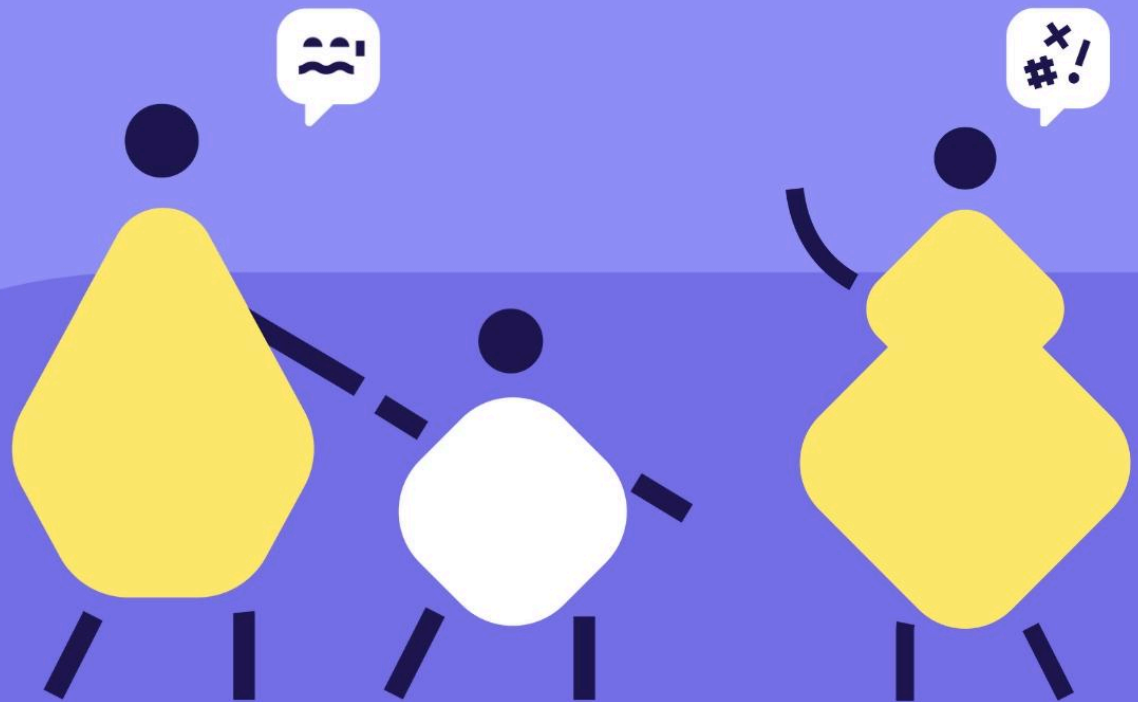


Le harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches

Rapport

Novembre 2024



**Accès
transports
viables**



1ere édition, 2024

ISBN 978-2-9823079-0-2

Publié en 2024 sous le titre Le harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2024

Québec, Québec.

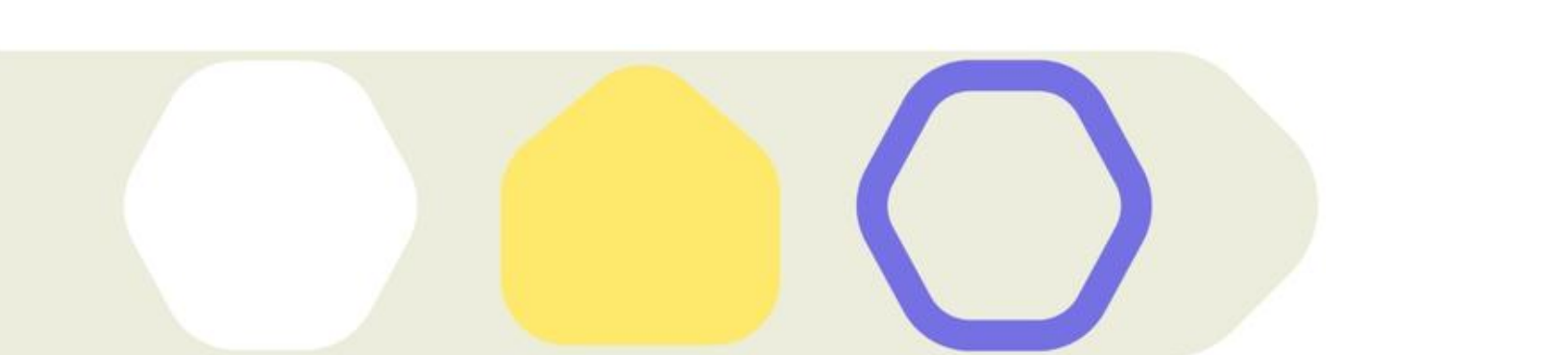


Félicitations et remerciements

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 : 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-Bonenfant – 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 nombreux angles morts demeureraient 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.



Baillieur 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.D

Avec la participation financière de :



Centre culture et environnement

Frédéric Back

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

Téléphone: 418-648-1242

Courriel : acces@transportsviables.org

Site : www.transportsviables.org

Coordination

Annie Métivier Hudon

Recherche et rédaction

Annie Métivier Hudon
Maëva Lucas
Morgane Bouësseau

Révision

Maëva Lucas
Morgane Bouësseau
Marie-Soleil Gagné
Marie-Gabrielle Minguy

Les partenaires du comité aviseur: 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-Bonenfant – Femmes, Savoirs et Sociétés de l'Université Laval (CCB), Divergenres et la YWCA Québec.



Mot de la direction

Chères lectrices, chers lecteurs,

Merci de vous intéresser au phénomène du harcèlement de rue, malgré les mythes qui persistent à son sujet. Je vous invite à prendre soin de vous lorsque vous lirez les témoignages qui suivront¹. Certains passages sont troublants.

Vous devez peut-être vous poser la question suivante: comment un organisme en mobilité durable a fini par travailler sur le sujet du harcèlement de rue? Laissez-moi vous mettre un peu en contexte.

Rappelons qu'Accès transports viables a toujours été un organisme de défense des droits des personnes qui utilisent les transports actifs et collectifs. C'est donc dans la perspective de mieux comprendre les inégalités de genre en matière de mobilité que nous avons démarré en 2020 le projet Femmes et mobilité et que notre équipe est allée à la rencontre du milieu. Ce qui nous a le plus frappés, c'est le sentiment d'insécurité vécu par plusieurs personnes rencontrées suite à des épisodes de harcèlement de rue et les impacts que ça avait sur leur mobilité.

Ici, au Québec, nous avons souvent tendance à banaliser ce phénomène puisque certes, lorsque l'on se compare à d'autres villes ou à d'autres pays, on connaît un sentiment de sécurité relativement élevé dans l'espace public. Cela doit probablement être l'une des raisons principales pour lesquelles il n'y a toujours pas ou peu de données sur le sujet (sauf pour la métropole). Au début de la recherche, nous nous sommes senties comme de véritables défricheuses.

¹ Voir Annexe A Ressources d'aide psychologique.



Je dis donc que nous savions qu'il y avait du harcèlement de rue, mais nous avons été plus que surprises par sa prévalence : 61% de la population dans la grande région de Québec a déjà été victime de harcèlement de rue au cours de sa vie. Le présent rapport démontre que le phénomène est encore plus important lorsque l'on segmente les données récoltées en fonction des caractéristiques sociodémographiques suivantes: le genre, l'âge, l'identité de genre et l'orientation sexuelle, la situation de handicap, la couleur de la peau et la situation financière.

Enfin, ce rapport rend visibles les conséquences chez les personnes victimes du harcèlement de rue. Les personnes ayant vécu un ou plusieurs épisodes de harcèlement de rue sont 3 fois plus susceptibles de s'être empêchées de se déplacer au moins une fois dans les 5 dernières années que les personnes qui n'en ont pas été victimes. En 2024, au Québec, s'empêcher de se déplacer parce que l'on a peur, c'est inacceptable. C'est pourquoi nous continuerons de s'intéresser à ce sujet et à développer de la connaissance dans la perspective d'amener des solutions concrètes dans l'espace public.

En espérant que ce soit le début d'un dialogue constructif.

Marie-Soleil Gagné,
Directrice générale
Accès transports viables



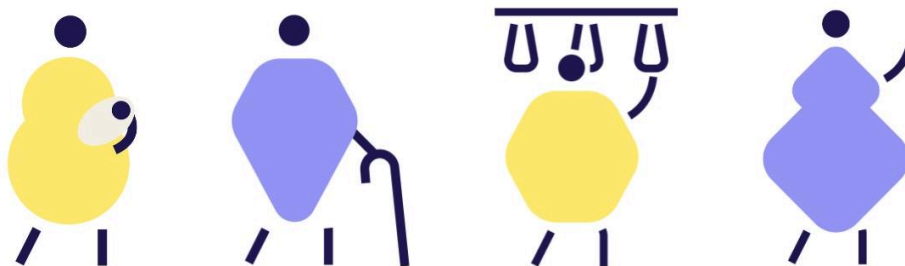
Faits saillants

- 64% des femmes et 58% des hommes ont déjà été victimes de harcèlement de rue au courant de leur vie dans la grande région de Québec (RMR).
- Les formes de harcèlement de rue les plus vécues par les personnes répondantes sont les remarques à caractère sexuel, la traque, les insultes, les regards insistants et les questions ou remarques intrusives ou dégradantes.
- 34% des femmes et 10% des hommes ont un sentiment de sécurité faible 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.
- Les femmes, les jeunes femmes, les personnes en situation de handicap, les personnes racisées, les personnes de la diversité sexuelle et les personnes avec un faible revenu sont plus susceptibles que l'ensemble de la population d'avoir été victimes de harcèlement de rue au courant de leur vie.





- Les femmes, les personnes trans, les jeunes femmes, les femmes âgées, les personnes en situation de handicap, les personnes racisées, les personnes de la diversité sexuelle et les personnes avec un faible revenu sont plus susceptibles que l'ensemble de la population de vivre un sentiment d'insécurité durant leurs déplacements à pied, le soir, dans leur propre quartier.
- Les personnes qui utilisent fréquemment les modes de transports durables pour se déplacer, soit la marche, le transport en commun et le vélo, sont plus susceptibles que l'ensemble de la population d'avoir été victimes de harcèlement de rue au courant de leur vie.
- Certains types d'environnements peuvent générer un sentiment de sécurité, comme les lieux animés, bien éclairés, où règne un sentiment de communauté, où des commerces ouverts ont pignon sur rue et où des fenêtres donnent sur la rue.
- Certains types d'environnements peuvent générer un sentiment d'insécurité, comme les lieux mal éclairés, sans animation, où il y a présence de cachettes, où il y a absence d'échappatoires, qui sont isolés ou dont les infrastructures piétonnes sont en mauvais état.



- Les modes de transport générant de l'insécurité chez la plus grande proportion de personnes répondantes sont, en ordre décroissant, la marche avec un outil d'aide aux déplacements, le vélo, la marche, le transport en commun et la voiture.



- 22% des femmes, 12% des hommes et 15% des personnes trans se sont déjà empêchées de se déplacer au moins une fois dans les cinq dernières années par crainte de vivre du harcèlement de rue. Chez les personnes ayant vécu un ou plusieurs épisodes de harcèlement de rue, ce taux est plus de trois fois plus élevé (75% chez les femmes et 55% chez les hommes).
- Outre s'empêcher de sortir, les autres stratégies mobilisées sont de sortir accompagné-e, être hypervigilant-e, privilégier les lieux animés et éclairés, avoir un téléphone cellulaire à portée de main et s'habiller de manière à ne pas attirer l'attention.
- La marche, le transport en commun et le vélo sont les modes de transport évités par le plus grand nombre de personnes répondantes afin de se sentir en sécurité. À l'inverse, la voiture et le transport en commun sont le plus souvent privilégiés.



- Le harcèlement de rue peut avoir des conséquences sur le bien-être des personnes qui en sont victimes, notamment accroître le sentiment d'insécurité dans les espaces publics, générer de l'anxiété, diminuer l'estime personnelle ou entraîner une perte de confiance envers les inconnus-es.
- Le harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité génèrent des freins à la mobilité, diminuant la capacité des personnes qui en sont victimes à répondre à leurs droits fondamentaux et accroissant leur isolement social.

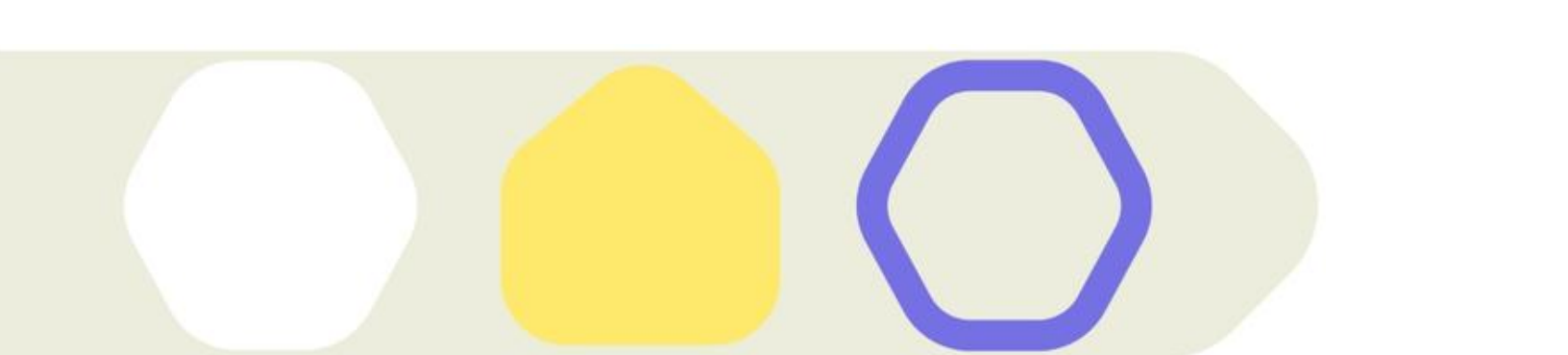


Table des matières

Félicitations et remerciements	3
Bailleur de fonds	4
Faits saillants	7
À propos d'Accès transports viables	12
À propos du projet Rues sans peur	13
Introduction	14
La gouvernance du projet	16
Avertissement	16
Problématique et positionnement méthodologique	17
Approche féministe intersectionnelle	17
Définition des principaux concepts	19
Harcèlement de rue	19
Sentiment d'insécurité	19
Le rôle de l'aménagement dans le sentiment de sécurité	20
Méthodes de collecte et de traitement des données	22
L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle	22
Les groupes de discussion	26
Les marches exploratoires	26
Le questionnaire grand public	27
Le sondage représentatif	28
Résultats de la recherche-action	30
Portrait de population	30
Le harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité chez la population générale	31
Le harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité: les populations les plus à risques	35
Le facteur du genre	36
Le facteur de l'âge	43



Le facteur de la présence d'un handicap	47
Le facteur de l'appartenance à une Première Nation	50
Le facteur du statut migratoire ou de la racialisation	52
Le facteur de l'orientation sexuelle	54
Le facteur de la situation financière	56
Le facteur des modes de transport utilisés	58
Portrait des déplacements	60
Les types d'environnements et éléments sécurisants et insécurisants	61
Les modes de transport insécurisants	67
Les stratégies pour se sentir en sécurité	70
Les modes de transports évités ou privilégiés pour se sentir en sécurité	76
Portrait des conséquences	79
Les impacts du harcèlement de rue et du sentiment d'insécurité: un frein à la mobilité	81
Recommandations	84
Conclusion	86
Annexe A: Ressources d'aide psychologique	89
Références	90

À propos d'Accès transports viables

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.



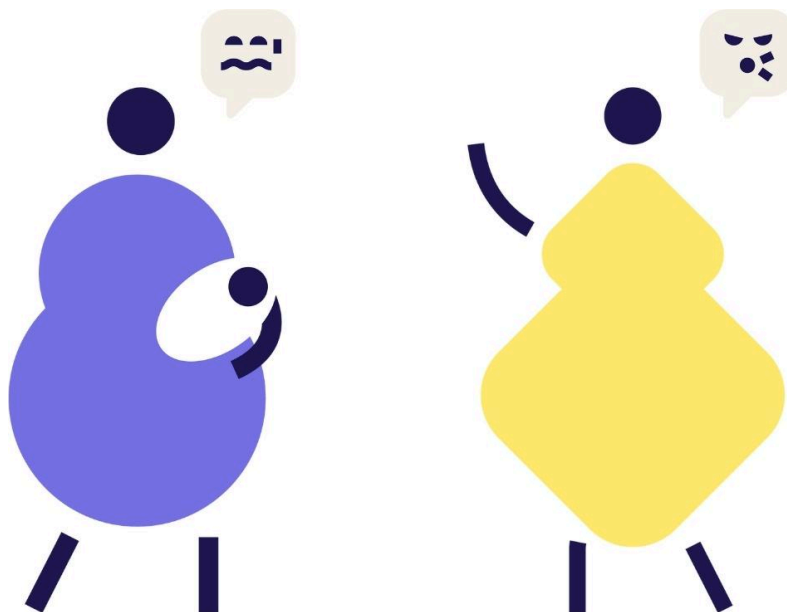
Enfin, que ce soit par la réalisation de plans de déplacement ou par des mandats d'intervention dans les milieux, Accès transports viables contribue à la création d'environnements favorables à la mobilité durable.



À propos du projet Rues sans peur

Le projet Rues sans peur vise à documenter et à lutter contre le phénomène de harcèlement de rue dans les régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches. Le projet cherche à mieux comprendre comment notre sentiment de sécurité en lien avec les risques de harcèlement de rue influence nos manières de nous déplacer.

Très peu documenté dans la grande région de Québec, le harcèlement de rue est pourtant présent partout dans les espaces publics et les transports collectifs. Il influence grandement les options en matière de mobilité, surtout celles des femmes et des personnes de la diversité de genre. Dans les faits, la majorité des Canadiennes ont vécu au moins un épisode de harcèlement de rue au cours de leur vie (Statistique Canada, 2018).





