



GUIDE D'AMÉNAGEMENT



POUR UN ENVIRONNEMENT URBAIN SÉCURITAIRE

Ville de Montréal



CRÉDITS

Cette publication a été réalisée dans le cadre des activités du programme Femmes et ville de la Ville de Montréal

Coordination et révision
Anne Michaud

Recherche, rédaction et repérage photos
Sophie Paquin

Révision linguistique
Michèle Cloutier
Francine Gagnon

Photos
Alexandra Paré, Denis Labine et Sophie Paquin

Illustrations
Brigitte Marier

Graphisme et mise en page
Ville de Montréal
07.15.082-0 (04-2002)

ISBN : 2-7647-0209-4

Pour recevoir des copies supplémentaires et pour tout commentaire

Anne Michaud
Femmes et ville
Service du développement social et communautaire
Division du développement social
1125, rue Ontario Est
Montréal H2L 1R2
Téléphone : 872-6156
Télécopieur : 872-9848
anmicho@ville.montreal.qc.ca

MOT DU MAIRE



Vivre en toute sécurité dans sa ville et dans son quartier, c'est l'une des aspirations fondamentales de chaque citoyenne et citoyen, à chacune des étapes de la vie.

Si ce sont les femmes qui souffrent le plus du sentiment d'insécurité en milieu urbain, les solutions mises de l'avant grâce à leur participation profitent à l'ensemble de la population et aux groupes sociaux les plus touchés par l'insécurité, enfants, personnes âgées ou handicapées.

Le partenariat établi de longue date entre la Ville de Montréal, les groupes de femmes, le milieu communautaire et les diverses instances publiques actives sur le territoire de l'île a permis le développement d'une expertise maintenant reconnue à l'échelle internationale.

Pour accroître la sécurité et le sentiment de sécurité de ses citoyennes et citoyens, la Ville peut agir à plusieurs niveaux. Elle peut intervenir dans l'aménagement urbain. Elle peut également mobiliser la communauté.

En publiant ce guide, la Ville de Montréal s'engage à promouvoir un aménagement urbain sécuritaire tant à l'échelle centrale qu'à celle des arrondissements. Il s'agit d'une étape importante dans l'élaboration d'une politique municipale d'aménagement sécuritaire qui fera l'objet de consultations auprès de nos partenaires et de la population montréalaise.

J'espère que cette initiative ralliera l'ensemble des acteurs montréalais et contribuera à faire de Montréal une ville où il fait bon vivre et circuler en toute quiétude et en toute liberté.

A handwritten signature in black ink, which reads "Gerald Tremblay". The signature is fluid and cursive.

Gérald Tremblay

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	7	2.4 LES SIX PRINCIPES DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN SÉCURITAIRE	28
REMERCIEMENTS	9	Principe 1 : Savoir où l'on est et où l'on va (la signalisation)	31
1. HISTORIQUE ET FONDEMENTS	11	Principe 2 : Voir et être vue (la visibilité)	32
1.1 LA RAISON D'ÊTRE DE CE GUIDE	11	a) L'éclairage	32
1.2 LES FONDEMENTS THÉORIQUES ET PRATIQUES	14	b) Les cachettes	34
a) La prévention du crime par l'aménagement du milieu	14	c) Le champ de vision	36
b) Une lunette d'analyse de l'environnement du point de vue des femmes	15	d) Les déplacements prévisibles	38
1.3 LA NÉCESSITÉ D'UNE STRATÉGIE À PLUSIEURS FACETTES	19	Principe 3 : Entendre et être entendue (l'affluence)	41
2. PRINCIPES DE BASE DE L'AMÉNAGEMENT SÉCURITAIRE .23		Principe 4 : Obtenir du secours (la surveillance formelle et l'accès à l'aide)	43
2.1 LA SÉCURITÉ, UNE PRÉOCCUPATION À INTÉGRER AUX PRATIQUES	23	Principe 5 : Vivre dans un environnement propre et accueillant (l'aménagement et l'entretien des lieux)	46
2.2 LA NÉCESSITÉ D'ANALYSER LE SITE COMME UN TOUT INTÉGRÉ	25	Principe 6 : Agir ensemble (la participation de la communauté) ..	50
2.3 À QUEL MOMENT EFFECTUER LES AMÉNAGEMENTS SÉCURITAIRES? ..	27	3. LES SECTEURS RÉSIDENTIELS	53
		3.1 LES VOIES DE CIRCULATION PIÉTONNE (rues, allées, ruelle et entrées)	55
		a) La signalisation	55
		b) La visibilité	55
		c) L'affluence	57
		d) La surveillance formelle et l'accès à l'aide	57
		e) L'aménagement et l'entretien des lieux	58
		f) La participation de la communauté	60

3.2	LE REGROUPEMENT D'IMMEUBLES DE HAUTE DENSITÉ	61
a)	La signalisation	62
b)	La visibilité	62
c)	L'affluence	64
d)	La surveillance formelle et l'accès à l'aide	65
e)	L'aménagement et l'entretien des lieux	66
f)	La participation de la communauté	68
3.3	LES ESPACES INTÉRIEURS DES IMMEUBLES DE HAUTE DENSITÉ ...	69

4. LES SECTEURS COMMERCIAUX ET INDUSTRIELS71

4.1	LES RUES ET ARTÈRES COMMERCIALES .73	
a)	La signalisation	73
b)	La visibilité	74
c)	L'affluence	76
d)	La surveillance formelle et l'accès à l'aide	77
e)	L'aménagement et l'entretien des lieux	79
f)	La participation de la communauté	81
4.2	LES ÉDIFICES À BUREAUX COMPORTANT DES ESPACES COMMERCIAUX	82
4.3	LES CENTRES COMMERCIAUX	84
4.4	LE RÉSEAU PIÉTONNIER INTÉRIEUR ...	86
4.5	LES SITES INDUSTRIELS	87

5. LES PARCS, LES ESPACES VACANTS ET LES VOIES CYCLABLES89

5.1	LES PARCS	92
a)	La signalisation	92
b)	La visibilité	94
c)	L'affluence	95
d)	La surveillance formelle et l'accès à l'aide	97
e)	L'aménagement et l'entretien des lieux	98
f)	La participation de la communauté	100
5.2	LES PAVILLONS DE SERVICE	101
5.3	LES PISTES CYCLABLES	101
a)	La signalisation	102
b)	La visibilité	102
c)	L'affluence	104
d)	La surveillance formelle et l'accès à l'aide	104
e)	L'aménagement et l'entretien des lieux	106
f)	La participation de la communauté	107

6. LES ÉQUIPEMENTS RÉCRÉATIFS ...109

a)	La signalisation	111
b)	La visibilité	113
c)	L'affluence	117
d)	La surveillance formelle et l'accès à l'aide	118
e)	L'aménagement et l'entretien des lieux	120
f)	La participation de la communauté	122

7. LES TUNNELS, LES VIADUCS ET LES PONTS123

- a) La signalisation125
- b) La visibilité125
- c) L'affluence128
- d) La surveillance formelle et l'accès à l'aide128
- e) L'aménagement et l'entretien des lieux129
- f) La participation de la communauté130

8. LES STATIONNEMENTS131

- 8.1 LES STATIONNEMENTS DANS LES ESPACES RÉSIDENTIELS DE HAUTE DENSITÉ133
- 8.2 LES STATIONNEMENTS DE SECTEURS COMMERCIAUX, INDUSTRIELS ET INSTITUTIONNELS135
- 8.3 LE STATIONNEMENT INCITATIF DE GARES INTERMODALES141
 - a) La signalisation142
 - b) La visibilité142
 - c) L'affluence144
 - d) La surveillance formelle et l'accès à l'aide144
 - e) L'aménagement et l'entretien des lieux145
 - f) La participation de la communauté145

9. LE TRANSPORT EN COMMUN147

- 9.1 LE TRANSPORT DE SURFACE149
 - a) La signalisation149
 - b) La visibilité149
 - c) L'affluence150
 - d) La surveillance formelle et l'accès à l'aide150
 - e) L'aménagement et l'entretien des lieux151
 - g) La participation de la communauté152
- 9.2 LE MÉTRO153
 - a) La signalisation154
 - b) La visibilité155
 - c) L'affluence157
 - d) La surveillance formelle et l'accès à l'aide157
 - e) L'aménagement et l'entretien des lieux159
 - f) La participation de la communauté160

BIBLIOGRAPHIE161



INTRODUCTION

L'insécurité, ressentie principalement par les citadines, est un obstacle majeur à l'atteinte d'une véritable qualité de vie en milieu urbain ainsi qu'à l'utilisation pleine et entière de toutes les ressources qu'offre la vie urbaine. Ce constat est partagé par de nombreux acteurs engagés dans le développement des villes, et ce, partout dans le monde.

Comme suite aux demandes des groupes de femmes dans les années 90, la Ville de Montréal a reconnu la nécessité d'agir sur la sécurité des femmes dans le cadre de son programme Femmes et ville. Depuis, plusieurs outils ont été développés visant à promouvoir l'implantation du concept d'aménagement sécuritaire du point de vue des femmes, à l'intérieur des services municipaux et auprès des partenaires publics et communautaires concernés par l'aménagement des lieux publics sur le territoire de l'île de Montréal. Le *Guide d'enquête sur la sécurité des femmes en ville*, le *Guide d'aménagement sécuritaire des stationnements*, le *Guide d'aménagement sécuritaire des ensembles résidentiels*, la *Grille pour l'aménagement des viaducs* et le *Bilan des marches exploratoires* sont les principaux outils produits dans cette optique par la Ville de Montréal.

Dès le début de l'intervention municipale montréalaise, un partenariat s'est établi avec les groupes de femmes, organismes communautaires et pouvoirs publics, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle des quartiers. Ainsi, en 1993, lors de sa première campagne de sensibilisation publique intitulée «Et si deux millions

d'hommes et de femmes décidaient de s'allier pour la sécurité des femmes en ville» le CAFSU (Comité d'action femmes et sécurité urbaine) reprenait à son compte les critères d'aménagement sécuritaire du point de vue des femmes; des centaines de marches exploratoires ont aussi été organisées depuis la parution du *Guide d'enquête sur la sécurité des femmes en ville* par divers organismes sur l'ensemble du territoire.

De plus, le transport en commun a fait l'objet d'une attention particulière puisque c'est le second type de lieu où les femmes ressentent le plus fortement l'insécurité (arrêts d'autobus, métro, terminus), après les stationnements. Dès 1992, des actions ont été menées pour que la STCUM intègre les critères d'aménagement sécuritaire à l'aménagement de ses infrastructures, tels les terminus d'autobus. Plus tard, en 1997, les comités locaux sur la sécurité des femmes (Petite-Patrie et Plateau-Mont-Royal) adoptent à leur tour ces critères et participent au processus de rénovation des stations du métro. Les principaux critères d'aménagement sécuritaire du point de vue des femmes sont alors intégrés aux sorties de métro et à leurs environs. Ces réalisations sont depuis montrées en exemple à l'échelle internationale, au sein des réseaux concernés par le développement des villes, l'égalité entre hommes et femmes et la sécurité urbaine. Les outils et processus développés par le programme Femmes et ville et ses partenaires ont aussi été repris et adaptés, tant dans des villes du nord, dans le cadre du programme SécuCités femmes du Forum européen de la sécurité urbaine, que

du sud (programme des Cités sûres des Nations unies), à la suite de missions d'échange et de transfert d'expertise. Toutes ces interventions sur l'aménagement urbain s'inscrivent à l'intérieur de stratégies globales. Celles-ci visent à accroître la sécurité et le sentiment de sécurité des femmes par la participation de ces dernières à la recherche de solutions misant sur le renforcement des capacités d'action (*empowerment*) des filles et des femmes, la responsabilisation des hommes, la mobilisation des communautés et le développement de politiques institutionnelles. L'aménagement sécuritaire est, dans ce contexte, un volet complémentaire aux autres stratégies de prévention et de développement social.

Le *Guide pour un environnement urbain sécuritaire* vise donc à consolider les principes d'aménagement sécuritaire par une synthèse des principales réflexions en la matière et à présenter divers paramètres d'application dans les principaux types de lieux urbains.

Il s'adresse à de nombreux intervenantes et intervenants :

- aux élues et élus municipaux qui, en raison de leurs rôles et responsabilités, souhaitent améliorer la sécurité et la qualité de vie de la population par des interventions sur le milieu bâti;
- aux professionnels, professionnelles et gestionnaires municipaux (urbanistes, architectes, ingénieurs, architectes-paysagistes, conseillers en aménagement, etc);

- aux partenaires institutionnels ou privés qui réalisent des mandats pour les municipalités et les gouvernements (firmes-conseils, architectes, ingénieurs, entrepreneurs);
- aux professeurs et à la clientèle étudiante des disciplines concernées (aménagement, urbanisme, architecture et ingénierie), que ce soit à l'université, dans des collèges techniques ou lors de sessions de perfectionnement professionnel;
- aux organismes communautaires désireux de se prononcer sur les aménagements publics réalisés dans les quartiers (parcs, places publiques, stationnements, etc).

Les principes de l'aménagement sécuritaire sont ici appliqués à plusieurs grandes fonctions urbaines, à plusieurs types de lieux publics, indépendamment des responsabilités particulières qui sont attribuées aux divers services publics et municipaux, en mettant plutôt l'accent sur les fonctions à assumer, quelle que soit la structure organisationnelle en place.

Ce document est divisé en neuf sections; la première propose une mise en contexte de l'approche de l'aménagement sécuritaire du point de vue des femmes, la deuxième explique chacun des grands principes de base de l'aménagement sécuritaire. Les sept autres traitent de la mise en pratique de ces principes à des usages urbains particuliers. Des exemples illustrent l'application de chacun de ces principes d'aménagement.

REMERCIEMENTS

Nous souhaitons souligner le travail de plusieurs personnes qui ont grandement contribué au domaine de l'aménagement sécuritaire et dont nous nous sommes inspirées, en particulier les pionnières Gerda Wekerle et Carolyn Whitzman toutes deux de Toronto, ainsi que les Montréalaises Marie-Dominique Lahaise, Anne Michaud, Sylvie Tremblay, Rita Keyser et Michèle Charland qui, par leur réflexion et leurs productions sur l'aménagement sécuritaire, ont popularisé et systématisé ces principes d'aménagement. Les principales références sont fournies dans la section bibliographique.

Nous tenons à remercier tout particulièrement les répondants des divers services municipaux de la Ville de Montréal et de la STM qui ont participé à la validation de ce guide, et tout particulièrement Paul Laberge, Gaétan Pelletier, Marcel Lebel, Christian Lalonde et Sylvie Tremblay.

Nous tenons à remercier aussi les personnes qui ont contribué, par leur expertise et leurs conseils, à améliorer le contenu de ce guide, particulièrement Winnie Frohn et Pierre-Yves Guay, tous deux professeurs au Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM, dans le cadre d'une bourse pour la rédaction d'une des sections du document.

Merci enfin à tous les organismes publics et communautaires, en particulier les groupes de femmes qui ont collaboré, au cours des dernières années, à la concrétisation des principes de l'aménagement sécuritaire à Montréal. Grâce à cet engagement collectif s'amorce la nécessaire transformation du paysage urbain montréalais, afin qu'il devienne, pour les femmes et les hommes de tous âges et de toutes origines, le lieu propice à leur plein épanouissement.

1. HISTORIQUE ET FONDEMENTS

1.1 LA RAISON D'ÊTRE DE CE GUIDE D'AMÉNAGEMENT SÉCURITAIRE

Les élus et les élus des différents paliers gouvernementaux, les membres du Service de police, les fonctionnaires municipaux, les professionnelles et les professionnels de l'aménagement ou des problématiques psychosociales et l'ensemble de la population sont confrontés, un jour ou l'autre, à la question de la sécurité dans les lieux publics. Chacun de ces acteurs sociaux apporte ses réponses, variables selon l'éventail de ses moyens et l'échelle sur laquelle portent ses interventions. Par exemple, certains vont veiller à ce qu'il y ait une augmentation des patrouilles policières, d'autres vont superviser l'application de programmes communautaires entre voisins, d'autres encore vont favoriser une réglementation qui exige des mesures susceptibles d'améliorer la protection des citoyens.

Nous proposons ici un guide d'aménagement sécuritaire qui focalise l'action sur l'aménagement de l'espace et des

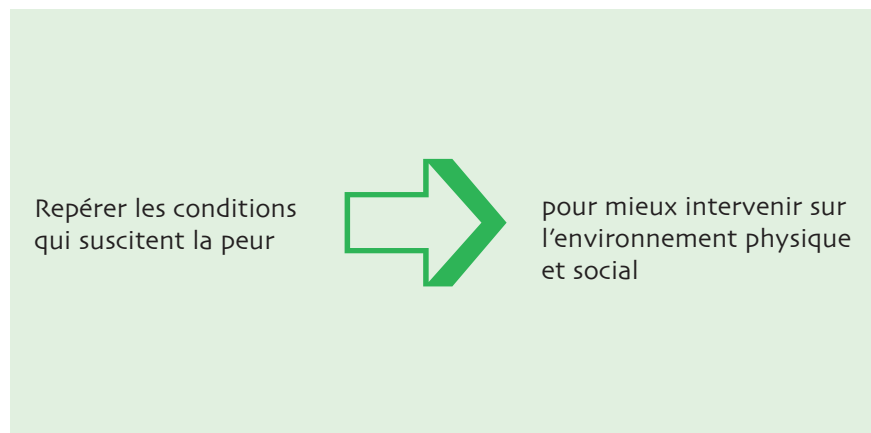
lieux publics dans lesquels peuvent se produire des actes criminels et délinquants. Il s'agit de repérer les éléments de l'environnement physique qui peuvent susciter un sentiment d'insécurité et augmenter le risque d'être victime d'un acte criminel. L'évaluation de la sécurité d'un site urbain est basée sur un certain nombre de variables. Cette étape doit être suivie d'une stratégie d'interventions concertées sur l'aménagement sécuritaire des lieux. Ce guide fournit des pistes de réflexion et d'applications de l'aménagement sécuritaire, dans les principaux types d'espaces urbains. Cependant, certains des principes proposés débordent le cadre strict de l'environnement physique pour rejoindre les attitudes des citoyennes et des citoyens qui utilisent et transforment ces espaces publics. Les interventions sociales et communautaires demeurent toujours pertinentes et complémentaires aux interventions sur le cadre bâti.

Il existe déjà quelques moyens par lesquels la municipalité peut insérer des éléments de sécurité dans l'aménagement des espaces urbains. La réglementation municipale, le code du bâtiment et les prescriptions qui régissent le côtoiement véhicules-piétons dans les espaces publics en sont les principaux exemples. Ces outils visent à s'assurer d'une intégration minimale de certaines composantes sécuritaires dans les réalisations des aménagistes, des urbanistes, des architectes, des ingénieurs et des divers intervenants dans ce domaine. Cependant, il apparaît clairement que ces outils et instruments d'urbanisme doivent être appuyés par des guides afin que de façon globale on puisse améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité des personnes face aux actes criminels dans les lieux publics et semi-privés.

Il arrive aussi malheureusement que des opérations d'aménagement ne fassent pas l'objet d'une analyse en profondeur qui permettrait la mise en place d'aménagements sécuritaires préventifs du point de vue de la personne. Toutefois, deux observations se dégagent de ce constat.

Premièrement, la réflexion sur l'environnement physique urbain et son rôle présumé dans la sécurité des personnes face aux événements criminels est relativement récente dans nos villes. Deuxièmement, c'est dans l'utilisation de plus en plus fréquente des lieux publics par les femmes que des différences de genre et des lacunes importantes en matière de sécurité ont pu être mises à jour dans l'environnement urbain. C'est donc graduellement que des besoins importants en matière de sécurité de la personne sont apparus.

L'aménagement de l'environnement physique a un impact sur la sécurité des personnes et sur le sentiment de sécurité des utilisatrices et des utilisateurs des espaces publics. Les interventions proposées dans ce guide visent à réduire les occasions d'agression et de crime contre la personne, en limitant les potentialités de l'environnement physique dans ce sens. De même, ces interventions visent aussi l'augmentation du sentiment de sécurité des femmes et par conséquent de la population en général.



La violence, la criminalité et le sentiment d'insécurité sont des phénomènes complexes qui peuvent se manifester dans plusieurs sphères de la vie, et non seulement dans les lieux publics, telle la violence conjugale. Les causes de ces phénomènes sociaux sont nombreuses et il serait réducteur de voir dans l'aménagement sécuritaire des lieux publics la seule solution à l'insécurité sous toutes ses

formes. Cependant, les problèmes complexes demandent des réponses à plusieurs niveaux, et l'aménagement de l'espace en vue de réduire les agressions ainsi que le sentiment d'insécurité constitue une voie essentielle, mais non pas exclusive, à l'amélioration de la qualité de vie en milieu urbain.

1.2 LES FONDEMENTS THÉORIQUES ET PRATIQUES DE CE GUIDE

Les fondements de ce guide sont puisés à deux sources principales : l'approche de la prévention du crime par l'aménagement du milieu et l'approche de la sécurité du point de vue des femmes. Cependant, ce guide d'aménagement n'est pas le pur reflet de ces deux courants d'origine, mais plutôt une synthèse nouvelle, transformée à la lumière des nombreuses expériences dans le domaine et de l'évolution de la réflexion sur l'aménagement sécuritaire ainsi que sur les modifications de l'espace qui en découlent.

a) La prévention du crime par l'aménagement du milieu

La *Prévention du crime par l'aménagement du milieu* (PCAM ou CPTED en anglais) tire ses concepts fondamentaux de la théorie sur *l'espace dissuasif* d'Oscar Newman (appellation française de Michel Conan 1988). Depuis 1972, date de parution du livre *Defensible Space*, de nombreux chercheurs et des professionnels de l'architecture et de l'urbanisme ont développé et enrichi les notions et les applications issues de la théorie de Newman. Le but de l'approche PCAM est de réduire les actes criminels par des aménagements particuliers et par le contrôle

social informel des résidants sur leur environnement physique immédiat. Les interventions sur l'espace constituent le principal moyen envisagé pour atteindre cet objectif.

La PCAM vise deux objectifs généraux, soit réduire l'accessibilité aux espaces où elle est appliquée afin de diminuer les occasions d'actes criminels par des étrangers, soit réduire la criminalité et la peur du crime par des aménagements qui modifient les évaluations perceptuelles et les comportements des habitants. Ainsi, quelques concepts clés sont reproduits par des exercices correctifs sur le milieu bâti. La PCAM s'attaque principalement à la territorialité; à la surveillance informelle des espaces publics; à la délimitation claire des espaces privés et publics; à l'aménagement de certains espaces publics pour les interactions sociales; à l'accessibilité restreinte des lieux et des îlots de voisinage; à l'élimination des cachettes, à l'éclairage et à l'entretien. Ces concepts ont donc été des sources d'inspiration, à divers degrés, de certains principes d'aménagement sécuritaire contenus dans ce document. Toutefois, la vision d'aménagement proposée ici s'inscrit dans une logique d'accessibilité raisonnable des espaces publics plutôt que dans une logique de défense.

b) Une lunette d'analyse de l'environnement du point de vue des femmes

Les femmes représentent le groupe le plus touché par l'insécurité urbaine. Ce phénomène a été remarqué dans la plupart des pays occidentaux, que ce soit en Europe ou aux États-Unis. À Montréal, au cours des dernières années, un sondage d'opinion a révélé que près de 60 % des femmes rapportent avoir peur de se promener seules le soir dans leur quartier de résidence comparativement à 17 % des hommes. C'est donc un phénomène d'une étendue insoupçonnée. Plusieurs femmes observent une forme de couvre-feu et restreignent leurs activités si elles ne sont pas accompagnées. Ainsi, le sentiment d'insécurité face aux agressions oblige de nombreuses femmes à restreindre leurs objectifs personnels et leur participation à la vie collective. Par exemple, l'insécurité nuit à plusieurs femmes dans la poursuite de démarches de perfectionnement ou d'implication dans les activités de loisirs, politiques ou sociales, le soir. Combien de fois n'entendons-nous pas des citoyennes dire qu'elles aimeraient bien participer à des séances de consultation publiques ou s'engager dans divers organismes, mais qu'elles préfèrent s'en abstenir puisqu'elles doivent ensuite revenir seules le soir? Les impacts sociaux, économiques et psychologiques des agressions ne font que commencer à être mesurés et compris. Néanmoins, il reste encore bien des recherches à faire pour évaluer

à leur juste mesure les conséquences, à divers niveaux, du sentiment d'insécurité des femmes et de la population en général.

