont parfois présents.

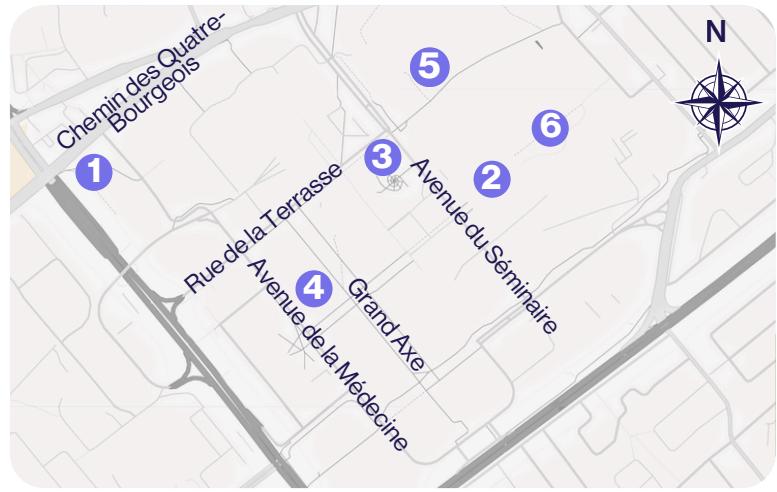
Le soir venu, ils sont peu **animés**.

*L'oesophage / le tuyau de sécheuse: la **voie** de circulation est étroite, il y règne une **ambiance** confinée et son **esthétique** est faible.*

*Le tunnel vers le Palasis-Prince: Les **infrastructures** sont en mauvais état et il y règne une **ambiance** de délabrement.*

### 1 Le sentier du Jardin communautaire biologique

Il n'est pas **éclairé**, il n'y a aucun **commerce ou institution** accessible à proximité et il y a peu de **yeux sur le lieu** en raison de son isolement.



### 2 Le pavillon Louis-Jacques-Casault

Il manque d'éléments de **signalisation géographique** et il y est difficile de s'y repérer.

### 3 Le pavillon Palasis-Prince

Il y a peu d'**animation** et aucun-e employé-e n'y assure une **présence récurrente**.

### 4 Le pavillon Alexandre-Vachon

Il manque d'éléments de **signalisation géographique** et il est difficile de s'y repérer, il y a peu d'**animation** et aucun-e employé-e ne semble y assurer une **présence récurrente**.

### 5 La piste menant sur la rue Liénard

Elle est peu **animée**, il n'y a aucun **commerce ou institution** accessibles à proximité et il y a peu de **yeux sur le lieu** en raison de son isolement.

L'**éclairage** y est insuffisant et irrégulier et des buissons font office de **cachettes**, particulièrement à la fin du chemin au croisement avec la rue Liénard. Il y a peu d'éléments de **signalisation géographique** indiquant la destination du sentier et la distance à parcourir pour y arriver.

Il y a peu d'**échappatoires** en raison de la longueur du sentier et des clôtures qui l'entourent. L'hiver, la neige bordant le sentier réduit d'autant plus les possibilités de s'échapper.

### 6 Le sentier derrière le pavillon Louis-Jacques-Casault

Il est isolé de toute **résidence** pouvant offrir des **yeux sur la rue**, l'**éclairage** y est irrégulier et insuffisant et les boisés offrent de nombreuses **cachettes**.

Le soir et la nuit, n'y a aucun **commerce ou institution** accessibles à proximité. Les portes arrière du pavillon Louis-Jacques-Casault ont notamment la réputation d'être barrées à la fin de la journée.

1. Les termes en gras réfèrent à des concepts en aménagement sécurisant. Ceux-ci sont définis à partir de la page 18.

# Campus de l'université Laval

## Les éléments sécurisants

### 1 Les tunnels

De nombreux **téléphones de sécurité** sont présents. Il y règne une **ambiance** « formelle » et les murales colorées rendent les lieux **beaux**. Ils sont très **animés**, surtout en journée.

Ils sont bien éclairés et les miroirs présents aux coins diminuent la quantité de **cachettes** potentielles.

*L'oesophage / le tuyau de sécheuse:* des caméras sont installées à proximité.

*Tunnel menant au PEPS:* il est particulièrement **animé** en raison de la présence régulière de personnes qui y joggent et de casiers.

### 1 Le Grand Axe, au coin du Grand Axe Bibliothèques

Le lieu est bien **éclairé** et souvent très **animé**. Des **agents de sécurité** y circulent souvent.

Les pavillons situés à proximité sont **accessibles** facilement et presque à toute heure, notamment la bibliothèque principale, qui est **animée** jusqu'à tard le soir et où des **employés-es** sont généralement présents-es.

La qualité des **infrastructures piétonnes**, notamment le fait que la rue soit réservée à la marche et au vélo, engendre un **sentiment de communauté** et une plus grande **facilité à se déplacer**.

### 2 La rue de la Terrasse, coin avenue du Séminaire

Le lieu est bien **éclairé** et il est généralement **animé**. De nombreux pavillons sont situés à proximité et sont **accessibles** facilement.

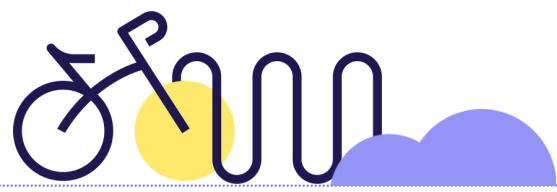
La présence d'un arrêt d'autobus génère de **l'animation** et des **yeux sur la rue**.

Il est facile de s'y **repérer** et le lieu est **beau**.

### 3 Le sentier derrière le pavillon Louis-Jacques-Casault

L'**éclairage** est suffisant et la nature rend le lieu **beau**. Des **agents de sécurité** sont souvent stationnés à proximité.

L'été, le lieu est **animé**.



### 4 La piste multifonctionnelle menant sur la rue Liénard

Le lieu est souvent **animé** en raison de la quantité d'étudiants-es qui y transitent.

L'été, **l'animation** est encore plus importante en raison de la présence des installations sportives à proximité et de l'utilisation accrue de la piste cyclable.

### 5 Le pavillon Charles-De Koninck

Il y a une grande **animation** en raison de la quantité de cours qui s'y tiennent et de la présence de la cafétéria, où plusieurs **employés-es** sont aussi présents-es.

### 6 Le pavillon Alphonse-Desjardins

Le lieu est **animé** presque en tout temps et on y retrouve des **employés-es** et de nombreux **commerces** accessibles.

#### Apparence de contradictions

Comme la lecture que nous faisons du territoire varie d'une personne à l'autre, les sentiments de sécurité y diffèrent pour chacun-e.

Puisque toutes les observations faites sur les lieux choisis ont été rapportées, il peut y avoir une apparence de contradictions. Celle-ci représente en fait la diversité des témoignages reçus.