Introduction

La ville n'est pas un lieu neutre. Elle est le reflet même de multiples inégalités et de systèmes d'oppression, dont les femmes sont parmi les premières à en subir les conséquences. Comme l'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.

Les recherches ont également démontré que les femmes sont davantage touchées par l'insécurité urbaine que les hommes, notamment dans les transports en commun et les stationnements (Ministère des Transports, 2019). Alors que la majorité des Canadiennes ont expérimenté au moins un épisode de harcèlement de rue au cours de leur vie, et que les personnes faisant partie de la diversité sexuelle et de genre sont plus susceptibles encore que les personnes hétérosexuelles d'être victime d'une agression physique ou sexuelle dans les espaces publics (Statistique Canada, 2018), il demeure inévitable d'admettre que persistent encore aujourd'hui des inégalités de genre dans les violences vécues dans les espaces publics et les transports collectifs.

Les répercussions personnelles liées à ces épisodes de violences vécues et perçues dans les espaces publics, aussi appelés harcèlement de rue, sont vastes, allant du fait de modifier un trajet, de ne jamais se déplacer seul-e, d'opter pour l'utilisation d'un véhicule privé plutôt que des transports actifs et collectifs (si le budget le permet), jusqu'au choix de s'abstenir de sortir, ce qui signifie d'aller jusqu'à s'isoler par peur de visiter certains espaces



publics. Dès lors, le harcèlement de rue devient un frein à l'exercice citoyen de nombreuses personnes, particulièrement des femmes et des personnes de la diversité de genre (Blais et al., 2021), et demeure un obstacle considérable aux droits à la mobilité² et à la ville³ (Henri Lefebvre).

En outre, très peu documenté dans les régions de Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches, le phénomène de harcèlement de rue est pourtant présent, et influence grandement les options de mobilité, surtout celles des femmes et des personnes de la diversité de genre. À l'origine d'une faible attention scientifique, le lien entre l'aménagement et le sentiment de sécurité semble pourtant tacite. Il est vrai que « [la] peur influence notre expérience des lieux, tout comme les lieux influencent nos expériences de la peur » (Koskela et Pain, 2000).

En ce sens, l'étude du phénomène des violences genrées dans les espaces publics et les transports collectifs, et plus encore sous le prisme de l'analyse de l'aménagement du territoire et des transports, demeure donc inexorable. En documentant et rendant accessibles des données analysées sur le phénomène du harcèlement de rue en Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches, le présent rapport propose d'engager une réflexion collective sur l'ampleur du phénomène, sur l'état des lieux de l'aménagement des espaces publics et des transports collectifs, ainsi que

² 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).

³ 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. Ce droit revêt d'une double dimension, soit celle de la participation citoyenne, en l'occurrence la capacité à participer activement, à faire valoir son point de vue et ses besoins concernant le cadre urbain, l'aménagement du territoire, la qualité des transports, etc., ainsi qu'à celle de l'appropriation de l'espace public par toutes et tous, en l'occurrence la capacité à circuler librement, pouvoir être dehors, flâner, en toute sécurité, partout dans la ville, de jour comme de nuit, pour se promener ou pour des raisons utilitaires (Mairie de Paris, 2016).



sur les actions à mettre en œuvre pour assurer des environnements sécuritaires et inclusifs pour les femmes et l'ensemble de la population.

La gouvernance du projet

La gouvernance de cette recherche repose essentiellement sur la rencontre des savoirs scientifiques et expérientiels grâce à des approches de co-construction : l'approche PAR et POUR ainsi que l'approche AVEC. Pour ce faire, un comité de mobilisation, composé de 6 femmes et personnes trans expertes de vécu, nous a assuré un partage de savoir expérientiel à l'occasion de rencontres mensuelles. Un comité aviseur, composé de partenaires des milieux universitaire et communautaire, a également permis d'assurer le dialogue entre les besoins et enjeux vécus par leurs populations bénéficiaires respectives et les données scientifiques, lors de rencontres trimestrielles tout au long de la recherche-action. Enfin, l'équipe de travail, composée de personnes expertes en aménagement et en analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+), a permis de soutenir une fine analyse sociogéographique du phénomène dans le cadre de cette présente recherche-action.

Avertissement

Ce rapport contient des faits et des témoignages de violences qui pourraient être émotionnellement et psychologiquement bouleversants pour les lecteurs et lectrices. Nous invitons les personnes qui ressentiraient le besoin d'en parler à communiquer avec l'une des ressources d'aide listée en annexe de ce rapport.

Afin de rendre justice aux victimes et par souci de révéler un portrait juste et intègre des réalités vécues par les victimes, nous avons choisi de



présenter pleinement les témoignages que nous avons reçus, sans les censurer. Nous espérons que cette posture permettra de sensibiliser le lectorat aux réalités multiples et difficiles du harcèlement de rue, et ce, dans une perspective de lutte contre le phénomène.

Problématique et positionnement méthodologique

Cette recherche-action avait pour objectif de mieux comprendre le phénomène du harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches. Nous avons principalement souhaité explorer les réalités différenciées entourant ces phénomènes, ceux-ci étant vécus de manières uniques et personnelles par chaque personne.

Approche féministe intersectionnelle

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). Le concept du harcèlement de rue est mobilisé par les chercheuses féministes depuis plus de quarante ans afin de révéler les violences patriarcales posées envers les femmes dans les espaces publics et leurs conséquences (Logan, 2015; Vera-Gray, 2016; Kern et Des Rochers, 2022). Souhaitant élargir notre horizon d'analyse, nous avons, comme plusieurs autres recherches contemporaines, intégré la notion d'intersectionnalité à notre recherche. L'intersectionnalité est un terme développé par Kimberlé Crenshaw dans les années 1980 afin de mettre en lumière les réalités spécifiques vécues par les femmes afro-américaines, celles-ci vivant simultanément deux formes d'oppression: le patriarcat et le racisme. Le concept d'intersectionnalité a depuis été élargi et inclut aujourd'hui tous les axes d'oppression, ceux-ci



étant liés à de multiples facteurs sociaux tels que le genre, l'âge, la situation de handicap, l'orientation sexuelle, la classe sociale, la langue, la religion, l'origine ethnique, le niveau de littératie, etc. Suivant une approche intersectionnelle, notre recherche reconnaît et considère donc que certaines personnes peuvent vivre plusieurs oppressions simultanément, que ces oppressions ne sont pas dissociables les unes des autres, et qu'elles ne peuvent être hiérarchisées.

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 créées 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. Le harcèlement de rue 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 et Des Rochers, 2022).



Définition des principaux concepts

Harcèlement de rue

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.

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. Le sentiment d'insécurité peut entraîner plusieurs conséquences, comme s'empêcher de sortir de chez soi (Warr, 1985), vivre de l'isolement social (Keane, 1998) et d'autres dommages au



bien-être physique et mental (Tafford et al., 2007). Le sentiment d'insécurité restreint en outre le droit à la mobilité, affectant la capacité des individus à se déplacer, et donc à répondre à leurs droits fondamentaux.

Le rôle de l'aménagement dans le sentiment de sécurité

Le sentiment d'insécurité est un obstacle majeur à l'exercice du droit à la ville pour de nombreuses personnes. Les femmes représentent le groupe le plus touché par l'insécurité ressentie dans les espaces publics (Ministère des Transports, 2019). Cette perception négative de la sécurité découle de la crainte de subir des violences ou du harcèlement de rue dans l'espace public (Institut national de santé publique du Québec, 2024).

Cette insécurité entraîne des conséquences importantes dans la vie des personnes touchées. Par exemple, après la tombée de la nuit, le sentiment de sécurité des femmes diminue au point que plusieurs modifient leur trajet ou s'empêchent de sortir (Le Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale, 2019). À Montréal, 60% des femmes ont déclaré avoir peur de se promener seules le soir dans leur propre quartier, comparativement à 17% des hommes (Ville de Montréal, 2003, p.15). Cette situation limite leurs capacités à exercer leur participation citoyenne, à accéder à des services essentiels, au marché de l'emploi, à l'éducation, et à vivre une vie sociale épanouie.

Pourtant, ce n'est pas une fatalité. La façon de concevoir et d'aménager le territoire peut influencer le sentiment d'insécurité ressenti par les personnes qui se déplacent et gravitent dans l'espace public. Jane Jacobs a été l'une des premières à évoquer la façon dont l'urbanisme et le décor urbain pouvaient augmenter ou diminuer le sentiment de sécurité (Wekerlé, 1999). Ses constats ont pu servir de tremplin aux géographes et urbanistes



féministes, qui ont par la suite approfondi les recherches sur les liens entre l'urbanisme et le sentiment d'insécurité.

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 ces 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). Ce travail de co-construction, avec des femmes citoyennes engagées, a permis de faire émerger certains principes favorisant le sentiment de sécurité dans l'aménagement.

Le guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire, réalisé dans le cadre du programme Femmes et ville de la Ville de Montréal, en recensait quelques-uns en 2003 (Ville de Montréal, 2003) :

- Savoir où on est et où on s'en va (la signalisation)
- Voir et être vue (la visibilité)
- Entendre et être entendue (l'affluence)
- Pouvoir s'échapper et obtenir du secours (la surveillance formelle et l'accès à l'aide)
- Vivre dans un environnement propre et accueillant (l'aménagement et l'entretien des lieux)
- Agir ensemble (la participation de la communauté).

Vingt ans plus tard, force est de constater que ces principes ne sont que très peu appliqués dans la planification urbaine. Dans cette recherche, nous avons souhaité contribuer à la réflexion et explorer davantage le rôle de l'aménagement du territoire dans le sentiment de sécurité, en identifiant



certain aménagements jugés sécurisants, et d'autres jugés insécurisants par les personnes participantes.

Méthodes de collecte et de traitement des données

L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) a été appliquée dans l'entière du processus de recherche. Une diversité de types de collecte de données a été mobilisée et a été départagée entre deux catégories. Premièrement, nos données de terrain réfèrent aux données issues des groupes de discussion et marches exploratoires et du questionnaire en ligne; elles ne sont pas représentatives et servent avant tout à indiquer les principales tendances. Deuxièmement, les données issues du sondage représentatif réfèrent aux données récoltées par la firme Léger Marketing à travers un sondage omnibus; celles-ci sont représentatives de la population de la grande région de Québec (RMR).

L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle

L'ADS est un outil d'aide à la décision, reconnu comme outil de gouvernance par le gouvernement du Québec depuis 2005, qui vise à tenir compte des réalités et des besoins particuliers de toutes les personnes lors de la mise en place de projets. Elle propose un cadre d'analyse et une méthodologie concrète pour prévoir les effets et les impacts des projets sur les différents groupes sociaux. L'ADS peut être comparée à une paire de lunettes qui permettrait de percevoir les enjeux d'inégalité, d'éclairer la prise de décision et de l'orienter vers les interventions qui maximisent ses retombées égalitaires (Massé et al., 2002).



L'ADS est un levier de transformation des rapports sociaux : elle permet de combattre les discriminations sociohistoriques, en luttant contre les rapports de domination, les préjugés et les biais inconscients. Cette analyse questionne notamment le poids des comportements et des normes masculines comme référence de la neutralité et de l'universalité (Massé et al. 2002). Ce faisant, elle favorise in fine l'atteinte de l'égalité de fait.

Concrètement, l'ADS vise à discerner de façon préventive les effets distincts sur les femmes et les hommes que pourrait avoir un projet. Avec l'introduction de l'intersectionnalité (le « + »), l'approche va au-delà de la distinction femme-homme pour prendre en compte d'autres facteurs (figure 1).

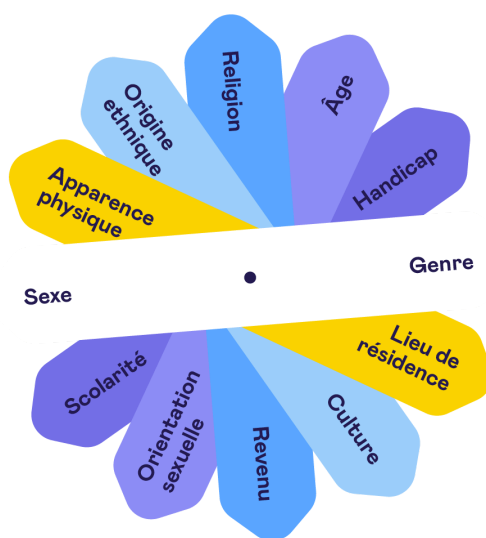


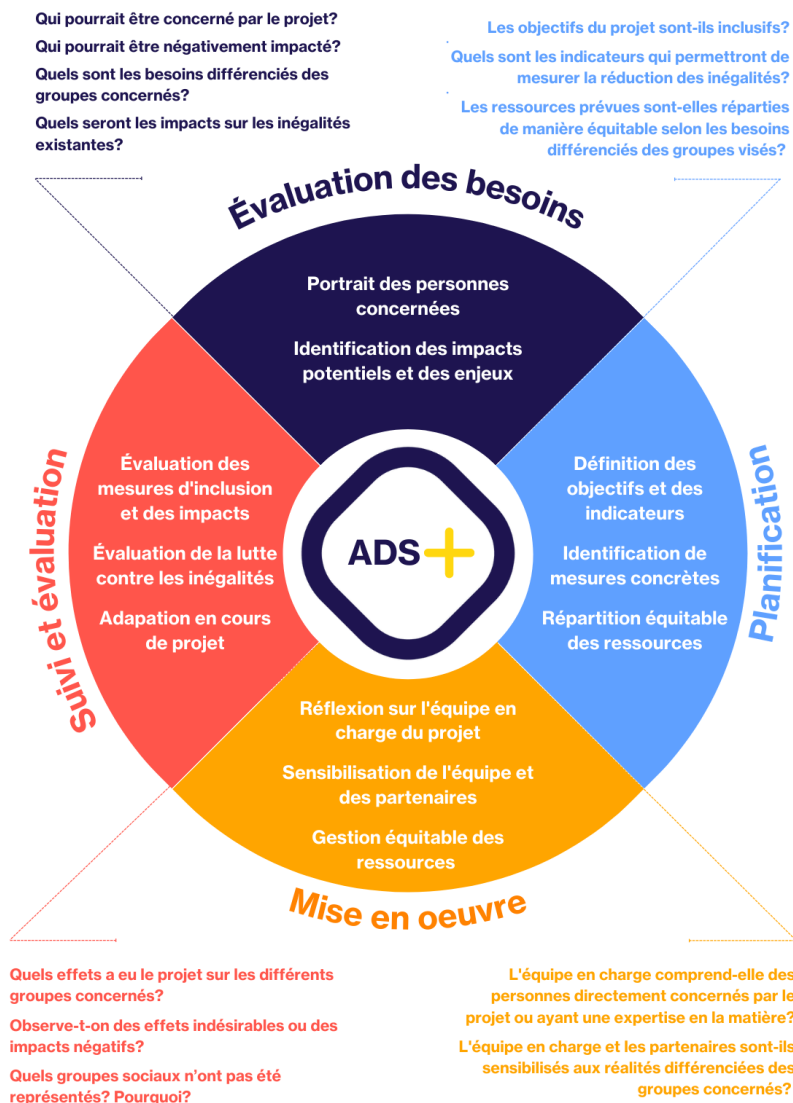
Figure 1

L'ADS+ propose un cadre d'analyse et une méthodologie concrète, aisément applicable à une pluralité de contextes. Elle suit les étapes du cycle de gestion d'un projet (figure 2). Elle permet de se poser les bonnes



questions aux bons moments pour remédier aux potentiels angles morts, de la phase de mise en place d'un projet à l'étape finale de l'évaluation. Surtout, l'ADS+ repose sur l'étude approfondie de données désagrégées selon différentes caractéristiques sociodémographiques, mais également sur un processus de consultation exhaustif et une communication claire et inclusive.

Au cours de cette recherche-action, nous avons utilisé l'ADS+ à travers une récolte de données différenciées selon le genre, mais aussi selon plusieurs facteurs de discriminations, tels que l'âge, le revenu, la situation de handicap, ou encore l'appartenance à une Première Nation. L'ADS+ a aussi été prise en compte dans l'organisation de nos activités de récolte de données, pour s'assurer que celles-ci demeurent inclusives, et que personne ne soit laissé à la marge.



*Inspiré de : Secrétariat à la condition féminine. (2023). Cadre de référence pour les projets pilotes en analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) 2022-2027

FEMMES
et
mobilité

Figure 2



Les groupes de discussion

Dix groupes de discussion ont été tenus en non-mixité inclusive⁴ auprès de populations cibles, soit les cyclistes, les femmes, les personnes âgées, 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.

Les marches exploratoires

Neuf marches exploratoires ont été tenues en non-mixité inclusive dans des quartiers cibles de Québec et de Lévis, soit Saint-Roch, Maizerets, Vieux-Limoilou, le campus de l'Université Laval, Loretteville, Saint-Sauveur, Saint-David-de-L'auverivière (Lévis) et Vanier. Au total, 63 personnes ont participé à ces marches. Des enregistrements vocaux ont été réalisés pendant chaque marche exploratoire et les personnes participantes étaient encouragées à remplir un questionnaire papier comprenant des questions sur leurs sentiments de sécurité ou d'insécurité, leurs émotions ressenties

⁴ 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.



et leurs expériences de harcèlement de rue vécues, vues ou entendues de harcèlement de rue dans les lieux visités.

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 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. Celles-ci ont été présentées dans ce rapport de recherche sous la forme de tableaux de teintes principalement jaunes. Malgré que cet échantillon ne soit pas représentatif de la population, il nous est utile pour évaluer l'étendue de la relation entre les variables touchant les différentes populations. De plus, cet échantillon présente une forte occurrence de personnes de la diversité (notamment des personnes trans, racisées ou en situation de pauvreté), nous permettant de révéler des tendances propres à leurs réalités spécifiques.