Le second courant fondateur qui a conduit au développement de la réflexion sur l'aménagement sécuritaire est l'analyse de l'environnement physique sécuritaire du point de vue des femmes. Ainsi, dès la fin des années 80, quelques femmes (issues des groupes de femmes, du milieu universitaire, de la pratique professionnelle ainsi que des citoyennes) ont mené une démarche d'analyse de l'environnement physique urbain pour mieux comprendre son rôle dans les agressions commises contre les personnes dans les lieux publics. C'est avec ce regard critique qu'ont pu être développées des orientations générales d'aménagement sécuritaire.

Il peut sembler inhabituel de partir d'un point de vue féminin pour définir des principes d'aménagement urbain bénéfiques à l'ensemble de la population. C'est ce qui confère à cette approche originalité et efficacité. L'expertise des femmes en matière de sécurité préventive des personnes est variée et pratique. En effet, les femmes sont des expertes «naturelles» de la sécurité parce qu'elles sont plus à l'affût des éléments porteurs d'insécurité dans les endroits publics.



-16-

Diverses tendances viennent expliquer cette réalité : victimes de crimes qui les affectent principalement comme l'agression sexuelle, éducation et socialisation particulières aux filles, sentiment de vulnérabilité personnelle développé par l'éducation et les conditions socioéconomiques plus précaires, rôles sexuels stéréotypés, violence médiatisée, etc. Ainsi, les femmes ont développé une vigilance quant à leur sécurité et à celle de leurs enfants lorsqu'elles utilisent les espaces publics.

Puisque ce sont les femmes qui sont les plus touchées par l'insécurité, les correctifs qu'elles suggèrent d'apporter et les solutions qu'elles préconisent profitent dès lors aux autres groupes sociaux vulnérables face à la peur du crime (enfants, personnes âgées et handicapées) et à l'ensemble de la population. C'est la raison pour laquelle nous disons qu'une ville sécuritaire pour les femmes est une ville sécuritaire pour tout le monde. Cette approche a été amorcée au Canada à la fin des

années 80 par un regroupement de Torontoises, le Metro Action Committee on Public Violence against Women and Children (METRAC), en collaboration avec des institutions publiques. Une expertise particulière a été développée en regard des transports en commun. Peu de temps après le début de cette démarche, la Ville de Toronto, son Safe City Committee, le Service d'aménagement et de développement de la ville et des chercheuses ont entrepris de généraliser la réflexion à d'autres lieux urbains publics. Le concept des marches exploratoires (Safety Audit) a été mis en place afin de donner aux citoyennes un moyen pour analyser la sécurité de la ville selon leur perspective. Dans un premier temps, les marches exploratoires ont permis de cibler les éléments les plus déterminants qui concourent à la sécurité des personnes. Ces observations ont fourni les matériaux de base à la conceptualisation de l'approche. Maintenant, les marches exploratoires permettent d'analyser un site à la lumière des grands principes de l'aménagement sécuritaire. Rappelons rapidement ce que sont ces marches exploratoires. Un groupe de femmes accompagnées d'animatrices et d'hommes, à titre d'observateurs, sillonnent un endroit (parc, campus sportif municipal, métro, etc.) et, en vertu des grands principes d'aménagement sécuritaire, analysent la signalisation, la visibilité, la capacité d'être entendues si elles ont besoin d'aide, de s'enfuir ou de demander du secours ainsi que

l'entretien et l'aménagement général du lieu. Les observations sont compilées et envoyées aux autorités et à certains membres de la collectivité, comme les commerçants et les propriétaires, afin que des correctifs soient apportés. En plus d'améliorer concrètement la sécurité des citoyennes et des citoyens, les marches exploratoires visent aussi à développer chez les participantes un sentiment d'appropriation et de contrôle de leur environnement.

Au Québec, et particulièrement sur le territoire de la Ville de Montréal, c'est vers le début des années 90 que cette forme de réflexion novatrice sur l'aménagement a été approfondie. S'inspirant de l'expérience de la Ville de Toronto, le Comité Femmes et ville de la Ville de Montréal, sous la direction du Service de l'habitation et du développement urbain puis du Service des sports, des loisirs et du développement social, a raffiné les concepts de l'aménagement sécuritaire du point de vue des femmes. En 1993, le *Guide d'enquête sur la sécurité des femmes en ville* était publié et largement diffusé à Montréal, au Québec et dans plusieurs villes à travers le monde à la suite des projets-pilotes menés en partenariat avec les Centres de femmes. Des centaines de marches exploratoires furent alors organisées dans les lieux publics (parcs, équipements culturels et sportifs, rues, etc.) de divers quartiers montréalais. Les marches exploratoires ont permis de valider les principes



Un groupe effectuant une marche exploratoire.

d'aménagement sécuritaire et de confirmer le savoir des femmes en matière de détection d'éléments d'insécurité dans l'environnement urbain. Toutefois, l'enjeu principal demeure la réponse très variable des pouvoirs publics et des communautés locales face aux correctifs demandés. Le défi réside, d'une part, dans la capacité des organismes communautaires et des citoyennes à maintenir la mobilisation jusqu'à l'obtention des améliorations désirées et, d'autre part, dans la sensibilisation des instances publiques locales, des commerçants, des propriétaires et de la population résidente.

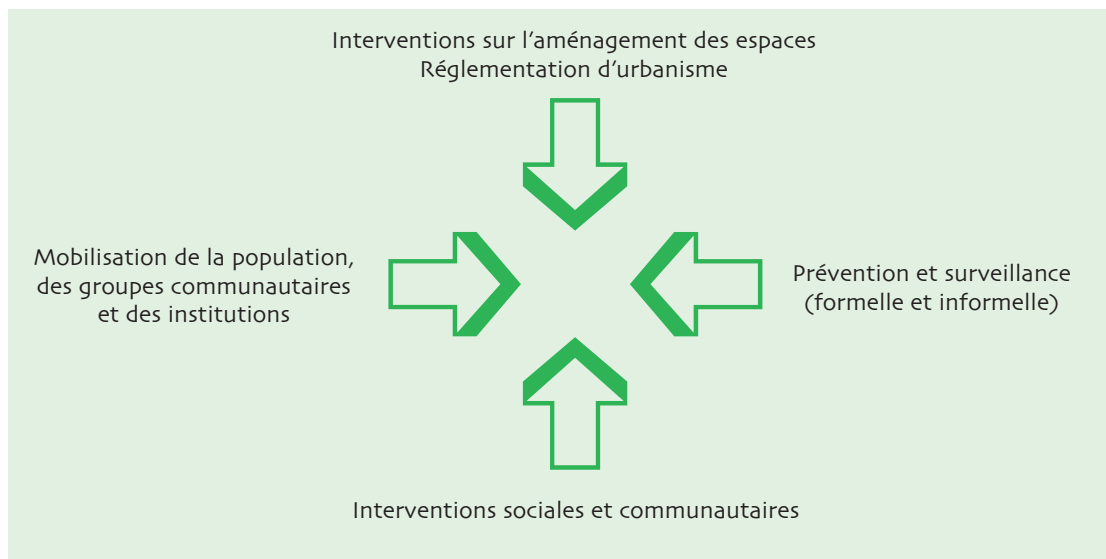
Cependant, malgré toutes les réflexions qui ont été amorcées et les actions qui ont été menées depuis les cinq dernières années, il n'y a pas eu jusqu'ici au Québec une synthèse formelle des actions et des interventions d'aménagement qui émanent des principes d'aménagement sécuritaire issus du point de vue des femmes. Ce guide se veut donc une réponse à ce besoin de rassembler dans un même document les principes d'aménagement pour la sécurité des personnes et leur application possible et concrète à différents lieux publics et semi-publics.

1.3 LA NÉCESSITÉ D'UNE STRATÉGIE À PLUSIEURS FACETTES

Il est important de comprendre que la sécurité et le sentiment d'insécurité sont deux aspects importants de la sécurité urbaine. Les interventions sur l'aménagement des lieux publics peuvent concrètement réduire les agressions et augmenter le sentiment de sécurité des personnes qui utilisent ces espaces. Par ailleurs, le renforcement des capacités d'action des femmes en particulier demeure un facteur clé dans l'amélioration du sentiment de sécurité. La réduction du sentiment de vulnérabilité, l'autodéfense, le développement de l'autonomie, de la confiance et des

capacités d'exercer compétences et choix sont des facteurs déterminants de cette autonomisation. De plus, des interventions visant la sensibilisation à la violence envers les femmes, la recherche, comme société et comme individus, de relations plus égalitaires et le développement d'une plus grande solidarité entre citoyennes et citoyens de tous âges et de toutes origines doivent aussi être encouragés si l'on veut améliorer la qualité de vie et la sécurité en milieu urbain.

-19-



*Stratégie à plusieurs facettes pour
augmenter la sécurité.*

On dit souvent que les rapports de voisinage dans les grandes villes se sont transformés depuis quelques décennies. On observe de plus en plus que l'atmosphère villageoise de certains quartiers où l'on faisait tout à pied a disparu pour être remplacée par un anonymat et une certaine forme d'individualisme qui donnent à la socialisation de voisinage une teinte minimaliste. Les changements dans la structure des activités des ménages, l'éclatement des quartiers polyfonctionnels et la dispersion des activités de la vie courante et des grandes fonctions urbaines dans un espace de plus en plus vaste, obligeant ainsi les personnes à effectuer des déplacements multiples pour répondre à leurs besoins, ont contribué à transformer les relations entre les voisins. On va même jusqu'à dire que ces changements dans la sociabilité expliqueraient l'augmentation du sentiment d'insécurité de la population urbaine. Par ailleurs, des quartiers ou, du moins, des îlots conservent encore des rapports intenses de socialisation.

On constate souvent que, dans ces cas, l'organisation du bâti s'y prête particulièrement ou que des segments particuliers de la population y habitent. Cependant, même si on peut encourager le renouvellement d'une certaine sociabilité de voisinage, on ne peut pas inverser radicalement les tendances lourdes de la société. Toutefois, certaines composantes des quartiers dits traditionnels peuvent être appliquées à d'autres quartiers plus

anonymes et contribuer ainsi à leur revitalisation et à l'amélioration du sentiment de sécurité des résidentes et des résidents. Il reste donc possible d'intervenir afin de rendre la vie communautaire plus satisfaisante. Le développement d'une responsabilité collective des citoyennes et des citoyens favorise la surveillance naturelle des lieux publics, renforce la sécurité des personnes et améliore la qualité de vie.

La documentation scientifique des dernières années démontre que la présence d'incivilités dans les espaces publics et privés a une incidence sur la sécurité et le sentiment d'insécurité de la population. De manière générale, on appelle incivilités physiques des graffitis, du vandalisme, des déchets laissés par terre, des maisons abandonnées tandis que l'on retrouve sous la catégorie des incivilités sociales la présence de bandes de jeunes bruyants, la consommation d'alcool dans la rue ou dans les parcs, le harcèlement sexuel dans les lieux publics, les gens qui crient tard le soir dans la rue, la prostitution et la vente de drogue. On constate que les incivilités, sans être toujours des actes coupables au sens de la loi, semblent être des offenses aux normes sociales qui permettent à une collectivité de vivre harmonieusement. Les recherches montrent que lorsqu'une certaine suite d'événements incivils se produisent (la quantité et la gravité de ces désordres pouvant être variables selon les secteurs et la

Les graffitis et les incivilités physiques accentuent dans certains lieux l'impression d'isolement et de manque de surveillance.



population qui y réside), il y a des risques à court et moyen terme de voir le sentiment d'insécurité augmenter chez la population qui habite dans ce secteur de la ville. En effet, plus il y a de bris aux normes sociales de bon voisinage et à la civilité dans les lieux publics, plus il est possible que les gens qui fréquentent ces lieux deviennent méfiants et doutent de recevoir de l'aide en cas d'agression. Plusieurs résidentes et résidents peuvent avoir tendance à limiter leurs sorties à l'extérieur de leur domicile, le soir particulièrement. Les espaces publics deviennent

moins fréquentés. Les incivilités laissent croire à une absence de surveillance et à un manque d'intérêt des occupants du lieu dans lequel on les retrouve comme le montre un courant de recherches américaines. Conséquemment, ces lieux peuvent devenir des sites propices à des agressions dans la mesure où ils donnent l'impression que l'on peut y commettre des infractions sans danger d'en subir les conséquences (ex. : se faire surprendre, identifier et arrêter, etc.).

Des actions visant à renforcer le partage minimal de valeurs communes malgré la diversité de la population sont donc à considérer pour améliorer la sécurité. La responsabilisation des personnes par rapport à leur environnement urbain immédiat, afin d'exercer un certain contrôle naturel, peut contribuer à améliorer la sécurité dans nos villes tout comme la lutte directe contre les manifestations d'incivilités (entretien, actions préventives contre le vandalisme, interventions policières, etc.).

La nécessité d'une stratégie multidimensionnelle apparaît de plus en plus essentielle. Il serait utopique de croire que seuls les correctifs s'appliquant à l'environnement physique pour en améliorer la sécurité vont assurer la totale sécurité des citoyennes et des citoyens qui utilisent ces espaces publics. La criminalité visant les personnes

est un phénomène complexe qui requiert une stratégie à plusieurs niveaux. Cependant, l'aménagement sécuritaire forme une composante importante, et trop souvent délaissée, de la lutte contre la violence. L'environnement urbain peut fournir un cadre qui rend propices des agressions et des crimes contre la personne. L'aménagement des espaces publics peut donc jouer un rôle dans la perpétration ou la prévention d'actes criminels. Ainsi, malgré les nombreuses causes de l'insécurité urbaine, il est important de miser sur une stratégie globale qui intègre des interventions sur l'aménagement de certains lieux publics et aussi de l'aménagement urbain dans son ensemble. L'aménagement de l'espace et l'urbanisme demeurent plus que jamais des champs d'intervention pour la prévention du crime commis contre les personnes.

2. PRINCIPES DE BASE DE L'AMÉNAGEMENT SÉCURITAIRE

2.1 LA SÉCURITÉ, UNE PRÉOCCUPATION À INTÉGRER AUX PRATIQUES

L'aménagement ou le réaménagement d'un lieu comportent la confrontation de plusieurs forces divergentes. Les pratiques d'aménagement résultent souvent de la conciliation de ces divers intérêts par rapport à l'espace, à son utilisation, à la manière dont il peut être aménagé et aux usagers et usagères qui le fréquentent. Les acteurs locaux et nationaux (citoyennes et citoyens, élus, agents économiques, intervenants sociaux, professionnels de l'aménagement, groupes d'entraide et de mobilisation, etc.) ont chacun des objectifs bien spécifiques par rapport aux ressources disponibles, aux fonctions et aux utilisateurs du site. Ces objectifs particuliers sont eux-mêmes traversés par des objectifs généraux (économiques, sociaux, environnementaux, récréatifs et sécuritaires) qui président dès le début à l'aménagement du site ou de l'édifice.

L'urbaniste et le professionnel en aménagement doivent faire un arbitrage entre ces différentes forces. La complexité de l'arrimage des objectifs dépend de la taille des projets. Cependant, les professionnels ont constamment à transiger avec des intérêts différents qu'ils doivent concilier pour réaliser des solutions les plus satisfaisantes possible en regard du bien-être de la collectivité.

Conséquemment, il n'est pas toujours possible de satisfaire à toutes les exigences des différents acteurs et des objectifs en raison de plusieurs contraintes imposées justement par la confrontation de ces divers intérêts. La sécurité est souvent un objectif visé par les professionnels et certains groupes. Mais on constate aussi que la prévention des agressions

contre les personnes par des aménagements particuliers a été, du moins dans le passé, une préoccupation diluée, qualifiée de secondaire, ce qui a eu une incidence sur les plans et les réalisations. De plus, le mélange de bâtis ancien et nouveau peut occasionner des lacunes pour la sécurité des personnes et il s'agit d'être attentif à la question. Même si aujourd'hui toutes les préoccupations actuelles sur l'aménagement étaient totalement intégrées, la ville demeurerait tout de même marquée par son passé.

Il s'agit maintenant de replacer, dans la mesure du possible, la préoccupation pour la prévention des agressions contre les personnes parmi les objectifs importants de tout aménagement et des propositions de réglementation urbanistiques, si cela est possible et souhaitable. La sensibilisation des acteurs sociaux à la prévention des actes criminels par des interventions sur l'environnement physique est donc essentielle afin qu'ils accordent à cette dimension une importance suffisante pour lui permettre de concurrencer avec les autres forces qui s'affrontent pour orienter l'aménagement du site.

-24-



L'intégration de nouveaux bâtiments dans un milieu bâti ancien et dégradé est souvent difficile et peut accentuer les problèmes liés à la sécurité des personnes si cette préoccupation n'est pas intégrée dans la réflexion urbanistique et architecturale.

2.2 LA NÉCESSITÉ D'ANALYSER LE SITE COMME UN TOUT INTÉGRÉ

Les interventions sur l'aménagement des lieux publics pour prévenir les agressions exigent une analyse du lieu dans l'ensemble de ses composantes. Il faut éviter de considérer les sites urbains selon une vision technique qui a tendance à segmenter les interventions de façon distincte et séparée. Les lieux urbains sont des ensembles urbanistiques intégrés de qualité variable. De plus, il peut être utile de considérer la position du lieu public à l'intérieur de la ville et en relation avec les espaces environnants. Cela, dans le but de mieux comprendre les interrelations entre les éléments qui concourent à la sécurité ou bien à son contraire. De même, l'analyse d'un lieu dans son ensemble et dans ses particularités permet d'éviter que, sous le couvert de bonnes intentions, certaines mesures d'aménagement provoquent des effets pervers sur la sécurité ou stérilisent trop l'environnement physique. D'ailleurs, chaque site étant différent, cette procédure d'analyse du site comme un ensemble devrait être effectuée dans chacun des cas.

On doit, dans la mesure du possible, anticiper les problèmes de sécurité et planifier des interventions préventives. La consultation de la population et des organismes communautaires représentant les personnes les plus touchées par l'insécurité, comme les groupes de femmes et de personnes âgées, est un atout inestimable pour proposer l'aménagement de lieux urbains adaptés aux besoins réels des personnes.

Aussi, le respect du concept initial prévu pour un site donné est d'une grande importance. Par exemple, dans le cas d'une place publique aménagée pour y organiser des activités d'animation, il est essentiel que les ressources prévues pour la réalisation d'événements soient maintenues après la fin des travaux d'aménagement. Sinon, sans une animation ayant pour objectif de favoriser la fréquentation de la place par l'ensemble de la population locale, celle-ci risque fort d'être appropriée par des groupes homogènes (comme des jeunes se livrant au commerce des drogues et à la destruction

-26-

du mobilier urbain), créant ainsi un sentiment d'insécurité certain chez les résidentes et les résidents et une désertion de ce lieu. Pour s'assurer de la viabilité d'un tel projet, il est impératif de consulter au départ les personnes habitant à proximité de la future place publique, sinon elles pourraient s'objecter par la suite à la tenue d'activités génératrices de bruit et d'achalandage et ainsi réduire à néant le projet d'un espace urbain rassembleur.

Il peut arriver que les professionnels de l'aménagement ne puissent pas intervenir de façon satisfaisante sur chacun des

principes d'aménagement sécuritaire en raison de contraintes géographiques ou architecturales liées au site ou pour des raisons politiques, économiques ou sociales.

Cependant, cette situation n'est pas dramatique dans la mesure où les interventions sont axées sur les autres principes d'aménagement sécuritaire et peuvent, autant que faire se peut, contrebalancer les déficiences et assurer la sécurité. L'analyse du site dans son ensemble et selon toutes ses constituantes prend ici encore une fois son importance.

2.3 À QUEL MOMENT EFFECTUER LES AMÉNAGEMENTS SÉCURITAIRES?

Pour répondre à cette question, il faut premièrement dégager les projets d'aménagements en fonction de leur envergure et des ressources employées. Pour les projets considérables, par exemple, ceux qui requièrent des réaménagements complets du site pour répondre à divers objectifs économiques, sociaux, touristiques, récréatifs, ceux qui visent des constructions neuves de dimension importante ou ceux qui bénéficient de sommes d'argent appréciables dans le cadre de programmes d'amélioration, il est habituellement moins coûteux d'intervenir à l'étape du dessin des plans. De plus, il est souhaitable de consulter des groupes d'usagers et d'usagers ou de former un comité de sécurité qui analyse les plans du point de vue de la sécurité des personnes. Par ailleurs, les sites déjà aménagés mais présentant des lacunes importantes sur le plan de la sécurité doivent faire l'objet d'interventions prioritaires.

Cependant, il arrive souvent que les modifications à effectuer dans un lieu pour en améliorer la sécurité ne néces-

sitent pas un réaménagement complet, complexe ou coûteux. Il demeure quand même important de planifier ces corrections à la suite d'une analyse de l'ensemble du site afin de ne pas déplacer le problème ou de provoquer des effets indésirables. La participation de la population doit être ici aussi favorisée afin d'offrir des solutions qui conviennent aux particularités du lieu et aux gens qui le fréquentent.

À une échelle d'intervention plus grande, les instruments d'urbanisme peuvent aussi être utilisés pour favoriser la sécurité de la population dans les lieux publics. On n'a qu'à penser à la réglementation d'urbanisme qui peut encourager la mixité des fonctions urbaines par le zonage ou réduire les occasions de cachettes aux abords des voies piétonnes par les normes d'implantation. La réglementation municipale balise légalement l'aménagement sécuritaire. Les programmes particuliers d'urbanisme (PPU) et les diverses procédures d'évaluation des projets sont des outils intéressants et devraient comprendre un volet sur la sécurité des

personnes. Les élues et les élus municipaux siégeant à des commissions et des comités d'urbanisme peuvent aussi jouer leur rôle en s'assurant de la conformité des projets avec les critères d'aménagement sécuritaire.

Par ailleurs, lors d'une construction ou d'un réaménagement d'édifices et de sites urbains, que l'objectif soit ou non l'amélioration de la sécurité, il est souhaitable que l'on veille

à ce que certains éléments favorisant la sécurité des personnes soient considérés : l'installation d'alarmes anti-intrusions sur le chantier et dans les bâtiments non encore occupés; l'accessibilité de téléphones d'urgence; le maintien en bon état des clôtures entourant le chantier et la mise à contribution du personnel pour éliminer le harcèlement sexuel et favoriser la collaboration de tous.

-28-

2.4 LES SIX PRINCIPES DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN SÉCURITAIRE

On retrouve six principes de base pour réaliser un environnement urbain sécuritaire. Ceux-ci comprennent certaines variables qui viennent préciser les modalités permettant de réaliser ces grands principes. Les cinq premiers principes proposés ici ont un impact direct sur l'aménagement et l'organisation du bâti. Le sixième principe porte sur la dimension sociale des stratégies de sensibilisation et de prévention en matière de sécurité urbaine. Il consiste à promouvoir la participation des organismes, des institutions, des citoyennes et des citoyens aux décisions concernant les lieux publics. Cette collaboration entre les partenaires consolide

les interventions visant à améliorer la sécurité. Les nombreux exemples concrets illustrés plus loin permettent de mieux saisir comment peut se réaliser un aménagement sécuritaire dans un lieu public. Ces exemples ne constituent pas les seules manifestations de chaque principe d'aménagement sécuritaire. Ils visent plutôt à enrichir la compréhension de l'applicabilité de ces grands principes et sont de ce fait des indications qui pourraient devenir, dans une certaine mesure, des recommandations si l'on tient compte des contextes particuliers des espaces publics urbains.