# Lévis

## Les éléments insécurisants

### 1 Le boulevard Guillaume-Couture, au coin de la rue Thomas-Chapais

Après la fermeture de la majorité des commerces, il y a peu d'**animation** ni de **commerces ou institutions** accessibles où se réfugier. Le soir, les **parcours d'autobus** ne circulent qu'à une faible fréquence.

Les trottoirs et arrêts d'autobus ne sont pas suffisamment **éclairés**.

La **rapidité** de la circulation routière diminue le sentiment que les automobilistes sont disponibles pour porter assistance.

### 2 Le parc Guy-Dionne

Après la fermeture des lumières des terrains sportifs, l'**éclairage** est insuffisant. Les buissons et modules de jeux peuvent générer des **cachettes**.

Il n'y a pas de **yeux sur le lieu** puisque de la végétation est présente entre les résidences et le parc. Les **échappatoires** sont limitées puisque le parc est presque entièrement clôturé.

### 3 Les quartiers résidentiels

Le soir et la nuit, ils sont peu **animés** et éloignés de tout **commerce ou institution** accessible.

Les résidences présentes ne sont pas considérées comme des **lieux de sûreté** potentiels, puisqu'elles sont situées dans des espaces privés inaccessibles. Les **yeux sur la rue** qu'elles pourraient offrir sont souvent limités par la présence de rideaux fermés.

L'**éclairage** y est irrégulier et parfois insuffisant, notamment en raison de la hauteur démesurée des lampadaires.

### 4 La rue Saint-Joseph

L'**éclairage** y est insuffisant et de nombreuses **cachettes** sont présentes.



### 5 Le stationnement arrière du Ryna Pizza

Son **éclairage** est irrégulier et les buissons et conteneurs à déchets génèrent des **cachettes**.

À l'exception des personnes fréquentant le commerce, il y a peu d'**animation** et aucun **oeil sur le stationnement**.



### 6 La piste cyclable longeant le fleuve

Il n'y a aucune **échappatoire** puisque la piste est bordée d'un côté par le fleuve et de l'autre par une pente escarpée rarement traversée par une voie de connexion à la rue.

### 7 Le stationnement du centre Raymond-Blais

L'**éclairage** est insuffisant et de mauvaise qualité en raison de la teinte jaunâtre de la lumière. Les buissons présents peuvent générer des **cachettes**.

Le soir, le lieu est éloigné de tout **commerce ou institution** accessible.

# Lévis

## Les éléments sécurisants

### 1 Le quai Paquet

Le lieu est **animé** et il est situé à proximité de **commerces et institutions** où des **employés-es** sont présents, notamment le guichet de la traverse qui est ouvert dès tôt le matin jusqu'à tard le soir.

Des **employés-es** sont souvent présents-es et des **autobus** y passent et y attendent fréquemment.

Le lieu est bien **éclairé**.

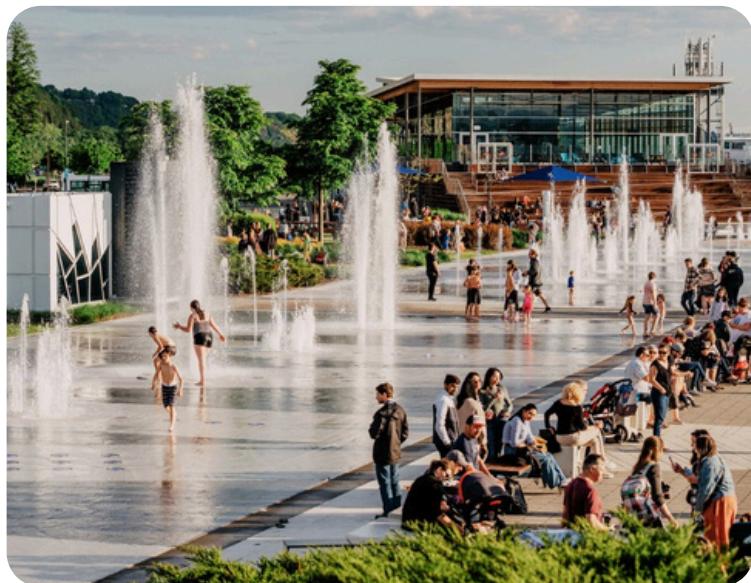


Photo: Ville de Lévis

### 2 Les rues résidentielles à proximité des Galeries Chagnon

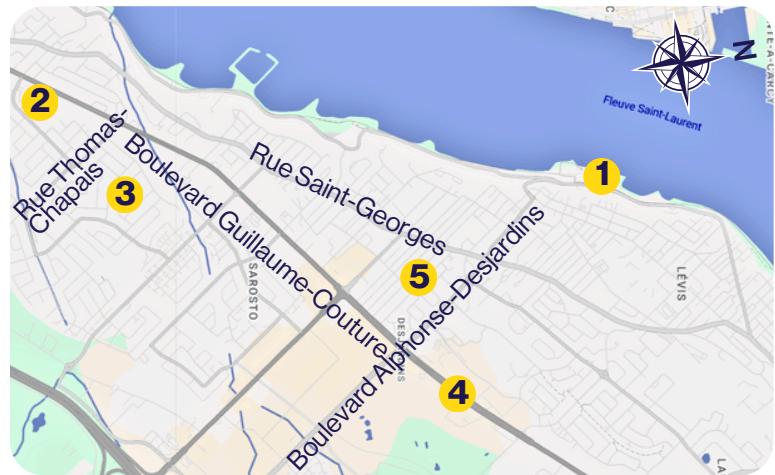
La rue est bien **éclairée** et des **commerces** accessibles sont situés à proximité.

La présence uniforme de maison unifamiliale suggère qu'il existe un **sentiment de communauté**.

### 3 Les quartiers résidentiels

Ces quartiers sont **beaux** et ils accueillent de nombreuses **résidences**.

Les automobiles circulent à **vitesse réduite** et la présence occasionnelle d'une piste cyclable génère de l'**animation**.



### 4 Le boulevard Guillaume-Couture

De nombreux **commerces et institutions** accessibles y ont pignon sur rue.

Il est bien **éclairé** et offre une vue dégagée exempte de **cachettes**.

Le volume élevé de la circulation automobile et le passage fréquent de la ligne L2 génèrent de l'**animation** et des **yeux sur la rue**.



### 5 Le parc Guy-Dionne

Avant la fermeture des lumières des terrains de sport, le lieu est bien **éclairé**.

Le jour, des **institutions** situées à proximité sont accessibles, notamment la bibliothèque et le centre communautaire.

Les portes de sortie du parc constituent de bonnes **échappatoires**, notamment parce que le parc est rapide à traverser.

Des **résidences** sont présentes à proximité.