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. Les données quantitatives de tous les questionnaires ont été traitées.

En utilisant l'ADS+, les données issues de ces modes de collecte de données ont été systématiquement différenciées selon le genre et d'autres facteurs de discrimination, lorsque la taille de l'échantillon le permettait. Les catégories de genre que nous avons choisies sont: femmes, hommes et personnes trans binaires ou non binaires. Nous avons choisi de rassembler les personnes trans binaires et non binaires dans la même catégorie pour visibiliser les enjeux vécus par ces personnes et pour profiter d'un échantillon suffisant pour que ces données soient significatives. Comme les personnes trans binaires sont incluses dans cette catégorie, mais aussi dans la catégorie de leur genre respectif (femme ou homme), elles sont comptabilisées dans les deux genres.

Le sondage représentatif

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). Les données issues de ce sondage ont été présentées dans ce rapport de recherche sous la forme de tableaux de teintes violettes.

Afin de répondre à notre processus d'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+), les données issues de ces modes de collecte de données ont aussi été systématiquement différenciées selon le genre. Les genres qui ont pu être dégagés sans



affecter la représentativité des données sont les femmes et les hommes. Effectivement, la proportion de personnes trans dans l'échantillon s'est avérée trop faible pour que les données spécifiques à ces personnes ne puissent être représentatives de l'ensemble des personnes trans de la région de Québec.



Résultats de la recherche-action

Notre recherche-action nous a permis de dégager un portrait du harcèlement de rue et du sentiment d'insécurité Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches en fonction de différents facteurs démographiques, un portrait de la manière dont ces phénomènes influencent les déplacements sur le territoire et un portrait de leurs conséquences chez les personnes qui les ont vécus.

Portrait de population

Le harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité peuvent toucher tout le monde, peu importe leur genre, leur âge, leur orientation sexuelle, leur identité de genre, la couleur de leur peau, leur situation financière ou leur situation de handicap. Cependant, certaines populations sont plus à risque d'en vivre, ce en fonction des caractéristiques démographiques qui leur octroient des privilèges ou des discriminations. Effectivement, le harcèlement de rue tirant son origine des axes d'oppression, notamment le patriarcat, l'hétérosexisme, le cisgenrisme, le racisme, le colonialisme, l'âgisme, le capacitisme, l'adultisme ou le capitalisme (Courcy et al., 2022), le profil démographique d'une personne a un impact sur ses risques d'en être victime. Dans la même veine, certaines personnes sont plus à risque de vivre un sentiment d'insécurité, ce en fonction de l'évaluation qu'elles font de leur propre vulnérabilité. Cette évaluation est subjective et personnelle et peut inclure une multitude de facteurs, qui seront décrits dans les pages de ce rapport.

Nous avons choisi de faire une brève présentation des réalités du harcèlement de rue et du sentiment d'insécurité chez l'ensemble de la population, mais, afin de mettre en lumière les ses réalités différenciées,



nous avons choisi de les analyser de manière distincte en fonction de certains facteurs démographiques. Ces réalités ont ainsi été analysées à travers les loupes du genre, de l'âge, de la présence d'un handicap, de l'appartenance à une Première Nation, du statut migratoire et de radicalisation, de l'orientation sexuelle et de la situation financière. Puisque l'expérience du harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité peuvent aussi être influencés par la manière dont nous occupons l'espace public, nous avons aussi étudié ces réalités à travers la loupe des modes de transport les plus fréquemment utilisés.

Le harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité chez la population générale

Proportion de la population résidente de la grande région de Québec (RMR) ayant été victime de harcèlement de rue	
	Population générale
Victime au moins une fois dans les cinq dernières années	21%
Victime au moins une fois dans sa vie	61%

Figure 3
Données issues du sondage mené par Léger Marketing en 2024.



Les données issues de notre sondage représentatif indiquent que 61% de la population a déjà été victime de harcèlement de rue au cours de sa vie, et 21% en ont vécu dans les cinq dernières années dans la grande région de Québec (Léger Marketing, 2024). Nos données de terrain ont révélé que le harcèlement de rue vécu a pris plusieurs formes et a généré une variété d'émotions chez les personnes qui en ont été victimes.

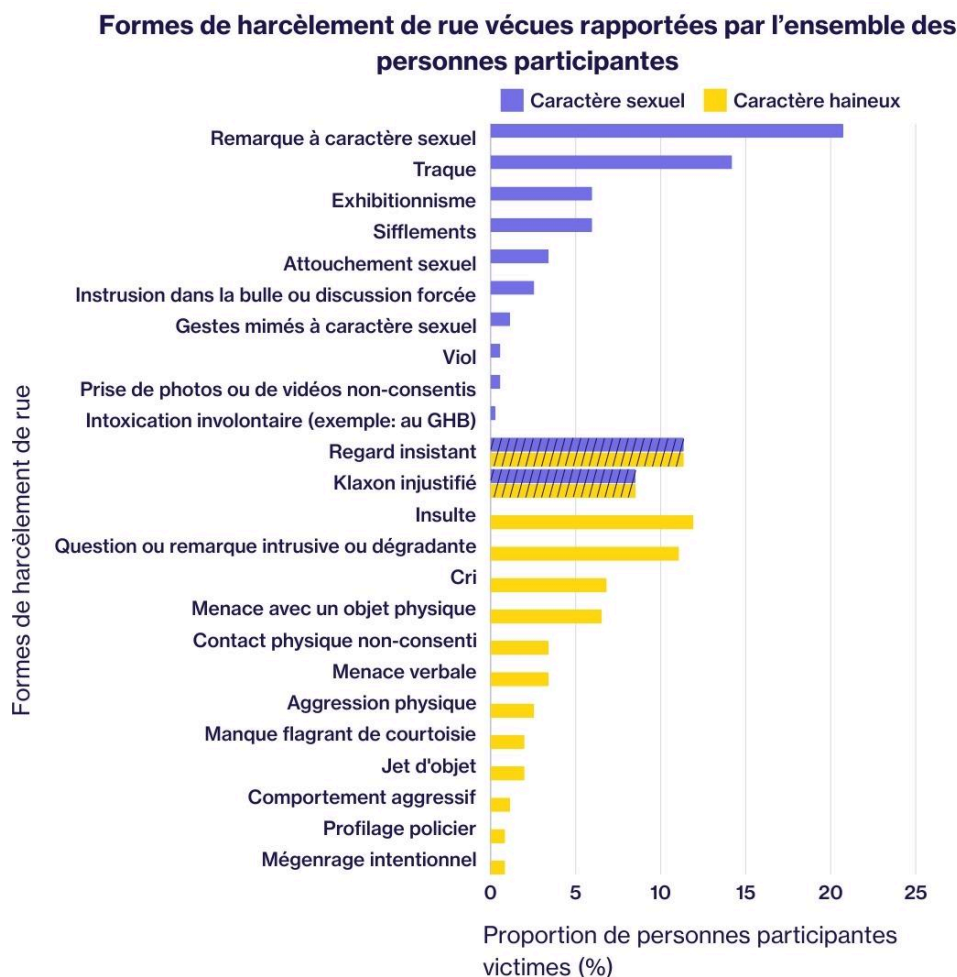


Figure 4
Données issues de l'enquête terrain menée par Accès transports viables en 2023-2024.



Une diversité de formes de harcèlement de rues ont été dégagées de nos données de terrain (N: 352). Afin de faciliter l'analyse, deux types de harcèlement de rue ont été distingués : le harcèlement de rue à caractère sexuel et le harcèlement de rue à caractère haineux. Les formes de harcèlement de rue ont été départagées entre ces deux types, à l'exception de deux formes: les regards insistants et les klaxons injustifiés, ceux-ci pouvant être à la fois à caractère sexuel et haineux. Les formes de harcèlement de rue nous ayant été rapportées par le plus grand nombre de personnes participantes sont les remarques à caractère sexuel (21%), la traque (14%), les insultes (12%), les regards insistants (11%) et les questions ou remarques intrusives ou dégradantes (11%).



Émotions vécues par les personnes participantes durant un épisode de harcèlement de rue

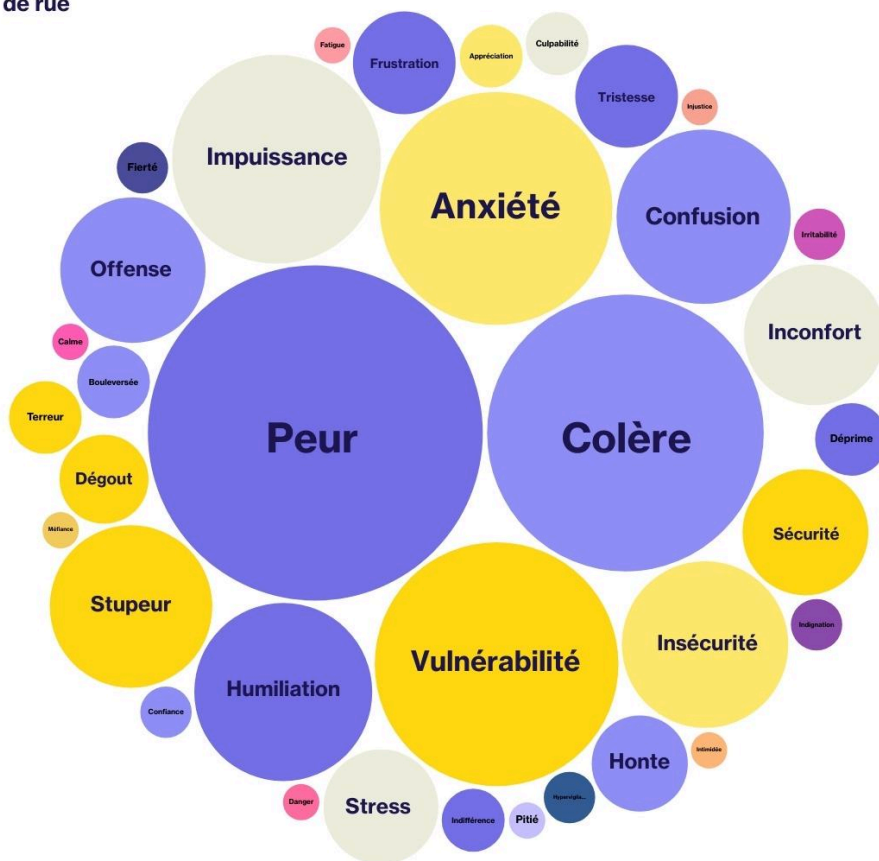


Figure 5

Données issues de l'enquête terrain menée par Accès transports viables en 2023-2024.

Les émotions vécues durant des épisodes de harcèlement de rue nous ayant été rapportées par le plus de personnes participantes à notre questionnaire (N: 246) sont la peur (36%), la colère (24%), la vulnérabilité (18%), l'anxiété (17%) et l'impuissance (13%).



Proportion de la population résidente de la grande région de Québec (RMR) ayant un sentiment de sécurité faible durant ses déplacements à pied, le soir, dans son propre quartier

	Population générale	Victime de harcèlement de rue dans les cinq dernières années
Sentiment de sécurité faible	22%	39%

Figure 6
Données issues du sondage mené par Léger Marketing en 2024.

Les données issues du sondage représentatif indiquent que 22% de la population de la grande région de Québec rapporte avoir un sentiment de sécurité faible durant ses déplacements à pied, le soir, dans leur propre quartier. Chez les personnes qui ont déjà vécu un épisode de harcèlement de rue, la proportion augmente à 39%.

Le harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité: les populations les plus à risques

L'expérience du harcèlement de rue peut être influencée par différents facteurs sociodémographiques comme le genre, l'âge, l'appartenance à une Première Nation, la situation d'immigration, la situation de handicap, l'orientation sexuelle, l'identité de genre ou la situation financière (Courcy et al., 2022). Elle peut aussi être influencée par des habitudes de déplacements, comme les modes de transports les plus utilisés.



Le facteur du genre

Proportion de la population résidente de la grande région de Québec (RMR) ayant été victime de harcèlement de rue selon le genre

	Femmes	Hommes
Victime au moins une fois dans sa vie	64%	58%
Victime au moins une fois dans les cinq dernières années	23%	19%

Figure 7
Données issues du sondage mené par Léger Marketing en 2024.

Les femmes sont beaucoup plus à risque de vivre du harcèlement de rue que les hommes, particulièrement lorsqu'il s'agit de harcèlement à caractère sexuel. À l'échelle du Canada, elles sont 32% à avoir été victime de harcèlement de rue à caractère sexuel dans la dernière année, en comparaison à 13% chez les hommes (Cotter et Savage, 2019).

Dans la grande région de Québec, les femmes sont légèrement plus nombreuses que les hommes à avoir vécu du harcèlement de rue. Les données issues de notre sondage représentatif indiquent que 64% d'entre elles qui en ont vécu au moins une fois dans leur vie, comparé à 58% des hommes. La proportion est similaire chez les personnes ayant vécu au



moins un épisode de harcèlement de rue dans les cinq dernières années: 23% chez les femmes et 19% chez les hommes. Nos données de terrain ont aussi révélé que les formes de harcèlement de rue varient grandement entre les femmes, les hommes et les personnes trans.

Formes de harcèlement de rue à caractère sexuel vécues rapportées selon le genre

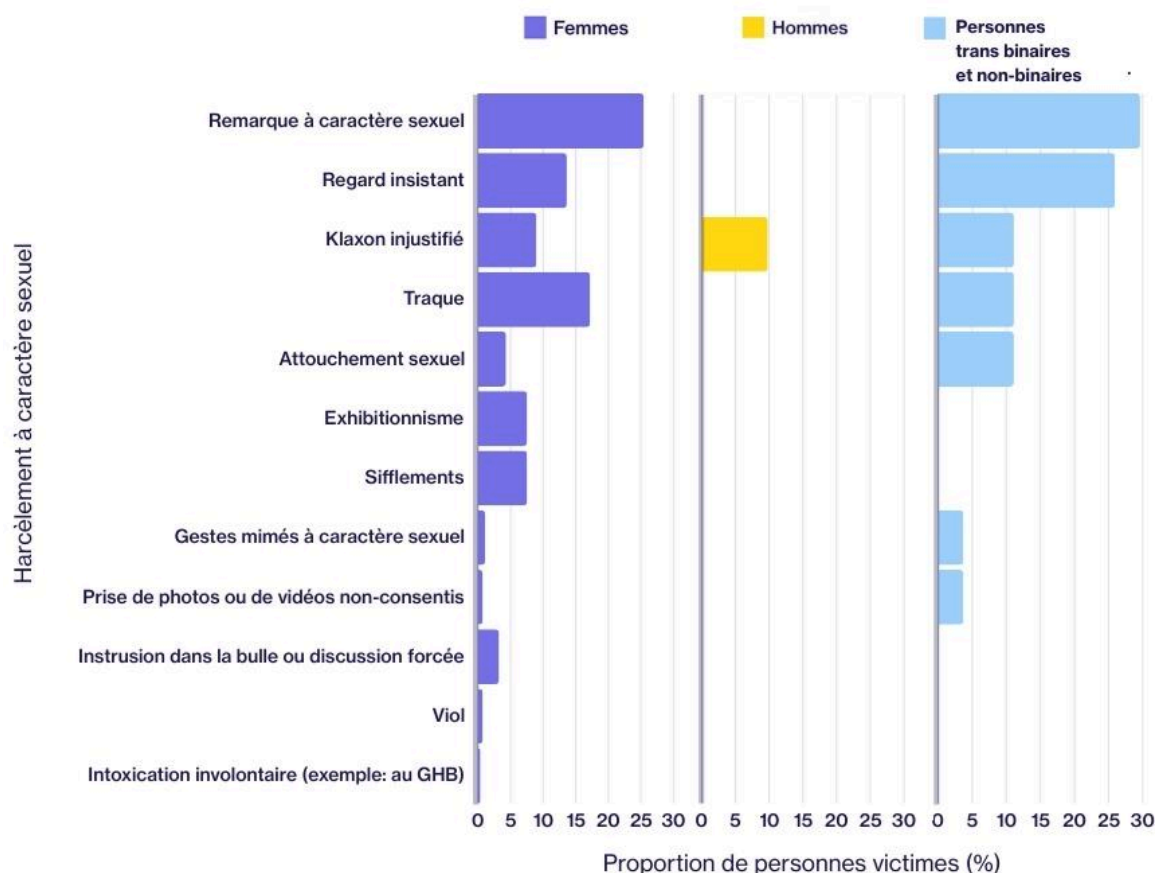


Figure 8

Données issues de l'enquête terrain menée par Accès transports viables en 2023-2024.

Au Canada, les formes de harcèlement à caractère sexuel vécues par le plus de personnes sont l'attention sexuelle non consentie, les



attouchements et les commentaires intrusifs sur leur sexe ou leur genre. Ces expériences sont vécues par les personnes de tous les genres, mais à des proportions deux à quatre fois plus élevées chez les femmes que chez les hommes (Cotter et Savage, 2019).