PRINCIPES :

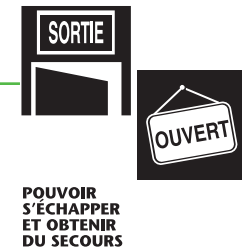
1. Savoir où l'on est et où l'on va

La signalisation



4. Pouvoir s'échapper et obtenir du secours

La surveillance formelle et l'accès à l'aide



2. Voir et être vu

La visibilité

l'éclairage
les cachettes
le champ de vision
les déplacements prévisibles



5. Vivre dans un environnement propre et accueillant

L'aménagement et l'entretien des lieux



3. Entendre et être entendue

L'affluence

fréquenter des lieux animés



6. Agir ensemble

La participation de la communauté

les marches exploratoires
la mobilisation de la population
et des groupes locaux
l'appropriation des lieux publics
par la population



-30-

Reprenons chacun de ces paramètres plus en détail. Certaines fonctions peuvent s'appliquer avec plus de pertinence à un lieu et moins à un autre possédant pourtant la même vocation. Il faut aussi garder en mémoire qu'il est préférable d'intervenir sur l'ensemble des principes, avec

des actions à intensité variable, si l'on veut réellement effectuer un aménagement sécuritaire sans effet secondaire inattendu (effet pervers) sur la sécurité (ex. : aménager une place publique).

PRINCIPE 1



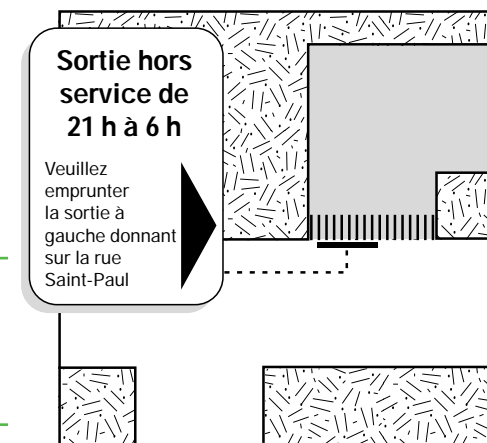
LA SIGNALISATION

La notion de signalisation est constituée de tout élément qui concourt à améliorer l'orientation générale d'une personne dans l'environnement physique. La signalisation doit donc permettre de savoir où l'on va dans l'espace, d'en saisir les repères, d'aider au sentiment de contrôle et de trouver efficacement de l'aide. Elle contribue directement à la sécurité. La signalisation prend habituellement la forme de signes visuels particuliers porteurs d'informations. Des panneaux, des couleurs, des pictogrammes symboliques indiquant les téléphones, les sorties, les boutons d'urgence, les routes les plus fréquentées sur un circuit, le nom des rues et une carte du quartier constituent des exemples de signalisation. L'aménagement d'un lieu peut aussi en soi relever un potentiel de signalisation. Il faut utiliser ce potentiel plus informel pour maximiser la lisibilité (ex. : disposition particulière des luminaires signalant les voies de circulation intérieures). Le développement d'un programme de standardisation de la signalisation dans les lieux publics sur l'ensemble du territoire peut s'avérer très pertinent. En effet, la population se familiarise avec les symboles, les couleurs et la présentation des informations, ce qui facilite la compréhension de la signalisation. Mentionnons que de façon générale la signalisation devrait :

- être claire, précise et stratégiquement disposée;
- être uniforme malgré les différences entre les lieux où elle est placée;
- être apparente sans trop masquer le paysage, mais sans non plus être masquée par lui; par exemple, signaler les routes pédestres principales par un marquage au sol, des panneaux, des couleurs spécifiques.

-31-

Indiquer clairement les entrées et les sorties. Lorsqu'une sortie est fermée au bout d'un couloir, il est essentiel de l'indiquer au début du parcours.



PRINCIPE 2



VOIR ET
ÊTRE VUE

LA VISIBILITÉ

a) L'éclairage

Cette variable est reconnue comme ayant un impact considérable sur le sentiment de sécurité. Un endroit bien éclairé décourage la perpétration de crimes et augmente sa fréquentation par la population. La surveillance informelle et le sentiment de sécurité sont ainsi améliorés par cette affluence.

L'éclairage doit donc permettre aux citoyennes et aux citoyens de voir et d'être vus. Il peut être utile de mettre au point une politique d'éclairage dans la municipalité.

-32-

Un éclairage adéquat tient compte de



- la répartition stratégique
- l'intensité lumineuse
- l'effet global
- l'entretien



Pour favoriser la sécurité des personnes, l'éclairage doit être conçu selon divers paramètres. Le soir, en particulier, l'éclairage pour les piétons doit assurer une visibilité continue, sans zone d'ombre.



VOIR ET
ÊTRE VUE

L'ÉCLAIRAGE

À SURVEILLER :

- Les normes minimales d'intensité lumineuse (la quantité de flux lumineux) et le ratio d'uniformité (le rapport entre le niveau moyen obtenu et le niveau minimal d'éclairage) varient selon les lieux et la catégorie de la rue. Par exemple, pour une artère commerciale on vise habituellement 15 à 20 lux avec un ratio d'uniformité de 3/1, ce qui donne, entre autres, la possibilité de voir le visage de quelqu'un à vingt mètres. Des lampadaires fonctionnels peuvent être orientés en direction de la rue et des lampadaires décoratifs peuvent aussi être installés pour éclairer les trottoirs et les allées piétonnes. Choisir des luminaires esthétiquement agréables qui sont conçus de façon que le flux lumineux ne gêne pas indûment les résidents dans leur chambre à coucher par exemple.
- L'évaluation des normes d'éclairage : celles-ci doivent être déterminées du point de vue de la sécurité des personnes, ce qui, selon les lieux, peut différer des normes habituelles minimales. En effet, il est possible que les normes d'éclairage de la voie publique correspondent à celles de la circulation motorisée, mais qu'elles comportent des lacunes pour la visibilité des piétons et leur capacité de distinguer, à une certaine distance, les gens qu'ils vont croiser sur leur route.
- Il est plus important de maintenir un niveau d'éclairage uniforme et d'éviter des trous noirs entre deux lampadaires que d'augmenter le niveau d'éclairage (en lux) et les contrastes trop violents.
- L'éclairage aux endroits stratégiques (particulièrement les zones pédestres, les espaces enclavés, les entrées, les tunnels, etc.).
- La végétation ne doit pas nuire à l'éclairage.
- La protection et l'entretien régulier de l'éclairage (par exemple, placer les bulbes de lumière hors de portée des passants grâce à des grilles protectrices).



*La clôture ajourée assure une perméabilité visuelle.
Cette cachette est à accès contrôlé grâce au personnel qui s'assure du verrouillage du cadenas.*

-34-

b) Les cachettes

Une cachette est un lieu qui possède des barrières visuelles permettant la dissimulation d'une personne (ex. : recoins, enclaves). C'est donc un lieu qui peut faciliter les occasions d'agression. Les cachettes les plus problématiques sont celles qui peuvent entraîner l'isolement des personnes et, de ce fait, entraîner une intensification de la violence. Des endroits comme les ascenseurs, les buissons, les stationnements, les sites en construction et les cages d'escaliers des sorties de secours sont des zones classiques de cachettes.

On doit, si possible, atténuer les effets négatifs que peuvent présenter les cachettes actuelles ou celles qui sont prévues dans les plans. Si on ne peut les éliminer, il s'agit d'intervenir au moyen d'autres paramètres afin d'améliorer la sécurité. Les éléments principaux à surveiller pour diminuer le potentiel de risque des cachettes sont les suivants :



VOIR ET
ÊTRE VUE

LES CACHETTES

À SURVEILLER :

- Les cachettes doivent être à accès limité. Leur entrée doit être verrouillée après les heures d'ouverture (ex. : la grille d'une cour d'un magasin est fermée à clé le soir).
- La surveillance et un grand champ de vision sont essentiels. Des caméras, des patrouilles, un éclairage adéquat et des miroirs convexes sont des mesures à prévoir pour les cachettes jugées inévitables.
- Les maisons abandonnées et les terrains vagues peuvent servir à surprendre quelqu'un ou à l'isoler. Ces espaces peuvent être aménagés temporairement, barricadés ou clôturés, selon ce qui est le plus approprié en regard de la réglementation municipale et des caractéristiques du site en question. On devra vérifier régulièrement la sécurité des lieux. On devrait aussi favoriser la réhabilitation de ces sites.
- L'utilisation de matériaux transparents (ex. : ascenseurs vitrés) dans les cachettes potentielles est à favoriser.
- Les marges de recul et les parties en saillie des bâtiments doivent être évaluées pour en minimiser, au besoin, les cachettes.
- Une cachette située près d'une zone de circulation piétonnière peut être éliminée par l'implantation, à proximité, d'une autre activité engendrant l'affluence (ex. : restaurants, téléphones, etc.). Il faut cependant s'assurer d'une affluence suffisante sinon cette mesure peut créer un effet pervers et augmenter le nombre d'agressions.

c) **Le champ de vision**

L'environnement physique doit pouvoir être capté rapidement. Il doit permettre de voir et d'être vu.



La perméabilité visuelle assure un bon champ de vision et contribue à la surveillance naturelle.



Les barrotins «Michaud» (ronds et espacés) favorisent la visibilité de part et d'autre de la clôture.



VOIR ET
ÊTRE VUE

LE CHAMP DE VISION

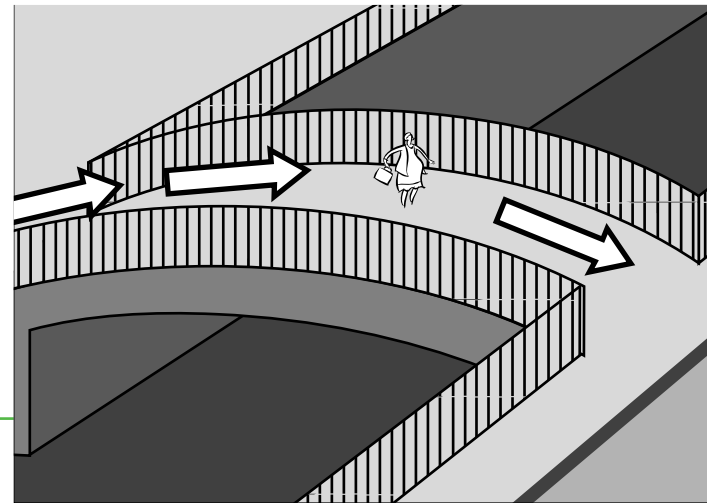
À SURVEILLER :

Afin d'avoir un large champ de vision, il est souhaitable :

- D'éviter la présence de coins abrupts, à angle prononcé, particulièrement là où les déplacements sont prévisibles (ex. : couloir de métro avec un tournant à 90 degrés). Cependant, certaines nuisances au champ de vision ne peuvent être éliminées. Ainsi, compte tenu des contraintes de l'environnement physique, un miroir en coin ou un panneau d'aluminium poli sont des outils permettant d'améliorer le champ de vision.
- D'éviter de placer les entrées en retrait, cachées entre deux murs.
- D'éliminer les barrières visuelles qui nuisent à la transparence visuelle (ex. : un haut muret opaque, des murs à angle prononcé).
- De permettre aux personnes à l'intérieur d'un bâtiment vitré de voir, le soir, à l'extérieur de l'édifice. Sinon, on peut assister alors à un effet d'aquarium, c'est-à-dire que les gens à l'intérieur de l'édifice, du fait qu'ils sont très éclairés, ne peuvent voir de l'autre côté de ces vitres en raison de l'important contraste sur le plan de l'éclairage entre l'extérieur et l'intérieur (comme des poissons dans un aquarium).
- De favoriser la perméabilité visuelle dans les endroits les plus à risque, comme les escaliers, les stationnements, le hall d'entrée des immeubles, les couloirs, la buanderie, les lieux d'entreposage, les buissons, etc.
- De s'assurer que l'aménagement paysager ne réduit pas la visibilité de la personne ni son champ de vision.

d) Les déplacements prévisibles

Un déplacement prévisible est un déplacement sur une voie de circulation verticale ou horizontale (un ascenseur ou un couloir) qui n'offre pas de chemin alternatif en cours de route. Un criminel peut facilement prédire le moment et la direction que prendra une personne qui circule dans un endroit de ce type. Les espaces avec déplacements prévisibles sont particulièrement problématiques lorsqu'ils sont isolés ou à proximité d'une cachette. Les tunnels, les ponts pédestres, les viaducs et les escaliers en sont des exemples classiques.



Un espace à déplacement prévisible n'offre qu'un seul choix de direction.



VOIR ET
ÊTRE VUE

LES DÉPLACEMENTS PRÉVISIBLES À SURVEILLER :

Il appert que la meilleure solution quant à ces chemins de déplacements prévisibles est de les éliminer, du moins pour l'utilisation piétonnière. On constate que c'est souvent une solution moins dispendieuse que d'entreprendre des actions en vue de les améliorer. Si certains chemins à déplacements prévisibles ne peuvent être éliminés, des aménagements particuliers doivent être effectués pour diminuer les risques relatifs à ces espaces. En voici un aperçu :

- Prévoir un éclairage adéquat consistant et de niveau assez élevé. De plus, si l'endroit est à l'intérieur, la peinture des murs doit réfléchir la lumière. La zone autour du lieu en question doit aussi être bien éclairée pour éviter l'effet d'aquarium.
- Éliminer les cachettes situées à moins de 100 m du chemin de déplacements prévisibles (ex. : une maison abandonnée et non barricadée à côté d'un trottoir en escalier).
- S'assurer que le champ de vision est très large. On peut utiliser des outils comme les miroirs, les portes vitrées et d'autres matériaux transparents. Les gens doivent voir l'ensemble de la route avant de s'y engager, cela étant facilité par un aménagement en ligne droite.
- Placer des sorties et des chemins alternatifs sur les routes à déplacements prévisibles (ex. : une sortie, une autre direction possible au milieu d'un viaduc).
- Augmenter la sécurité en utilisant des outils comme des téléphones, des boutons d'urgence, un panneau indiquant une rue principale plus fréquentée, etc.
- Favoriser l'implantation d'activités engendrant l'affluence afin d'assurer une surveillance informelle de l'endroit.

-40-

Ce long viaduc éclairé comporte un escalier en mi-parcours offrant une voie alternative pour la personne qui y circule à pied. Il faut toutefois indiquer le nom de la rue située en bas de l'infrastructure et s'assurer que les abords, au sol, sont éclairés et donnent si possible sur une rue fréquentée ou offrant une possibilité de secours.



PRINCIPE 3



L'AFFLUENCE

(FRÉQUENTER DES LIEUX ANIMÉS)

L'isolement d'une personne constitue un facteur de risque pour que soit commis un acte illicite. L'absence de témoins possibles lors de l'événement criminel comporte un risque d'accroissement de la violence envers la victime. Il est donc souhaitable de favoriser les activités entraînant l'affluence, particulièrement en dehors des heures d'ouverture des commerces. Un site bien fréquenté est soumis à une certaine autosurveillance naturelle de la part des usagers de cet espace, à condition bien sûr qu'il ne soit pas accaparé par un groupe homogène d'individus.

La notion d'affluence est en relation avec le concept de mixité des fonctions urbaines. En effet, de nombreuses activités de toutes sortes attirent un grand nombre de personnes. Souvent, l'organisation moderne de la ville privilégie la ségrégation des fonctions. Cette spécialisation amène la désertion de certains endroits à certains moments. Cette tendance de planification présente des conséquences négatives pour la sécurité des citoyennes et des citoyens dans les

endroits publics. Certains auteurs associent à la ségrégation des usages une diminution du sens de la communauté et du sentiment d'appartenance contribuant ainsi à une augmentation de la criminalité et du sentiment d'insécurité. La mixité des fonctions est à promouvoir sur des sites particuliers et dans la réglementation municipale, mais avec discernement. En effet, il faudrait veiller à une gestion fine de la mixité des usages en favorisant l'implantation de fonctions compatibles entre elles et respectueuses de l'échelle du quartier où elles prennent place.

De manière générale, la mixité de certaines fonctions peut avoir pour effet d'augmenter l'activité dans le secteur, de provoquer une surveillance informelle et de favoriser les contacts entre les personnes. La présence de services de base près des résidences et des bureaux améliore la qualité de vie des citoyennes et des citoyens tout en contribuant à leur sécurité.



L'AFFLUENCE

À SURVEILLER :

Ainsi, certains points sont particulièrement à considérer :

- Favoriser les usages complémentaires dans un secteur (surtout si ce lieu est isolé). Les usages complémentaires amènent des utilisateurs complémentaires (ex. : l'implantation d'un casse-croûte dans une zone industrielle).
- Accroître le nombre d'activités au niveau de la rue.
- Développer d'autres activités pendant les heures creuses.

PRINCIPE 4



LA SURVEILLANCE FORMELLE ET L'ACCÈS À L'AIDE



Les commerces et services constituent souvent des points d'aide qui peuvent être mis à contribution pour la sécurité de la communauté si l'on connaît les heures d'ouverture.



L'obtention de secours fait référence à la capacité de s'échapper et de trouver de l'aide rapidement. La plupart des éléments se rapportant à ce paramètre concernent la signalisation et la surveillance formelle directe (surveillants, gardes de sécurité) ou indirecte (boutons d'urgence, caméras). Avant de poursuivre, il importe de mentionner que les instruments de sécurité, particulièrement les caméras de surveillance vidéo, doivent être implantés avec discernement. Les caméras de surveillance deviennent efficaces pour la sécurité lorsqu'elles permettent de dissuader, d'arrêter ou de reconnaître les criminels. Il est donc essentiel qu'elles soient reliées à un poste central où les surveillants peuvent intervenir rapidement. Par ailleurs, dans un contexte de grande utilisation collective de ce moyen de surveillance (on retrouve en effet de plus en plus de caméras aux abords et à l'intérieur des édifices), on peut s'interroger sur une désensibilisation possible des criminels, relativement aux effets dissuasifs des caméras de surveillance. Ces mises en garde soulignent que la présence de caméras doit être indiquée clairement au public et que ce moyen de surveillance ne peut, à lui seul, assurer la sécurité des personnes.



LA SURVEILLANCE ET L'AIDE

À SURVEILLER :

La surveillance peut se concrétiser de plusieurs manières :

- Signaler les endroits où trouver de l'aide. Ainsi on doit désigner les entrées, l'accueil, les téléphones, les toilettes, la rue achalandée la plus proche; indiquer la distance en mètres entre l'élément de signalisation et le téléphone.
- Mentionner l'ouverture des commerces par un panneau indiquant «ouvert» ou «fermé».
- Indiquer les heures d'ouverture des commerces. Cette mesure permet aux femmes de localiser, à titre préventif, les endroits ouverts tard le soir et où elles peuvent se réfugier en cas de besoin.
- Placer une carte d'orientation aux entrées et à l'intérieur des parcs et des édifices. Ce plan comporte des informations complètes s'adressant à tous les types d'usagers (femmes, personnes handicapées, enfants, etc.) sur la manière d'obtenir du secours rapidement, et sur les divers services à proximité.
- Afficher la position des téléphones et des boutons d'urgence et bien répartir ces derniers dans l'espace. Il faut s'assurer que le déclenchement d'un de ces boutons amène, malgré son branchement à un poste central, une forme d'aide concrète à la personne en détresse.



LA SURVEILLANCE ET L'AIDE

À SURVEILLER :

- Favoriser l'implantation de commerces ouverts tard le soir.
- Effectuer régulièrement des patrouilles et utiliser des outils de surveillance formelle comme les caméras. Indiquer clairement que le lieu est surveillé par tel moyen.
- Aménager des téléphones à l'extérieur des bâtiments afin qu'ils soient accessibles malgré la fermeture des édifices. Prévoir un mécanisme de financement et sensibiliser les compagnies de téléphone à l'importance de ces téléphones même s'ils ne génèrent pas de gros profits.
- Installer des caméras de surveillance aux endroits clés. Comme il l'a été mentionné précédemment, les caméras ne sont pas une panacée à toutes les déficiences de surveillance ou à tous les problèmes de sécurité dans les lieux publics. Elles constituent des outils souvent nécessaires qui complètent un ensemble de moyens sécuritaires. Elles ne devraient pas être le seul moyen utilisé pour assurer la sécurité des personnes. De plus, il est essentiel que la personne qui en assume le contrôle sache quoi faire si elle est témoin d'un incident.

PRINCIPE 5



L'AMÉNAGEMENT ET L'ENTRETIEN DES LIEUX

-46-

a) L'aménagement

De manière générale, il s'agit de privilégier la lisibilité des lieux, la lisibilité étant «la caractéristique d'un ensemble bâti dont les plans et l'idée directrice peuvent aisément être compris à partir des vues qu'il offre de l'extérieur» (*Dictionnaire multilingue de l'aménagement de l'espace*, 1993). La lisibilité permet de capter rapidement la signification d'un lieu et d'éviter les ambiguïtés quant à son utilisation et à son appropriation par les usagers. L'aménagement sécuritaire offre aux usagères la capacité d'être à l'aise dans l'environnement dans lequel elles se trouvent. Cela permet d'éviter les sensations d'isolement et de vulnérabilité chez les personnes qui le fréquentent. Ainsi, il est souhaitable d'aménager les

espaces morts (large terrain entre deux édifices de haute densité, terrains vagues) et de favoriser la qualité du design.

Dans la mesure du possible, les lieux publics devraient être adaptés aux réalités des personnes handicapées physiques ou visuelles (accessibilité, visibilité et signalisation).

L'aménagement sera défini selon ses caractéristiques propres dans chacun des lieux analysés dans les pages suivantes. Mentionnons cependant certaines considérations générales concernant l'amélioration de l'aspect sécuritaire :



L'AMÉNAGEMENT

À SURVEILLER :

- Favoriser la mise en place de fenêtres privées donnant sur la rue ou sur tout chemin piétonnier (éviter les murs aveugles au niveau des passants). Les bâtiments à vocation non résidentielle devraient être « ouverts » au niveau de la rue.
- Donner des frontières visuelles aux espaces privés et aux espaces publics. Favoriser la transition symbolique entre espace privé, semi-public et public (ex. : revêtement du sol différent).
- Planifier les voies de circulation (allées piétonnes ou non, sentiers, rues) de façon qu'elles se rejoignent et forment des réseaux accessibles aux piétons. Favoriser les chemins les plus directs.
- Formaliser, lorsque c'est pertinent, les sentiers informels tracés au fil du temps par la population dans un lieu public (ex. : aux abords d'une station de transport en commun, dans un parc ou un espace vert).
- Inciter la communauté à s'approprier un espace (ex. : aménager les lieux publics pour favoriser les rencontres informelles ou l'organisation d'activités, utiliser un revêtement de sol différent dès l'entrée du parc pour bien montrer sa différence avec celui de la rue).
- Placer les arrêts d'autobus près des activités créant une affluence.
- Installer des treillis décoratifs le long des murs susceptibles de recevoir des graffitis. Privilégier les matériaux traités contre les graffitis. Les revêtements rudes donnent de bons résultats contre les crayons marqueurs.

-48-



Des œuvres d'art ou des murales apposées sur des murs susceptibles de recevoir des graffitis constituent un bon moyen de réduire le phénomène.

b) L'entretien des lieux

Il est important d'effectuer régulièrement l'entretien d'un site. Un lieu bien entretenu dénote la présence et l'intérêt des propriétaires et des occupants, devient plus sécuritaire, entraîne une augmentation de la fréquentation et incite moins les délinquants à y commettre des actes de vanda-

lisme. Il est préférable d'inclure, dans les solutions pour un milieu de vie plus approprié, les services municipaux concernés, les groupes plus susceptibles de faire des tags (graffitis) et de susciter la participation de la population en général.