**Rues sans peur**

Un projet porté par

 Accès transports viables

# Loretteville

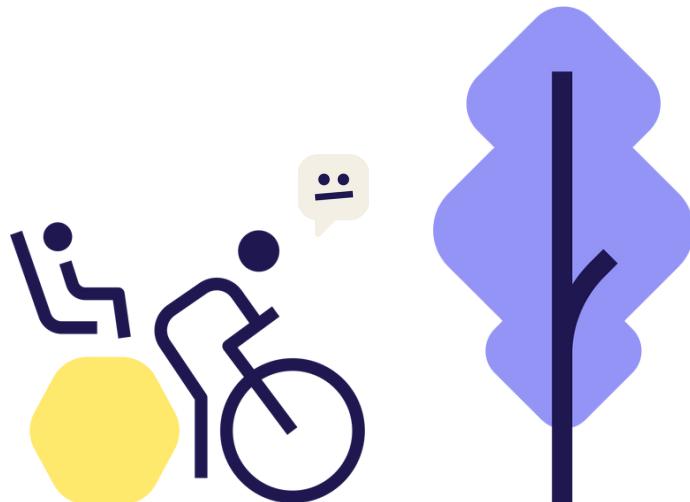
## Les éléments insécurisants

### 1 Le parc Jean-Roger Durand

Peu de **commerces ou institutions** accessibles sont situés à proximité.

Une **population** présumée en situation d'itinérance occupe parfois le parc.

Le sentier longeant la rivière est isolé de toute **animation** et il est **étroit**. Il n'offre aucune **échappatoire** puisqu'il est peu connecté au reste du parc et de nombreuses **cachettes** y sont présentes.



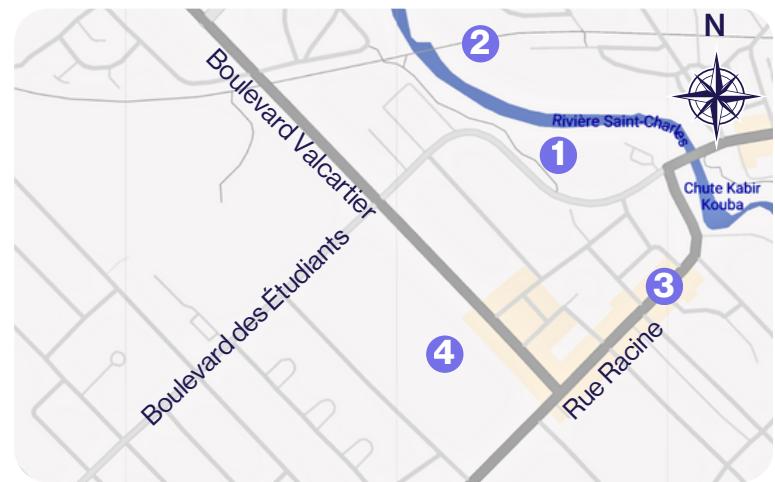
### 2 Le corridor des Cheminots

Peu de **commerces, institutions ou résidences** sont situés à proximité du sentier et celui-ci offre peu d'**échappatoires** puisqu'il est peu connecté aux rues environnantes.

L'**éclairage** y est insuffisant et la voie est souvent trop étroite.

### 3 La rue Racine

La section est de la rue n'est pas suffisamment **éclairée** et de nombreux bâtiments sont en **mauvais état** ou **inoccupés**, entraînant une **ambiance** d'abandon.



### 4 Le chemin piétonnier entre la rue Racine et l'école Roger-Comptois

L'**éclairage** est insuffisant, il y a peu d'**échappatoires** et les buissons et bâtiments inoccupés génèrent de nombreuses **cachettes**.

Le lieu est peu **animé**, surtout hors des saisons sportives qui génèrent de l'activité à proximité. Il est éloigné de tout **commerce, institution ou résidence**.

Comme le sentier est informel, ses **infrastructures** sont en mauvais état, il n'y a aucun **mobilier urbain** ni élément de **signalisation géographique** et il y règne une ambiance d'abandon.

# Loretteville

## Les éléments sécurisants



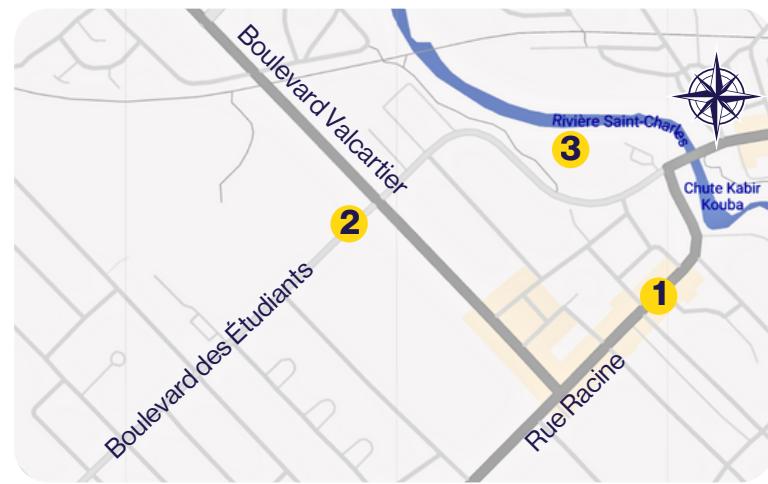
### 1 La rue Racine

En journée et certains soirs, de nombreux **commerces et institutions** sont accessibles. Les commerces sont de petites tailles et les propriétaires ou employés-es sont souvent présents-es de **manière récurrente**, renforçant le **sentiment de communauté**.

La rue est **animée**, autant par des personnes à pied que des personnes en voiture. Les **infrastructures piétonnes** sont de bonne qualité.

La rue est bien **éclairée** et des résidences offrent des **yeux sur la rue**.

Le secteur ouest concentre une grande quantité de **commerces** et il est particulièrement **beau** et bien **éclairé**.

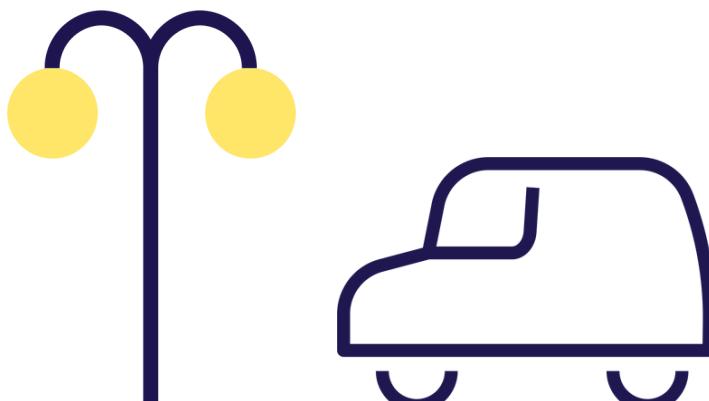


Parc Jean-Roger-Durand,  
Photo: Ville de Québec

### 2 Le boulevard des Étudiants

La rue est **animée**, notamment en raison de la circulation automobile et des terrains sportifs situés à proximité.