Dans les régions de la Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches, nos données de terrain démontrent que le harcèlement de rue à caractère sexuel a été vécu majoritairement par des femmes et des personnes trans. Les formes de harcèlement à caractère sexuel les plus vécues par les femmes ayant participé à notre recherche (N:279) sont les remarques à caractère sexuel (25%), la traque (17%), les regards insistants (14%), les klaxons injustifiés (9%), l'exhibitionnisme (8%) et les sifflements (8%). Certaines formes sont parfois vécues de façon simultanée, comme l'a vécu la répondante #233 de notre questionnaire en ligne (femme, 18-24 ans), victime à la fois d'une remarque à caractère sexuelle et d'une menace verbale: « on m'a déjà crié "j'te demanderais ben de coucher avec moi, mais ça m'exciterais 100 fois plus de te violer" ». Les personnes ayant été victimes d'un épisode témoignent aussi souvent de plus d'une expérience de harcèlement de rue. Elles relatent parfois leurs expériences sous la forme d'énumération, comme la répondante #445 de notre questionnaire (femme, 25-34): « j'en ai vécu plusieurs personnellement: je me suis fait suivre, je me suis fait flashé, j'ai été encerclée par un groupe de trois hommes, j'ai reçu de nombreux catcalls, je me suis fait filmer, etc. ». Nos données de terrain révèlent aussi que, parmi les femmes répondantes qui ont été victimes de harcèlement de rue, plus de 11% ont été victimes d'un ou plusieurs épisodes alors qu'elles étaient à pied et ont été harcelées par des personnes en voiture, 5% ont été victime alors qu'elles utilisaient le transport en commun et 3% ont été harcelées par des hommes intoxiqués par l'alcool, souvent à proximité de bars. C'est le cas de la répondante #434 (femme, 25-34 ans): « Être suivie et épiée à la sortie des bars, ça m'est arrivé souvent. Cela vient souvent avec des cris, des « salutations ». J'ai déjà couru 1 km entre un bar et mon appartement parce que 3 hommes me suivaient à la marche ».

Nos données de terrain suggèrent qu'une seule forme de harcèlement à caractère potentiellement sexuel a été vécue par les hommes ayant



participé à l'étude (N:51), soit des klaxons injustifiés (10%), forme aussi classée comme potentiellement à caractère haineux.

Nos données de terrain révèlent que les formes de harcèlement à caractère sexuel les plus vécues par les personnes trans ayant participé à l'étude (N: 27) sont les remarques à caractère sexuel (30%), les regards insistants (26%), la traque (11%), les attouchements (11%) et les klaxons injustifiés (11%). Ces personnes sont d'ailleurs les plus nombreuses à recevoir des regards insistants, forme de harcèlement de rue pouvant aussi être de nature haineuse, et les remarques à caractère sexuel.

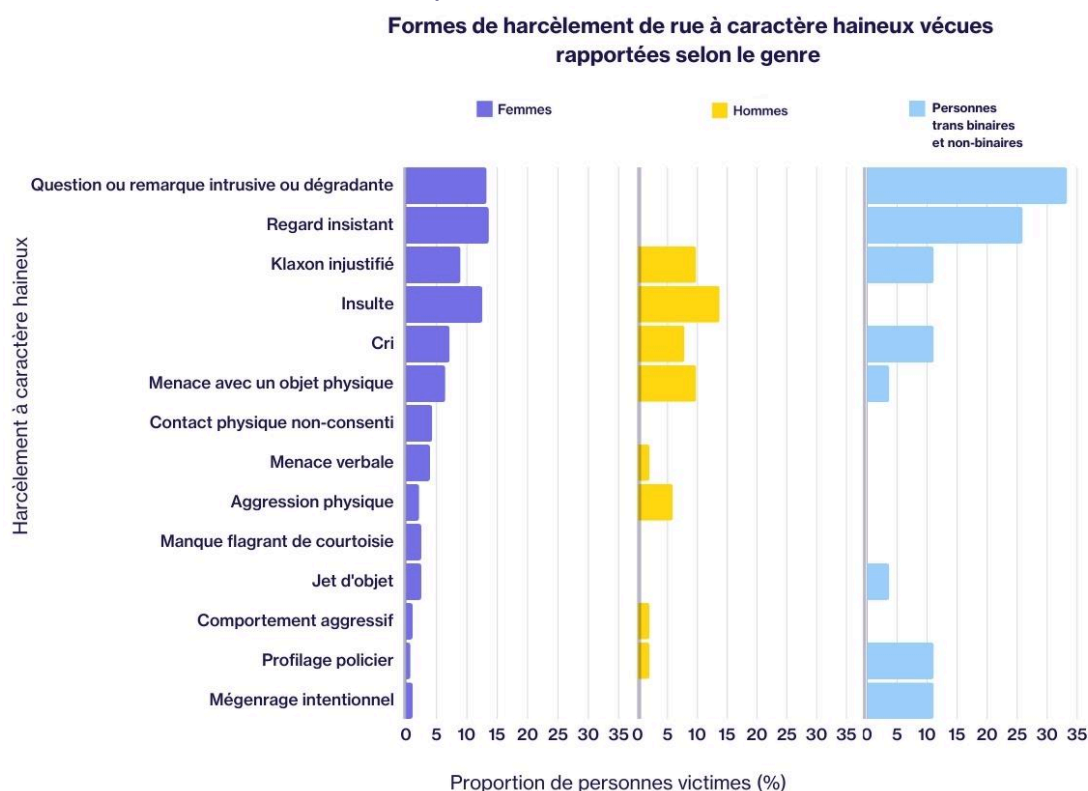


Figure 9

Données issues de l'enquête terrain menée par Accès transports viables en 2023-2024.

Nos données de terrain indiquent que les formes de harcèlement à caractère haineux les plus vécues par les femmes ayant participé à la recherche (N: 279) dans les régions de la Capitale-Nationale et



Chaudière-Appalaches sont les regards insistants (14%), les insultes (13%), les klaxons injustifiés (9%), les cris (7%) ou les menaces avec un objet physique (6%). Les formes de harcèlement à caractère haineux les plus vécues par les hommes ayant participé à la recherche (N:51) sont quant à elles les insultes (14%), les klaxons injustifiés (10%), les menaces avec un objet physique (10%), les cris (8%) et les agressions physiques (6%). Nos données de terrain révèlent aussi que, parmi les hommes répondants qui ont été victimes de harcèlement de rue, plus de 16% d'entre eux ont vécu du harcèlement de rue alors qu'ils étaient à vélo, à chaque fois de la part d'un automobiliste. Nous supposons que cette réalité peut découler d'une haine anti-cycliste. Tout comme pour les personnes des autres genres, plusieurs d'entre eux ont vécu plus d'un épisode de ce type et nous les transmettent sous la forme énumérative, comme le répondant #376 (homme, 18-34 ans, membre de la diversité sexuelle): « Automobilistes qui klaxonnent indûment, me frôlent ou me crient des bêtises ».

Les formes de harcèlement de rue à caractère haineux vécu par les personnes trans ayant participé à la recherche (N:27) sont les questions ou remarques intrusives ou dégradantes (33%), les regards insistants (26%), le mégenrage intentionnel (11%), le profilage policier (11%), les cris (11%) ou les klaxons injustifiés (11%). Les personnes trans vivent certaines des formes de harcèlement à caractère haineux à une fréquence beaucoup plus importante que chez les personnes cisgenres, une réalité que nous supposons être attribuable au cisgenrisme et à la transphobie. C'est le cas de la personne répondante #415 (personne non binaire, 25-34 ans), qui témoigne: « Je me fais constamment dévisager dans les lieux publics parce que je suis androgyne. Ça m'est même arrivé de me faire demander par un inconnu si j'étais un gars ou une fille en pleine rue passante. Tout le monde s'est retourné pour me regarder. C'était très humiliant ».



Proportion de la population ayant été victime de harcèlement de rue au moins une fois, ayant un sentiment de sécurité faible durant leurs déplacements seul-e à pied, la nuit, dans la Capitale-Nationale ou Chaudière-Appalaches, selon le genre et la transidentité

	Population générale		Personnes trans		
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Personnes non-binaires
Victime de harcèlement de rue	70%	38%	67%	50%	53%
Sentiment de sécurité faible	73%	37%	89%	100%	80%

Figure 10

Données issues de l'enquête terrain menée par Accès transports viables en 2023-2024.

Selon nos données de terrain, la proportion de personnes trans ayant été victimes de harcèlement de rue n'est pas plus élevée que chez l'ensemble des personnes ayant participé à notre recherche. Cette proportion s'élève à 67% chez les femmes trans, 50% chez les hommes trans et 53% chez les personnes non binaires. Les personnes trans sont cependant plus nombreuses à avoir un sentiment d'insécurité faible lorsqu'elles se déplacent à pied, le soir, dans les régions de la CN et de la CA, à une proportion qui atteint 89% chez les femmes, 100% chez les hommes et 80% chez les personnes non binaires.



Sam Asselin-Mailloux, responsable de projet chez Divergenres, explique que ce sentiment d’insécurité pourrait être expliqué par la conscience des personnes trans de vivre dans une société transphobe, transmisogyne et enbyphobe. Dans un contexte de la montée de la haine anti-trans, nous pouvons supposer que de plus en plus de personnes trans et non binaires craignent de vivre de la violence dans les espaces publics (mégénrage, moqueries transphobes et transmisogynes, harcèlement à caractère sexuel, fétichisation des personnes transféminines, profilage social fait par les policier-ière-s, etc.). Nous constatons également que ces violences sont commises par des hommes, mais également des femmes, ce qui révèle un caractère particulier et peu visible de la violence genrée à l’intersection de la transphobie.

Proportion de la population résidente de la grande région de Québec (RMR) ayant un sentiment de sécurité faible durant leurs déplacements à pied, le soir, dans leur propre quartier selon le genre et la victimation passée

	Population générale		Victime de harcèlement de rue dans les 5 dernières années	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Sentiment de sécurité faible	34%	10%	54%	20%

Figure 11
Données issues du sondage mené par Léger Marketing en 2024.



Les femmes sont reconnues comme plus nombreuses à ressentir un sentiment de vulnérabilité que les hommes, un sentiment qui accroît les risques de développer un sentiment d'insécurité (Van Rijswijk et al., 2016). La grande région de Québec ne fait pas exception. Les données issues de notre sondage représentatif indiquent que 34% des femmes ont un sentiment de sécurité faible durant leurs déplacements à pied, le soir, dans leur propre quartier, alors que cette proportion est de 10% chez les hommes. Chez les personnes qui ont été victimes de harcèlement de rue dans les cinq dernières années, cette proportion s'élève à 54% chez les femmes et 20% chez les hommes.

Le facteur de l'âge

Selon plusieurs études, les adolescentes et les jeunes femmes sont particulièrement à risque de vivre du harcèlement de rue (Courcy et al., 2022; Dumerchat, 2023; Fileborn et Hardley, 2023). Une étude montréalaise a récemment démontré que les types de harcèlement qui les touchent sont souvent sexualisants et infantilissants et répondent de l'adultisme, une forme de domination exercée par les adultes sur les enfants (Dumerchat, 2023). Chez les femmes canadiennes, le risque d'être victime de harcèlement de rue est trois fois plus élevé chez les moins de 34 ans que chez celles de plus de 35 ans (Cotter et Savage, 2019).



Proportion de la population résidente de la grande région de Québec (RMR) ayant été victime de harcèlement de rue ou ayant un sentiment de sécurité faible durant leurs déplacements à pied, le soir, dans leur propre quartier selon le genre et le facteur de la jeunesse

	34 ans et moins		35 ans et plus	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Victime au moins une fois dans sa vie	72%	47%	62%	62%
Victime au moins une fois dans les cinq dernières années	44%	28%	16%	16%
Sentiment de sécurité faible	40%	11%	31%	9%

Figure 12
Données issues du sondage mené par Léger Marketing en 2024.

Les données issues de notre sondage représentatif révèlent que, dans la grande région de Québec, ce sont 72% des femmes de moins de 34 ans qui ont vécu un épisode de harcèlement de rue au moins une fois dans leur vie, en comparaison à 62% des femmes de plus de 35 ans. Selon ces mêmes



données, les femmes de moins de 34 ans sont d'ailleurs près de trois fois plus nombreuses à avoir vécu un épisode de harcèlement de rue au moins une fois dans les cinq dernières années que les femmes de plus de 35 ans: 44% en comparaison à 16%. La proportion de jeunes femmes ayant un sentiment d'insécurité faible est aussi plus basse chez les jeunes femmes que chez les femmes adultes, touchant 40% des jeunes femmes et 31% des femmes adultes.

Les données de notre questionnaire révèlent que le harcèlement de rue à caractère sexuel est surreprésenté chez les femmes participantes de moins de 34 ans (N:130), celles-ci étant 44% à avoir témoigné d'au moins une expérience de harcèlement de rue à caractère sexuel. Comme chez les femmes de plus de 35 ans, les jeunes femmes rapportent souvent plus d'une expérience de harcèlement de rue à caractère sexuel, comme la répondante #468 (femme, 25-34 ans) qui témoigne avoir vécu plusieurs épisodes: « sifflements, regards insistants, remarques non sollicitées ("compliments"), demande de m'accompagner dans ma marche pour "faire connaissance", monsieur qui se colle sur moi dans le bus malgré le fait que je me tasse, proposition d'être payée pour accompagner l'inconnu qui m'aborde à un endroit : toutes ces expériences ont eu lieu lorsque j'étais à pied et pendant la journée ».

Certaines femmes ayant participé à notre étude mentionnent leur plus grande vulnérabilité à un jeune âge et leur difficulté à affirmer leur droit à ne pas être harcelées. Paradoxalement, certaines jeunes femmes ont aussi souligné le privilège d'avoir une bonne forme physique, mais également de ne pas être en situation de handicap ou à mobilité réduite, ce qui offre une plus grande capacité à s'échapper, comme c'est le cas de Suzanne, 25-34 ans, qui affirme: « Des fois c'est sûr, se faire suivre ou se faire crier des choses, ça arrive, mais ça ne m'empêche pas vraiment de sortir quand



même. Mais ce doit être dû au privilège d'être jeune et de pouvoir m'enfuir s'il arrive quelque chose ».

Les personnes âgées ont une expérience distincte du harcèlement de rue et du sentiment d'insécurité que leurs homologues plus jeunes.

Proportion de la population résidente de la grande région de Québec (RMR) ayant été victime de harcèlement de rue ou ayant un sentiment de sécurité faible durant leurs déplacements à pied, le soir, dans leur propre quartier selon le genre et le facteur de la vieillesse

	64 ans et moins		65 ans et plus	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Victime au moins une fois dans sa vie	66%	59%	59%	57%
Victime au moins une fois dans les cinq dernières années	28%	22%	10%	9%
Sentiment de sécurité faible	32%	9%	36%	13%

Figure 13
Données issues du sondage mené par Léger Marketing en 2024.



Selon les données issues de notre sondage représentatif, les femmes aînées de la grande région de Québec sont près de trois fois moins nombreuses à avoir vécu un ou plusieurs épisodes de harcèlement de rue dans les cinq dernières années. Elles sont aussi moins nombreuses à avoir vécu une telle expérience dans leur vie que leurs homologues plus jeunes, soit 59% en comparaison à 66%. L'écart entre ces données peut être expliqué par l'oubli des épisodes vécus durant la jeunesse ou la banalisation du phénomène par les femmes plus âgées. Effectivement, nos données de terrain indiquent que les femmes aînées sont plus nombreuses à rapporter des cas d'exhibitionnisme que les autres catégories d'âge, peut-être en raison du caractère marquant de ces expériences.

Les données issues de notre sondage représentatif indiquent aussi que les femmes aînées ont un sentiment d'insécurité légèrement plus élevé que les femmes de moins de 64 ans. Ceci pourrait s'expliquer par la vulnérabilité physique plus fréquente chez ce groupe d'âge, plusieurs participantes aînées à notre étude ayant affirmé ne pas avoir une santé physique suffisante pour s'échapper en cas de victimation. Cette vulnérabilité entraîne aussi une plus grande difficulté à être suffisamment vigilante pour prévenir ces épisodes, comme l'exprime la répondante #454 (femme, 75 ans et plus): « Avec l'âge, le danger de tomber est de plus en plus grand. Les yeux rivés sur le sol. Quand on doit regarder nos pieds pour voir où l'on va, on peut moins regarder aux alentours ».

Le facteur de la présence d'un handicap

Les expériences de harcèlement de rue et du sentiment de sécurité sont aussi influencées par la situation de handicap, qu'elle soit visible ou invisible. Au Canada, la présence d'un handicap augmente de près de deux fois les risques d'être victime de harcèlement de rue à caractère sexuel (Cotter et Savage, 2019).



Proportion de la population résidente de la grande région de Québec (RMR) ayant été victime de harcèlement de rue au moins une fois dans leur vie

	Population générale	Personne avec un handicap
Victime au moins une fois dans sa vie	61%	79%

Figure 14

Données issues du sondage mené par Léger Marketing en 2024.

Proportion de la population ayant un sentiment de sécurité faible durant leurs déplacements seul-e à pied, la nuit, dans la Capitale-Nationale ou Chaudière-Appalaches, selon le genre et la situation de handicap

	Population générale		Personnes en situation de handicap	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Sentiment de sécurité faible	73%	37%	74%	61%

Figure 15

Données issues de l'enquête terrain menée par Accès transports viables en 2023-2024.



Dans la grande région de Québec, nos données représentatives révèlent que le taux de victimation de harcèlement de rue chez les personnes en situation de handicap est supérieur à celui de la population générale, atteignant 79%. Les données de notre questionnaire révèlent aussi que le sentiment d'insécurité durant les déplacements seul-es à pied, la nuit, est plus élevé chez les hommes ayant un handicap (N:10) que chez l'ensemble des hommes (N:51), atteignant chez les premiers 61%, alors qu'il est de 37% chez les seconds. Le sentiment d'insécurité demeure sensiblement le même chez les femmes en situation de handicap (N:15) et l'ensemble des femmes (N:383).

Les épisodes de harcèlement de rue vécus par les personnes en situation de handicap ayant participé à l'étude comprennent plusieurs épisodes de harcèlement à caractère haineux, soit des insultes ou des klaxons, qui remettent en question la place occupée dans l'espace public par les personnes se déplaçant avec une aide technique. L'aménagement de nos villes n'étant pas conçu pour les accueillir, ces personnes doivent souvent se déplacer sur des voies où elles sont minoritaires, comme les rues ou les pistes cyclables.