L'ENTRETIEN

À SURVEILLER :

Quelques éléments généraux sont à souligner :

- Assurer un entretien régulier et réparer rapidement les articles brisés.
- S'assurer que les éboueurs ne laissent pas de déchets derrière eux lors de la collecte.
- Nettoyer rapidement les graffitis et les marques de vandalisme.
- Appliquer des moyens pour réduire le vandalisme (ex. : murale réalisée par des écoliers).
- Indiquer où l'on peut signaler les bris de matériel. Ces renseignements permettent aux citoyennes et aux citoyens d'exercer un certain contrôle sur leur environnement, mais ils ne dégagent pas les autorités de faire des vérifications préventives de leur mobilier urbain.
- Promouvoir l'entretien des terrains privés et des édifices par leurs propriétaires.

PRINCIPE 6



LA PARTICIPATION DE LA COMMUNAUTÉ

-50-

Les municipalités sont au cœur de la démarche d'aménagement sécuritaire en raison des responsabilités qu'elles exercent. Cependant, les citoyennes et les citoyens doivent être les premières personnes consultées lors d'interventions ayant un impact sur l'aménagement du quartier ou d'actions visant à augmenter la sécurité et le sentiment de sécurité des personnes.

Les organismes communautaires et les institutions publiques sont aussi des intervenants pertinents à consulter pour mieux cibler les besoins de la population, tout comme le sont le personnel et les usagers des entreprises, institutions et commerces. Les organismes locaux de prévention du crime et le Service de police sont des acteurs clés à impliquer dans les activités de consultation publique où la question de la sécurité urbaine est à l'ordre du jour.

L'engagement de la communauté rend les résultats plus durables et ouvre des avenues souvent insoupçonnées par les décideurs et les aménagistes. De plus, l'appropriation des lieux publics par les résidentes, les résidents et les organismes locaux favorise le sentiment d'appartenance aux espaces publics et contribue à la sécurité dans le quartier. Cependant, afin de mobiliser la population, il est utile qu'un certain nombre de citoyennes et de citoyens se connaissent. L'organisation d'animation de rues, de fêtes de quartier, de corvées de ruelles, etc., permettent, dans une certaine mesure, de favoriser les rapports d'entraide et de solidarité entre les résidentes et les résidents.

Les marches exploratoires sur la sécurité des femmes constituent un bon moyen pour faire participer les citadines à la définition de correctifs pouvant être apportés à l'environ-

nement urbain afin d'accroître la sécurité et le sentiment de sécurité des personnes. Les marches exploratoires permettent aux femmes de développer la confiance en leurs capacités en puisant dans leur expérience quotidienne pour rendre l'environnement urbain plus conforme à leurs besoins, à condition bien sûr que les correctifs demandés soient apportés par les organismes responsables.

Toutefois, puisqu'il vaut toujours mieux «prévenir que guérir», cette mise à contribution des femmes aux choix qui sont faits en matière d'aménagement urbain devrait se faire dans toute phase préliminaire d'élaboration des projets publics. Cette participation peut être facilitée par des organismes locaux, tels les centres de femmes ou les instances de concertation locales. À Montréal, la présence de comités intersectoriels locaux de sécurité des femmes réunissant l'ensemble des intervenants concernés (centres de femmes, ville, service de police, centres locaux de soins communautaires, organisme de prévention du crime, direction de la santé publique, etc.) a facilité ces démarches lors de la rénovation récente des sorties de métro.

La mise en commun de l'expertise des acteurs communautaires et publics autour de la question de la sécurité urbaine se fait aussi à l'échelle de l'île de Montréal au sein du Comité d'action femmes et sécurité urbaine (CAFSU). La promotion des principes de l'aménagement sécuritaire est l'un des objectifs autour desquels les partenaires montréalais se mobilisent. Des séminaires de formation à l'intention des professionnels municipaux de l'aménagement, des étudiantes et étudiants des disciplines concernées, des élues et élus municipaux, des organismes communautaires, etc. seront organisés pour assurer la plus grande intégration possible des principes de l'aménagement sécuritaire à Montréal.

«Agir ensemble», tant à l'échelle régionale que locale, est donc indispensable si l'on veut véritablement assurer la participation de l'ensemble des composantes de la communauté à l'aménagement des milieux de vie et à l'organisation des services publics locaux.



3. LES SECTEURS RÉSIDENTIELS

Les zones résidentielles constituent un lieu de vie fondamental pour la population. Pourtant, certains espaces dans les secteurs résidentiels induisent un sentiment d'insécurité que peuvent réduire des interventions appropriées. Il semble important de ne pas laisser se dégrader le stock de logements, car cela peut nuire indirectement à la sécurité des personnes, même celles qui n'habitent pas dans des logements dégradés. Les mesures d'aménagement sécuritaire

peuvent s'appliquer à tous les types de secteur résidentiel, quelle que soit sa densité. Il arrive fréquemment que les quartiers résidentiels comportent des parcs, des cours d'école ou d'autres types d'utilisation du sol. Nous invitons alors les lecteurs qui souhaitent de l'information sur ces sujets à se référer aux sections concernant plus précisément ces lieux.

3.1 LES VOIES DE CIRCULATION PIÉTONNE (RUES, ALLÉES, RUELLES ET ENTRÉES)



a) La signalisation

- Installer une signalisation permettant de se repérer facilement (ex. : les adresses et les noms des rues clairement indiqués).
- Vérifier régulièrement si les arbres ne cachent pas les panneaux de rue.



b) La visibilité

- Installer un éclairage de 4 à 6 lux avec un ratio d'uniformité de 4/1. Les allées et les ruelles doivent disposer d'un éclairage équivalent à celui de la rue en milieu résidentiel. Les lumières doivent être protégées du vandalisme, particulièrement dans les ruelles et les allées piétonnes. Vérifier que les arbres ne nuisent pas à l'éclairage.
- Favoriser la visibilité de la personne qui emprunte ces voies de circulation en éliminant les obstacles visuels (ex. : allée visible de la rue ou des maisons, absence de buissons pouvant isoler une personne).
- S'assurer que les entrées des bâtiments sont visibles et surveillées de manière informelle (visibles de la rue ou par des voisins).

3.1 LES VOIES DE CIRCULATION PIÉTONNE (RUES, ALLÉES, RUELLES ET ENTRÉES) ▶

Cette ruelle devrait posséder un éclairage pour piétons (qui n'incommodent pas les riverains), avec protection contre le vandalisme. L'émondage de la végétation, afin qu'elle ne nuise pas à la visibilité, est aussi à intégrer aux routines d'entretien.



La visibilité (suite)

- Éliminer les cachettes, surtout celles qui sont situées à proximité des allées piétonnières. Si ce n'est pas possible, les éclairer ou en restreindre l'accès (ex. : fermer un hangar à clé).
- Porter une attention particulière à l'aménagement afin d'augmenter le champ de vision et réduire les contraintes «antisécuritaires» suscitées par les endroits à déplacements prévisibles comme les escaliers, les ponts piétonniers, etc.

3.1 LES VOIES DE CIRCULATION PIÉTONNE (RUES, ALLÉES, RUELLES ET ENTRÉES) ▶



c) L'affluence

- Favoriser la surveillance informelle du secteur et réduire l'isolement potentiel des personnes (ex. : balcons donnant sur une allée piétonnière, petits commerces, etc.). Les activités extérieures des adultes près de la maison contribuent à la surveillance naturelle de la rue (activités récréatives, sociales et d'entretien). Une certaine affluence contribuera à la sécurité grâce à la surveillance naturelle des gens qui fréquentent le secteur résidentiel.

d) La surveillance formelle et l'accès à l'aide

- Répartir adéquatement les téléphones publics dans l'ensemble de la zone résidentielle.
- Effectuer des patrouilles régulières, incluant les sentiers piétonniers.
- S'assurer que le bruit (ex. : système de ventilation) ne couvre pas un appel à l'aide.

3.1 LES VOIES DE CIRCULATION PIÉTONNE (RUES, ALLÉES, RUELLES ET ENTRÉES) ▶



e) L'aménagement et l'entretien des lieux

- Favoriser le mode de transport piétonnier (ralentir la circulation automobile, aménager de larges trottoirs).
- Coordonner l'ensemble des rues pour faciliter les liens physiques entre elles. Les petits pâtés de maisons sont préférables aux larges quadrilatères.
- Encourager la transformation des ruelles en voies piétonnes ou en parcs linéaires (ex. : ruelle gazonnée).
- Laisser aux résidents la possibilité de stationner leur voiture dans la rue.
- Barricader ou clôturer, selon le cas, les maisons abandonnées et les terrains vagues. Il en va de même pour les sites en construction. Une surveillance doit être exercée pour maintenir leur enceinte.
- Il est souhaitable d'aménager temporairement un terrain vague jusqu'à ce qu'on lui ait trouvé une vocation officielle (ex. : activités communautaires, couverture de gazon permettant aux enfants d'y jouer). Dans le cas d'un terrain vague situé sur un coin de rue, il peut être préférable de ne pas le clôturer, sauf si le terrain donne accès à des cachettes ou prédispose à une atteinte à la sécurité des personnes. Dans ce cas, une clôture faite de matériaux transparents est suggérée (ex. : clôture faite de grillage métallique).
- Éviter les cachettes et les zones d'ombre en portant une attention particulière aux marges frontales, latérales et aux reculs arrière dans la réglementation.

3.1 LES VOIES DE CIRCULATION PIÉTONNE (RUES, ALLÉES, RUELLES ET ENTRÉES) ▶

Ce terrain vague a été recouvert de végétation. Des bacs de fleurs peuvent rehausser cet aménagement temporaire et peu coûteux. Il faut toutefois porter attention à la visibilité. On peut aussi favoriser l'utilisation du site pour des activités communautaires.



L'aménagement et l'entretien des lieux (suite)

- Accorder une attention particulière à l'entretien : effacer les graffitis, faire disparaître les hangars et les garages à ciel ouvert, remplacer rapidement le mobilier urbain endommagé, etc.
- S'assurer que les éboueurs ne laissent pas de déchets derrière eux lors de la collecte.
- Indiquer où l'on peut signaler des bris de matériel et les problèmes d'entretien (ex. : une indication sur un lampadaire).

3.1 LES VOIES DE CIRCULATION PIÉTONNE (RUES, ALLÉES, RUELLES ET ENTRÉES)



**AGIR
ENSEMBLE**

f) La participation de la communauté

- Mettre à contribution la communauté pour assurer la sécurité du voisinage (ex. : inciter les gens à rapporter les crimes ou la présence de rôdeurs; promouvoir l'éclairage des entrées et espaces semi-privés).
- Mettre en place des programmes communautaires de sécurité urbaine; développer des activités permettant aux citoyens de se rencontrer et de développer des relations d'entraide et de solidarité, dont la surveillance informelle particulièrement dans la période des vacances.
- Organiser des corvées de nettoyage de ruelles, des campagnes d'embellissement des parterres et balcons et des fêtes de quartier.
- Organiser des marches exploratoires. Assurer une mobilisation continue des participantes jusqu'à ce que les correctifs demandés par celles-ci soient apportés. Sensibiliser les institutions responsables aux correctifs à apporter.
- Informer les citoyennes et les citoyens du fonctionnement des instances locales de consultation publique, tels les conseils d'arrondissements, ainsi que des modes d'accès aux services directs à la population; les inviter à présenter des requêtes ou déposer des plaintes auprès des instances concernées.
- Favoriser l'accès aux téléphones publics en zone résidentielle en mettant à contribution les commerces pour en assurer la viabilité financière.

3.2 LE REGROUPEMENT D'IMMEUBLES DE HAUTE DENSITÉ

Les immeubles de haute densité, et particulièrement leur regroupement, ont souvent la réputation d'être des endroits problématiques. Ils comportent de nombreux espaces libres inoccupés, ce qui donne une impression d'isolement. Deux des principaux problèmes de ce type d'ensembles résidentiels se situent dans le relatif anonymat des résidants – ce qui peut nuire à l'entraide et au sentiment d'appartenance – et dans la ségrégation des diverses fonctions. En effet, la fonction résidentielle est souvent la seule présente; il n'y a pas, sur le site même, des commerces de base ni des lieux où les résidants peuvent travailler. Un autre exemple de cet état de fait apparaît dans l'absence de voies mixtes (piétons – autos) sur le site.

De plus, il y a peu d'appartements dont l'entrée donne directement sur les chemins piétonniers. Cela amène une faible surveillance naturelle et, de ce fait, augmente le sentiment de vulnérabilité des gens. L'éclairage, la désignation et

le contrôle des entrées sont aussi des facteurs présentant des problèmes pour la sécurité.

Une bonne gestion des immeubles, la rénovation des édifices pour les rendre sécuritaires et l'engagement des résidentes et des résidants constituent des mesures complémentaires très importantes pour améliorer la sécurité des personnes.

On retrouve quelques édifices de copropriétés qui partagent certaines des caractéristiques physiques des immeubles locatifs de haute densité. Cependant, ils sont rarement regroupés comme les HLM, et la problématique des occupants est bien différente. Les règles d'aménagement sécuritaire peuvent aussi s'appliquer à ces immeubles de copropriétés.

Notons quelques points qui sont à surveiller sur le plan de l'aménagement :

3.2 LE REGROUPEMENT D'IMMEUBLES DE HAUTE DENSITÉ



a) La signalisation

- Établir une signalisation claire et uniforme au moyen de cartes du quartier dispersées dans l'ensemble de la zone résidentielle et par des pictogrammes indiquant les services offerts (urgence et autres).
- Rendre facilement repérables le nom des rues ainsi que les adresses des bâtiments.



b) La visibilité

- Installer un éclairage adéquat et protégé, particulièrement sur les sentiers pédestres. S'assurer que la végétation ne nuit pas à l'éclairage en effectuant un émondage régulier.
- S'assurer de la visibilité des entrées des bâtiments par la rue. Verrouiller les portes en tout temps. De plus, un service d'interphone serait approprié.
- Diminuer les potentialités des cachettes. Si c'est impossible, leur accès doit être limité et elles doivent être éclairées.
- Éliminer les obstacles visuels (ex. : le bac à ordures doit être placé le long d'un mur sans devenir un obstacle ou une cachette possible).

3.2 LE REGROUPEMENT D'IMMEUBLES DE HAUTE DENSITÉ

Les haies bloquent la vue et empêchent la surveillance informelle; les voies piétonnes sont inexistantes et aucun lampadaire n'éclaire le site.



La visibilité (suite)

- Réduire les risques suscités par les chemins à déplacements prévisibles en offrant des routes alternatives ou des sorties en cours de route (ex. : le chemin menant au stationnement doit posséder une autre sortie sur son parcours).
- Assurer un champ de vision suffisamment large sur les voies piétonnes dans le but de voir l'ensemble du site à proximité de l'allée où l'on circule.

3.2 LE REGROUPEMENT D'IMMEUBLES DE HAUTE DENSITÉ



**ENTENDRE
ET ÊTRE
ENTENDUE**

La façade vitrée au rez-de-chaussée favorise la surveillance naturelle; l'aire de jeu de pétanque peut inciter les résidants à utiliser la cour. Des bancs pourraient aussi être installés.



-64-

LES SECTEURS RÉSIDENTIELS

c) L'affluence

- Favoriser les activités suscitant l'affluence et, ainsi, une certaine sécurité dans le secteur, en spécialisant moins les usages (ex. : en encourageant la mixité des fonctions compatibles, comme un centre d'activités physiques et des îlots résidentiels);
- Analyser la nature des activités à implanter, les clientèles qui composeront l'affluence et leur complémentarité avec les résidants avant de promouvoir la mixité des activités sur le site.
- Favoriser la densification des espaces libres par l'implantation d'activités complémentaires aux besoins des résidants (ex. : centre sportif, kiosque communautaire, jardins pour les résidants, etc.).
- S'assurer que le bruit ambiant ne couvre pas un appel à l'aide (ex. : système de ventilation bruyant).

3.2 LE REGROUPEMENT D'IMMEUBLES DE HAUTE DENSITÉ



d) La surveillance formelle et l'accès à l'aide

- Renforcer la surveillance et le contrôle des accès qui posent un problème.
- Effectuer une surveillance officielle par des patrouilles régulières.
- Placer des outils de surveillance formelle aux endroits nécessaires (ex. : caméra de surveillance dans le stationnement).
- Rendre les sorties de secours toujours accessibles de l'intérieur.
- Installer, en nombre suffisant, des téléphones publics sur les lieux (à l'extérieur des bâtiments).
- Poser des boutons d'urgence, des barres de sûreté dans le stationnement, la buanderie et les endroits à affluence variable.

3.2 LE REGROUPEMENT D'IMMEUBLES DE HAUTE DENSITÉ



e) L'aménagement et l'entretien des lieux

- Placer, si possible, les édifices destinés à des populations plus sensibles à l'insécurité près des services et du transport en commun et installer les appartements pour les familles avec des jeunes enfants près des terrains de jeux.
- Aménager les entrées des édifices pour qu'elles soient facilement reconnaissables, pour que l'on capte rapidement que ce sont des entrées principales (architecture ou éclairage particuliers, par exemple).
- Éviter les recoins et les cachettes près des entrées.
- Réduire le nombre de portes accessibles de l'extérieur.
- Privilégier les chemins de déplacement les plus directs entre les diverses activités (ex. : chemin le plus direct entre les ascenseurs et la buanderie, entre l'entrée et le stationnement, etc.).
- Clarifier les espaces semi-privés, privés et publics afin de réduire l'ambiguïté (ex. : clôtures autour des cours arrière).
- Employer un revêtement du sol antidérapant dans les zones de circulation (ex. : escaliers extérieurs menant au stationnement).
- Installer des panneaux sur le mobilier urbain afin d'indiquer où signaler un bris de matériel.

3.2 LE REGROUPEMENT D'IMMEUBLES DE HAUTE DENSITÉ

L'aménagement et l'entretien des lieux (suite)

- Effectuer régulièrement un émondage de la végétation.
- Entretenir régulièrement les lieux (enlever les déchets, nettoyer les graffitis, réparer rapidement les articles brisés).
- Disposer des poubelles en nombre suffisant sur les lieux.
- Profiter du moment de la rénovation des rues pour revoir les aménagements sécuritaires.

3.2 LE REGROUPEMENT D'IMMEUBLES DE HAUTE DENSITÉ



f) La participation de la communauté

- Mettre les résidentes et les résidents à contribution dans la recherche de solutions pour la sécurité de l'ensemble du complexe. Susciter la participation des organismes communautaires.
- Soutenir l'organisation de marches exploratoires dans les secteurs problématiques. Assurer le suivi des requêtes jusqu'à ce que les correctifs soient apportés.
- Favoriser l'appropriation de certains espaces communs par les résidentes et les résidents (les jardins et les cours arrière, par exemple).
- Mettre à la disposition des résidentes et des résidents une salle communautaire où se rencontrer pour organiser diverses activités.
- Encourager la population résidente à rapporter les crimes aux autorités.
- Mettre en place une politique officielle concernant la sécurité et faciliter sa diffusion pour qu'elle soit connue de tous (personnel, résidentes et résidents).
- Faire connaître les lieux et les mécanismes de dépôt de plaintes et de requêtes. Apporter un soutien aux résidentes et aux résidents pour ces démarches.

3.3 LES ESPACES INTÉRIEURS DES IMMEUBLES DE HAUTE DENSITÉ

Les espaces intérieurs des ensembles multilogements sont aussi une source d'inquiétude et de risque pour les résidentes. Certains éléments contribuent à améliorer la situation :

- Installer un éclairage adéquat (constance et uniformité), particulièrement dans les zones plus problématiques comme les couloirs, les ascenseurs, les escaliers et les entrées.
- Offrir un champ de vision le plus grand possible, particulièrement dans les voies de circulation menant au stationnement, à la buanderie, à l'entrée principale et aux ascenseurs.
- Rendre visibles de la rue le hall d'entrée et l'espace des boîtes aux lettres.
- Favoriser l'utilisation de miroirs et de matériaux transparents qui augmentent la visibilité (ex. : mur en partie vitré, rampe d'escalier, etc.).
- Disposer un miroir dans les ascenseurs pour permettre de voir l'intérieur avant d'y entrer.

Cette entrée assure une bonne visibilité ainsi qu'un accès direct à l'ascenseur et aux boîtes postales.



- Établir une aire de rangement verrouillée à proximité de l'entrée principale afin d'y placer des vélos, des poussettes (la placer en zone d'affluence dans un lieu comportant un vitre incassable sur la porte afin que ce rangement ne constitue pas une cachette).

3.3 LES ESPACES INTÉRIEURS DES IMMEUBLES DE HAUTE DENSITÉ

Cette buanderie, située au rez-de-chaussée, est bien éclairée. À proximité d'une salle communautaire, elle se prête bien à la surveillance naturelle.



- Placer les zones d'activités comme la salle communautaire et la buanderie près des zones très fréquentées, comme les entrées et les terrains de jeux extérieurs. Si cela n'est pas possible, elles doivent être au moins visibles de la rue. L'autosurveillance par les usagers est ainsi favorisée. Si la buanderie ne peut être déplacée et est située dans un endroit à l'écart, une deuxième issue et un téléphone doivent être installés.
- Verrouiller les accès potentiels et officiels. Il faut éviter l'installation de fenêtres à proximité des portes. L'entrée des clôtures doit être verrouillée. Les fenêtres du sous-sol et du rez-de-chaussée doivent être verrouillées de l'intérieur. Les serrures des portes doivent être changées lorsque le locataire déménage.
- Effectuer une surveillance officielle dans l'immeuble (hall, stationnement, etc.) et encourager les gens à signaler les problèmes de sécurité.
- Utiliser judicieusement des caméras de surveillance et des téléphones d'urgence, particulièrement dans certaines zones difficiles à surveiller.
- Employer un revêtement du sol antidérapant dans les zones de circulation (ex. : escaliers).



4. LES SECTEURS COMMERCIAUX ET INDUSTRIELS

La plupart des commerçants peuvent exercer une surveillance naturelle sur la zone commerciale. Les espaces commerciaux de la ville sont fréquentés par plusieurs types d'utilisateurs. L'affluence dans les zones commerciales varie en fonction des heures; la rue peut être calme à certains moments ou envahie par des activités non souhaitables du point de vue de la sécurité. Dans le centre-ville des affaires, l'affluence décroît considérablement en dehors

des heures d'ouverture et les appartements situés dans les édifices résidentiels ne peuvent offrir une surveillance informelle adéquate en raison de leur petit nombre et de leur disposition dans des tours de plusieurs étages. L'organisation physique de ces espaces doit être étudiée afin de respecter les grands principes de l'aménagement sécuritaire. Ils doivent être des lieux ouverts et vivants.

4.1 LES RUES ET ARTÈRES COMMERCIALES



Une carte du quartier, placée sur une omnicolonne triangulaire qui rend difficile une cachette, peut indiquer, en plus des principaux sites d'intérêt, les points d'aide et les lieux ouverts jour et nuit. Les codes visuels doivent évidemment être uniformes pour l'ensemble des cartes du territoire.



a) La signalisation

- Appliquer une signalisation adéquate pour indiquer les noms de rue, l'adresse des commerces, les téléphones, les toilettes, les tables à langer, etc. Ces services doivent être situés près des espaces fréquentés (magasins, distributeurs automatiques, etc.). Il est souhaitable qu'une carte géographique du quartier, résumant la localisation des services, soit placée en quelques endroits de l'aire commerciale.
- Établir une signalisation uniforme dans l'ensemble de la zone commerciale. Utiliser des pictogrammes, des couleurs, un marquage au sol, des revêtements particuliers, etc., afin de rendre la signalisation claire et précise.
- Indiquer les horaires des commerces afin que les femmes puissent, de manière préventive, repérer les commerces ouverts plus tard le soir ou très tôt le matin. Les commerces et établissements ouverts 24 heures sur 24 devraient l'annoncer.
- Placer un panneau «ouvert» ou «fermé» bien en évidence sur la porte des commerces.
- Signifier par un panneau situé à l'extérieur la présence d'un téléphone public à l'intérieur du commerce ou du service public.