Lorsque les terrains sportifs sont illuminés, la rue est bien **éclairée**.



### 3 Le parc Jean-Roger-Durand

Le parc est **beau** et il est **animé**, surtout l'été.

Il est bien **éclairé** et les **infrastructures** sont bien entretenues, générant une **ambiance formelle**.

Il y a quelques **commerces** à proximité.

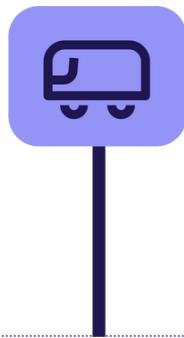
Rues  
sans peur

Un projet  
porté par

Accès  
transports  
viables

# Maizerets

## Les éléments insécurisants



### 1 Le terminus Beauport

L'**éclairage** y est irrégulier et de mauvaise qualité en raison de sa teinte jaunâtre.

Le lieu est isolé de la majorité des **commerces, institutions ou résidences** et il est peu **animé** le soir et la nuit.

### 2 La place Maizerets

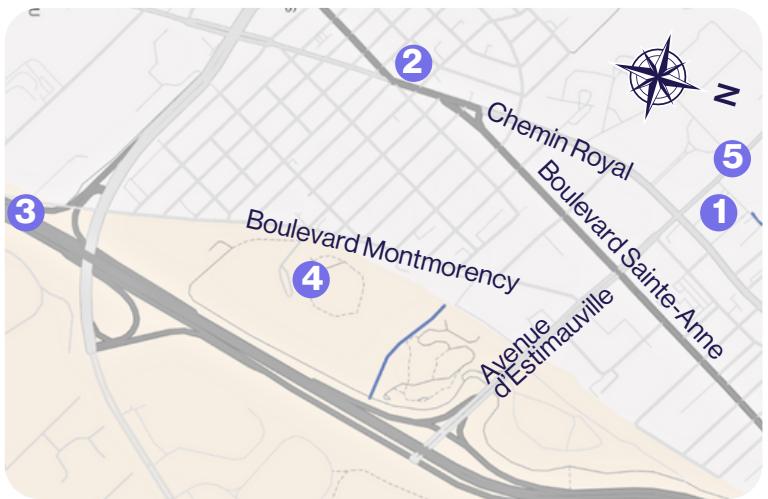
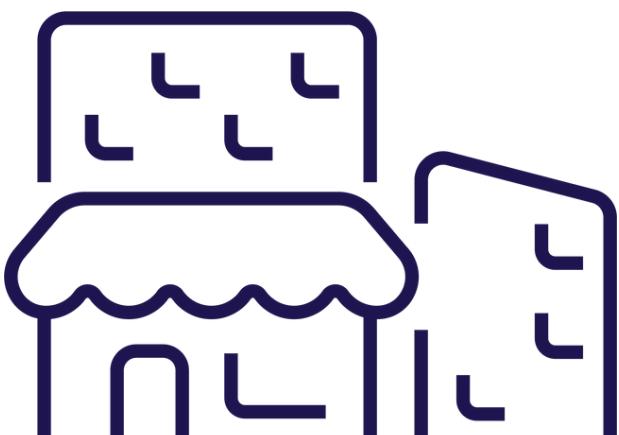
Depuis le retrait des installations de la place éphémère, le lieu est peu **animé**.

Le lieu accueille de nombreux buissons qui génèrent des **cachettes**.

### Le corridor des Cheminots, sous 3 l'autoroute Dufferin-Montmorency

Le sentier offre peu d'**échappatoires** sur une longue distance en raison des clôtures qui le bordent et des barrières de ralentissements qui obstruent la voie à répétition.

Le lieu est isolé de tout **commerce, institution ou résidence** et il est peu **animé**.



### 4 Le domaine Maizerets

L'**éclairage** y est insuffisant et les buissons et arbustes génèrent de nombreuses **cachettes**.

Le lieu est isolé de tout **commerce, institution ou résidence**.

### 5 L'avenue d'Estimauville, à la hauteur du CHSLD de l'Institut universitaire en santé mentale

Le trottoir est très **étroit** et il est présent sur un seul côté, limitant les possibilités de **s'échapper** en changeant de trottoir.

L'absence de résidences à proximité réduit la quantité de **yeux sur la rue**.



Rues  
sans peur

Un projet  
porté par

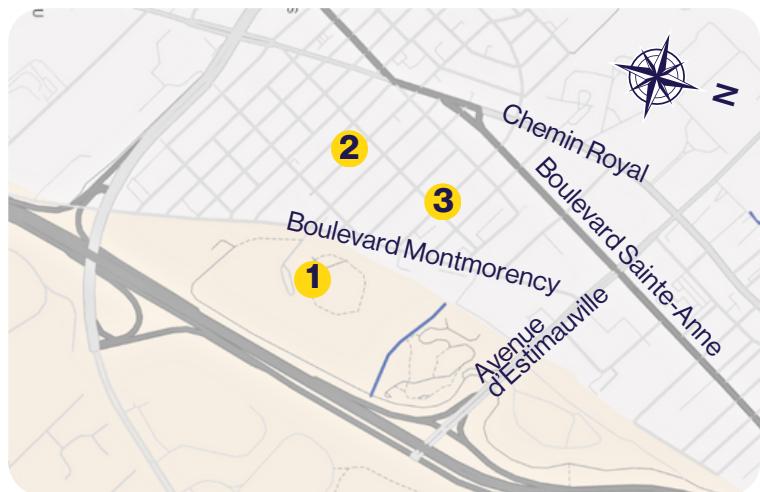
Accès  
transports  
viables

# Maizerets

## Les éléments sécurisants

### 1 Le domaine Maizerets

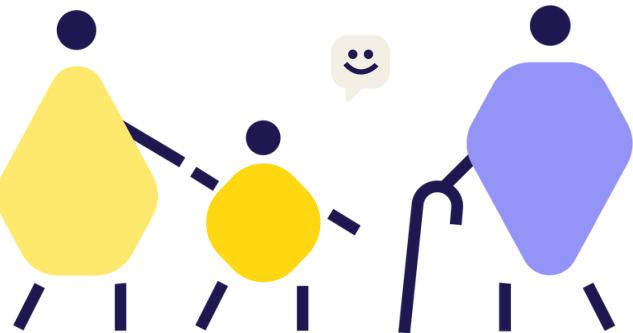
En journée, il est **animé**, il y règne une **ambiance** chaleureuse et il est **beau**.



### 2 Les quartiers résidentiels

Les rues accueillent de nombreuses **résidences** et sont jugées **paisibles** et **belles**.