Les personnes en situation de handicap semblent aussi vivre une vulnérabilité particulière en raison des obstacles à leur mobilité qui limitent leurs capacités à s'échapper. Kathy Chassé, intervenante sociocommunautaire au Carrefour familial des personnes handicapées, résume ainsi cet enjeu: « avec les trous dans la chaussée, la luminosité insuffisante pour voir le trottoir, ça vient ajouter au sentiment d'insécurité. Les personnes en situation de handicap sont moins solides, moins rapides, on vient ajouter à la vulnérabilité. Si je me sens vulnérable, je ne me sens pas en sécurité ». Les personnes se déplaçant avec des outils d'aide aux déplacements sont ainsi particulièrement tributaires de la qualité des aménagements piétonniers, par exemple des irrégularités dans le



revêtement, de l'inclinaison des descentes de trottoirs (une pente trop forte peut faire basculer une personne se déplaçant en fauteuil roulant), de la présence de marches, infranchissables pour elles, ou de la présence de neige ou de glace. Plusieurs personnes nous ont témoigné de l'impact que peuvent avoir ces obstacles sur leur sentiment de sécurité, comme LM (femme se déplaçant en fauteuil roulant, 65-74 ans): « Je peux rester coincé, dans ces craques-là. C'est ça qui est un peu inquiétant, parce que c'est dangereux, là, tu sais. Je sais pas, c'est comme si tu avais des patins à roues alignées, puis là, tu as un trou. Si tu rentres dans le trou, qu'est-ce que tu fais? Tu restes coincée. Tu peux pas vraiment t'échapper comme tu veux ». Ces obstacles les rendent encore davantage vulnérables face à des situations de harcèlement de rue, diminuant leur sentiment de sécurité des personnes en situation de handicap.

Nos données de terrain ont aussi révélé qu'une large diversité de handicaps invisibles peuvent avoir un impact sur le sentiment d'insécurité. Des éléments de santé peuvent par exemple limiter la capacité à s'échapper, comme des problèmes cardiovasculaires, respiratoires ou musculaires. Des handicaps sensoriels, touchant par exemple l'audition ou la vue, peuvent eux entraîner une plus grande difficulté à mobiliser une vigilance suffisante pour assurer le sentiment de sécurité. Un handicap touchant la santé mentale peut aussi entraîner des difficultés supplémentaires à conjuguer psychologiquement ou émotionnellement avec un épisode de harcèlement de rue.

Le facteur de l'appartenance à une Première Nation

Au Canada, le harcèlement de rue à caractère sexuel est plus élevé chez les personnes des Premières Nations, particulièrement chez les hommes, chez qui il est 1.6 fois plus élevé (Cotter et Savage, 2019). Le nombre de personnes issues d'une Première Nation ayant rempli notre questionnaire



étant inférieur à 10, nous n'avons pas pu dégager de statistiques de ce groupe de population à l'échelle des régions de la CN et de la CA. Cependant, plusieurs femmes membres d'une Première Nation nous ont rapporté des épisodes de harcèlement de rue durant le groupe de discussion tenu avec elles. Les épisodes étaient essentiellement à caractère sexuel ou haineux. C'est le cas de Mali (femme, membre d'une Première Nation), qui témoigne avoir vécu un épisode de harcèlement de rue à caractère raciste: « Une fois, je voulais traverser la rue à pied, j'attends juste que les voitures passent et je traverse. Rendue l'autre bord de la rue, quand une voiture me passe à côté, je me suis fait crier "Criss d'Indienne sale, respecte dont les esti de stops!". Je l'ai vraiment très mal pris ».

Selon les données issues de notre groupe de discussion, le sentiment d'insécurité est aussi très élevé chez les femmes d'une Première Nation, celles-ci étant nombreuses à structurer leurs déplacements en fonction de leur sentiment de sécurité. Plusieurs d'entre elles ont souligné leur vulnérabilité en raison de leur genre et de leur statut d'Autochtone, comme Eshko (femme, membre d'une Première Nation), qui témoigne: « Moi, personnellement, je n'aimerais pas ça voyager en bus le soir, surtout en tant que femme, et surtout en tant qu'autochtone. Les allochtones, peut-être que c'est plus facile pour eux de nous intimider disons. Parce que nous autres, les Autochtones, supposément qu'on ne parle pas, qu'on est plus facile ».



Le facteur du statut migratoire ou de la racialisation

Proportion de la population ayant été victime de harcèlement de rue au moins une fois, ayant un sentiment de sécurité faible durant leurs déplacements seul-e à pied, la nuit, dans la Capitale-Nationale ou Chaudière-Appalaches, selon la situation d’immigration et de racialisation

	Population générale		Personnes immigrantes		Personnes racisées	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Victime de harcèlement de rue	70%	38%	47%	25%	80%	40%
Sentiment de sécurité faible	73%	37%	47%	20%	80%	33%

Figure 16

Données issues de l’enquête terrain menée par Accès transports viables en 2023-2024.

Les expériences de harcèlement de rue et du sentiment de sécurité sont aussi influencées par la situation d’immigration. Selon les données de notre questionnaire, les taux de victimation de harcèlement de rue sont sensiblement inférieurs chez les personnes en situation d’immigration (N:23) (47% chez les femmes, 25 % chez les hommes) à ceux de l’ensemble de la population (N:513) (70% chez les femmes, 38% chez les



hommes). Dans la même veine, les personnes ayant un sentiment de sécurité faible y sont moins nombreuses (47% chez les femmes, 20% chez les hommes) que chez la population générale (73% chez les femmes, 37% chez les hommes). Selon Janie du Carrefour d'action interculturelle, cette faible proportion pourrait s'expliquer par des obstacles d'accès ainsi que par le vécu des personnes immigrantes. D'une part, l'absence du sondage dans plusieurs lieux fréquentés par les personnes immigrantes, ainsi que sa version uniquement en français, a probablement contribué à une sous-représentation de cette population. D'autre part, le contexte prémigratoire et la situation actuelle des personnes immigrantes influencent leur perception du harcèlement de rue. Certaines personnes qui ont vécu dans des contextes moins sécuritaires peuvent percevoir la réalité québécoise comme une amélioration et minimiser le harcèlement de rue subi. En outre, le sentiment de redevance envers la société d'accueil peut rendre les personnes réticentes à dénoncer des comportements qu'ils jugent mineurs, par désir de préserver l'image positive qu'ils ont de leur nouvel environnement ou par crainte que cette dénonciation soit perçue comme un manque de reconnaissance par la société d'accueil.

Les expériences de harcèlement de rue et du sentiment de sécurité sont aussi influencées par la racialisation. Selon les données de notre questionnaire, les taux de victimation de harcèlement de rue sont supérieurs chez les personnes racisées (N:15) (80% chez les femmes, 40% chez les hommes) à ceux de l'ensemble de la population (N:513) (70% chez les femmes, 38% chez les hommes). Le sentiment d'insécurité est quant à lui légèrement plus élevé chez les femmes racisées (80%) que chez l'ensemble des femmes (73%) mais, au contraire, plus faible chez les hommes racisés (33%) que chez l'ensemble des hommes (37%).

Plusieurs femmes immigrantes et racisées ont témoigné de harcèlement lors de nos activités de récolte de données de terrain. Le harcèlement de



rue à caractère raciste a notamment été vécu par 20% des personnes racisées ayant participé à l'étude. C'est le cas de Kim, participante au groupe de discussion avec les personnes immigrantes, qui témoigne: « C'était ma première ou ma deuxième année à Québec. [...] Je marchais sur un trottoir et un gars est arrivé à contre sens. Il arrive, il me pogne avec son index droit dans ma face pour me dire "hey, toi retourne dans ton pays". Ça m'a ébranlé. [...] Il arrête et il s'approche plus parce qu'il continue à marcher. Il dit "Toi, t'es pas québécoise, retourne dans ton pays, voleuse de job". [...] J'ai juste pleuré puis figé, tu sais ».

Nos données de terrain indiquent aussi que les personnes en situation d'immigration nouvellement arrivées peuvent vivre une vulnérabilité particulière en raison de leur absence de repère et/ou de leur ignorance des codes sociaux. C'est ce qu'a vécu Kensa (femme immigrante, 25-34 ans) à son arrivée à Lévis: « Au commencement, c'était à éviter parce que là, tu ne sais rien, tu ne connais rien, tu n'es même pas en train d'écouter de la musique. Et puis là, c'est fini. Je suis à l'aise, je sors du boulot, les écouteurs sont déjà là ».

Le facteur de l'orientation sexuelle

L'orientation sexuelle est un facteur reconnu de harcèlement sexuel. Au Canada, les risques d'être victime de harcèlement de rue à caractère sexuel sont presque 3 fois plus élevés chez les femmes de la diversité sexuelle que chez les femmes hétérosexuelles et 4 fois plus élevés chez les hommes de la diversité sexuelle que chez les hommes hétérosexuels (Cotter et Savage, 2019). Les données issues de notre questionnaire ont révélé que, dans les régions de la CN et de la CA, les personnes de la diversité sexuelle (N:88) sont plus nombreuses à avoir été victimes d'un ou de plusieurs épisodes de harcèlement de rue, spécifiquement chez les hommes (N:14), chez qui le risque est près de 1,7 fois plus élevé que chez l'ensemble de la



population masculine (N:51). La situation est similaire pour le sentiment d’insécurité, celui-ci étant vécu par une plus grande proportion de personnes de la diversité sexuelle, les hommes de cette catégorie étant notamment plus de deux fois plus nombreux à ne pas se sentir en sécurité lorsqu’ils se déplacent à pied le soir que les hommes hétérosexuels.

Proportion de la population ayant été victime de harcèlement de rue au moins une fois, ayant un sentiment de sécurité faible durant leurs déplacements seul-e à pied, la nuit, dans la Capitale-Nationale ou Chaudière-Appalaches, selon la situation d’immigration et de racialisation

	Population générale		Personnes immigrantes		Personnes racisées	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Victime de harcèlement de rue	70%	38%	47%	25%	80%	40%
Sentiment de sécurité faible	73%	37%	47%	20%	80%	33%

Figure 17

Données issues de l’enquête terrain menée par Accès transports viables en 2023-2024.

Les femmes issues de la diversité sexuelle ayant participé à l’étude ont témoigné de nombreuses expériences de harcèlement à caractère sexuel



alors qu’elles étaient avec leur partenaire, soulignant la sexualisation et/ou la fétichisation dont elles sont victimes. C’est le cas de la répondante #462 (femme, 18-25 ans, membre de la diversité sexuelle), qui témoigne: « Je dirais que les pires épisodes de harcèlement que j’ai vécus ont été lorsque je me promène avec ma blonde et que les hommes nous font des propos homophobes et/ou nous hypersexualisent simplement parce que nous sommes deux femmes qui sont affectives l’une avec l’autre ».

Le facteur de la situation financière

Proportion de la population résidente de la grande région de Québec (RMR) ayant déjà été victime de harcèlement de rue au moins une fois dans leur vie et ayant un sentiment de sécurité faible durant leurs déplacements à pied, le soir, dans leur propre quartier selon le revenu

	Revenus de moins de 40k	Revenus de 40k à 100k	Revenus de plus de 100k
Victime au moins une fois dans sa vie	79%	60%	59%
Sentiment de sécurité faible	42%	24%	13%

Figure 18
Données issues du sondage mené par Léger Marketing en 2024.

La situation financière a une influence sur le risque de subir du harcèlement de rue et sur le sentiment de sécurité: plus le revenu d’une personne augmente, moins ses risques d’avoir été victime de harcèlement de rue sont élevés et plus son sentiment de sécurité est grand. Ainsi, selon les données



provenant de notre sondage représentatif, ce sont 79% des personnes gagnant moins de 40 000\$ par an qui ont déjà été victime de harcèlement de rue au moins une fois dans leur vie et 42% d'entre elles qui ont un sentiment de sécurité faible lorsqu'elles se déplacent à pied dans leur propre quartier. Chez les personnes gagnant plus de 100 000\$ par an, la proportion de personnes ayant déjà été victime de harcèlement de rue baisse à 59% et celle des personnes ayant un sentiment de sécurité faible diminue à 13%.

Nous pouvons supposer que les personnes qui ont un revenu plus faible ont moins de ressources pour assurer un sentiment de sécurité élevé. Effectivement, certaines stratégies utilisées par les personnes répondantes pour augmenter leur sentiment de sécurité sont coûteuses, comme celles de se déplacer en voiture (taxi, Uber ou Communauto) ou en autobus ou avoir sur soi un téléphone avec des données internet ou des objets qui procurent un sentiment de sécurité, comme une arme.



Le facteur des modes de transport utilisés

Proportion de la population ayant déjà été victime d'un ou plusieurs épisodes de harcèlement de rue et ne se sentant pas toujours en sécurité dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches selon les modes de transport les plus souvent utilisés

		Femmes	Hommes	Personnes trans
Victime de harcèlement de rue	Marche	73%	42%	68%
	Transport en commun	75%	41%	64%
	Vélo	70%	39%	64%
	Voiture	66%	24%	57%
Sentiment d'insécurité	Marche	81%	56%	84%
	Transport en commun	81%	61%	86%
	Vélo	78%	49%	86%
	Voiture	81%	34%	82%

Figure 19

Données issues de l'enquête terrain menée par Accès transports viables en 2023-2024.



Les données issues de notre questionnaire (N:513) suggèrent que les modes de transport le plus souvent utilisés sont un facteur déterminant de harcèlement de rue. La marche et les transports en commun sont les moyens les plus souvent empruntés par les personnes ayant vécu un ou plusieurs épisodes de harcèlement de rue. À l'inverse, les personnes qui utilisent plus souvent la voiture pour se déplacer en ont été le moins victimes, particulièrement chez les hommes, chez qui le taux diminue à 24%, contrairement aux hommes qui utilisent le plus souvent la marche, chez qui le taux est de 42%. Comme la marche et le transport en commun sont des modes de transport impliquant une plus grande proximité avec les autres, étant généralement plus lents, impliquant parfois des moments d'immobilité (par exemple, en attendant l'autobus) et offrant moins d'échappatoires, nous pouvons supposer que ce sont également les modes qui entraînent le plus de contextes propices à la victimation. Au contraire, la voiture offrant une armure physique entre la personne au volant et le monde extérieur et une vitesse plus élevée, nous pouvons supposer qu'elle offre moins de contextes propices aux expériences de harcèlement de rue. Cette réalité est décrite par la répondante #441 (femme racisée de la diversité sexuelle, 18-24 ans), qui témoigne: « Depuis que j'ai une voiture, le harcèlement a extrêmement diminué. Je n'en vis presque plus étant donné que je me déplace à pied sur de courtes distances et que je ne prends plus l'autobus ».

Nous pouvons finalement supposer que le vélo entraîne lui aussi moins de contextes propices au harcèlement de rue, puisqu'il peut être rapide et que sa taille réduite permet à la personne qui le conduit de s'échapper rapidement. Cependant, plusieurs personnes utilisatrices du vélo nous ont rapporté vivre du harcèlement de rue spécifiquement lorsqu'elles se déplacent à vélo. C'est le cas de Madeleine (femme, 25-34 ans), qui relate:



« Ça m'arrive au moins une fois par semaine. J'utilise beaucoup mon vélo aussi, mais au moins une fois par semaine, je reçois un commentaire désobligeant ou une critique ou un "qu'est-ce que tu fais là?" ou un "est-ce que tu es folle!" ou des affaires de mêmes. Minimum, une fois par semaine ». Nous pouvons supposer que l'anti-cyclisme présent dans la région puisse générer des situations de harcèlement de rue spécifique à l'utilisation du vélo.

Chez les femmes et les personnes trans qui ont participé à notre recherche de terrain, les modes de transport principalement utilisés ne sont pas un facteur déterminant pour expliquer le sentiment de sécurité ressenti, celles-ci étant respectivement entre 78% et 81% et entre 82% et 86% à ne pas toujours se sentir en sécurité, peu importe le mode de transport emprunté, alors que le facteur semble déterminant chez les hommes. Chez eux, le sentiment de sécurité est sensiblement plus élevé si leur mode de transport principal est la voiture (34%) que s'ils se déplacent principalement en transports en commun (61%) ou à pied (56%).

Portrait des déplacements

Les différents types d'environnements, éléments du territoire et modes de transport peuvent générer des sentiments de sécurité et d'insécurité différents. Plusieurs stratégies sont aussi mises en place pour augmenter le sentiment de sécurité.