4.1 LES RUES ET ARTÈRES COMMERCIALES



**VOIR ET
ÊTRE VUE**

Les guichets automatiques peuvent être des lieux propices au vol ou au repérage de victimes potentielles. La visibilité intérieur/extérieur, l'absence d'obstacles visuels, la surveillance régulière, les téléphones d'urgence et les caméras contribuent à la sécurité.



b) La visibilité

- Favoriser la visibilité de la personne en disposant d'un éclairage répondant aux normes de sécurité (constant, uniforme, lumineux et protégé contre le vandalisme).
- Éliminer les cachettes ou réduire leur potentialité en créant un éclairage approprié (particulièrement sur les quais de déchargement) et en favorisant les activités au niveau de la rue plutôt que dispersées en étages.
- Placer les omnicolonnes et les bacs à fleurs de manière à ne pas constituer un obstacle visuel (ou nuire à la fuite de la personne). Les omnicolonnes ne devraient pas servir de support à de la publicité sexiste.
- Donner aux guichets automatiques le maximum de visibilité pour les usagers en plaçant leur entrée sur une rue passante, en les éclairant adéquatement à l'intérieur et à l'extérieur, en éliminant les obstacles visuels et les cachettes et en offrant un soutien d'instruments de surveillance formelle, comme un téléphone d'urgence, des miroirs (attention à leur disposition afin qu'ils ne facilitent pas l'observation des numéros personnels des clients), une caméra de surveillance, etc.

4.1 LES RUES ET ARTÈRES COMMERCIALES

La visibilité (suite)

- En général, l'éclairage d'une rue locale ou collectrice commerciale sera de 6 à 10 lux avec un ratio d'uniformité de 4/1.
- Pour une artère commerciale principale de quartier l'éclairage atteindra 15 à 20 lux avec un ratio d'uniformité de 3/1. Dans ces 2 cas, des lampadaires décoratifs seront installés en alternance avec des lampadaires fonctionnels.
- S'assurer de susciter une surveillance naturelle au niveau de la rue par des vitrines d'établissements, par des activités commerciales ayant de longues heures d'ouverture (particulièrement tard le soir) et par des emplacements où les passants peuvent s'asseoir. Il est important de favoriser l'implantation d'activités qui attirent une nombreuse clientèle. Lorsque cela est possible, favoriser la mixité des fonctions urbaines par des activités commerciales au niveau de la rue et par des logements aux étages supérieurs.
- Analyser avec soin l'aménagement sécuritaire des terrains vagues et des espaces vacants privés et publics. La transformation d'un lieu en espace vert sécuritaire et en lieu d'activités pour la communauté peut constituer une solution intéressante pour intensifier l'utilisation de ces espaces et améliorer la sécurité. Il peut être préférable de clôturer certains espaces vacants plus problématiques, mais, dans ce cas, il faut assurer régulièrement leur entretien. La réglementation municipale peut décourager la non-utilisation de terrains vagues situés à des emplacements stratégiques.

4.1 LES RUES ET ARTÈRES COMMERCIALES



c) L'affluence

- Favoriser la surveillance naturelle par des activités suscitant l'affluence. D'une manière générale, la fréquentation d'un lieu par de nombreuses personnes favorise une certaine sécurité chez la clientèle.
- Intensifier l'utilisation de la zone commerciale par de petits cafés-terrasse, des kiosques à journaux afin d'assurer une surveillance informelle à toute heure.
- Prévoir, pour le soir, des activités diverses favorisant la fréquentation de la rue par plusieurs types de clientèle.
- Placer les entrées des toilettes publiques des femmes près des endroits d'affluence. Installer les tables à langer dans les toilettes pour personnes handicapées.
- S'assurer que le bruit ambiant ne couvre pas un appel à l'aide.

4.1 LES RUES ET ARTÈRES COMMERCIALES



d) La surveillance formelle et l'accès à l'aide

- Il est souhaitable que l'ensemble des commerces n'aient pas les mêmes heures de fermeture afin de favoriser la variété des usages, une affluence permanente de la clientèle et la possibilité d'offrir du secours à une personne en détresse.
- Placer un poste d'attente de taxis à proximité de l'artère commerciale.
- Installer des téléphones et tout moyen permettant d'améliorer la sécurité des personnes à l'intérieur tout comme à l'extérieur des édifices.
- Effectuer des patrouilles régulières sur les voies commerciales, à l'arrière des magasins et sur les quais de déchargement.
- Restreindre l'accès de certains locaux (peu utilisés, après les heures d'ouverture) par des cartes d'accès, des codes numériques.
- Établir une politique sur la sécurité et le traitement des plaintes sur les voies commerciales. Nommer un responsable de la sécurité. Diffuser l'information concernant la sécurité de la clientèle féminine.

4.1 LES RUES ET ARTÈRES COMMERCIALES

Des téléphones à l'extérieur permettent de faire des appels et d'obtenir de l'aide en dehors des heures d'ouverture des commerces, ce qui peut être utile dans les secteurs peu achalandés.



La surveillance formelle et l'accès à l'aide (suite)

- Former le personnel assurant la sécurité dans les zones commerciales pour qu'il puisse répondre aux divers problèmes suscités par le harcèlement, l'agressivité, le vol à la tire, etc. Former les employés des banques qui répondent aux appels faits à partir des guichets électroniques pour qu'ils puissent intervenir en cas d'urgence (liste de références, accès rapide au service de police).

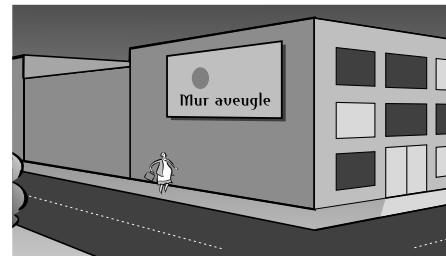
4.1 LES RUES ET ARTÈRES COMMERCIALES



e) L'aménagement et l'entretien des lieux

- Favoriser l'établissement d'activités diverses et complémentaires en privilégiant des habitations pour différents types de résidents. Il est préférable d'autoriser une densité suffisante dans le secteur afin de susciter l'affluence de la clientèle et de créer une demande pour les services de base.
- Éviter de construire des bâtiments ayant des murs aveugles au niveau de la rue. Habituellement, les règlements municipaux indiquent des largeurs maximales pour les murs aveugles de chaque bâtiment. Souvent, les murs aveugles ont été érigés avant que la réglementation d'urbanisme les régisse. Cependant, une série d'édifices avec une caractéristique de ce type donne quand même un long mur aveugle, plus ou

moins continu. Dans un secteur où de nombreux murs aveugles sont présents, il est important de vérifier, pour les nouveaux édifices, si des commerces auront des façades donnant sur la rue près de ces murs aveugles afin de contrebalancer le manque de surveillance naturelle.



L'addition d'une série de bâtiments ayant des murs sans ouverture visuelle donnant sur la rue peut créer un long mur aveugle.

- Encourager la circulation piétonnière et implanter des mesures de réduction de la circulation motorisée (traffic calming) dans certaines zones (réduire la circulation de transit et la vitesse des automobilistes).

4.1 LES RUES ET ARTÈRES COMMERCIALES

L'aménagement et l'entretien des lieux (suite)

- Aménager des trottoirs larges qui facilitent les déplacements à pied et qui laissent un bon espace entre les immeubles et la rue pour améliorer le champ de vision.
- Éliminer la publicité sexiste sur les omnicolennes et les panneaux d'affichage dans les endroits publics.
- Assembler les activités en grappe, en assurant le transport en commun et en facilitant le stationnement. Grâce aux diverses activités qui se tiennent dans la zone, le secteur sera plus fréquenté.
- Permettre le stationnement sur rue. Pour le stationnement hors rue, prévoir des espaces surveillés et très éclairés à proximité des entrées et des sorties.
- Installer des supports à vélo afin de répondre aux besoins en transport de différents segments de la population. Cela contribue à la qualité de vie et à l'affluence dans les lieux publics.
- Le service de transport en commun doit desservir la zone commerciale régulièrement et les horaires doivent être affichés à chaque arrêt.
- Maintenir des normes d'entretien pour que la zone soit sécuritaire et ne paraisse pas négligée (ramassage des déchets, nettoyage des graffitis, remplacement rapide du mobilier urbain brisé, etc.).
- Indiquer le numéro de téléphone du propriétaire sur le mobilier urbain pour signaler les actes de vandalisme ou pour porter plainte.
- Nettoyer régulièrement les toilettes publiques et effacer les graffitis.
- Disposer les poubelles en nombre suffisant. Favoriser le recyclage des déchets lors de braderies, de défilés, manifestations et autres événements publics dans les zones commerciales.

4.1 LES RUES ET ARTÈRES COMMERCIALES



Les commerçants affichant un logo avec ce message sur leur vitrine sont sensibilisés et informés du type d'aide qu'ils peuvent apporter aux femmes en cas de besoin.



f) La participation de la communauté

- Mettre sur pied des projets visant la mise à contribution de la communauté (ex. : la création d'une murale sur un site placardé).
- Consulter la population et les commerçants sur les besoins en sécurité et les solutions pour l'améliorer en zone commerciale.
- Mettre en place un réseau intermarchands (comme les sociétés de développement commercial [SDC]) pour échanger de l'information sur les problèmes de sécurité, sur des façons de faire et réaliser des campagnes de sensibilisation et des stratégies collectives.
- Sensibiliser les gens et les commerçants à la sécurité des femmes dans la zone commerciale. Implanter, en concertation avec les commerçants et la clientèle, différents programmes de sécurité, telle la campagne «Ici, la sécurité des femmes nous tient à cœur»
- Effectuer des marches exploratoires où seront présents des clientes, des commerçants, des responsables de la sécurité.

4.2 LES ÉDIFICES À BUREAUX COMPORTANT DES ESPACES COMMERCIAUX

L'ensemble des éléments contribuant à un aménagement sécuritaire des zones commerciales peut s'appliquer aux édifices à bureaux comportant des espaces commerciaux. Certains éléments particuliers sont toutefois à surveiller. Par exemple, l'isolement et l'insécurité du personnel après les heures d'ouverture sont des problèmes fréquemment éprouvés.

- Verrouiller les toilettes et rendre leurs entrées bien visibles. Leur installation près de sites fréquentés est préférable.
- L'emplacement de la réception doit offrir un bon champ de vision. De plus, la réceptionniste doit pouvoir contacter en tout temps et directement le service de sécurité.
- Installer des téléphones publics à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments.
- Assurer la surveillance formelle au moyen de caméras aux entrées (ces dernières devraient être à accès limité le soir), un espace d'accueil et de sécurité bien visible et un service d'accompagnement visuel pour le stationnement (ex. : caméra pivotante). De plus, un moyen de communication direct entre les bureaux et le service de sécurité doit être mis en place.
- Éviter d'aménager une porte au bout d'un couloir ne donnant que sur cette ouverture. Éviter d'installer des portes dans des recoins.
- Offrir un service d'accompagnement aux employées qui le demandent (ex. : firme immobilière offrant un service d'accompagnement au métro ou au stationnement pour les travailleuses de soir).
- Placer un magasin situé dans un édifice à bureaux et ouvert plus tard que les heures dites normales près de la porte principale ou à proximité d'autres magasins qui sont, eux aussi, ouverts plus tard.

4.2 LES ÉDIFICES À BUREAUX COMPORTANT DES ESPACES COMMERCIAUX



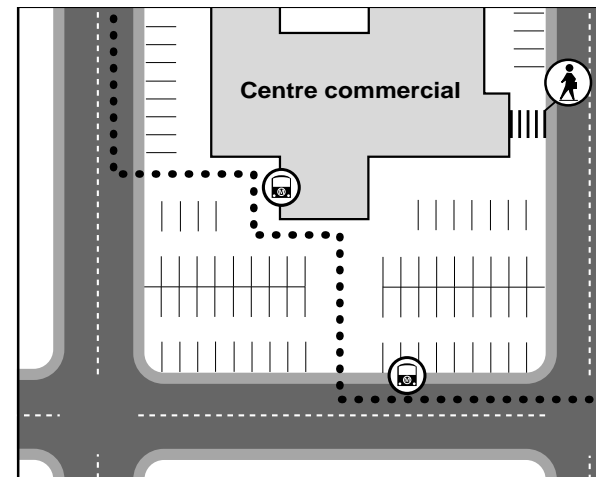
Maximiser la visibilité, offrir un espace convivial et insérer une rampe d'accès pour personnes handicapées sont des objectifs atteints avec succès dans cet aménagement extérieur d'un édifice à bureaux.

- Rendre toujours accessibles, de l'intérieur, les sorties de secours.
- Mettre en place un réseau des responsables d'édifices à bureaux d'un même secteur pour échanger de l'information, des façons de faire et développer des stratégies collectives en partenariat avec les services de l'ordre.
- Connaître et contrôler les voies de circulation des livreurs, des services de courrier à l'intérieur de l'édifice.

4.3 LES CENTRES COMMERCIAUX

De manière générale, l'ensemble des éléments contribuant à un aménagement sécuritaire des zones commerciales peut s'appliquer aux centres commerciaux. Certaines questions cependant les concernent davantage :

- Appliquer la signalisation adéquatement pour indiquer les téléphones, les toilettes, les tables à langer, etc. Ces services doivent être localisés près des espaces fréquentés. Un plan du centre commercial doit être placé à plusieurs endroits pour orienter les usagers.
- Rendre les entrées des toilettes publiques très visibles et les placer près des endroits fréquentés. Installer les tables à langer dans les toilettes des personnes handicapées ou dans les toilettes des femmes et dans celles des hommes.
- Rendre accessibles des téléphones publics à l'intérieur et à l'extérieur du centre commercial, avec les indications appropriées.



••••• Trajet de l'autobus  Arrêt de l'autobus

Les entrées des centres commerciaux donnent habituellement sur de vastes stationnements que les piétons doivent traverser pour se rendre à l'arrêt d'autobus. Il est plus sécuritaire de planifier des arrêts à proximité des entrées ou d'aménager des allées piétonnières avec une bonne visibilité, un bon éclairage et une signalisation pertinente qui mènent à des arrêts non isolés.

4.3 LES CENTRES COMMERCIAUX

- Analyser le terrain de stationnement. On doit pouvoir retrouver facilement son automobile, grâce à la signalisation et aux regroupements en petits îlots. Il doit y avoir des téléphones d'urgence et des caméras de surveillance. Le stationnement doit être visible à partir des vitres des magasins et des patrouilles doivent être effectuées dans l'ensemble des lieux. L'éclairage du stationnement doit être adéquat surtout aux passages piétonniers.
- Installer les arrêts d'autobus près des entrées des magasins et non à la périphérie du stationnement.
- Faciliter la fréquentation par différentes clientèles à différentes heures du jour et du soir. La conception de l'ensemble du centre commercial doit être conçue de manière à s'adapter aux différentes activités. Par exemple, il peut être souhaitable d'offrir des services pour les jeunes, car les centres commerciaux sont souvent des lieux de rencontre pour la population adolescente.
- Augmenter la sécurité dans les zones à risque. Trois à cinq fois plus de lumière est souvent nécessaire pour éclairer adéquatement les zones de déchargement. Par exemple, des caméras de surveillance et des patrouilles effectuées régulièrement sont d'autres moyens pour améliorer la sécurité dans certains espaces. Il peut être nécessaire de clôturer certaines zones après les heures de fermeture pour éviter que des activités criminelles ne s'y déroulent. La mise à contribution de la communauté dans la recherche de solutions selon ses besoins est à privilégier pour obtenir de meilleurs résultats.

4.4 LE RÉSEAU PIÉTONNIER INTÉRIEUR

On trouve souvent dans les zones commerciales un réseau piétonnier reliant plusieurs agglomérations de commerces. Le réseau piétonnier intérieur doit bénéficier de certaines caractéristiques :

- Une signalisation claire et uniforme indiquant les différents services disponibles (toilettes, téléphones, etc.). Une carte d'orientation, indiquant l'ensemble des circuits et les routes alternatives, doit être placée à plusieurs endroits sur l'ensemble du réseau.
- Un éclairage adéquat en fonction de la sécurité. Le champ de vision doit être large et les obstacles visuels (ex. : les coins abrupts), tout comme les cachettes, doivent être éliminés. Certaines allées du réseau souterrain peuvent être considérées comme des lieux de déplacements prévisibles. Il est préférable de s'assurer que des routes alternatives sont disponibles et que ces lieux de déplacements prévisibles sont fréquentés (par l'ouverture de commerces par exemple).
- Des mécanismes de surveillance formelle installés dans le réseau intérieur. Des caméras de surveillance, des patrouilles régulières, des téléphones d'urgence sont des moyens à envisager pour assurer une certaine sécurité.
- L'ensemble du réseau doit faire l'objet d'un entretien régulier. Indiquer par des panneaux où s'adresser pour signaler des bris de matériel.

4.5 LES SITES INDUSTRIELS

Les sites industriels encore en fonction et même ceux qui sont en reconversion d'usage présentent certaines difficultés en matière d'aménagement sécuritaire. Le transport en commun dessert peu ces sites. Composés de nombreux entrepôts et de zones problématiques, ces lieux sont souvent mono-fonctionnels et offrent peu de services ayant de longues heures d'ouverture. Les zones industrielles, surtout celles de la banlieue, ont été aménagées en fonction du transport motorisé et possèdent de nombreux culs-de-sac. Les immeubles sont entourés de vastes stationnements et les quais de chargement sont situés à l'arrière, loin des regards. De manière générale, beaucoup d'espaces sont cachés, isolés et peuvent inciter à des activités illicites. Pour les travailleuses sans voiture, une longue marche est souvent nécessaire avant d'atteindre l'arrêt d'autobus.

Ainsi, il est souhaitable d'accorder une attention spéciale à l'éclairage, au champ de vision que le site doit permettre, à la surveillance formelle et à l'intensification de l'utilisation du sol par des fonctions complémentaires. Ces points se réalisent plus précisément comme suit :

- Aménager une signalisation adéquate dans l'ensemble de la zone industrielle (signalisation pour les téléphones, le nom des rues, etc.).
- Installer, pour les piétons, un éclairage de même intensité que celui offert en zone commerciale.
- S'assurer que les quais de chargement sont visibles par les vitres de l'immeuble. Leur accès doit être contrôlé lorsque la compagnie est fermée.
- Vérifier si les stationnements sont visibles de la rue et de l'immeuble. Leur accès doit être interdit lorsque la compagnie est fermée.
- S'assurer que les sites industriels sont clôturés, surtout s'ils ne sont plus en fonction.
- Stimuler l'affluence de la clientèle dans la zone industrielle surtout en période de reconversion vers d'autres types d'usage (ex. : un ancien quartier industriel reconverti en îlots de haute technologie).

4.5 LES SITES INDUSTRIELS

- Favoriser différentes occupations du sol pour améliorer l'affluence à différentes heures (ex. : resto-usine-bureau de poste).
- Effectuer des patrouilles régulières et complètes dans la zone industrielle.
- Installer des caméras de surveillance (si pertinent), des téléphones d'urgence et toute autre mesure contribuant à la sécurité de la zone. S'assurer que les surveillants connaissent les procédures d'urgence.
- Placer les arrêts d'autobus près des édifices et non à la périphérie des stationnements. Les rendre visibles du bureau de la sécurité.
- Offrir un service d'accompagnement aux travailleuses qui le demandent.
- Réserver un emplacement pour un arrêt de taxis à proximité de l'entrée.
- Remplacer rapidement les lumières brisées. Il est souhaitable d'inciter les personnes à signaler un bris en indiquant où elles peuvent le faire.

Ce site industriel abandonné est totalement accessible et peut servir de cachette pour toutes sortes d'activités illicites. Il présente aussi des risques de blessures pour les personnes comme les enfants qui s'y aventurent.





LES PARCS, LES ESPACES
VACANTS ET LES VOIES CYCLABLES

5. LES PARCS, LES ESPACES VACANTS ET LES VOIES CYCLABLES

Les parcs sont souvent perçus comme des endroits inquiétants, particulièrement le soir. Le parc est un espace ouvert à tout le monde, où le sentiment de propriété est ambigu, où une personne peut s'isoler volontairement, mais aussi être isolée des autres de force, où les cachettes sont nombreuses et la clientèle variable selon les moments. La perception de l'appropriation du parc est difficilement modifiable par des éléments pris isolément. Il peut en être de même avec l'isolement. Il peut arriver que les objectifs, et plus particulièrement les moyens pour augmenter la sécurité d'un espace vert, entrent en contradiction avec d'autres objectifs dans l'aménagement de cet espace (ex. : offrir une impression de tranquillité, donner un sentiment de solitude dans la ville, favoriser les découvertes au hasard des sentiers, etc.). Il faut éviter de rendre l'environnement urbain stérile, au nom de la sécurité. Les parcs offrent, par nature, des composantes plus

difficiles à agencer lorsqu'il faut améliorer la sécurité des personnes, sans pour autant limiter de manière indue les potentialités de l'espace vert. Un arbitrage est alors nécessaire pour rendre le parc à la fois attrayant et sécuritaire. Il s'agit de tendre vers le mieux tout en conciliant les divers intérêts. Malgré ces interventions, les espaces verts risquent quand même de conserver un certain potentiel pour les agressions, et les personnes qui les fréquentent doivent en être conscientes.

C'est sur l'ensemble des composantes du parc qu'il est souhaitable d'intervenir pour améliorer réellement la sécurité et la perception que les gens en ont. Les aménagistes des parcs et des espaces cyclables ont à concilier sécurité des personnes et théories des aménagements paysagers. Ces exercices de créativité vont permettre à la population de

profiter des beautés de la verdure sans craindre pour sa sécurité. Un espace vert où l'on se sent bien devient un espace fréquenté et apprécié par l'ensemble de la population. C'est pourquoi il faut d'abord différencier la problématique des petits parcs de quartier de celle des grands parcs urbains. Cependant, il demeure que l'on doit porter une attention particulière à certaines interventions sur l'espace afin de ne pas développer un faux sentiment de sécurité chez les usagers (ex. : un sentier très éclairé, mais désert, n'est pas tellement plus sécuritaire qu'un sentier moins éclairé, mais situé près d'une rue passante).

Les terrains vagues présentent souvent des caractéristiques de désolation et d'isolement. Il peut être souhaitable de permettre, sur ce type de site, un aménagement temporaire par la communauté, jusqu'à ce qu'un usage définitif soit attribué (ex. : activités d'animation sur un terrain vague, couverture

de gazon). Si des choix dans l'utilisation du sol ne sont pas possibles, il peut être préférable de clôturer l'espace libre et de s'assurer que tous les accès sont contrôlés. Par ailleurs, les voies cyclables constituent des endroits à clientèle variable. Les secteurs isolés sont souvent nombreux. De plus, la longueur du circuit peut rendre difficile la surveillance formelle de la voie cyclable.

Afin d'augmenter la sécurité dans les espaces verts et les voies cyclables, les interventions doivent prendre en considération certains aspects décrits ci-après. Ces éléments sont donnés à titre indicatif, car chaque site, et cela est particulièrement vrai pour les espaces verts, a ses particularités propres, voire une atmosphère et une personnalité uniques. Il est essentiel d'analyser le site comme un tout afin d'améliorer, dans la mesure du possible, la sécurité dans ces espaces.