Les trottoirs sont **larges** et les rues sont bien **éclairées**.



### 3 L'avenue Mailloux

Elle est bien **éclairée** et elle est jugée **paisible** et **belle**.



Photo: Ville de Québec

Rues  
sans peur

Un projet  
porté par

Accès  
transports  
viables

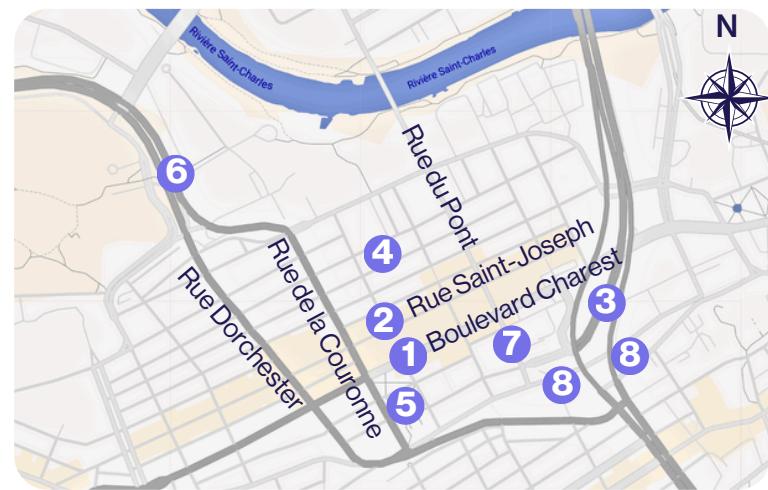
# Saint-Roch

## Les éléments insécurisants

### 1 Le boulevard Charest

Après 17h, avec la fermeture des bureaux et de la majorité des commerces, il y a peu d'**animation** et de **commerces ou institutions** accessibles dans lesquels se réfugier. Comme il y a peu de résidences, il y a aussi peu de **yeux sur la rue**.

La **vitesse rapide de la circulation automobile** diminue l'impression de pouvoir recevoir l'attention et l'aide d'un-e automobiliste et crée du **bruit**, diminuant les chances d'être entendu-e si on appelle à l'aide.



### 2 La rue Saint-Joseph

Saint-Joseph Est: Après la fermeture des commerces vers 21h (ou plus tôt les lundis et mardis), il y a peu de **commerces ou institutions** accessibles où se réfugier.

### 7 La rue du Pont

L'**éclairage** y est insuffisant et peu **d'animation** y prend place le soir et la nuit. Beaucoup d'organismes ayant pignon sur rue sont fermés à ce moment de la journée, il y a donc peu de **commerces ou institutions accessibles** où se réfugier.

Devant l'Auberivière  
Des **déchets** sont parfois présents sur le sol.

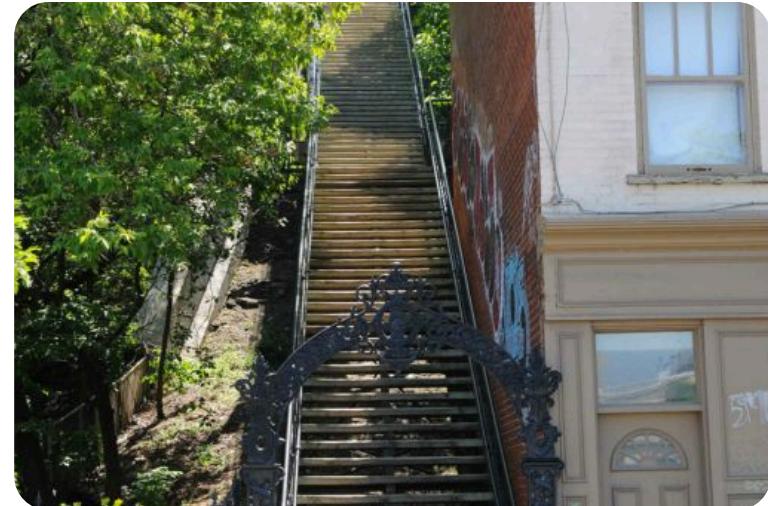
### 3 Sous les viaducs de l'autoroute

Il y a peu d'**animation** et il n'y a aucun **yeux sur le lieu**. L'**éclairage** est pratiquement inexistant et les voitures stationnées offrent de nombreuses **cachettes**.

Les **échappatoires** sont rares en raison des détours induits par les voitures et le viaduc génère beaucoup de **bruit**.

### 4 Les rues secondaires

Il y a peu d'**animation** et les rues et trottoirs y sont **étroits**. Les portes renfoncées des résidences offrent de nombreuses **cachettes** et l'**éclairage** est insuffisant.



Escalier Lépine  
Photo: Ville de Québec

### 5 Le parc Jean-Paul-L'Allier

Les nombreux buissons et le sentier qui borde la chute génèrent de nombreuses **cachettes**. Le soir venu, l'**éclairage** est insuffisant et il y a peu d'**animation** et de **yeux** sur le parc.

### 8 Les escaliers Des Glacis et Lépine

Ils n'offrent aucunes **échappatoires** et les boisés autour générent de nombreuses **cachettes**.

L'escalier Lépine est très **étroit** et son **éclairage** est insuffisant.

### 6 Le viaduc piétonnier

Il y a peu d'**animation** et pas de **yeux sur le lieu**.

# Saint-Roch

## Les éléments sécurisant

### Partout dans le quartier

Il y a une grande **animation**.

### 1 Le boulevard Charest

Il est bien **éclairé** et la **circulation routière** élevée génère de l'**animation**.

### 2 La rue Saint-Joseph

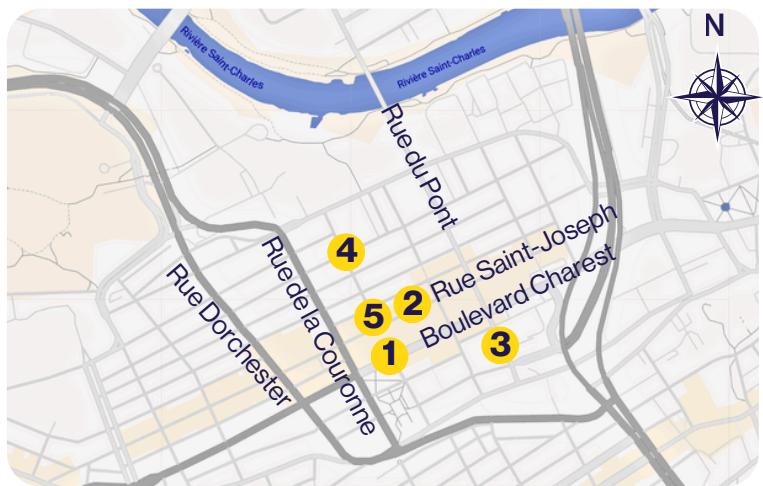
Il y a beaucoup **d'animation** et plusieurs **commerces** sont accessibles, et ce, dès tôt le matin jusqu'à tard le soir.