Les types d'environnements et éléments sécurisants et insécurisants

Types d'environnements ou d'éléments associés avec un sentiment de sécurité par les personnes répondantes

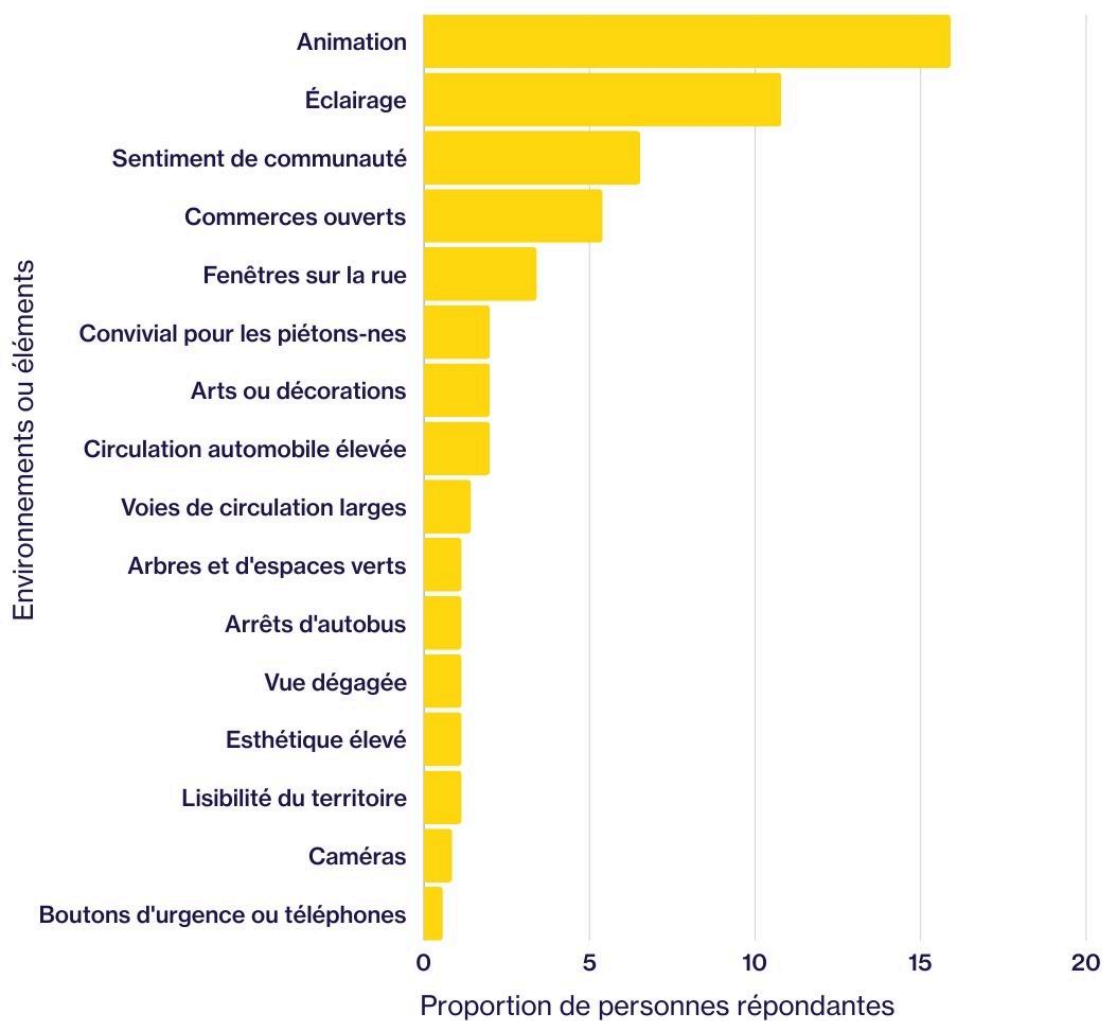


Figure 20

Données issues de l'enquête terrain menée par Accès transports viables en 2023-2024.



Types d'environnements ou d'éléments associés avec un sentiment d'insécurité par les personnes répondantes

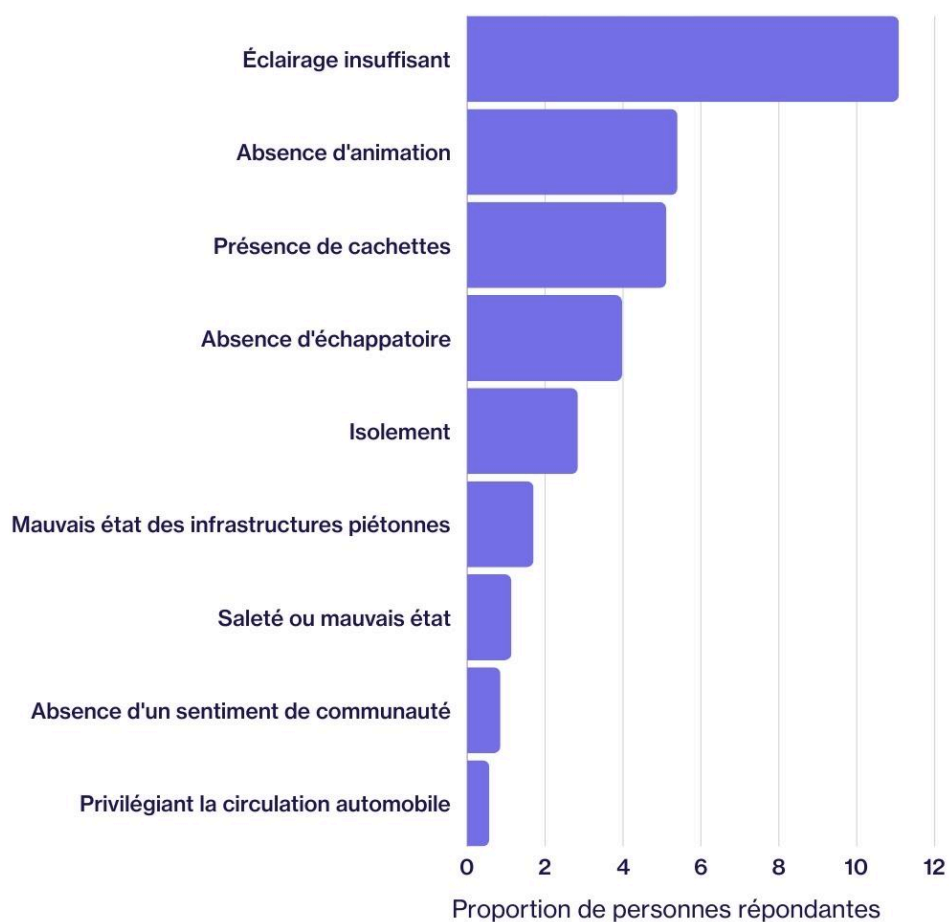


Figure 21

Données issues de l'enquête terrain menée par Accès transports viables en 2023-2024.

Nos données de terrain nous ont permis de révéler les types d'environnement estimés sécurisants et insécurisants par les personnes répondantes (N:352). Selon celles-ci, les types d'environnements ou éléments qui sont associés à un sentiment de sécurité par les personnes répondantes sont, en ordre décroissant, la présence d'animation (16% des personnes répondantes), un éclairage suffisant (11%), un sentiment de



communauté (7%), des commerces ouverts (5%), la présence de fenêtres sur la rue (3%), la convivialité pour les personnes piétonnes (2%), la présence d'art ou de décorations (2%), de circulation automobile élevée (2%) de larges voies de circulation (1%), d'arbres ou d'espaces verts (1%), d'une vue dégagée (1%), d'une esthétique élevée (1%), d'une bonne lisibilité du territoire (savoir où l'on est et où l'on va) (1%), de caméras (1%) et de boutons d'urgence ou téléphones (1%).

Les types d'environnements ou éléments qui ont été associés à un sentiment d'insécurité par les personnes répondantes sont, en ordre décroissant, un éclairage insuffisant (11%), l'absence d'animation (5%), la présence de cachettes (5%), l'absence d'échappatoires (4%), l'isolement (3%), le mauvais état des infrastructures piétonnes (2%), la saleté ou le mauvais état des infrastructures (1%), l'absence d'un sentiment de communauté (1%) et un aménagement privilégiant la circulation automobile (1%).

L'animation est synonyme de sécurité pour plusieurs personnes, notamment parce que la présence de témoins est associée à de potentielles sources d'aide ou à une présence qui réduirait les chances d'escalade, un élément répondant au principe de coveillance⁵. C'est le cas d'Ariane (femme, 35-44 ans), qui témoigne : « Lorsqu'il y a de l'animation et des gens, je me sens plus en sécurité. Même si je me fais harceler, ce n'est pas plaisant, mais je ne me sens pas menacée ». Au contraire, l'absence d'animation entraîne chez plusieurs personnes un sentiment de solitude et de vulnérabilité, comme chez Chrystine (femme, 18-24 ans), qui témoigne: « À partir du moment où il n'y a plus de grande circulation, quand il n'y a presque personne, là on se sent toute seule. Puis à partir du moment où on se sent

⁵ 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 contrôle social induite par le cadre bâti, à travers l'érection d'espaces publics participant à la vie sociale du quartier.



toute seule, on se sent plus vulnérable, puis quand il y a juste toi, puis deux hommes, dans tout l'espace, puis que c'est silencieux... c'est ça, on se sent un petit peu plus vulnérable ». La saisonnalité a aussi un impact sur ce type d'environnement: 14% des personnes qui ont associé l'animation à un sentiment de sécurité nomment que c'est l'été qui est le moment de l'année qui offre un plus grand sentiment de sécurité, ce en raison du fait qu'il y a généralement plus de gens dans la rue, et plus tard. Au contraire du sentiment de sécurité, certaines personnes associent aussi l'animation à des risques plus élevés d'être victime de harcèlement de rue, ce en raison de la présence de potentiels harceleurs, particulièrement à proximité de bars. C'est le cas d'Émilie (femme, 25-34 ans), qui témoigne: « C'est comme si je flip un dé, je sais jamais ce qui va se passer. Parce qu'il y a comme beaucoup de monde. Il y a souvent du monde saouls, il y a comme plusieurs bars proches. Fait que t'sais, c'est ça, il y a comme plus de possibilités à ce que je me fasse interpeller, faire dire quelque chose ».

L'éclairage est un élément sécurisant pour plusieurs puisqu'il répond au souhait de voir son environnement immédiat, que ce soit pour prévenir les épisodes potentiels de harcèlement de rue, ou encore pour être vu par les témoins des alentours, répondant au principe de covisibilité⁶. Pour plusieurs personnes, l'éclairage est aussi un élément essentiel pour prévoir une échappatoire et pour s'assurer que celui-ci soit exempt d'obstacles. À ce propos, 11% des personnes ayant 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, et 13% d'entre elles soulignent que c'est en hiver que l'éclairage est meilleur, en raison de la réflexion de la lumière sur la neige et de l'absence de feuilles dans les arbres.

⁶ La co-visibilité renvoie au fait de voir, et d'être vu-e. Cela englobe l'éclairage, la présence ou non de cachettes, la portée du champ de vision et la prévisibilité des déplacements (Ville de Montréal, 2003).



La présence de cachettes est un élément insécurisant nommé par plusieurs. Il renvoie à tout objet obstruant la vue, comme des arbustes, voitures, vallons, entrées d'immeubles ou bennes à ordures. La présence de ces cachettes diminue la possibilité de voir, ce qui diminue la covisibilité. La présence d'un sentiment de communauté, autre élément sécurisant, réfère à plusieurs éléments, comme de connaître et de s'entraider entre voisins-es, d'avoir des proches qui habitent le quartier ou bien la présence d'infrastructures partagées, comme des jardins communautaires ou des Croques-livres. 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. La présence de commerces ouverts entraîne aussi un sentiment de sécurité chez plusieurs personnes, notamment puisque leur présence offre des lieux où se réfugier ou obtenir de l'aide ou parce que leur présence génère de l'animation.

L'inquiétude liée à l'absence d'échappatoire, élément insécurisant pour de nombreuses personnes, peut être vécue, par exemple, en empruntant un pont, un tunnel, un sentier dans un boisé dense, un chemin bordé de neige ou un trottoir longeant un bâtiment sans accès. Cette inquiétude peut aussi être générée par l'incapacité de se déplacer librement, comme à une intersection où le volume de voitures est élevé ou sur des aménagements piétons déficients, particulièrement chez les personnes en situation de handicap, qui vivent plus d'obstacles à leur mobilité. La présence de fenêtres sur la rue, éléments sécurisants pour de nombreuses personnes, renvoie à la confiance de pouvoir être aidées par les personnes derrière ces fenêtres.

Un aménagement convivial pour les personnes piétonnes entraîne un sentiment de sécurité de plusieurs manières, par exemple, en générant plus de circulation piétonne et offrant plus d'échappatoires aux personnes qui se



déplacent à pied. Au contraire, un aménagement privilégiant la circulation automobile est considéré par certaines personnes comme insécurisant, puisqu'il peut diminuer l'animation, le sentiment de communauté ou restreindre les échappatoires. La présence d'art ou de décoration correspond à la présence de décorations saisonnières, de murales ou même de dessins d'enfants collés aux fenêtres. Pour plusieurs personnes, leur présence améliore l'ambiance du lieu, améliorant par le fait même le sentiment de sécurité. Émilie (femme, 25-34 ans), témoigne notamment: « On dirait que des fois, juste l'ambiance générale, ça aide. Puis à Noël, quand il y a des lumières de Noël un peu partout dans le quartier, je trouve que ça aide au sentiment de sécurité, comme à l'ambiance générale ». Au contraire, la présence de saleté ou d'infrastructures en mauvais état diminue la perception qu'il y a présence de coveillance.

La lisibilité du territoire est aussi désignée par plusieurs personnes comme entraînant un sentiment de sécurité, parce que la connaissance du territoire permet de mieux connaître les possibilités d'échappatoires. Ce sentiment est ainsi exprimé par Noémie (femme, 25-34 ans): « Si tu sais pas trop combien de mètres tu vas courir avant de rencontrer quelqu'un, d'arriver à une sortie ou un bâtiment, ça augmente le sentiment de peur ». Cette lisibilité peut prendre la forme d'indications géographiques claires, comme un maillage de rue prévisible ou la présence de toponymie, d'indications ou de cartes géographiques.



Les modes de transport insécurisants

Proportion de la population ayant déclaré ne pas se sentir en sécurité de se déplacer seul-e dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches selon le mode de transport et le moment de la journée

		Femmes	Hommes	Personnes trans
Marche avec un outil d'aide aux déplacements	Jour	80%	71%	73%
	Nuit	90%	64%	91%
Vélo	Jour	46%	51%	40%
	Nuit	73%	50%	74%
Marche	Jour	22%	9%	21%
	Nuit	73%	37%	86%
Transport en commun	Jour	22%	9%	29%
	Nuit	58%	22%	59%
Voiture	Jour	12%	12%	14%
	Nuit	18%	17%	19%

Figure 22

Données issues de l'enquête terrain menée par Accès transports viables en 2023-2024.



Selon les données issues de notre questionnaire (N:513), le mode de transport générant un sentiment d'insécurité chez la plus forte proportion de personnes répondantes est la marche avec un outil d'aide aux déplacements (par exemple: un fauteuil roulant, une marchette, une canne, etc.). La nuit, le sentiment d'insécurité touche 80% des femmes, 71% des hommes et 73% des personnes trans qui se déplacent à pied avec un tel outil. Il est d'ailleurs assez particulier de constater que seulement une dizaine de points de pourcentage distingue la proportion de personnes ayant un sentiment d'insécurité la nuit, de la proportion de personnes ayant un sentiment d'insécurité le jour, et ce, tous genres confondus. Nous pouvons supposer que l'utilisation de ce genre d'outils pour se déplacer limite la possibilité de s'échapper, accentuant le sentiment d'insécurité, peu importe le moment de la journée. Cette réalité est décrite par Kathy Chassé, du Carrefour familial pour personnes handicapées, qui souligne: « Si on est à mobilité réduite, qu'on est moins solides sur nos jambes, qu'on a une canne, qu'on boite, qu'on a un fauteuil manuel, un déambulateur, les possibilités de quitter rapidement un endroit sont presque nulles ».

Le mode de transport entraînant un sentiment d'insécurité chez la deuxième plus forte proportion de personnes répondantes est le vélo. Durant la nuit, celui-ci entraîne un sentiment d'insécurité chez 73% des femmes, 50% des hommes et 86% des personnes trans ayant répondu à notre questionnaire. Tout comme pour la marche avec un outil d'aide aux déplacements, la pratique du vélo entraîne un sentiment d'insécurité élevé significatif lors des déplacements de jour. Nous supposons que le facteur de risque d'être victime de harcèlement de rue à caractère anti-cycliste pourrait être perçu comme prévalent même durant le jour. Paradoxalement, plusieurs personnes ont nommé l'utilisation du vélo comme entraînant un sentiment de sécurité plus élevé, ce en raison de la rapidité et de la facilité à s'échapper. C'est le cas de la répondante #41 (femme, 45-54 ans), qui relate: « je me sens plus sûre à vélo qu'en autobus. J'ai l'impression d'avoir



plus le contrôle des endroits où je peux passer. Je croise moins de gens que dans l'autobus aussi, donc j'ai l'impression de limiter les risques ».

Le troisième mode de transport générant un sentiment d'insécurité chez les personnes répondantes est la marche. La nuit, le sentiment d'insécurité des personnes à pied touche 73% des femmes, 37% des hommes et 86% des personnes trans. Nous avançons que ce sentiment s'explique par l'accumulation de plusieurs facteurs de vulnérabilité chez les personnes piétonnes, notamment en raison de leur vitesse peu élevée et de leur positionnement dans l'espace public: généralement sur des trottoirs offrant peu d'échappatoires, les amenant à côtoyer une diversité de personnes et situées parfois loin de lieux d'aide. Un autre facteur de vulnérabilité peut aussi reposer dans l'absence de protection physique, comme celle que peut fournir une voiture.

Le quatrième mode de transport entraînant un sentiment d'insécurité chez les personnes répondantes est le transport en commun, ce qui comprend les autobus, les flexibus et le transport adapté. La nuit, la proportion de personnes participantes ne se sentant pas en sécurité dans les transports en commun est de 58% chez les femmes, 22% chez les hommes et 59% chez les personnes trans. À ce propos, plusieurs personnes participantes ont mentionné que leur sentiment d'insécurité durant les déplacements en transport en commun résidait surtout dans les moments de marche vers l'arrêt et l'attente. Une fois entrée dans l'autobus, la présence du chauffeur ou de la chauffeuse et/ou d'autres personnes fournissait une surveillance formelle et un accès potentiel à de l'aide, ce qui augmente leur sentiment de sécurité.

Le mode de transport nommé le moins insécurisant par le plus de personnes répondantes est la voiture. Les déplacements en voiture durant la nuit génèrent de l'insécurité chez 18% des femmes, 17% des hommes et



19% des personnes trans. Nous supposons que la protection physique qu'offre l'habitacle d'une voiture ainsi que les contacts limités avec les autres augmentent le sentiment de sécurité des personnes qui empruntent ce mode de transport.