5.1 LES PARCS



Une signalisation standardisée, détaillée et placée en de nombreux endroits stratégiques contribue à rendre le site sécuritaire.



a) La signalisation

La signalisation dans le parc doit être cohérente et uniforme sur l'ensemble du réseau vert. La signalisation donne une image au parc et contribue à sa fréquentation. Elle peut prendre la forme de panneaux, de couleurs, de marquage au sol, de revêtement, de végétation ou d'un éclairage particulier. Elle est particulièrement utile dans les parcs de moyenne et de grande superficie.

- Placer des cartes d'orientation aux entrées du parc. Ces cartes indiqueront, entre autres, les points d'intérêt, les principaux services offerts (location de matériel, toilettes, etc.) et la localisation du bureau du surveillant du parc.

5.1 LES PARCS

La signalisation (suite)

- Afficher clairement les heures d'ouverture du parc.
- Installer une signalisation claire indiquant, entre autres, les téléphones, les toilettes, les activités du parc, les routes principales et secondaires fréquentées (piétonnières ou non, à proximité). Donner un nom aux sentiers afin de permettre à la patrouille d'intervenir plus rapidement (ex. : un citoyen rapporte un incident survenu dans le sentier *La grenouille*).
- Indiquer la direction et la distance des téléphones et des autres sites et services.
- Implanter un système de codes d'urgence sur les téléphones permettant à la patrouille de localiser facilement l'interlocuteur (numéro ou nom inscrit sur le téléphone).
- Mettre en place, aux accès principaux et dans les toilettes, par exemple, des panneaux donnant des conseils de sécurité et mentionnant où demander de l'aide.
- Concevoir un dépliant sur le parc à l'intention de tous les usagers (contenant carte, location équipements, conseils, etc.).



5.1 LES PARCS



b) La visibilité

- Installer un éclairage adéquat (intensité et constance) sur les voies de circulation, autour des bâtiments et dans les secteurs d'activités. L'éclairage doit se prêter aux activités qui se déroulent le jour et le soir. On doit tenir compte de la végétation qui peut obstruer l'éclairage. Les lumières doivent être protégées du vandalisme.
- Vérifier la visibilité du parc et de ses voies de circulation à partir de la rue et des bâtiments à proximité. La végétation ne doit pas diminuer la visibilité du parc à partir de la rue. Dresser régulièrement l'inventaire des besoins en matière d'émondage.
- Aménager les courbes des sentiers de telle façon qu'ils ne restreignent pas la visibilité de la personne ni son champ de vision (ex. : disposer en étages les buissons bordant la route).
- Privilégier la végétation basse le long des sentiers (éviter, dans la mesure du possible, les haies ou les buissons permettant les cachettes et l'isolement).
- Éliminer ce qui peut servir de cachette, d'espace-piège. À défaut de pouvoir les éliminer totalement, les cachettes doivent être éclairées et à accès restreint (ex. : cabane de rangement).
- S'assurer que les structures de jeux d'enfants n'offrent pas de cachette potentielle importante ni ne diminuent le champ de vision.
- Éviter les espaces à déplacements prévisibles (ex. : pont piétonnier). Si cela n'est pas possible, y aménager nécessairement plus d'une entrée et d'une sortie (particulièrement si l'espace est clôturé). En l'absence de routes alternatives, il est essentiel d'utiliser les autres solutions contrant les risques provoqués par des routes à déplacements prévisibles (activités complémentaires, téléphone d'urgence, etc.). Il est préférable de ne pas localiser les activités du parc près des espaces de déplacements prévisibles sauf si l'affluence est suffisante.

5.1 LES PARCS



**ENTENDRE
ET ÊTRE
ENTENDUE**

c) L'affluence

- Localiser les activités et les services à la périphérie du parc afin d'améliorer la surveillance informelle. On peut aussi les localiser plus au centre du parc tout en les regroupant en grappe. Organiser les activités près des chemins de circulation principaux.
- Placer les toilettes des femmes le plus près possible des lieux fréquentés. Le personnel de surveillance doit avoir un accès visuel sur l'entrée. Une caméra de surveillance peut pallier cette absence.
- Prévoir des moyens sécuritaires, comme dans les stations-service, pour assurer l'accès des toilettes de parcs aux filles et aux femmes. Fermer ces toilettes afin d'éviter des problèmes de sécurité est une mesure qui empêche les filles de participer à des activités sportives dans les terrains de jeux. Cela fait en sorte que ce type de lieux est aussi principalement fréquenté par les garçons et les hommes, ce qui a un impact sur les femmes qui ne s'y sentent pas «chez elles».
- Placer des téléphones près des toilettes publiques, ces dernières installées dans des endroits visibles.
- Favoriser la création de clubs de marche ou de course (ces clubs attirent la clientèle et permettent de circuler dans les sentiers naturels difficilement contrôlables).
- Encourager l'implantation d'activités commerciales et résidentielles à la lisière du parc afin d'augmenter la surveillance naturelle (ex. : magasin de vélos disposant d'une pompe à air à l'extérieur).

5.1 LES PARCS

L'affluence (suite)

- Varier les types d'usagers à l'intérieur du parc (ex. : voie pour piétons – bande de gazon de 4 m – piste cyclable – piste de patins à roues alignées).
- Favoriser la diversité des activités dans le parc, comme l'implantation de kiosques de nourriture et d'autres services de divers types, car ils favorisent l'affluence.
- Organiser les activités des enfants près des activités des adultes, comme les kiosques de location de matériel sportif (ex. : location de patins à roues alignées).
- Favoriser les activités culturelles, les activités d'interprétation du site et les marches guidées qui augmentent l'affluence et sensibilisent les gens aux attraits du parc (ex. : animation ambulante les soirs d'été).
- Encourager les organismes de loisirs du quartier et les familles à utiliser le parc pour leurs activités.
- Prévoir, à plusieurs endroits, du mobilier urbain pour que les gens puissent s'asseoir.
- Dresser un profil de la clientèle afin de mieux répondre aux besoins des utilisateurs en matière de sécurité et d'activités;

5.1 LES PARCS



Des téléphones permettent d'obtenir assistance si du personnel formé peut répondre rapidement aux urgences. Il est très utile d'indiquer la direction et la distance des téléphones les plus proches.



d) La surveillance formelle et l'accès à l'aide

- Placer des téléphones publics ou d'urgence aux abords du parc et près des entrées d'édifices.
- Favoriser les modes alternatifs de surveillance comme la patrouille à vélo, la police à cheval, etc.
- Élaborer une politique et un plan de sécurité. Il est préférable de nommer un responsable de la sécurité au service des parcs. Clarifier la procédure de traitement des plaintes. Faire la compilation des incidents qui surviennent dans le parc.
- Établir une carte détaillée du parc pour les patrouilles afin de localiser rapidement une personne en difficulté et de surveiller les endroits plus problématiques.
- Diversifier les modes de surveillance. La surveillance peut se faire par la police, mais aussi par le personnel qui travaille dans le parc. Par leur présence et leur attention à leur travail, les employés du parc constituent un moyen de surveillance naturel. Ils doivent être sensibilisés aux situations relevant de la sécurité. En dehors des heures d'affluence, ils disposent de systèmes de communication lorsqu'ils circulent dans le parc.

5.1 LES PARCS



e) L'aménagement et l'entretien des lieux

- Favoriser les circuits piétonniers les plus directs entre les activités du parc et celles de la rue. Aménager les entrées du parc pour qu'elles soient facilement accessibles et visibles de l'intérieur comme de l'extérieur du parc. Les entrées du parc constituent des portes symboliques qui contribuent aux représentations sociales attribuées à cet espace vert.
- Maximiser la lisibilité (voir rubrique sur les principes) du parc et de ses différentes caractéristiques afin que la population s'y sente bien et puisse en profiter pleinement.
- Intégrer le parc et ses principales routes aux réseaux de pistes cyclables et de circulation piétonne.
- Utiliser, dans la grande variété de végétation adaptée à notre climat, les espèces qui sont les plus propices à la sécurité dans les espaces verts. Favoriser les arbres à haut tronc.
- Éviter dans la mesure du possible les aménagements paysagers qui occasionnent l'isolement des usagers et des usagers (ex. : regrouper les activités du parc à proximité les unes des autres). Les espaces plus tranquilles devraient bénéficier d'un bon champ de vision et être régulièrement patrouillés.
- Nettoyer rapidement les déchets, enlever les graffitis et réparer rapidement le matériel endommagé.
- Placer des poubelles à plusieurs endroits dans le parc. Vérifier la pertinence de poubelles résistantes au vandalisme.

5.1 LES PARCS



L'aménagement des parcs urbains doit assurer une bonne visibilité par un éclairage adéquat, un bon champ de vision, une végétation appropriée et bien entretenue. Des circuits pédestres directs et une préoccupation pour éviter l'isolement des personnes sont des paramètres à intégrer dans l'aménagement de ces espaces si essentiels dans les villes.

L'aménagement et l'entretien des lieux (suite)

- Émonder régulièrement les arbres (ex. : autour des lampadaires, dans les sentiers) et entretenir les zones de végétation.
- Indiquer la mention *zone de préservation* lorsque c'est le cas.
- Entretien des sentiers piétonniers; cela indique la présence d'employés, donne une bonne image au parc et favorise la fréquentation de l'espace vert par toute la population.
- Indiquer où l'on peut signaler les bris de matériel.

5.1 LES PARCS



f) La participation de la communauté

- Encourager la population locale à fréquenter le parc, tout particulièrement les femmes et les personnes âgées, par l'organisation d'activités sociales et de loisirs. Consulter les organismes desservant les diverses communautés culturelles pour déterminer leurs besoins et favoriser leur participation.
- Sensibiliser le public à la sécurité dans le parc.
- Favoriser l'organisation de marches exploratoires dans le parc. Assurer le suivi des correctifs à apporter.
- Encourager les usagères et les usagers à signaler tout acte criminel commis dans le parc.
- Inciter les usagères et les usagers à respecter le bon état du parc et de ses ressources.
- Consulter le public sur son utilisation du parc et sur les solutions de sécurité qu'il préconise. De plus, la consultation du public pourra susciter un sentiment collectif d'appartenance au parc et ainsi favoriser une meilleure surveillance informelle.

5.2 LES PAVILLONS DE SERVICE

Les pavillons de service se retrouvent dans plusieurs parcs. L'importance et la diversité des services qu'ils offrent varient. Pour plus de détails sur la sécurité dans les pavillons de parc, nous invitons les lecteurs et lectrices à consulter la section des équipements récréatifs. Rappelons rapidement

que les pavillons de parc doivent comporter une signalisation adéquate, assurer la visibilité des usagères, assurer l'accès aux toilettes pour femmes, être localisés près des secteurs fréquentés et disposer de mécanismes de secours pour la population et le personnel.

5.3 LES PISTES CYCLABLES

La sécurité routière sur les pistes cyclables a fait l'objet dans le passé de plusieurs analyses. Cependant, la sécurité, selon la perspective de la prévention des agressions, n'a pas toujours été évaluée sur les pistes cyclables. Pour améliorer la sécurité, il s'agit principalement de maximiser le champ de

vision, de réduire l'isolement et d'offrir une excellente signalisation.

5.3 LES PISTES CYCLABLES



a) La signalisation

- Placer une signalisation claire, précise et uniforme sur l'ensemble du réseau cyclable.
- Voir à ce que la signalisation indique les rues principales près de la piste cyclable ainsi que la présence d'une route fréquentée (piétons ou autos) à proximité.
- Installer à plusieurs endroits, le long de la piste cyclable, des cartes d'orientation indiquant les principaux points d'intérêt, les services offerts, les téléphones d'urgence et leur position, les points d'aide, les routes secondaires ainsi que les routes alternatives.



b) La visibilité

- Mettre en place un éclairage adéquat (constance et intensité) en tout temps sur les pistes cyclables sur rue et en travers des parcs. Les pistes cyclables hors rues doivent faire l'objet d'une étude particulière. La végétation ne doit pas obstruer l'éclairage. L'éclairage doit être protégé du vandalisme.
- S'assurer qu'il n'y a pas de barrière visuelle, ni de séparation des divers types de circulation par des barrières visuelles (ex. : hautes haies séparant la route pour les voitures de la piste cyclable).
- Vérifier que les courbes ne nuisent pas au champ de vision des cyclistes, ce qui ne veut pas dire que seuls des chemins en ligne droite doivent être aménagés.

5.3 LES PISTES CYCLABLES

Les pistes et bandes cyclables doivent être, dans la mesure du possible, situées à proximité des secteurs d'activités afin de favoriser l'affluence et diminuer l'isolement. L'éclairage, une bonne signalisation, la perméabilité visuelle du mobilier urbain et de l'aménagement en général favorisent la sécurité et contribuent indirectement à la fréquentation.

La visibilité (suite)

- Éliminer les cachettes. Si cela s'avère impossible, leur accès doit être restreint et leur éclairage constant. La visibilité doit être maximisée, compte tenu des contraintes posées par les cachettes.
- Éviter de faire passer la piste cyclable dans des tunnels et dans tout lieu constituant un espace à déplacements prévisibles (ex. : pont piétonnier). Si cela s'avère impossible, utiliser des matériaux transparents et veiller à offrir un chemin alternatif.
- S'assurer de la visibilité de la piste et des usagers à partir des édifices et des rues avoisinantes.



5.3 LES PISTES CYCLABLES



c) L'affluence

- S'assurer que les bruits ambiants ne couvrent pas les appels à l'aide de quelqu'un se trouvant sur la piste cyclable.
- Favoriser les activités de promotion de la piste cyclable ainsi que celles qui sont à proximité de la piste.
- Concevoir un circuit qui longe les sites d'activités de toutes sortes (ex. : musée, site naturel aménagé, boutique de réparations de vélos, etc.).
- Encourager l'utilisation de la piste par des personnes de tous les groupes d'âge afin d'obtenir une affluence constante.



d) La surveillance formelle et l'accès à l'aide

- Assurer la surveillance formelle par des patrouilles.
- Disposer des téléphones d'urgence dans l'ensemble du réseau.
- Identifier le personnel par un habillement distinctif et par une carte d'identité avec photo.

5.3 LES PISTES CYCLABLES



Cette portion de la piste cyclable répond moins bien aux critères pour la sécurité des personnes (espace résiduel dans un secteur industriel, isolement, signalisation peu visible, absence d'éclairage, végétation dense plus loin dans une section à déplacement prévisible sans chemin alternatif). L'aménagement général reste toutefois agréable.

Cette cachette à proximité de la piste cyclable et du parc adjacent n'est pas éclairée ni entretenue et son utilisation est contestable.



5.3 LES PISTES CYCLABLES



e) L'aménagement et l'entretien des lieux

- Rendre le circuit agréable et varié.
- Aménager des aires de pique-nique.
- Installer du mobilier urbain afin que les gens puissent s'asseoir et profiter des lieux.
- Assurer un entretien régulier de la piste et des équipements s'y rattachant.
- Réparer rapidement le matériel endommagé.
- Indiquer la manière de signaler des bris de matériel aux autorités (ex. : panneau sur un lampadaire).
- Placer des poubelles en quantité suffisante.

5.3 LES PISTES CYCLABLES



f) La participation de la communauté

- Organiser des activités de loisirs à proximité de la piste cyclable.
- Encourager la participation des organismes voués au cyclisme à la réflexion sur la sécurité des pistes cyclables.
- Organiser des marches exploratoires sur l'ensemble du réseau cyclable. Assurer le suivi des correctifs à apporter.
- Favoriser les clubs amicaux de vélo.
- Sensibiliser les résidants, commerces et entreprises situés le long de la piste au rôle qu'ils peuvent jouer.



6. LES ÉQUIPEMENTS RÉCRÉATIFS

Les équipements sportifs et récréatifs comme les aréas, les centres sportifs, les terrains de jeux et les maisons de la culture sont fréquentés par des clientèles différentes. L'affluence varie en fonction des heures et des activités. La circulation des gens à l'intérieur de l'équipement municipal n'est pas toujours encadrée et, de ce fait, peut causer des problèmes pour la sécurité des biens et des personnes. De plus, l'architecture et la grandeur de l'équipement rendent sa surveillance difficile. Certaines modifications au bâtiment ou à l'ensemble des lieux peuvent réduire les incidents et l'insécurité qu'ils génèrent. Le personnel devrait être formé

pour répondre adéquatement aux urgences et à certaines situations comme l'exhibitionnisme, l'agressivité, le vol, etc. De plus, les employées devraient connaître les rudiments de l'autodéfense pour femmes, car elles sont souvent appelées à fermer l'édifice à la fin des activités. Ce cours devrait aussi être offert, dans des classes distinctes, aux employés masculins qui le désirent.

En matière d'aménagement des équipements récréatifs, il faut s'assurer de répondre aux grands principes de base de l'aménagement sécuritaire. Plus spécifiquement :



a) **La signalisation**

À L'EXTÉRIEUR DE L'ÉDIFICE :

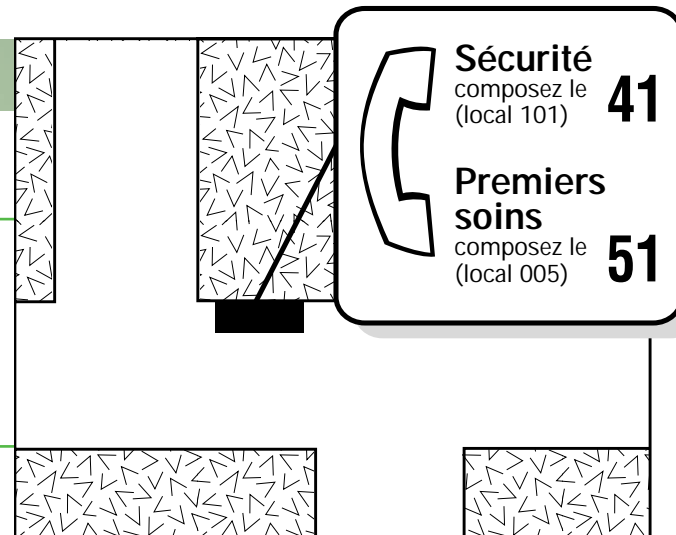
- Rendre visibles de la rue l'adresse et le nom de l'édifice.
- Éclairer la signalisation extérieure.
- Désigner clairement l'entrée principale de l'édifice (ex. : par un marquage au sol ou un éclairage direct particulier).
- Indiquer les heures d'ouverture sur toutes les entrées.
- Placer un panneau avec pictogramme indiquant clairement «ouvert» ou «fermé» aux entrées.
- Préciser l'horaire des activités à la porte principale de l'édifice.

- Mentionner la présence d'un téléphone public à l'intérieur du bâtiment. Rendre cette signalisation visible de la rue.

À L'INTÉRIEUR DE L'ÉDIFICE :

- Développer des normes afin que le système de signalisation soit uniforme à la grandeur des installations de la municipalité.
- Placer des cartes d'orientation à quelques endroits dans l'édifice et sur les lieux. Les principaux services comme les téléphones, les toilettes, les sorties de secours, le bureau du surveillant et les locaux y seront représentés.
- Indiquer où mènent les sorties de secours.
- Inscrire l'horaire des différentes salles et leur usage (ex. : salle de musculation, salle d'exposition). Indiquer l'horaire du personnel.

Les usagères et les usagers devraient être en mesure de trouver rapidement le local du responsable de la sécurité et des premiers soins. Ces affiches peuvent être disposées à plusieurs endroits dans l'édifice.



-112-

La signalisation (suite)

À L'INTÉRIEUR DE L'ÉDIFICE :

- Signaler de manière claire et uniforme les toilettes, les vestiaires pour hommes et pour femmes, les téléphones, les sorties d'urgence, le local des premiers soins, le numéro des salles, etc.
- Désigner les portes de sorties qui sont verrouillées dès le début du parcours (ex. : une porte verrouillée au fond d'un couloir doit être annoncée au début de ce couloir).
- Établir des directives pour que les employés affichent clairement leur identité et qu'on les reconnaisse rapidement (ex. : un chandail distinctif et une carte d'identité bien à la vue).
- Indiquer clairement la position du surveillant et la manière d'obtenir de l'aide.
- Afficher les règlements et les pénalités lors d'une infraction.



Il est préférable d'éviter les recoins et les décrochements près des portes et des allées. Si on ne peut les éliminer, on doit les éclairer et favoriser leur perméabilité visuelle.



b) La visibilité

À L'EXTÉRIEUR DE L'ÉDIFICE :

- Mettre en place un éclairage adéquat (intensité et constance). L'éclairage doit se prêter aux activités de soir. Illuminer les sentiers piétonniers et les entrées. Protéger l'éclairage contre le vandalisme.
- S'assurer que la végétation ne nuit pas à l'éclairage et à la visibilité des personnes qui circulent dans les lieux. Privilégier les arbustes bas et les arbres matures par rapport aux haies et aux buissons.
- Éclairer les recoins formés par l'architecture du bâtiment.
- Éviter d'éclairer trop l'intérieur de l'édifice par rapport à l'extérieur; la réverbération de la lumière sur les vitres empêche les personnes qui sont à l'intérieur de voir ce qui se passe à l'extérieur.
- S'assurer que l'ensemble du site soit visible de la rue.
- Rendre visibles les entrées en éliminant les recoins, les décrochements près des portes et en offrant un éclairage adéquat.
- Placer les supports à vélo (sécuritaires par rapport au vol) dans un endroit visible et bien éclairé.



Certains équipements comportent des murs aveugles qui pourraient être évités par une architecture plus sensible à la problématique de la sécurité et de l'insertion dans le milieu bâti.

La visibilité (suite)

À L'EXTÉRIEUR DE L'ÉDIFICE :

- Éviter les murs aveugles au niveau des passants.
- Voir à ce que les bacs à recyclage ne constituent pas une cachette ou un obstacle au champ de vision.
- Offrir un maximum de visibilité et de champ de vision dans les sentiers piétonniers menant aux équipements récréatifs.
- Éliminer les cachettes, particulièrement celles qui sont près des sentiers piétonniers et des chemins à déplacements prévisibles (ex. : cabane de rangement).
- Éclairer les quais de livraison et en restreindre l'accès en dehors des heures d'ouverture, particulièrement si ces derniers sont isolés.
- Aménager le stationnement de manière à offrir un maximum de visibilité à partir de la rue et du bâtiment.

Les vestiaires d'équipements sportifs et récréatifs sont très souvent des locaux qui comprennent de nombreux recoins et des couloirs à angle abrupt qui ne favorisent pas un bon champ de vision. Les périodes d'affluence sont prévisibles et l'isolement des usagères et des usagers est majeur en dehors de ces périodes.



La visibilité (suite)

À L'INTÉRIEUR DE L'ÉDIFICE:

- Installer un éclairage adéquat du point de vue de la sécurité des femmes (ex. : un coin sombre, même le jour, près des toilettes ou des vestiaires devra être éclairé en permanence). Protéger le système d'éclairage du vandalisme.
- Éviter les cachettes ou en réduire l'accès (ex. : une grille ou un espace de rangement verrouillés). Si cela s'avère impossible, installer un éclairage adéquat à l'abri du vandalisme (ex. : l'espace vide sous les escaliers extérieurs).
- Augmenter le champ de vision malgré les recoins et les décrochements (ex. : miroirs d'angle dans les ascenseurs, dans les couloirs avec tournant à 90 degrés).
- Éviter que du matériel restreigne le champ de vision (ex. : accumulation de tapis d'exercice, pile de boîtes).
- Disposer les distributeurs de nourriture et de boissons dans un endroit bien visible.