Rue Saint-Joseph  
Photo: Radio-Canada

### 4 La rue du Pont

Il y a beaucoup **d'animation**, et ce, presque à toute heure du jour et de la nuit.



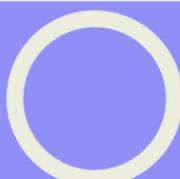
### 4 La rue du Roi

L'**éclairage** y est suffisant et, puisqu'il y a peu **d'animation**, les risques d'être victime de harcèlement de rue sont perçus comme faibles.



### 5 La rue du Parvis, entre Charest et Saint-Joseph

L'été, cette section de la rue est très **animée** et la présence de nombreuses terrasses génère des **yeux sur la rue** jusqu'à tard le soir.



Rues  
sans peur

Un projet  
porté par

Accès  
transports  
viables

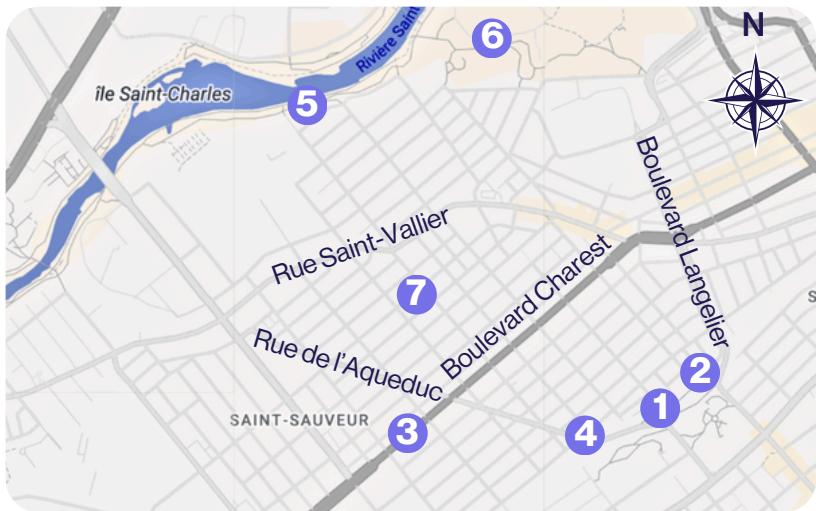
# Saint-Sauveur

## Les éléments insécurisants

### 1 L'escalier Victoria

Il n'offre aucunes **échappatoire**, l'**éclairage** y est irrégulier et les boisés autour offrent de nombreuses **cachettes**.

Il est éloigné de tout **commerce ou institution** et il n'y a aucun **oeil sur le lieu**.



### 2 L'escalier Colbert

Il n'offre aucunes **échappatoire**, l'**éclairage** y est insuffisant et de mauvaise qualité et les boisés autour offrent de nombreuses **cachettes**.

La lumière anti-flânage de type stroboscope qui y est présente génère une mauvaise **ambiance**.

### 3 Le boulevard Charest, coin Bayard

La circulation routière élevée engendre beaucoup de **bruit**, limite les capacités **d'échappatoire** à pied ou à vélo et génère une **surstimulation**. L'**animation piétonne** est faible, il y a peu de résidences pouvant offrir des **yeux sur la rue** et peu de **commerces et institutions** ont pignon sur rue.

Les nombreux buissons offrent des **cachettes** et l'**éclairage** est insuffisant. Les **trottoirs** sont en mauvais état et il y a souvent des **déchets** sur le sol.

### 6 Le parc Victoria

Après la fermeture des lumières des terrains de sport, l'**éclairage** est insuffisant et partiellement bloqué par la végétation. Les nombreux buissons offrent des **cachettes** et le parc est **isolé** de tout commerce, institution ou résidence. Des **déchets** sont parfois présents.



Parc Victoria  
Photo: Ville de Québec

### 4 Au pied de la côte de l'Aqueduc

La circulation routière rapide génère du **bruit** et limite la possibilité d'**échappatoire** à pied ou à vélo. Les **trottoirs** sont étroits et en mauvais état et les buissons et stationnements privés créent de nombreuses **cachettes**.

### 5 Les sentiers du parc linéaire de la rivière Saint-Charles

L'**éclairage** est insuffisant, les nombreux buissons génèrent des **cachettes** et il y a peu d'**échappatoires** en raison de la barrière physique que constitue la rivière.

### 7 Les rues secondaires

Il y a peu d'**animation** et de **commerces ou institutions** accessibles. L'**éclairage** est irrégulier et souvent de mauvaise qualité en raison de sa couleur jaunâtre.

# Saint-Sauveur

## Les éléments sécurisants

### 1 L'escalier Colbert

En comparaison à d'autres escaliers reliant la haute-ville, son **éclairage** est de bonne qualité. La végétation entraîne une **ambiance** apaisante et le parc de la Côte Sauvageau est **beau**.

Les résidences à proximité offrent des **yeux sur le lieu**.

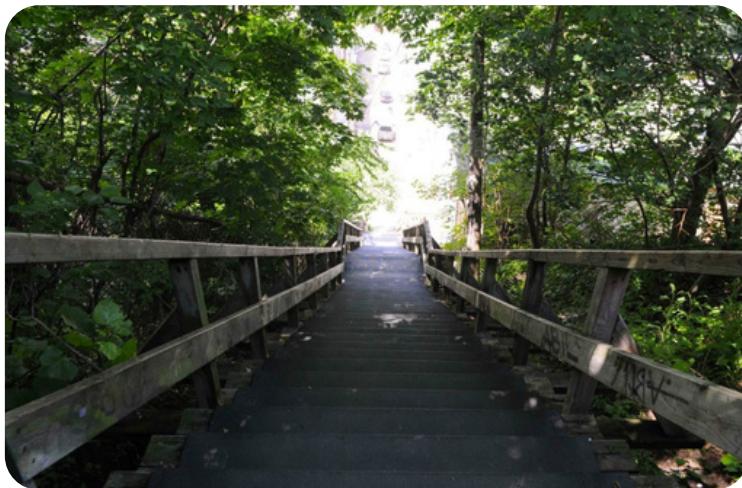
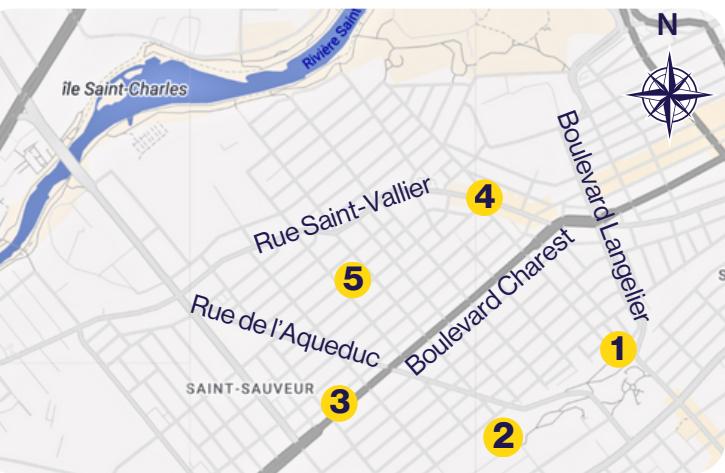


Photo: Ville de Québec

### 2 Au pied de la côte de l'Aqueduc

Le lieu est généralement peu **animé**, diminuant les risques d'être victime de harcèlement de rue. L'**éclairage** est de bonne qualité et les **trottoirs** sont larges.