Les stratégies pour se sentir en sécurité

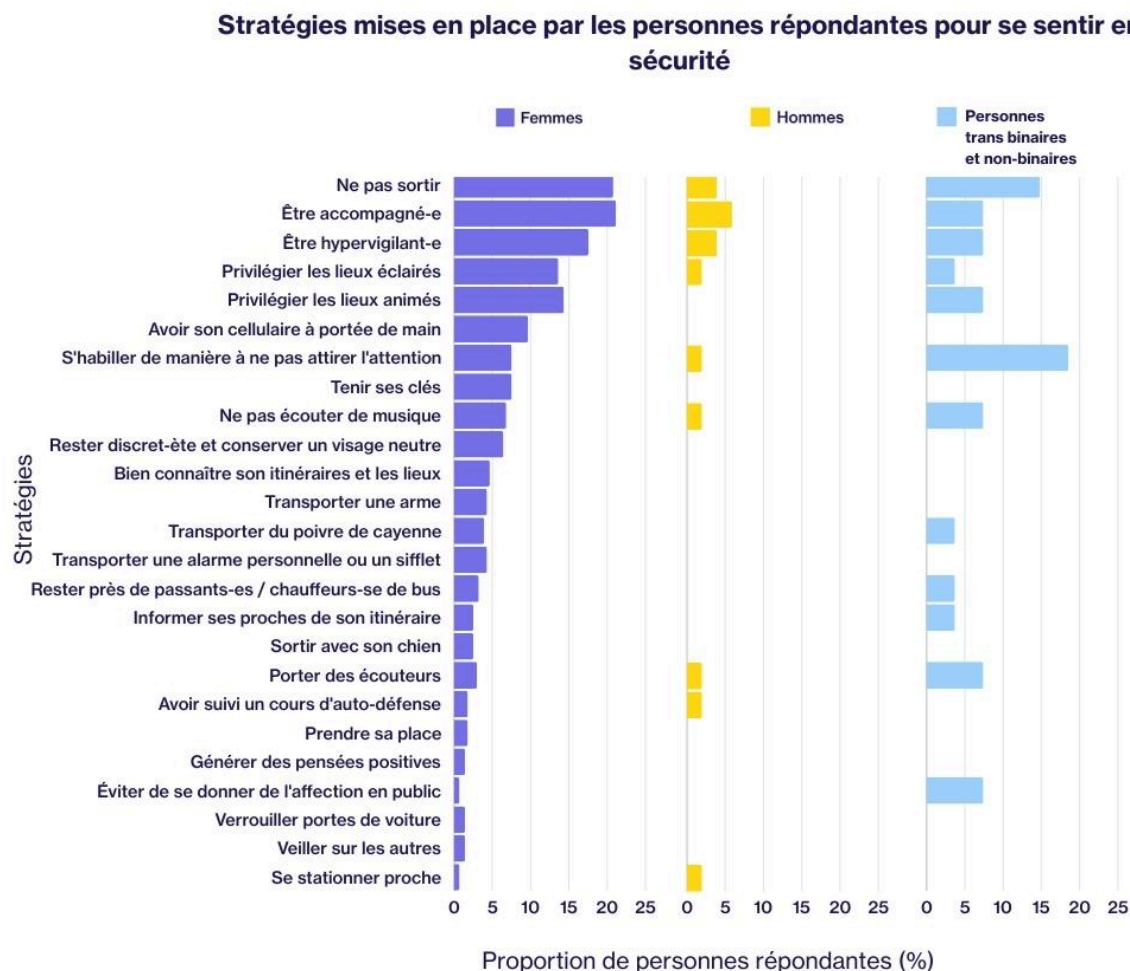


Figure 23

Données issues de l'enquête terrain menée par Accès transports viables en 2023-2024.



Un éventail très large de stratégies mises en place pour se sentir en sécurité nous a été rapporté par les personnes participantes à nos activités de terrain (N:352). La stratégie citée par la plus grande proportion de personnes est bien simple: s'empêcher de sortir.

Proportion de la population résidente de la grande région de Québec (RMR) s'étant déjà empêché de se déplacer par crainte de vivre du harcèlement de rue au moins une fois dans les cinq dernières années selon le genre et la victimation passée

	Population générale			Victime de harcèlement de rue dans les 5 dernières années	
	Femmes	Hommes	Personnes trans	Femmes	Hommes
S'être empêché de se déplacer	22%	12%	15%	75%	55%

Figure 24

Données issues du sondage mené par Léger Marketing en 2024.

Données issues de l'enquête terrain menée par Accès transports viables en 2023-2024.

Dans la grande région de Québec, notre sondage représentatif révèle que ce sont 22% des femmes et 12% des hommes qui se sont déjà empêchés de se déplacer par crainte de vivre du harcèlement de rue au moins une fois dans les cinq dernières années. Nos données de terrain révèlent que ce sont 15% des personnes trans qui ont déjà fait de même (N:27). Ces données concordent avec l'étude de Transpulse (2020) qui révèle que 53%



des personnes trans au Québec ont déjà évité des espaces publics de peur de subir du harcèlement ou se faire déplacarder⁷.

Selon les données de notre sondage représentatif, un épisode de harcèlement de rue peut avoir un impact important sur le sentiment d'insécurité. Effectivement, dans la grande région de Québec, les personnes ayant été victimes de harcèlement de rue dans les 5 dernières années sont plus de 3 fois plus susceptibles de s'être empêchées de se déplacer: elles sont alors 75% à s'être empêchées de sortir alors que les hommes sont 55% à l'avoir fait.

Nos données de terrain (N:352) révèlent que les moments évités par le plus de personnes répondantes sont le soir (14% des femmes et 4% des hommes) ou la nuit (4% des femmes), ou, pour plusieurs, dès que le soleil est couché (5% des femmes). Certaines personnes s'empêchent aussi de sortir tôt le matin (1% des femmes et 2% des hommes) ou de jour (moins de 1% des femmes). Nous supposons que ces moments sont évités parce que la noirceur permet moins de voir autour de soi et d'être vu-e et qu'il y a moins d'animation, réduisant la quantité de témoins et les sources d'aide potentielle. Le choix d'éviter de sortir à ces moments est d'ailleurs pris par plusieurs personnes après avoir été victime de harcèlement de rue, ce même si l'épisode a eu lieu de jour. C'est le cas de la répondante #179 (femme, 55-64 ans), qui relate: « Les gars étaient plusieurs et saouls. Effet de gang. C'était le jour, donc d'autres personnes étaient à proximité si cela avait dégénéré. Après, je ne suis jamais sortie une fois la noirceur tombée ».

La deuxième stratégie la plus utilisée par les personnes répondantes est celle de sortir accompagnée (21% des femmes, 6% des hommes, 7% des

⁷ Déplacarder signifie que quelqu'un-e dévoile à autrui l'orientation sexuelle ou l'identité de genre d'une personne sans son consentement.



personnes trans). La présence d'une personne accompagnatrice semble diminuer considérablement le sentiment de vulnérabilité. C'est la stratégie empruntée par Marbouti (femme, 55-64 ans) lorsqu'elle prend des marches dans son quartier: « C'est sûr qu'on ne marche jamais toute seule, on marche toujours à deux, nous autres, c'est plus sécurisant de marcher à deux. Mais toute seule, je marcherais pas ».

La troisième stratégie la plus mise en œuvre par les personnes répondantes est l'hypervigilance (18% des femmes, 4% des hommes, 7% des personnes trans). Cet état est mobilisé par de nombreuses personnes dans leurs déplacements quotidiens et est souvent déclenché par automatisme, dès que le sentiment d'insécurité survient. C'est le cas de LM (femme se déplaçant en fauteuil roulant, 65-74 ans), qui raconte: « c'est comme entre la vigilance puis l'anxiété, l'hypervigilance. Tu sais, c'est très, très... Où est-ce que ça commence, tu sais pas trop ».

Les quatrième et cinquième stratégies plus utilisées par les personnes répondantes sont celles de privilégier les lieux bien éclairés (14% des femmes, 2% des hommes et 4% des personnes trans) et animés (14% des femmes, 7% des personnes trans). Très souvent, ces stratégies sont nommées conjointement. Elles nécessitent parfois de faire un détour et d'emprunter les grandes artères ou les rues commerciales plutôt que les rues résidentielles, comme le fait Mariso (femme, 25-34 ans): « Dans les rues banales, il n'y a pas d'animation, il n'y a pas de commerce, il n'y a absolument rien. Moi, là, je suis seule, la nuit, je rentre chez nous, j'ai plus tendance à prendre de grosses rues qu'une petite rue banale comme celle-ci ».

La sixième stratégie mobilisée par le plus de personnes répondantes est celle d'avoir son cellulaire à portée de main (10% des femmes), ce afin de savoir où l'on est et où l'on va, notamment d'avoir accès à un GPS ou une



carte en ligne ou de connaître le moment de passage des transports en commun, d'informer ses proches de son itinéraire ou d'appeler ses proches ou la police en cas de harcèlement de rue. La septième stratégie mobilisée par le plus de personnes répondantes est celle de s'habiller de manière à ne pas attirer l'attention (8% des femmes, 2% des hommes, 19% des personnes trans). Cette stratégie est mobilisée par plusieurs personnes dans le souci de réduire les chances d'être sexualisée dans l'espace public. Les personnes trans participantes à notre étude sont particulièrement nombreuses à utiliser cette stratégie, notamment pour souligner leurs traits genrés, ce afin d'éviter de se faire mégenrer.

D'autres stratégies ont également été mentionnées par les personnes répondantes pour se sentir en sécurité, comme tenir ses clés entre ses doigts (8% des femmes) ou transporter une arme (couteau, bâton de sécurité, pistolet électrique, pistolet) (4% des femmes), du poivre de Cayenne (4% des femmes, 4% des personnes trans), une alarme personnelle ou un sifflet (4% des femmes) permettent à plusieurs personnes de se sentir plus en sécurité, notamment parce que ces armes réduisent leur sentiment de vulnérabilité ou parce qu'elles augmentent les chances qu'elles puissent accéder à de l'aide.

De nombreuses personnes nomment aussi la stratégie de ne pas porter d'écouteurs, de ne porter qu'un seul écouteur ou de porter des écouteurs sans son (7% des femmes, 2% des hommes, 7% des personnes trans), ce afin d'assurer une vigilance des alentours. C'est le cas d'Anne-Sophie (femme, 25-34 ans) qui relate: « je pourrais te dire il est où mon sentiment de sécurité, parce que c'est vraiment un jeu d'écouteurs. Lorsque je me sens insécure, j'enlève mes écouteurs parce que je veux être alerte ». Au contraire, certaines personnes préfèrent porter leurs écouteurs afin de ne pas avoir conscience du harcèlement de rue dont elles sont victimes ou pour démontrer volontairement que l'on est pas disponible pour discuter



(1% des femmes, 2% des hommes, 7% des personnes trans). C'est notamment le cas de la personne répondante #415 (personne non binaire, 25-34 ans), qui raconte: « je porte de gros écouteurs avec de la musique pour ne pas entendre les commentaires sur mon passage et j'évite les regards des gens pour ne pas voir leur expression de dégoût ».

Une autre stratégie mobilisée par les personnes répondantes est celle de suivre des cours d'autodéfense (2% des femmes, 2% des personnes trans), qui permettent à la fois aux personnes répondantes de se sentir plus fortes et de développer des liens de solidarité avec d'autres personnes qui vivent les mêmes enjeux. Certaines personnes répondantes choisissent aussi de générer des pensées positives (1% des femmes) afin de se sentir plus en sécurité, que ce soit à travers la prière, la visualisation de scénarios sécurisants ou la persuasion de sa propre force. C'est le cas de la répondante #80 (femme, 35-44 ans), qui raconte: « j'ai développé des arguments tout prêts dans ma tête pour réagir en cas de harcèlement et je me convaincs que je suis une "guerrière" ».

Une autre stratégie mobilisée par les personnes répondantes est d'éviter de se donner de l'affection romantique (1% des femmes, 7% des personnes trans). Cette stratégie est utilisée de façon disproportionnée par les personnes trans et les lesbiennes, en raison du harcèlement à caractère sexuel et de la fétichisation dont elles sont parfois victimes. Il s'agit d'ailleurs d'une situation vécue par Selena (femme trans, lesbienne, 35-44 ans), qui témoigne: « C'est pas comme des couples hétéros qui se promènent main dans la main puis qui s'embrassent puis que tout le monde n'en a rien à foutre. Nous, si on a le malheur de le faire, c'est comme un show, tout le monde capote ».

Les autres stratégies nommées ont été de rester discrète et conserver un visage neutre (6% des femmes), de bien connaître son itinéraire et les lieux



(5% des femmes), de rester près des personnes passantes ou des chauffeurs et chauffeuses d'autobus (3% des femmes, 4% des personnes trans), d'informer ses proches de son itinéraire (3% des femmes, 4% des personnes trans), de sortir avec son chien (3% des femmes), de prendre sa place dans la rue (2% des femmes), de verrouiller ses portes de voiture (1% des femmes), de veiller sur les autres (1% des femmes) ou de se stationner proche de sa destination (moins de 1% des femmes, 2% des hommes).

Les modes de transports évités ou privilégiés pour se sentir en sécurité

Nos données de terrain (N:352) démontrent que certaines personnes répondantes choisissent de privilégier ou d'éviter certains modes de transport afin de se sentir plus en sécurité.

La marche est le mode de transport évité par le plus grand nombre de personnes répondantes (20% des femmes, 10% des hommes et 19% des personnes trans) particulièrement le soir ou la nuit. D'autres modes de transport lui sont alors préférés, comme la voiture, le taxi ou le transport en commun. C'est le cas pour la répondante #280 (femme, 25-34 ans) qui témoigne: « Après 22h, j'évite de rentrer à pied. Je prends l'autobus ou un taxi, parce que sinon j'angoisse tout le long de mon déplacement. J'ai peur d'être interpellée ou suivie ». L'autobus est aussi un mode de transport évité par certaines personnes (10% des femmes, 2% des hommes, 11% des personnes trans), particulièrement lorsque le trajet inclut un transfert, un moment d'attente et d'immobilité qui positionne les personnes dans un état de vulnérabilité. Certaines personnes témoignent éviter ce mode de transport le soir ou la nuit en raison du faible achalandage à ces heures, alors que d'autres préfèrent justement éviter les arrêts de bus bondés, jugés plus à risque de générer des épisodes de harcèlement de rue.



Modes de transports évités ou privilégiés selon le genre

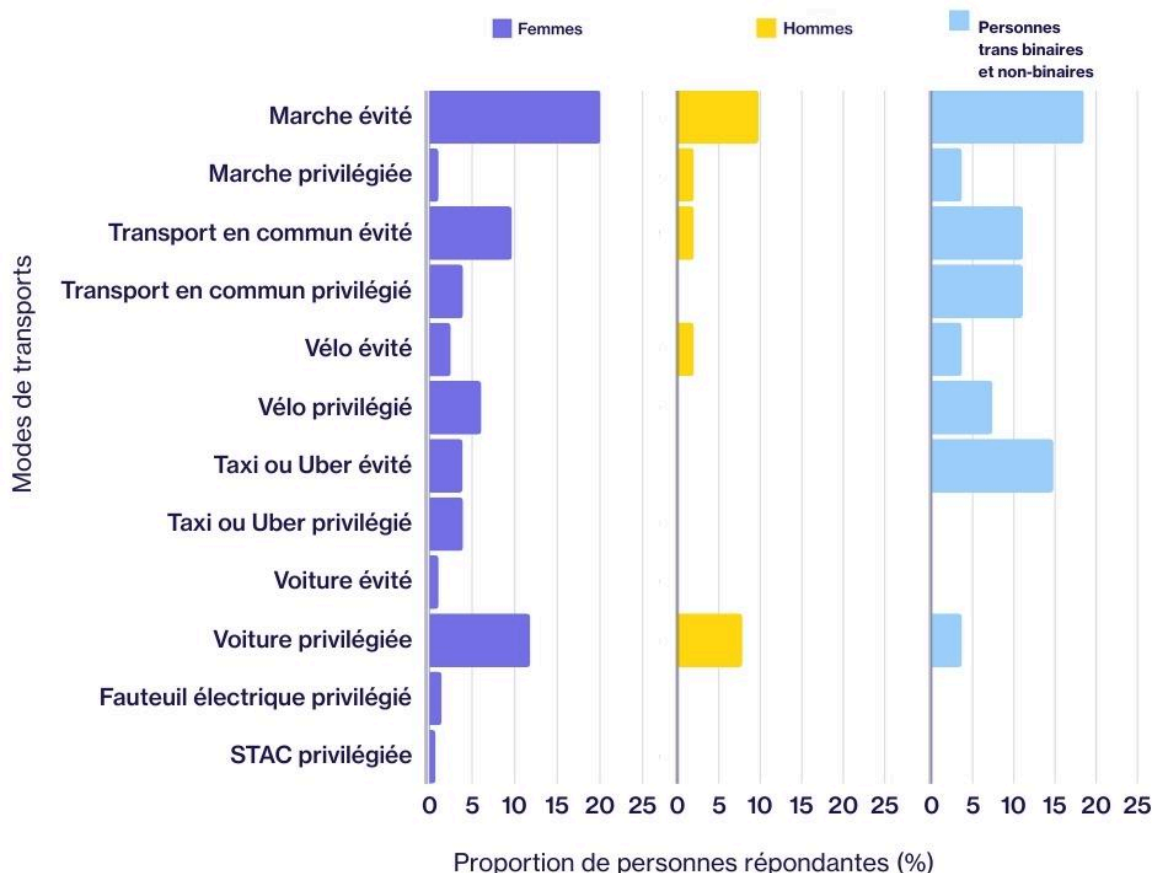


Figure 25

Données issues de l'enquête terrain menée par Accès transports viables en 2023-2024.