La visibilité (suite)

À L'INTÉRIEUR DE L'ÉDIFICE:

- S'assurer d'une bonne visibilité dans les locaux (ex. : panneau vitré dans le mur mitoyen du local et du couloir ou dans la porte donnant accès au local).
- Aménager le hall et l'accueil de manière à pouvoir surveiller l'intérieur et l'extérieur de l'équipement récréatif (ex. : hall vitré donnant sur l'entrée principale, sur l'entrée des toilettes des femmes et permettant de surveiller le sentier piétonnier menant à la rue et au stationnement).
- Allouer plus d'une sortie aux chemins à déplacements prévisibles.
- Offrir une plus grande visibilité dans les endroits isolés (ex. : fenêtres dans les escaliers).
- Placer des activités à forte affluence à côté des chemins à déplacements prévisibles (ex. : kiosque d'information à côté des escaliers).



c) **L'affluence**

- Éviter d'implanter les équipements récréatifs dans des endroits résiduels, isolés, loin de toute autre construction et mal desservis par les transports en commun.
- Réduire l'isolement des gens dans l'équipement récréatif en plaçant les activités en grappe (ex. : regrouper les locaux comme la salle de conférences près de l'atelier de peinture).
- S'assurer que le bruit n'empêche pas d'entendre un appel à l'aide (ex. : bruit du système d'aération).
- Placer les toilettes et les vestiaires près des zones fréquentées (ex. : près des téléphones, de la sortie de la patinoire, etc.) et, si possible, visibles du bureau du surveillant. Installer des tables à langer dans les toilettes pour personnes handicapées.
- Éviter d'ouvrir l'édifice en dehors des heures de surveillance. Placer une sonnette sur la porte en dehors des heures d'affluence pour éviter aux employés des rencontres inopportunes, surtout à la fermeture.



d) **La surveillance formelle et l'accès à l'aide**

- Surveiller les entrées et les sorties, surtout dans les équipements récréatifs fréquentés à différentes heures du jour et du soir (activités encadrées ou non).
- Restreindre et contrôler l'accès de certaines zones moins fréquentées par un code d'accès, une carte magnétique, etc.
- S'assurer que le personnel est présent et bien en vue (salle vitrée). La présence d'employés amènera une certaine surveillance informelle qui contribuera à augmenter la sécurité. D'un autre côté, les usagers contribueront à la sécurité du personnel (autosurveillance mutuelle).
- Placer le bureau du surveillant de manière à contrôler visuellement l'entrée. Il en va de même avec les autres bureaux dans le bâtiment. Un bon nombre d'entre eux peuvent avoir un accès visuel aux autres entrées (ex. : bureaux des animateurs près d'une porte d'entrée secondaire mais achalandée, celles qui sont peu fréquentées étant fermées pour les usagers venant de l'extérieur). En plus de surveiller, ils sont bien placés pour répondre aux urgences.
- Disposer des téléphones publics à l'intérieur et à l'extérieur.

La surveillance formelle et l'accès à l'aide (suite)

- Placer des téléphones, des boutons d'urgence, des barres de sûreté sur l'ensemble du site. Un service d'interphone pour les employés peut être nécessaire.
- Installer des caméras de surveillance dans certains endroits stratégiques (ex. : cages d'escaliers, stationnement, couloirs de locaux peu fréquentés).
- S'assurer que les sorties de secours sont toujours accessibles de l'intérieur.
- Voir à la sécurité du personnel lors de la fermeture de l'édifice (ex. : fournir un téléphone cellulaire).
- Effectuer des patrouilles régulières sur l'emplacement (intérieur et extérieur) en portant une attention particulière aux endroits comme les toilettes, les escaliers et les stationnements.
- Élaborer un guide indiquant comment répondre aux urgences. Le diffuser auprès de l'ensemble du personnel.
- Établir clairement et faire connaître le processus de traitement des plaintes.



e) **L'aménagement et l'entretien des lieux**

- Poser un revêtement antidérapant dans les zones de circulation.
- Éviter d'aménager une porte au bout d'un couloir ne desservant que cette ouverture. Éviter de placer des portes dans des recoins.
- Pourvoir les toilettes des femmes, dans les piscines, d'une porte à l'entrée. Placer les toilettes et les vestiaires le plus près possible du poste d'accueil et des zones de circulation dense.
- Déterminer les escaliers d'usage courant qui constitueront une autre option que les ascenseurs. D'autres escaliers serviront essentiellement aux urgences.
- Contrôler strictement l'accès au toit.
- Aménager une rampe d'accès universelle à l'entrée principale.
- Éviter de construire ou de maintenir un labyrinthe de couloirs.
- Délimiter l'aire de stationnement par un aménagement paysager bas et favoriser les emplacements en îlots (cela permet une meilleure surveillance et une meilleure orientation). Un terre-plein peut créer un point de repère utile.
- Localiser le stationnement de manière à avoir un accès visuel de la rue et du bâtiment.
- S'assurer d'offrir le chemin le plus direct entre les diverses activités (ex. : de l'entrée du bâtiment au stationnement, du vestiaire à la sortie, etc.).

L'aménagement et l'entretien des lieux (suite)

- Réduire le nombre de portes accessibles de l'extérieur.
- Aménager des trottoirs larges et réduire la vitesse de la circulation automobile afin de favoriser le mode de transport piétonnier et l'affluence de passants à proximité de l'équipement municipal.
- S'assurer que le transport en commun dessert la clientèle du centre (ex. : l'horaire des autobus permet de répondre aux besoins de la clientèle de soir du centre récréatif). Afficher l'horaire des autobus à l'intérieur.
- Empêcher les accès de l'extérieur sauf aux endroits expressément dédiés à cette fin (ex. : grillage dans les fenêtres du sous-sol).
- Formaliser et faire une allée piétonnière officielle d'un sentier piétonnier qui n'est pas aménagé, mais qui est malgré tout utilisé par les passants.
- Aménager les places de stationnement de manière à faciliter le repérage (numéros indiqués sur poteaux et à chaque emplacement). Encadrer l'ensemble du stationnement afin de bien le différencier du reste du site et d'en faciliter la surveillance.
- Assurer régulièrement l'entretien à l'intérieur et à l'extérieur (déchets, graffitis, etc.).
- Effectuer un nettoyage régulier des toilettes et enlever tous les graffitis, particulièrement ceux à caractère haineux.
- Réparer les bris rapidement, particulièrement ceux qui touchent l'éclairage.
- Indiquer où l'on peut s'adresser pour rapporter des bris de matériel.
- Installer des poubelles en quantité suffisante.



f) La participation de la communauté

- Mettre à contribution les usagères et les usagers dans la recherche de solutions pour la sécurité de l'équipement récréatif qu'ils fréquentent. Former, au besoin, des comités d'usagers. Consulter les organismes de loisir qui utilisent les lieux.
- Organiser des marches exploratoires avec les usagères, le personnel et les responsables de l'entretien et de la sécurité de l'édifice. Assurer le suivi des requêtes et mettre rapidement les correctifs en place.
- Prévoir des affiches d'information sur la sécurité dans les équipements récréatifs.



LES TUNNELS, LES VIADUCS ET LES PONTS

7. LES TUNNELS, LES VIADUCS ET LES PONTS

Les infrastructures de circulation, comme les tunnels, les viaducs, les ponts, les ponts piétonniers et les tunnels piétonniers sont très souvent problématiques pour la sécurité des personnes. Les tunnels et les viaducs sont généralement à proximité de zones industrielles ou dégradées, ce qui augmente l'insécurité des personnes qui doivent les utiliser. Les ponts empruntés par les piétons et les cyclistes ne garantissent pas toujours une visibilité adéquate.

L'affluence varie considérablement selon l'heure et le jour. Particulièrement dans les heures creuses, les usagers sont isolés, manquent de visibilité et disposent rarement d'une voie alternative pour s'échapper. Ces éléments facilitent les occasions d'agression.

Les interventions menant à un aménagement sécuritaire doivent porter sur le site, mais aussi sur la zone entourant l'infrastructure proprement dite. Ces structures doivent s'intégrer dans un environnement immédiat sécuritaire, exempt de cachettes et d'espaces obscurs ou vacants, sans visibilité, susceptibles d'isoler facilement une personne. Par exemple, un viaduc doit être analysé pour maximaliser la sécurité des usagers, mais aussi celle des personnes qui circulent en dessous du viaduc.

Les tunnels sont des espaces à déplacement prévisible peu éclairés qui favorisent l'isolement des personnes et les rendent plus vulnérables à une agression. Il faut privilégier la perméabilité visuelle des matériaux, l'absence d'obstacles formant écran, l'éclairage à l'épreuve du vandalisme au niveau des piétons, les murs peints en blanc, l'affluence et des patrouilles fréquentes.





Les grands principes de l'aménagement sécuritaire pour les ponts, tunnels et viaducs parfois désignés ici conjointement comme «structures» se dessinent comme suit :

a) La signalisation

- Signaler les directions et la localisation des structures du tunnel ou du pont (ex. : panneau indiquant le nom des rues bordant le tunnel).
- Indiquer lorsque possible les voies alternatives à l'utilisation d'une structure par le piéton.



b) La visibilité

- Planter un éclairage adéquat, soit 20 lux au minimum.
- Disposer d'un éclairage uniforme et sans zone d'ombre (ex. : les poutres d'une structure ou les colonnes ne doivent pas créer d'ombre sur les passages piétonniers situés en dessous).
- Installer les éléments d'éclairage des luminaires dans des bulbes protégés contre le vandalisme.
- Appliquer une couleur blanche ou la plus pâle possible sur les murs intérieurs des passages piétonniers sous les structures et les tunnels afin d'y réfléchir la lumière et d'en améliorer la visibilité et le contraste.

b) La visibilité (suite)

- Rendre les entrées des passages piétonniers des structures et des tunnels visibles des immeubles voisins et depuis les trottoirs et les rues situés de part et d'autre de ces structures.
- Éliminer les coins abrupts. Si cela est impossible, un miroir d'angle de pleine longueur doit être installé. Il apparaît que, dans les tunnels, les petits miroirs d'angle sont peu efficaces. L'implantation de clôtures de part et d'autre dans le prolongement de mur de culée bordant le trottoir devrait être étudiée. La création de pans coupés aux coins pourrait être, dans certains cas, une autre solution.
- Éliminer, dans la mesure du possible, les colonnes, poutres profondes, murs ou autres obstacles bloquant ou limitant l'angle de visibilité du piéton et sa capacité de voir à distance ou d'être lui-même vu par d'autres usagers de la structure et de ses approches.
- Éviter de concevoir des tunnels avec un tournant convexe qui empêche les usagers de voir ce qui se passe au bout du tunnel. La géométrie longitudinale de la voie piétonne formant une ligne droite est nettement préférable. Si un tunnel ne peut pas être en ligne droite, prévoir une combinaison de moyens alternatifs pour pallier cette lacune (ex. : chemin alternatif, stimulation de l'affluence, outils de secours formel, etc.).
- S'assurer de la visibilité des passants, particulièrement lorsque la dénivellation entre les voies de circulation piétonne et routière est importante.
- Utiliser des matériaux transparents ou de diamètre suffisamment petit pour qu'ils ne nuisent pas à la visibilité (ex. : les poutres sous les tabliers descendant jusqu'à la hauteur des passants peuvent constituer un obstacle à un large champ de vision et même une cachette). Bloquer efficacement les espaces-pièges, créés par certaines structures, constitue une solution à envisager. Il en va de même avec les portes en retrait

(accès aux stations de pompage, aux chambres électriques, etc.) dans ou à proximité immédiate de ce type d'infrastructure.

- Lors de la conception des garde-corps pour le passage piétonnier, faire des barrotins ronds plutôt que plats, ces derniers produisant un effet «persienne» qui diminue la perméabilité visuelle. Espacer les barrotins (15 cm entre chaque barreau pour respecter les normes de prévention pour la chute des piétons, particulièrement des enfants).
- Éliminer les cachettes situées à moins de 100 m des passages piétonniers des structures.

Cette infrastructure constitue un espace à déplacement prévisible. Même si elle est éclairée au niveau des voies de circulation et possède une signalisation minimale pour le nom des rues, les problèmes pour la sécurité des personnes sont accentués par le fait qu'elle est bornée par des terrains vagues non clôturés. De plus, des quais de déchargement et des voies ferrées peu utilisés sont à proximité et un tunnel non éclairé servant au transport de marchandises la traverse au milieu. Il est souhaitable que des activités génératrices d'affluence soient installées à proximité du tunnel pour assurer une surveillance informelle. Les téléphones, toilettes, poubelles et magasins doivent être placés en grappe. L'affluence doit être suffisante.

La visibilité (suite)

- Les ponts, tunnels et viaducs sont des endroits typiques de déplacements prévisibles. Une sortie, au milieu du parcours, est un moyen d'améliorer la sécurité (ex. : un escalier vers le milieu d'un viaduc constitue une option pour la personne qui veut s'échapper rapidement). Il faut que cette sortie soit visible pour la personne qui l'emprunte comme pour les autres passants. Elle ne doit, en aucun cas, constituer elle-même une cachette. Pour éviter cet effet pervers, l'utilisation de matériaux transparents ou de diamètre assez petit avec des espaces entre eux est nécessaire (ex. : rampe d'escalier).





c) **L'affluence**

- Il est souhaitable que des activités génératrices d'affluence soient installées à proximité du tunnel pour assurer une surveillance informelle. Les téléphones, toilettes, poubelles et magasins doivent être placés en grappe. L'affluence doit être suffisante.
- S'assurer que le bruit ambiant ne nuit pas à la capacité d'entendre un appel à l'aide (ex. : système de ventilation d'une usine).

d) **La surveillance formelle et l'accès à l'aide**

- Assurer la surveillance par des patrouilles policières régulières. Clarifier la responsabilité des postes de police lorsque le viaduc se situe sur la frontière entre deux secteurs.
- Installer des téléphones d'urgence ou des boutons d'urgence, particulièrement si la structure a plus de 50 m. Cependant, cette solution peut être une source de fausses alertes de la part de mauvais plaisants.
- Mettre les commerçants à contribution dans la surveillance des abords de la structure. Les inciter à afficher les heures d'ouverture sur leur porte.



e) **L'aménagement et l'entretien des lieux**

- Éviter autant que possible toute séparation visuelle entre les différents types de circulation (véhicules, piétons, cyclistes) et les niveaux où ils prendront place. Il faut maximiser la visibilité tout en protégeant les piétons et les cyclistes des véhicules.
- Cibler des routes alternatives en dehors des heures de forte affluence et les indiquer en début de parcours.
- Il peut être préférable de fermer un tunnel ou un passage piétonnier d'une structure après les heures d'affluence en verrouillant l'entrée et en indiquant les heures d'ouverture à l'entrée (ex. : tunnel public entre deux édifices à bureaux).
- Prévoir, pour les tunnels piétonniers, un espace de circulation d'au moins 4,5 m de large sur 2,7 m de hauteur (entre autres, pour assurer chez le piéton un confort et un sentiment de sécurité et permettre, le cas échéant, le passage d'un véhicule d'urgence).
- Effectuer régulièrement l'entretien des structures et enlever rapidement les déchets et les graffitis.
- Indiquer où l'on peut rapporter un bris de matériel.
- Mettre en place un programme de vérification périodique de l'éclairage.



**AGIR
ENSEMBLE**

f) La participation de la communauté

- Mettre à contribution les résidentes et les résidents, les commerçants et les intervenants concernés dans la recherche de solutions visant à améliorer la sécurité.
- Organiser sur une base périodique des marches exploratoires pour mieux définir les correctifs à apporter à ce type de structure fonctionnellement problématique pour la sécurité des personnes. Indiquer où rapporter les bris et incidents. Apporter rapidement les correctifs nécessaires.
- Consulter les organismes locaux et la population lors de rénovations ou de nouvelles constructions.



LES STATIONNEMENTS

8. LES STATIONNEMENTS

Les stationnements publics sont souvent des espaces qui suscitent de l'insécurité. Ils viennent au premier rang des lieux les moins sécurisants désignés par les femmes. Ce type de lieu regroupe un ensemble de caractéristiques qui présentent souvent plusieurs lacunes sur le plan de la sécurité : éclairage déficient; signalisation inexistante; manque de visibilité à cause de structures apparentes et de recoins; isolement des personnes en raison de la faible fréquentation et des

cachettes potentielles; difficultés à obtenir de l'aide vu la faible surveillance formelle. Les stationnements sont souvent des lieux mal entretenus. Une attention toute particulière doit être consacrée à l'aménagement de ces espaces.

Les stationnements des édifices résidentiels de haute densité, qu'ils soient extérieurs ou intérieurs, présentent certaines difficultés pour la réalisation d'un aménagement sécuritaire.

8.1 LES STATIONNEMENTS DANS LES ESPACES RÉSIDENTIELS DE HAUTE DENSITÉ

POUR LES ESPACES DE STATIONNEMENT INTÉRIEUR, IL EST SOUHAITABLE DE :

- Disposer une signalisation claire indiquant l'entrée du stationnement, les ascenseurs, les sorties et les moyens d'obtenir du secours (panneaux, couleurs particulières, pictogrammes, marquage au sol, etc.).
- Distribuer un éclairage adéquat et uniforme (ex. : être capable de voir à l'intérieur de l'auto avant d'ouvrir la portière). Peindre les murs pour qu'ils réfléchissent la lumière.
- Bannir les cachettes et les obstacles visuels dans le stationnement.
- S'assurer que l'accès du stationnement est réservé aux résidents.
- Veiller à ce que la porte du garage s'ouvre à l'aide d'un mécanisme automatique (clé, carte d'accès). Elle doit se refermer automatiquement après le passage du véhicule.
- Poser des boutons ou des téléphones d'urgence dans le stationnement. Des caméras de surveillance peuvent être nécessaires. Ces moyens doivent être clairement repérables par les personnes qui utilisent le stationnement. On doit s'assurer qu'un service de secours rapide est disponible à la suite d'un appel.
- Faire deux entrées piétonnières distinctes menant aux étages supérieurs si le stationnement donne accès à la fois à des commerces et à des appartements.

8.1 LES STATIONNEMENTS DANS LES ESPACES RÉSIDENTIELS DE HAUTE DENSITÉ

- Favoriser les chemins les plus directs entre les espaces de stationnement et les sorties. Un marquage au sol et une signalisation adéquate peuvent être utilisés pour formaliser le passage.
- Faire régulièrement l'entretien du stationnement et remplacer rapidement les éléments sécuritaires brisés.
- Mettre à contribution les résidants dans la surveillance du stationnement (ex. : inciter les utilisateurs à signaler les bris de matériel).
- S'assurer que la végétation ou tout obstacle visuel (ex. : banc de neige) autour du stationnement ne nuisent pas à la visibilité ni ne servent de cachette.
- Placer le sentier piétonnier reliant les édifices au stationnement près des aires achalandées.
- Disposer, à certains endroits sur le stationnement, des boutons d'urgence ou des barres de sûreté.
- Installer, si possible, des caméras de surveillance reliées à la réception de l'immeuble. Ainsi, les résidentes peuvent demander d'être accompagnées visuellement à leur voiture par la personne responsable de la sécurité.

POUR LES ESPACES DE STATIONNEMENT EXTÉRIEUR, IL EST SOUHAITABLE DE :

- Désigner les chemins principaux menant aux bâtiments.
- Distribuer un éclairage adéquat et uniforme sur l'ensemble du stationnement.
- Veiller à l'entretien régulier du stationnement (été comme hiver).

8.2 LES STATIONNEMENTS DE SECTEURS COMMERCIAUX, INDUSTRIELS ET INSTITUTIONNELS ▶

Les stationnements des zones commerciales, qu'ils soient extérieurs ou intérieurs, présentent certaines difficultés pour la réalisation d'un aménagement sécuritaire. Les aspects à vérifier sont les cachettes potentielles, une surveillance inadéquate et un éclairage insuffisant. Pour les espaces de stationnement intérieur, il est souhaitable de :

- Disposer d'une signalisation claire indiquant l'entrée du stationnement, les ascenseurs, les sorties, l'horaire du surveillant et les moyens d'obtenir du secours (panneaux, couleurs particulières, pictogrammes, marquage au sol, etc.).
- Disposer d'un éclairage adéquat et uniforme (ex. : être capable de voir à l'intérieur de l'auto avant d'ouvrir la portière). Peindre les murs en blanc pour qu'ils réfléchissent la lumière.
- Rendre le site plus accueillant par la production de fresques murales de couleur pouvant être réalisées en collaboration avec des artistes et des jeunes de la communauté locale.

- Éliminer les cachettes et les obstacles visuels dans le stationnement. Privilégier les matériaux transparents. Installer des cloisons vitrées entre les commerces et le stationnement adjacent.
- Installer des boutons ou téléphones d'urgence dans le stationnement. Des caméras de surveillance peuvent être nécessaires. Ces moyens doivent être clairement établis pour les personnes qui utilisent le stationnement. On doit s'assurer qu'un service de secours rapide est disponible à la suite d'un appel.

Ces téléphones d'urgence assortis d'une signalisation efficace facilitent l'accès à l'aide et peuvent décourager les agresseurs potentiels.

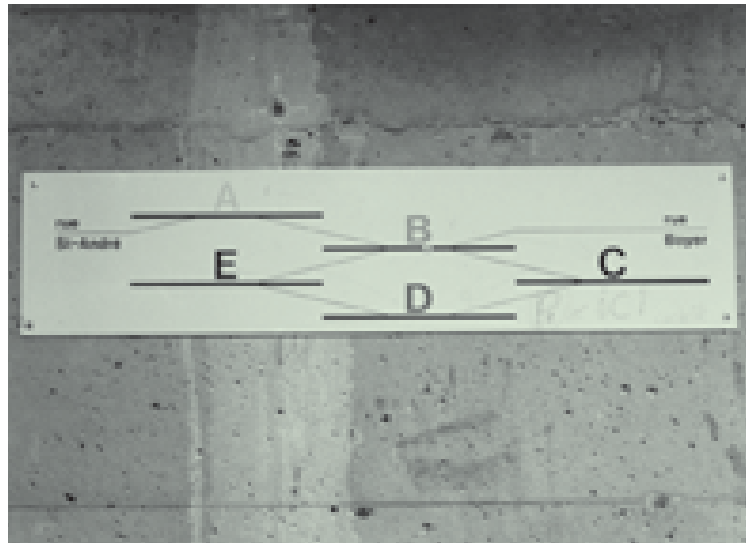


8.2 LES STATIONNEMENTS DE SECTEURS COMMERCIAUX, INDUSTRIELS ET INSTITUTIONNELS ►



-136-

Deux exemples de signalisation permettant de se repérer dans le stationnement.



8.2 LES STATIONNEMENTS DE SECTEURS COMMERCIAUX, INDUSTRIELS ET INSTITUTIONNELS ►

- Privilégier la surveillance par un préposé pendant les heures d'ouverture du stationnement.
- Faire deux entrées piétonnières distinctes menant aux étages supérieurs si le stationnement donne accès à la fois à des commerces et à des appartements.
- Favoriser les chemins les plus directs entre les espaces de stationnement et les sorties. Un marquage au sol et une signalisation adéquate peuvent être utilisés pour formaliser le passage des piétons.
- Placer, si possible, des caméras de surveillance pivotantes reliées au bureau de surveillance. Ainsi, les utilisatrices peuvent demander d'être accompagnées visuellement à leur voiture par la personne responsable de la sécurité.
- Entretenir régulièrement le stationnement et remplacer rapidement les éléments sécuritaires brisés.
- Mettre les utilisateurs à contribution dans la surveillance du stationnement en leur indiquant par exemple où signaler les bris de matériel et les incidents.

Le mur du stationnement est totalement vitré. La présence de commerces y assure une surveillance naturelle.



8.2 LES STATIONNEMENTS DE SECTEURS COMMERCIAUX, INDUSTRIELS ET INSTITUTIONNELS ►



-138-

Des fresques colorées sur des murs blancs transforment radicalement l'environnement visuel des stationnements et augmentent la convivialité des lieux.