Les décos, les lumières dans les arbres et les bricolages d'enfants aux fenêtres génèrent un **sentiment de communauté**.



### 4 La rue Saint-Vallier

Il y a de nombreux **commerces accessibles** et les mêmes commerçants-es sont souvent présents **de manière récurrente**. La rue est **belle**, elle offre une **ambiance chaleureuse** et on y ressent un **sentiment de communauté**.

L'été, la présence de terrasses génère de l'**animation** et des **yeux sur la rue**.



### 5 Les rues secondaires

Les résidences offrent de nombreux **yeux sur la rue** et il y règne une bonne **ambiance**.

### 3 Le boulevard Charest, coin Bayard

Les trottoirs sont **larges** et la rue est bien **éclairée**. La circulation routière génère de l'**animation** et les résidences offrent des **yeux sur la rue**.

Rues  
sans peur

Un projet  
porté par

Accès  
transports  
viables

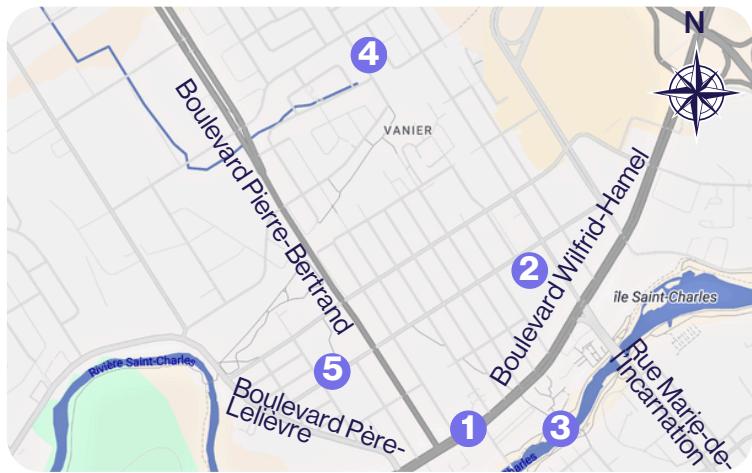
# Vanier

## Les éléments insécurisants

### 1 L'ensemble du quartier

Les **infrastructures piétonnes** sont de mauvaise qualité, ce qui entraîne peu **d'animation** piétonne. La présence de plusieurs grands stationnements génère de nombreuses **cachettes** et limite les possibilités **d'échappatoires** à pied.

**L'éclairage** est irrégulier et il y a peu **d'animation**.



### 1 Le boulevard Wilfrid-Hamel

La circulation routière **rapide** réduit la capacité de pouvoir entrer en contact avec les automobilistes pour demander de l'aide.

Les possibilités **d'échappatoires** sont restreintes en raison du **volume élevé** de circulation routière, qui limite la capacité de traverser la rue, et en raison des temps d'attente élevés pour obtenir le droit de traverser aux intersections.

*Au coin de l'avenue Turcotte: le lieu n'est pas bien **éclairé**.*



### 2 Le parc Bibianne Robitaille

Après la fermeture des lumières destinées aux terrains sportifs, le lieu est peu **éclairé**.

### 3 Les sentiers du parc linéaire de la rivière Saint-Charles

Il y a peu **d'échappatoires**.

*Sous le pont de l'avenue Marie-de-l'Incarnation: Le lieu est peu **éclairé**.*

### 4 L'avenue Claude-Martin

Le **sentiment de communauté** y est faible puisque ses résidences, des multiplex locatifs, ne favorisent pas les liens entre voisins-es.

### 5 La rue Chabot

*À la hauteur de l'école Notre-dame-du-Canada: le lieu est peu **éclairé** et peu animé.*