Certaines personnes répondantes ont indiqué éviter le vélo (3% des femmes, 2% des hommes, 4% des personnes trans), particulièrement les personnes ayant été victimes de harcèlement de rue à caractère anti-cycliste. C'est le cas du répondant #254 (homme, 55-64 ans), qui témoigne: « Je ne fais pratiquement plus de vélo d'hiver à cause du



comportement abusif de certains automobilistes à notre égard. Je ne me sens pas en sécurité ». Au contraire, d'autres personnes privilégient le vélo (6% des femmes, 7% des personnes trans) en raison du sentiment de sécurité plus élevé qu'il offre à celles-ci.

Les taxis ou Ubers sont parfois privilégiés (4% des femmes) ou parfois évités (4% des femmes, 15% des personnes trans). Les personnes trans sont surreprésentées chez ces personnes. Selon les données de terrain recueillies, ceci s'explique par le sentiment d'insécurité qu'elles vivent en présence d'une personne chauffeuse inconnue, souvent de genre masculin, et par les expériences négatives passées. C'est ce qui est arrivé à Selena (femme trans, 35-44 ans), qui témoigne: « Je ne prends plus de taxi depuis la transition, parce que j'ai reçu beaucoup de questions malaisantes, de commentaires stupides, puis les chauffeurs sont souvent plein de jugements ».

La voiture est le mode de transport privilégié par la plus forte proportion de personnes répondantes (8% des femmes, 8% des hommes, 4% des personnes trans), celui-ci offrant un sentiment de sécurité élevé. L'utilisation de la voiture est une stratégie si ancrée dans le quotidien de certaines personnes que le sentiment de sécurité qu'elle procure justifie le fait d'en posséder une, comme le vit Marie (femme, 25-34 ans), qui raconte: « C'est une grande raison pour laquelle j'ai encore une voiture à ce jour, parce que je ne marche pas le soir ». Pour une autre répondante (Lily, femme en situation de précarité financière, 25-34 ans), la voiture demeure la solution à son sentiment d'insécurité, bien qu'elle souhaiterait pouvoir utiliser des modes de transports alternatifs: « Ici à Québec, mes expériences vécues ont fait en sorte que j'ai vraiment eu de la difficulté à reprendre l'autobus. J'aimerais ça, pouvoir réintégrer cette façon écologique et économique de se déplacer, mais pour moi, c'est un réel défi. Parce que juste de me promener à pied seule, je ne me sens pas sûre ».



Outre utiliser sa voiture personnelle, plusieurs méthodes sont mobilisées par les personnes répondantes pour se déplacer en voiture malgré tout, comme de se faire reconduire par un proche ou de louer une Communauto.

Portrait des conséquences

Le harcèlement de rue peut avoir des conséquences concrètes sur le bien-être des personnes qui en ont été victimes.

Les données issues de notre sondage représentatif révèlent que les conséquences du harcèlement de rue vécues dans la grande région de Québec incluent le sentiment d'insécurité accru dans les espaces publics (18% des femmes et 7% des hommes), l'anxiété (17% femmes et 11% des hommes), la diminution de l'estime personnelle (17% des femmes et 10% des hommes), la perte de confiance envers les inconnus (15% des femmes et 7% des hommes), la dépression (5% des femmes et 2% des hommes), le syndrome de stress post-traumatique (5% des femmes et 2% des hommes) ou une blessure physique (2% des femmes et 3% des hommes) (Léger Marketing, 2024).

Nos données de terrain indiquent que certaines personnes pour qui le sentiment d'insécurité s'est accru après un épisode de harcèlement de rue réfèrent à la prise de conscience de leur propre vulnérabilité. Pour certaines personnes ayant été victimes de plusieurs épisodes de harcèlement de rue, le sentiment d'insécurité peut d'ailleurs croître avec la répétition des expériences, comme c'est le cas pour la répondante #416 (femme, 35-44 ans): « J'habite à Québec depuis 14 ans maintenant, et je ne me sentais pas comme ça quand je suis arrivée ici. Malheureusement, mon sentiment de sécurité est moins élevé d'année en année... ».



Proportion de la population résidente de la grande région de Québec (RMR) ayant vécu des conséquences sur leur bien-être après avoir été victime de harcèlement de rue

	Femmes	Hommes
Sentiment d'insécurité accru dans un ou des espaces publics	18%	7%
Anxiété	17%	11%
Diminution de l'estime personnelle	17%	10%
Perte de confiance envers les inconnus-es	15%	7%
Dépression	5%	2%
Syndrome de stress post-traumatique	5%	2%
Blessure physique	2%	3%

Figure 26
Données issues du sondage mené par Léger Marketing en 2024.

La perte de confiance envers les personnes inconnues réfère parfois à des populations précises en fonction du profil des personnes harceleuses.



Parmi ces populations, on retrouve les hommes et, en moindre mesure, les jeunes, comme c'est le cas pour la personne répondante #454 (femme, 75 ans et plus), qui témoigne: « La jeunesse, j'étais toujours prête à leur accorder le bénéfice du doute. Toute cette belle confiance s'est enfuie. Avec les jeunes hommes surtout ».

D'autres conséquences nommées par les personnes participantes à notre étude de terrain incluent l'hypervigilance, le changement d'une habitude de déplacement, le souhait de se mettre en action pour changer les choses, la peur pour ses enfants, l'augmentation de la charge financière liée aux déplacements, l'isolement, un sentiment d'injustice et l'accroissement d'une solidarité avec les autres femmes.

Les impacts du harcèlement de rue et du sentiment d'insécurité: un frein à la mobilité

Le sentiment d'insécurité généré par les risques d'être victime de harcèlement de rue entraîne un déficit de mobilité chez les personnes qui le vivent, principalement les femmes, les personnes trans, les jeunes femmes, les femmes âgées, 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 harcèlement de rue touche aussi en plus grande proportion les personnes qui se déplacent avec des modes de transports durables,



comme la marche, le transport en commun ou le vélo. Le phénomène contribue donc à limiter encore plus la mobilité de ces personnes qui souffrent déjà d'un aménagement moins sécuritaire, efficace et confortable que celles qui utilisent une voiture.

Les personnes ayant été victime de harcèlement de rue dans la grande région de Québec sont aussi près du double à avoir un sentiment d'insécurité faible durant leurs déplacements à pied, le soir, dans leur propre quartier, et plus du triple à s'être déjà empêchées de se déplacer par crainte d'être victime de violences. Les axes de domination à l'origine même du harcèlement de rue, soit le patriarcat, l'hétérosexisme, le cisgenrisme, le racisme, le colonialisme, l'âgisme, le capacitisme, l'adultisme et le capitalisme, contribuent donc directement à limiter l'accès à la mobilité des personnes que ces axes discriminent.

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 le sentiment d'insécurité 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. Effectivement, plusieurs stratégies mobilisées pour se sentir plus en sécurité sont inaccessibles pour de nombreuses personnes en raison de la charge monétaire, temporelle ou énergétique qu'elles impliquent. Par



exemple, se déplacer en voiture n'est pas une option pour plusieurs, en raison par exemple de limites financières, d'une situation de handicap, de l'absence d'un permis de conduire ou de l'âge. D'autres stratégies, comme l'hypervigilance ou la modification d'un trajet, peuvent être impossibles à mettre en place pour des personnes âgées ou vivant avec une situation de handicap. Pour les personnes seules ou ayant un réseau social limité, il est aussi plus difficile de sortir accompagné-e et, pour les personnes immigrantes, il est plus difficile de bien connaître le territoire et les sources d'aide potentielles.

Recommandations

Accroître nos connaissances collectives	Mieux comprendre le phénomène du harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité	• Poursuivre la collecte de données ADS+ sur le sujet • Multiplier les recherches et investir dans la recherche universitaire • Mobiliser les connaissances acquises
	Accroître la co-visibilité	Améliorer et multiplier les sources d'éclairage Limiter les cachettes potentielles Multiplier les fenêtres sur la rue
Adopter des aménagements sécurisants	Accroître la co-veillance	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 transport en commun fréquentes et prévisibles Renforcer le sentiment de communauté dans nos quartiers: • Encourager les activités citoyennes et communautaires • Multiplier les oeuvres d'arts 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



	Faciliter les déplacements	Garantir une lisibilité du territoire avec une signalisation claire et accessible pour tous les modes de transport
		Aménager de façon cohérente et continue afin s'assurer la prévisibilité du territoire
		Favoriser les lieux offrant des échappatoires: - Favoriser un maillage urbain dense - Assurer la fluidité des déplacements - Limiter l'utilisation d'environnements créant des effets tunnels
Changer la norme sociale	Intégrer une prise en charge collective de l'enjeu	À tous les paliers - Créer des commissions dédiées afin d'identifier les leviers d'actions à mettre en place - Appliquer l'ADS+ dans les processus de prise de décisions en lien avec l'aménagement du territoire et le transport - Mettre en place des actions visant à prévenir le harcèlement de rue Provincial - Mobiliser la santé publique afin qu'elle se saisisse de ces enjeux - Améliorer le financement dédié aux infrastructures de transport actives et collectives afin de faciliter les déplacements de tout le monde et concevoir des environnements favorables à la co-veillance Municipal - Privilégier les aménagements sécurisants, notamment ceux permettant la co-veillance, la co-visibilité et facilitant les déplacements de tout le monde - Réaménager les environnements insécurisants Société de transport collectif - Assurer un niveau de services facilitant les déplacements de tout le monde - Former le personnel aux enjeux du harcèlement de rue (prévention et réaction)



Conclusion

Les réalités du harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité touchent une proportion significative de la population des régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches. Les données issues de notre étude de terrain et de notre sondage représentatif ont révélé que ces réalités sont vécues de façon disproportionnée par certaines populations, notamment les femmes, et tout spécialement les jeunes femmes, les personnes en situation de handicap, les femmes racisées, les personnes de la diversité sexuelle et de genre et les personnes en situation de pauvreté financière. Ces populations sont notamment celles qui sont discriminées par les axes d'oppression que sont le patriarcat, l'hétérosexisme, le cisgenrisme, le racisme, le colonialisme, l'âgisme, le capacitisme, l'adultisme et le capitalisme, confirmant la responsabilité de ces oppressions.

Le harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité touchent aussi en plus grande proportion les personnes qui utilisent les modes de transport durable, comme la marche, le transport en commun ou le vélo, augmentant par le fait même le déficit de mobilité de ces personnes, déjà aux prises avec des réseaux et des aménagements moins sécuritaires, efficaces et confortables que ceux destinés aux personnes se déplaçant en voiture.

L'aménagement de nos territoires a un rôle essentiel pour assurer un sentiment de sécurité aux personnes qui s'y déplacent. Plusieurs types d'aménagements ont un réel pouvoir de générer ce sentiment, comme ceux qui entraînent une grande animation et un sentiment de communauté, un éclairage suffisant et de bonne qualité ou ceux offrant la présence de lieux



où se réfugier, comme des commerces. En revanche, certains aménagements peuvent entraîner un sentiment d'insécurité, comme ceux présentant un éclairage insuffisant, offrant peu d'animation, présentant des cachettes ou proposant peu d'échappatoires. De même, certains modes de transports génèrent un plus grand sentiment d'insécurité, comme la marche avec un outil d'aide aux déplacements, le vélo ou la marche. Ces modes sont cependant les seuls qui soient accessibles pour plusieurs personnes, particulièrement celles qui sont déjà en situation de vulnérabilité.

Pour se sentir en sécurité, plusieurs personnes s'empêchent parfois carrément de sortir, particulièrement le soir et la nuit. Ce confinement peut contribuer à leur isolement social et limiter leur participation citoyenne, accentuant leur invisibilisation dans l'espace public. De nombreuses stratégies sont mobilisées par les personnes pour se sentir plus en sécurité, comme sortir accompagnée, être en hypervigilance ou privilégier les lieux bien éclairés et aménagés. Certains modes de transports sont aussi privilégiés, comme la voiture, le transport en commun ou les taxis ou Uber. Ces stratégies ajoutent, pour celles pouvant se le permettre, une charge monétaire, temporelle et énergétique à leurs déplacements.

Le harcèlement de rue a des impacts concrets sur le bien-être des personnes qui en ont vécu. Plusieurs d'entre elles ont ainsi vécu un sentiment d'insécurité accru dans les espaces publics, de l'anxiété, une diminution de leur estime personnelle ou une perte de confiance envers les inconnus-es après en avoir été victime. Le sentiment d'insécurité vécu après un épisode de harcèlement de rue a des impacts concrets chez les personnes qui le vivent. Dans les régions de la Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches, les personnes ayant vécu un ou plusieurs épisodes de harcèlement de rue sont 3 fois plus susceptibles de s'être empêchées de se déplacer au moins une fois dans les 5 dernières années que les personnes qui n'en ont pas été victimes.



Afin d'améliorer le sentiment de sécurité de tout le monde, et particulièrement des personnes les plus vulnérables, il importe de rendre nos environnements urbains plus sécurisants. Ceci implique d'accroître la covisibilité, la coveillance et de faciliter les déplacements. Il importe aussi de lutter contre le harcèlement de rue, ce qui implique de prendre collectivement la charge de le dénoncer, d'éduquer la population à son sujet et de cesser de le banaliser. Enfin, afin d'enrayer le harcèlement de rue, il importe de lutter contre les axes d'oppression qui en sont la source.



Annexe A: Ressources d'aide psychologique

- **Viol-Secours.** Centre d'aide et de lutte contre les agressions à caractère sexuel de Québec. 418-522-2120
- **Centre d'aide et de lutte contre les agressions à caractère sexuel Chaudière-Appalaches.** 581-428-6856
- **Info-aide violences sexuelles.** La source des ressources pour les victimes d'agression sexuelle, d'exploitation sexuelle et de toute autre forme de violence sexuelle. 1-888-933-9007
- **Centre d'aide aux victimes d'actes criminels.** 1-866-532-2822
- **Tel-Aide Québec.** Service d'écoute téléphonique et de référence à toute personne vivant notamment de la solitude, de l'anxiété ou de la détresse. 418-686-2433
- **Interligne.** Pour les personnes concernées par la diversité sexuelle et la pluralité des genres. 1-888-505-1010 ou aide@interligne.com
- **GRIS-Québec.** Soutien et intervention auprès des populations LGBTQ+. 581-849-9367 ou intervention@grisquebec.ca



Références

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

Cotter, A. et Savage, L. (2019). Gender-based violence and unwanted sexual behaviour in Canada, 2018: Initial findings from the Survey of Safety in Public and Private Spaces. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/85-002-x/2019001/article/00017-eng.htm>

Baumann, P. (2019). Genre et espaces publics. Des villes pour toutes et tous. Pour la solidarité.

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.

Dumerchat, M. (2023). Le harcèlement de rue envers les jeunes : de la recherche à l'action. Montréal : Centre d'éducation et d'action des femmes. Institut national de santé publique du Québec (2024). Conception et aménagement de l'espace public et iniquités de genre : Effets sur la santé des femmes.

Jacobs, J. (1961). The death and life of great American cities. Random House.

Fileborn, B. & Hardley, J. (2023). 'I'd be in my school uniform': the informal curriculum of street harassment, Gender and Education, 35:4, 330-347.



Keane, C. (1998). Evaluating the influence of fear of crime as an environmental mobility restrictor on women's routine activities. *Environment and Behavior*, 30, 60e74. <http://dx.doi.org/10.1177/0013916598301003>

Kern, L. (2022). *Ville féministe. Notes de terrain*. Les éditions du remue-ménage.

Lapalud, P., Blache, C., & Roussel-Richard, L. (2016). Le droit à la flânerie : Genre et Ville. *Les cahiers de la LCD*, N° 1(1), 34-57. <https://doi.org/10.3917/clcd.001.0034>

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

Le Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (2019). *Les besoins des femmes en matière de pauvreté et de transport*. État des lieux dans la Capitale-Nationale. (p. 20).

Logan, L. S. (2015). Street Harassment : Current and Promising Avenues for Researchers and Activists. *Sociology Compass*, 9(3), 196-211.

Ministère des Transports. (2019). *Guide d'analyse du genre adapté au domaine des transports*. Direction des communications du Ministère des transports.

Raibaud, Y. (2015). *La ville faite par et pour les hommes* (Belin).

Tafford, M., Chandola, T., & Marmot, M. (2007). Association between fear of crime and mental health and physical functioning. *American Journal of Public Health*, 97, 2076e2081. <http://dx.doi.org/10.2105/AJPH.2006.097154> .



Transpulse Canada (2020). Health and healthcare access for trans & non-binary people in Canada. https://transpulsecanada.ca/wp-content/uploads/2020/03/National_Report_EN_2020-03-10_A.pdf

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>

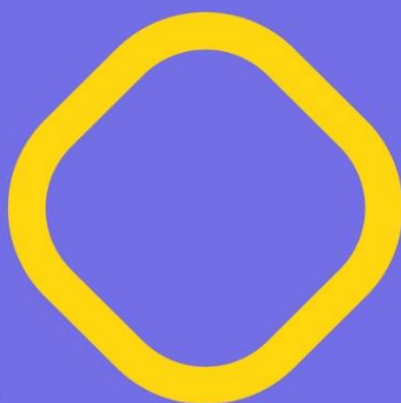
Vera-Gray, F. « Men's stranger intrusions: Rethinking street harassment ». *Women's Studies International Forum* 58 (2016): 9-17. <https://doi.org/10.1016/j.wsif.2016.04.001> .

Ville de Montréal. (2003). 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): 1542-1548.

Warr, M. (1985). Fear of rape among urban women. *Social Problems*, 32, 238-250. <http://dx.doi.org/10.1525/sp.1985.32.3.03a00060>. Warr, M. (1990). Dangerous situations: social context and fear of victimization. *Social Forces*, 68, 891-907. <http://dx.doi.org/10.1093/sf/68.3.891> .

Wekerlé, G. (1999). De la coveillance à la ville sûre. *Les annales de la recherche urbaine*, n° 83-84, 164-169.



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

acces@transportsviables.org
418 648-1242