8.2 LES STATIONNEMENTS DE SECTEURS COMMERCIAUX, INDUSTRIELS ET INSTITUTIONNELS ►

Pour les espaces de stationnement extérieur (aménagé à cette fin ou un terrain vague utilisé fréquemment à cette fin), il est souhaitable de :

- Disposer d'une signalisation claire indiquant les sorties, l'horaire de la guérite et les moyens d'obtenir du secours (panneaux, pictogrammes).
- Désigner les chemins principaux menant aux édifices à bureaux et aux commerces.
- Mettre une signalisation permettant de se retrouver facilement (ex. : îlots numérotés).
- Distribuer un éclairage adéquat et uniforme sur l'ensemble du stationnement.
- S'assurer que la végétation ou tout obstacle visuel (ex. : banc de neige) autour du stationnement ne nuisent pas à la visibilité ni ne servent de cachette.

Ceinturer le stationnement et disposer les places de stationnement en îlots, permettant ainsi de retrouver plus facilement sa voiture. Cet encadrement ne doit pas receler de cachette potentielle (ex. : des haies trop hautes).



8.2 LES STATIONNEMENTS DE SECTEURS COMMERCIAUX, INDUSTRIELS ET INSTITUTIONNELS ►



- Installer, à plusieurs endroits sur le stationnement, des boutons d'urgence, des barres de sûreté. S'assurer qu'un service d'urgence rapide répondra aux appels.
- Placer, si possible, des caméras de surveillance reliées à la réception ou au bureau de la sécurité. Ainsi, les usagères peuvent demander d'être accompagnées visuellement à leur voiture par la personne responsable de la sécurité.
- Veiller à l'entretien régulier du stationnement (été comme hiver).

Cet îlot d'horodateur ou de distributrice de billets de stationnement est bien éclairé, offre une bonne visibilité, et sa signalisation particulière est standardisée sur le territoire de la municipalité. Il est entouré de pieux métalliques et posé sur une plaque de béton.

8.3 LE STATIONNEMENT INCITATIF DE GARES INTERMODALES

Le stationnement incitatif pour un changement de transport modal est souvent situé à la périphérie du réseau de transport en commun. Ces stationnements sont souvent très vastes, situés dans un espace résiduel, aménagés de façon temporaire, peu éclairés, sans téléphone. L'affluence de la clientèle du stationnement est surtout concentrée aux heures

de pointe, ce qui amène une faible surveillance et un certain isolement pour les personnes qui doivent l'emprunter en dehors de ces heures limitées. Cela crée un contexte peu favorable à la sécurité des personnes.

Ainsi, certains paramètres sont particulièrement à surveiller :

8.3 LE STATIONNEMENT INCITATIF DE GARES INTERMODALES



a) La signalisation

- Indiquer le nom des rues qui bornent le stationnement.
- Appliquer une signalisation claire et uniformisée avec celle du réseau de transport en commun.
- Présenter les services offerts dans le stationnement et à proximité de celui-ci.
- Indiquer l'emplacement des téléphones d'urgence ainsi que de tout autre service offert.
- Utiliser des pictogrammes, des couleurs, un marquage au sol ou tout autre moyen afin de rendre la signalisation efficace et attrayante.

b) La visibilité

- Mettre en place un éclairage adéquat pour les personnes qui circulent à pied.
- S'assurer que l'éclairage est constant, uniforme et ne laisse pas de zones d'ombre.
- Protéger le système d'éclairage du vandalisme.
- Voir à ce que la végétation ne nuise pas à l'éclairage ni à la visibilité. Effectuer régulièrement l'émondage.
- S'assurer que les sentiers piétonniers menant au stationnement (s'il y a lieu) offrent un bon champ de vision.

8.3 LE STATIONNEMENT INCITATIF DE GARES INTERMODALES

La visibilité (suite)

- Éliminer les cachettes sur le stationnement et à proximité de celui-ci. Si cela est impossible, les éclairer en permanence et en restreindre l'accès.
- Éliminer les obstacles visuels (ex. : colonne de béton, rangée de haies, etc.).

Un éclairage de bonne intensité, une signalisation qui permet de se repérer rapidement et des téléphones judicieusement placés sur l'ensemble contribuent à augmenter la sécurité des personnes qui utilisent le stationnement incitatif pour le transport en commun.



8.3 LE STATIONNEMENT INCITATIF DE GARES INTERMODALES



c) L'affluence

- Placer le stationnement près des secteurs à forte affluence.
- S'assurer que le bruit ambiant ne nuit pas à la capacité d'entendre un appel à l'aide.

d) La surveillance formelle et l'accès à l'aide

- Disposer des boutons ou téléphones d'urgence dans le stationnement.
- Installer des caméras de surveillance reliées à une centrale pouvant offrir des services rapidement.
- Placer des téléphones publics comportant un numéro de taxi.
- Effectuer des patrouilles régulières dans le stationnement et aux alentours.

8.3 LE STATIONNEMENT INCITATIF DE GARES INTERMODALES



e) L'aménagement et l'entretien des lieux

- Aménager les sentiers reliant le stationnement et l'arrêt du transport en commun (autobus, train, métro) près de routes piétonnières à forte affluence et bien les éclairer.
- Disposer les places de stationnement en îlot, cela permettant de retrouver plus facilement son automobile.
- Favoriser les chemins les plus directs entre le stationnement et le quai du transport en commun.
- Effectuer un entretien régulier du site.
- Indiquer où les gens peuvent signaler des bris de matériel.



f) La participation de la communauté

- Consulter les personnes qui utilisent le stationnement pour en améliorer la sécurité (ex. : marches exploratoires, questionnaires auprès des employés et de la clientèle, etc.).
- Apporter rapidement les correctifs nécessaires.



9. LE TRANSPORT EN COMMUN

Le transport en commun de surface est un service régulièrement utilisé par un grand nombre de femmes. Les activités que l'on trouve à proximité des arrêts d'autobus peuvent constituer un facteur de sécurité ou d'insécurité selon le cas. Des recherches américaines ont démontré un lien clair entre le positionnement des arrêts d'autobus et la commission de crimes contre les personnes. Un des principaux facteurs aggravants est l'isolement. En effet, celui-ci peut être accentué par certains éléments que l'on rencontre dans l'environnement immédiat de l'arrêt d'autobus, comme une cachette ou un obstacle sonore, nuisant à la capacité d'entendre quelqu'un demander de l'aide. Par ailleurs, il ne faut pas hésiter à déplacer un arrêt qui présente des risques.

Afin de diminuer l'impact de l'insécurité sur la mobilité des femmes, il est souhaitable, comme sur l'île de Montréal et à Laval, de mettre en place un service *Entre deux arrêts* qui permet aux femmes, à leur demande, de descendre entre deux arrêts officiels le soir et ainsi de se rapprocher de leur destination.



Le processus de partenariat du CAFSU ayant mené à la mise en place du service «Entre deux arrêts» par la Société de transport de Montréal (STM) a été sélectionné parmi les Meilleures pratiques d'Habitat (Nations unies) en l'an 2000.

9.1 LE TRANSPORT DE SURFACE



Aussi, pour rendre plus sécuritaire le réseau de transport en commun de surface, y compris les trains de banlieue, les variables suivantes sont à considérer :

a) La signalisation

- Afficher, à chaque arrêt, avec précision, l'horaire et le circuit de l'autobus. Indiquer aussi le circuit à l'intérieur de l'autobus.
- Être vigilant afin qu'il n'y ait pas de publicité sexiste à l'intérieur du réseau, sur les autobus et dans les abribus.
- Planifier les horaires du transport en commun de nuit, de telle façon qu'ils coïncident avec la fin des quarts de travail des travailleuses de nuit, particulièrement dans les zones industrielles.
- Assurer un service de nuit sur l'ensemble du territoire desservi.



b) La visibilité

- Mettre en place, aux arrêts, un éclairage adéquat et protégé du vandalisme. Les abris doivent être éclairés de manière à ne pas éblouir tout en permettant aux usagères et aux usagers de voir à l'extérieur de l'abri.
- S'assurer que le champ de vision est assez vaste. Les lieux d'attente doivent donc être exempts d'objets obstruant la vue ou placés dans des recoins. Les abris en vitre ou en un matériau transparent favorisent la visibilité.
- Éliminer les sites pouvant servir de cachettes situés en deçà de 100 m d'un arrêt d'autobus, particulièrement si ce dernier est placé dans un endroit peu fréquenté.
- Disposer d'un abri ayant une entrée suffisamment large pour permettre les sorties rapides.

9.1 LE TRANSPORT DE SURFACE



c) L'affluence

- Placer les arrêts d'autobus près des endroits achalandés à toute heure afin d'augmenter la surveillance informelle.
- Favoriser l'implantation des arrêts dans des sites potentiellement fréquentés (ex. : éviter de placer un arrêt au bout d'un cul-de-sac). Si cela n'est pas possible, compléter l'aménagement de l'arrêt par des mesures de sécurité comme des téléphones, des patrouilles, etc.
- Mettre en place des mesures incitatives pour augmenter l'utilisation des transports en commun (ex. : tarif variable, stationnement incitatif).



d) La surveillance formelle et l'accès à l'aide

- Voir à ce que les chauffeurs soient formés pour répondre aux urgences et soient équipés de moyens de communication rapide avec la centrale et la police.
- Effectuer une surveillance formelle sur l'ensemble du réseau et, plus particulièrement, dans les zones potentiellement à risque. La surveillance doit se faire à l'arrêt, mais aussi aux alentours de l'arrêt. Il peut être souhaitable de mettre à contribution les résidents, les commerçants pour la surveillance d'un arrêt problématique.
- S'assurer que les bruits ambiants ne nuisent pas à la capacité d'entendre un appel à l'aide.
- Installer des téléphones munis d'un système d'appel d'urgence aux arrêts d'autobus isolés.

9.1 LE TRANSPORT DE SURFACE

La surveillance formelle et l'accès à l'aide (suite)

- S'assurer que l'aménagement de l'arrêt ne nuit pas à la possibilité de s'échapper.



e) L'aménagement et l'entretien des lieux

- Éviter d'installer les arrêts d'autobus près d'activités jugées dangereuses. Ils devraient être déplacés ou réaménagés afin de diminuer le potentiel de risque.
- Éviter de placer un arrêt d'autobus dans un endroit propice à l'isolement ou favorisant la fuite d'un agresseur, par exemple près d'un stationnement, un terrain vacant, une ruelle, une maison abandonnée, etc.
- Favoriser les chemins les plus directs entre les activités et les arrêts d'autobus afin d'éviter une longue marche.
- Rendre accueillantes les aires d'attente (ex. : banc, poubelle).
- Placer des arrêts de transport en commun près des endroits où se tiennent des activités.
- Valoriser l'implantation d'activités et de bâtiments habités sur les deux côtés de la rue afin de réduire l'isolement.
- Entretien adéquatement chaque arrêt et enlever régulièrement les graffitis.
- Indiquer par un panneau où signaler un bris de matériel.
- Réparer rapidement les bris de matériel. S'assurer que les problèmes d'éclairage sont promptement réglés.

9.1 LE TRANSPORT DE SURFACE



f) La participation de la communauté

- Mettre à contribution les communautés locales pour la promotion de la sécurité des personnes dans le réseau de transport en commun.
- Sensibiliser les usagers au harcèlement sexuel dont peuvent être victimes les femmes lorsqu'elles utilisent les autobus.
- Organiser des marches exploratoires sur le réseau de transport en commun. Assurer rapidement le suivi des correctifs à apporter.
- Mettre en place un service *Entre deux arrêts* (déjà en place sur l'île de Montréal et à Laval) pour que les femmes puissent descendre entre deux arrêts, le soir, et ainsi se rapprocher de leur destination.
- Faire connaître aux usagères et aux usagers l'endroit où ils peuvent déposer des plaintes et formuler des recommandations.

9.2 LE MÉTRO

Le métro est l'un des principaux endroits où les femmes souffrent d'insécurité. Elles y sont d'ailleurs les principales victimes du vol à la tire (sacs à main).

La sécurité sur l'ensemble du réseau souterrain fait face à des contraintes relatives au design, mais aussi à l'affluence. Cette dernière varie selon les moments de la journée, ce qui, du même coup, provoque une surveillance informelle va-

riable. Le manque de visibilité et l'isolement sont aussi des points importants qui nuisent à la sécurité des personnes dans le métro. Le métro comprend trois entités : la station de surface, les quais et les wagons.

Pour rendre le réseau souterrain de transport en commun sécuritaire, les points suivants sont à considérer :

9.2 LE MÉTRO



Les cartes de quartier et la signalisation à la sortie du métro aident à se repérer.

a) La signalisation

- S'assurer d'une signalisation adéquate permettant de retrouver facilement les sorties. Placer une carte d'orientation à des endroits stratégiques de la station. Elles indiquent les principaux services à l'intérieur et à proximité de la station. Elles doivent être facilement visibles et accessibles.
- Utiliser une signalisation claire et uniforme sur l'ensemble du réseau (pictogrammes, couleurs, marquage au sol, etc.).
- Indiquer les circuits d'autobus desservant la station et leurs horaires.
- Nommer les corridors du réseau piétonnier et indiquer les adresses des commerces situés à l'intérieur du réseau, pour accélérer le secours en cas de besoin.



9.2 LE MÉTRO



**VOIR ET
ÊTRE VUE**

Les grandes façades vitrées permettent de voir si des personnes se trouvent à l'intérieur ou à l'extérieur de l'édicule et ainsi d'assurer une surveillance informelle, particulièrement souhaitable en soirée.



b) La visibilité

- Lors de la construction ou de la rénovation, donner à l'édicule le maximum de surfaces vitrées sur toutes les façades pour permettre le meilleur accès visuel possible aux personnes se trouvant à l'intérieur comme à l'extérieur.
- Mettre en place un éclairage adéquat et protégé du vandalisme. Les édicules doivent être éclairés de manière à ne pas éblouir tout en permettant aux usagères et aux usagers de voir à l'extérieur de l'édicule.
- Éclairer adéquatement les entrées, les tunnels et les escaliers.
- Éliminer les cachettes et les recoins. Si c'est impossible, les éclairer et en restreindre l'accès.
- Éviter les obstacles au champ de vision (ex. : murs avec un décrochement à 90 degrés, haut muret à la sortie de la station).
- Installer des miroirs d'angle dans les couloirs et les escaliers de la station. Utiliser des matériaux assurant une perméabilité visuelle afin de maximiser le champ de vision et la possibilité de surveillance.
- Contrer les problèmes associés aux endroits de déplacements prévisibles (ex. : couloir) en installant, dans la mesure du possible, des chemins alternatifs, en favorisant une affluence soutenue, en effectuant une surveillance formelle.

9.2 LE MÉTRO

b) La visibilité (suite)



Des allées bien délimitées, des chemins directs, une bonne visibilité, une signalisation claire, une clôture avec barrotins ronds, favorisent l'accès sécuritaire au métro.



9.2 LE MÉTRO



c) L'affluence

- Disposer la salle de repos du personnel de manière à assurer une surveillance informelle de la station (ex. : attendant à un tunnel piétonnier, à un quai).
- Réduire l'isolement au minimum. Dans ce dessein, les sorties peu utilisées devraient, dans certains cas, être fermées aux heures de faible affluence (ex. : accès à des bureaux en dehors des heures d'ouverture). Leur fermeture doit être clairement indiquée dès le début du couloir.
- Coordonner le service d'autobus et de taxis. Des taxis devraient être disponibles le soir à chaque station.



d) La surveillance formelle et l'accès à l'aide

- Utiliser des caméras de surveillance, particulièrement pour veiller sur certains secteurs plus problématiques.
- Installer des téléphones sur les quais, dans la station, mais aussi à l'extérieur de l'édicule.
- Placer des miroirs dans les couloirs et les escaliers de la station afin d'améliorer le champ visuel.
- Installer la loge du vendeur de billets de manière à offrir un large champ de vision au personnel.
- Disposer des boutons d'urgence ou des barres de sûreté dans chaque tunnel et sur chaque quai. Il devrait être possible de retracer l'endroit d'où provient l'appel à l'aide.

9.2 LE MÉTRO

La surveillance formelle et l'accès à l'aide (suite)

- Garantir la sécurité des personnes handicapées aux zones d'attente, en évitant de les isoler et en installant des caméras de surveillance.
- Assurer la surveillance formelle par le personnel de la station, par des caméras de surveillance et par la présence d'agents de sécurité sur le réseau, particulièrement dans les zones à risque. Accentuer la surveillance le soir.
- Mettre en place une ligne d'urgence pour rapporter les problèmes de sécurité dans le métro. Faire connaître ce recours.
- Renforcer les règlements et les afficher en prenant soin d'indiquer les conséquences de leur non-respect pour ceux qui les enfreignent.
- Former les employés pour qu'ils répondent adéquatement aux urgences dans la station et dans les wagons.
- Mettre en place un dispositif d'appel d'urgence dans chaque wagon. Le système doit permettre de localiser le wagon d'où vient l'appel.



La proximité des marchés de la sortie du métro favorise l'achalandage et la surveillance naturelle.

9.2 LE MÉTRO



e) L'aménagement et l'entretien des lieux

- Placer les concessions (tabagie, kiosque maraîcher) dans des endroits stratégiques, avec des vitrines, afin que le personnel puisse exercer une surveillance naturelle.
- Aménager les sorties de métro de telle façon qu'elles mènent à des rues principales.
- Installer des bancs en nombre suffisant sur les quais et aux arrêts d'autobus.
- Offrir sur les quais une zone d'attente désignée (particulièrement bien signalée, lumière adéquate, caméra de surveillance et boutons d'urgence à la vue). Il peut en être de même aux arrêts à l'extérieur de la station. Les personnes plus inquiètes ou voyageant tard s'y sentiront plus à l'aise.
- Installer le local vitré du responsable de la station près des secteurs utilisés par la clientèle.
- Décorer la station avec des œuvres d'art ou avec des installations reflétant la communauté.
- Réparer rapidement les lumières brûlées ou brisées et le matériel endommagé (ex. : téléphones, bancs).
- Assurer un entretien régulier et enlever les graffitis.

9.2 LE MÉTRO



f) La participation de la communauté

- Sensibiliser le public à la sécurité afin de réduire la peur et d'augmenter la fréquentation.
- Consulter régulièrement le personnel et les citoyennes sur les besoins et les solutions en matière de sécurité sur le réseau du transport en commun.
- Organiser des marches exploratoires avec des usagères et des employées.
- Assurer rapidement le suivi des correctifs à apporter.
- Consulter les organismes locaux et la population lors de rénovations ou de constructions neuves.

BIBLIOGRAPHIE

- Centre d'action des femmes contre la violence (CAFCV), 1996, *Guide d'évaluation de la sécurité des femmes*, Ottawa Carleton : CAFCV
- Comité d'action femmes et sécurité urbaine (CAFSU), 1994, *Agir pour une ville sans peur : actes du forum*, Montréal : CAFSU
- Comité intersectoriel sur la sécurité dans les milieux de vie, 1999, *Sécurité dans les milieux de vie, pour le mieux-être des citoyens, des citoyennes et des familles*
- CONAN (Michel). 1988, *La sécurité publique dans les quartiers-USA-Canada*, «Les annales de la recherche urbaine», n° 40, p. 73-83
- Conseil international de la langue française. 1993, *Dictionnaire multilingue de l'aménagement*, Paris : PUF
- COUTRAS (Jacqueline). 1996, *Crise urbaine et espaces sexués*, Paris : Armand Colin
- DELUC. 1993, *Guide d'aménagement urbain, principes et techniques d'aménagement pour les transports collectifs*, Montréal : STCUM et DELUC
- GREED (Clara H.). 1994, *Women and planning: creating gendered realities*, London : Routledge
- KEYSER (Rita). 1994, *Guide d'aménagement sécuritaire des ensembles résidentiels*, Montréal : Ville de Montréal (Comité Femmes et ville et le Service de l'habitation et du développement urbain)
- JANE (Jacob). 1961, *The Death and Life of Great American Cities*, New York : Random House

BIBLIOGRAPHIE

- LABERGE (Paul). 1994, *Grille d'aménagement des ponts et tunnels*, Montréal : Ville de Montréal (Service des travaux publics)
- LABERGE (Paul). 1994, *Grille d'aménagement des ponts et tunnels*, Montréal : Ville de Montréal (Service des travaux publics)
- LAHAISE (Marie-Dominique). 1993, *Sécurité des usagers, proposition pour un aménagement sécuritaire des arrêts d'autobus pour la STCUM*, copie préliminaire
- LAHAISE (Marie-Dominique). 1994, *Étudier et travailler en paix, la sécurité dans la future école des HEC*, rapport pour la direction des HEC
- LAHAISE (Marie-Dominique). 1994, *Étudier et travailler en paix, la sécurité dans la future école des HEC*, rapport pour la direction des HEC
- LAJOIE (Christine). 1999, *L'aménagement et la sécurité dans les lieux publics*, Québec : Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
- MICHAUD (Anne) et al. 1993, *Guide d'enquête sur la sécurité des femmes en ville*, Montréal : Ville de Montréal (Femmes et ville, Service des sports, des loisirs et du développement communautaire)
- MICHAUD (Anne) et al. 1993, *Guide d'enquête sur la sécurité des femmes en ville*, Montréal : Ville de Montréal (Femmes et ville, Service des sports, des loisirs et du développement communautaire)
- NAPIER (Mark) et al. 1998, *Environmental Design for Safer Communities in South Africa*, Pretoria : CSIR Publications
- NEWMAN (Oscar). 1972, *Defensible Space*, New York : The Macmillan Company
- OC (Taner), TIESDELL (Steven), 1997, *Safer City Centres, Reviving the Public Realm*, London : Paul Chapman Publishing
- PAQUIN (Sophie). 1998, *Pour un quartier plus sûr: Les interventions en matière d'aménagement sécuritaire du Comité femmes et sécurité de la Petite-Patrie*, rapport pour le Comité femmes et sécurité de la Petite-Patrie
- PAQUIN (Sophie). 1998, *Pour un quartier plus sûr: Les interventions en matière d'aménagement sécuritaire du Comité femmes et sécurité de la Petite-Patrie*, rapport pour le Comité femmes et sécurité de la Petite-Patrie
- PAQUIN (Sophie). 1996, *Le sentiment d'insécurité en milieu urbain : quelques approches théoriques*, Montréal : Ville de Montréal (Femmes et ville)
- PAQUIN (Sophie). 1996, *Le sentiment d'insécurité en milieu urbain : quelques approches théoriques*, Montréal : Ville de Montréal (Femmes et ville)
- Planning and Development Department, WEKERLE (Gerda R.). 1992, *A Working Guide for Planning and Designing Safer Urban Environments*, Toronto : City of Toronto
- SCHNEIDER (Steeve), PEARCY (Patti), 1996, *La théorie et la pratique de la prévention du crime par l'aménagement du milieu*, Ottawa : SCHL

BIBLIOGRAPHIE

- Service des sports, des loisirs et du développement communautaire. 1995, *Bilan des marches exploratoires (les équipements sportifs)*, Montréal : Ville de Montréal (Femmes et ville)
- Service de l'habitation et du développement urbain et trois autres services municipaux. 1989, *Éclairer Montréal*, Montréal : Ville de Montréal
- SKOGAN (Wesley G.). 1990, *Disorder and Decline, Crime and the Spiral of Decay in American Neighborhoods*, Berkeley : University of California Press
- SYKES (Jane) et al. 1979, *Designing against Vandalism*, London : Design Council
- TREMBLAY (Sylvie). 1994, *Guide d'aménagement sécuritaire des stationnements*, Montréal : Ville de Montréal (Comité Femmes et ville et Service de l'habitation et du développement urbain)
- WEKERLE (Gerda R.), WHITZMAN (Carolyn). 1995, *Safe Cities, guidelines for planning, design, and management*, New York : Van Nostrand Reinhold
- WILSON (J.Q.), KELLING (G.). 1982, *Broken Windows*, The Atlantic Monthly, mars, p. 29-38