*Au coin de la rue Gauvin: le lieu n'est pas assez **éclairé**.*



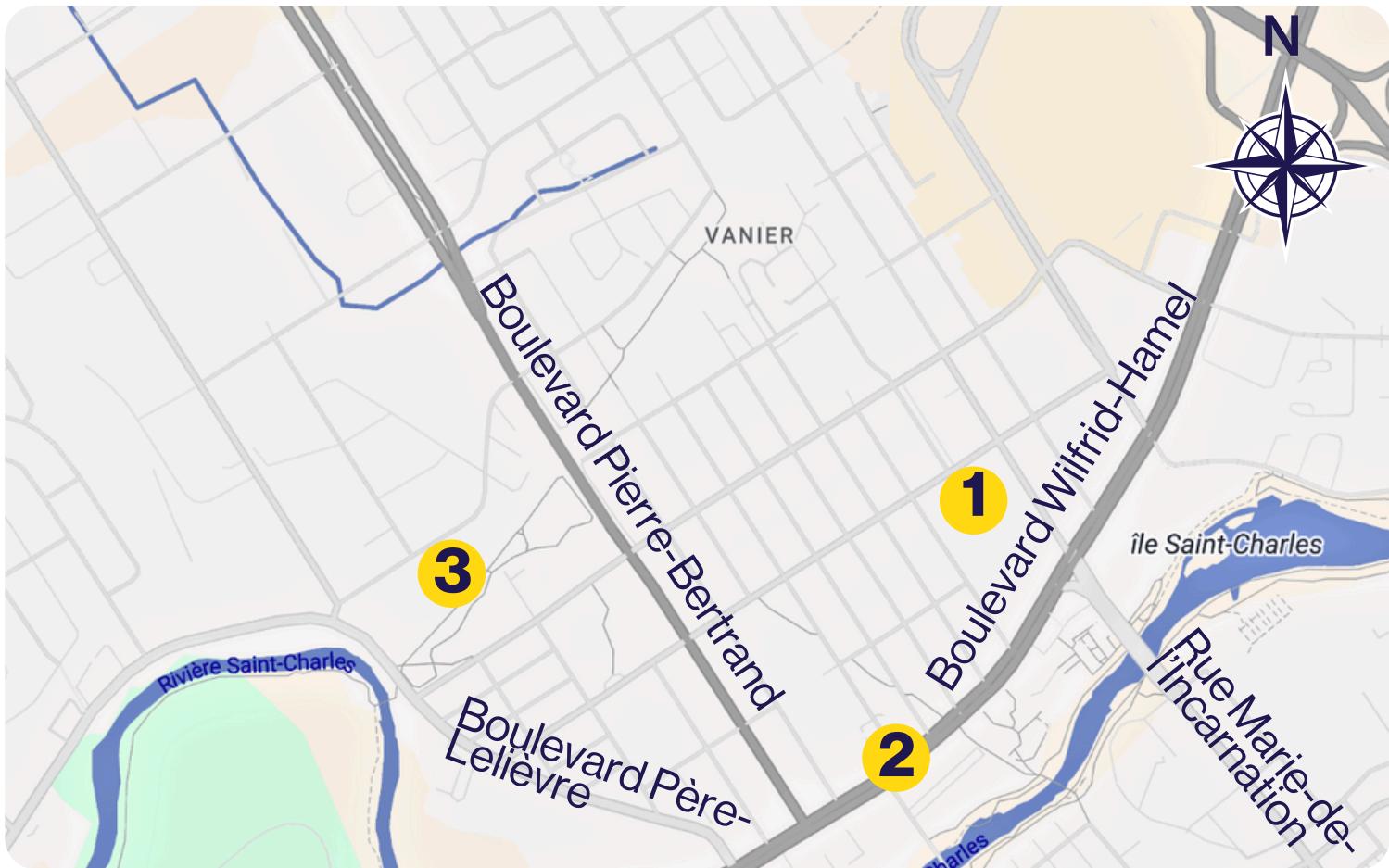
Rues  
sans peur

Un projet  
porté par

Accès  
transports  
viables

# Vanier

## Les éléments sécurisants



### 1 Le parc Bibianne-Robitaille

De jour, il est très **animé**.

Lorsque les terrains sportifs sont illuminés, l'**éclairage** est bon.

### 3 Le parc Victorin-Beaucage

Il est **beau** et peu de **cachettes** y sont présentes en raison de la rareté des buissons.

### 2 Le boulevard Wilfrid-Hamel

Il est généralement bien **éclairé**.

Rues  
sans peur

Un projet  
porté par

Accès  
transports  
viables

# Vieux-Limoilou

## Les éléments insécurisants

### 1 Les ruelles

Elles sont généralement peu **éclairées**.

### 2 Sous les viaducs de l'autoroute Dufferin-Montmorency

Les murs qui soutiennent le viaduc génèrent de nombreuses **cachettes** et l'**éclairage** y est insuffisant.

Le lieu est peu **animé** et il est isolé de tout **commerce**, **institution** accessible ou de **résidence**.

Les **infrastructures** sont en mauvais état et des **déchets** sont présents. Le lieu est **laid** et une **ambiance** lugubre y règne. La circulation automobile génère beaucoup de **bruit**. Le caractère tout à l'auto diminue les options d'**échappatoires** à pied.

Une **population** marginale, présumée en situation d'itinérance ou intoxiquée occupe parfois le lieu.

### 3 Le pont Dorchester

Les sentiers sont généralement isolés de tout **commerce**, **institution** ou **résidence**. Les rues sont peu accessibles depuis les sentiers, réduisant les options d'**échappatoire**.

L'**éclairage** y est insuffisant et les nombreux buissons génèrent des **cachettes**.

Le soir et la nuit, les sentiers sont peu **animés**.

Sous les ponts routiers: l'**éclairage** y est généralement très mauvais et les infrastructures des ponts génèrent des **cachettes**: il est souvent difficile de voir ce qui se trouve au bout.

### 4 La 1<sup>ère</sup> avenue

Elle est peu **animée**, présente une faible **esthétique** et les édifices en construction génèrent de nombreuses **cachettes**.

### 5 La cour de l'école de la Cité

Utilisée comme raccourci par plusieurs!

Elle est peu **éclairée** et offre de nombreuses **cachettes**.

### 6 La rue des Sables

Elle est peu **éclairée** et il y a peu d'**animation**.

### 7 Sous le viaduc de la Canardière

Les infrastructures sont peu **entretenues** et il y a de nombreuses **cachettes**.



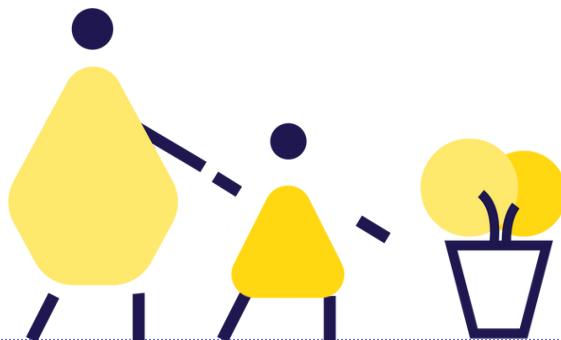
# Vieux-Limoilou

## Les éléments sécurisants

### Partout dans le quartier

Le **sentiment de communauté** est très fort et il est visible notamment par la présence de **croque-livres**.

Les murales colorées génèrent de la **beauté**.



### Les ruelles vertes

Elles sont **belles** et génèrent un **sentiment de communauté**.

### 1 La 3ème avenue

La rue est **animée** par la présence de personnes à pied, à vélo ou en voiture à toute heure. De nombreux **commerces** sont accessibles jusque tard dans la nuit.

Les **résidences** présentes au-dessus des commerces offrent des **yeux sur la rue**.

La rue est bien **éclairée** et elle est **belle**, notamment grâce aux devantures **décorées** de certains commerces.

### 2 La rue des Sables

La présence de la Patente et de Vélocentrix génère de l'**animation** et un **sentiment de communauté**.

Les résidences offrent des **yeux sur la rue**.

### 3 Le parc d'Iberville

Le parc est généralement **animé** et il y règne un **sentiment de communauté**.

### 4 Sous les viaducs de l'autoroute Dufferin-Montmorency

L'**éclairage** est suffisant et la circulation automobile crée de l'**animation**.

### 5 Les rues secondaires

Les résidences offrent des **yeux sur la rue**.

Les rues et les trottoirs sont généralement **larges** et bordés d'arbres, améliorant l'**ambiance** et l'**esthétique**.

Il y a généralement une large marge de terrain entre le trottoir et les bâtiments, diminuant la proximité des bâtiments pouvant générer des **cachettes** et augmentant les possibilités d'**échappatoires**.

### 6 Le parc Roland-Asselin

Le parc est généralement **animé**, le **voisinage** se connaît bien et il y règne un **sentiment de communauté**, notamment grâce à la présence d'un **croque-livre**.

Rues  
sans peur

Un projet  
porté par

Accès  
transports  
viables