

Université de Montréal

Dépasser la ville et la banlieue

*La mobilité résidentielle des jeunes couples montréalais accédant à la propriété*

*Par*

Anthony Lapointe-Carpenter

École d'urbanisme et d'architecture du paysage

Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de maîtrise en urbanisme (M. Urb.)

Juillet 2023

© Anthony Lapointe-Carpenter, 2023

Université de Montréal

Faculté des études supérieures et postdoctorales

---

*Ce mémoire intitulé*

**Dépasser la ville et la banlieue**

***La mobilité résidentielle des jeunes couples montréalais accédant à la propriété***

*Présenté par*

**Anthony Lapointe-Carpenter**

*A été évalué par un jury composé des personnes suivantes*

**Gérard Beudet**

Président-rapporteur

**Paula Negron**

Directrice de recherche

**Hélène Bélanger**

Membre du jury

## Résumé

Les mobilités résidentielles sont le résultat de stratégies d'accessibilité des ménages à divers besoins. Les jeunes couples qui accèdent à la propriété doivent sacrifier certains aspects de leur mode de vie passé, particulièrement face aux impératifs perçus de la parentalité. À l'aide d'un sondage sur les choix résidentiels auprès de 70 répondants de la région métropolitaine de Montréal, nous décomposons les facteurs représentatifs du mode de vie avant et après l'accès à la propriété. Quatre entretiens permettent d'approfondir le sens donné au logement et au quartier par les couples et de le distinguer selon le type de trajectoire résidentielle des ménages.

Les résultats indiquent que les jeunes acheteurs tendent à choisir des quartiers où la mobilité est marquée par la dépendance à l'automobile. Le revenu et le lieu du travail ne sont pas liés au type de quartier choisi, indiquant que des couples font des choix résidentiels riches qui dépassent les simples considérations financières ou de proximité à l'emploi. Le logement précédent, constitutif d'une part de l'habitus résidentiel, est fortement corrélé au choix de la propriété. Des aspects très importants du mode de vie passé sont promus lors de l'achat alors que d'autres sont sacrifiés. Afin d'accéder à un logement répondant aux caractéristiques essentielles, certains couples sont prêts à laisser de côté leur mode de vie *actif et social*. Au contraire, les modes de vie *automobiliste fonctionnel* et *tranquille* mènent de manière plus importante à une localisation en banlieue automobile.

Les entretiens permettent de confirmer la grande importance accordée à la propriété pour avoir des enfants. La volonté de posséder un espace extérieur privé s'impose parmi les multiples motivations des couples. Au fil des opportunités, les jeunes acheteurs ajustent leurs manières d'habiter afin d'offrir le milieu de vie espéré pour leurs enfants, exposant des ruptures et des continuités.

**Mots-clés** : Mobilité, mode de vie, choix résidentiel, cycle de vie, propriété, famille, trajectoire, habitus résidentiel.

## Abstract

Residential mobility results from strategies to ensure access to households needs. Young homeowner couples must sacrifice aspects of their past lifestyles, especially considering the perceived imperatives of parenthood. Using a residential choice survey of 70 respondents from the Montréal metropolitan area, we break down the representative factors of lifestyles before and after homeownership. Four interviews enable us to examine in greater depth the meaning given to the home as well as the neighbourhood by couples and to distinguish those meanings according to their residential trajectory.

Results indicate that young buyers tend to favour car dependant neighbourhoods. Income and place of work are not related to the type of neighbourhood chosen, indicating that couples make complex residential choices that go beyond simple financial considerations or proximity to workplaces. Couples' previous home, which forms part of the residential habitus, is strongly correlated with the property location. To make homeownership possible, some important aspects of past lifestyles are maintained while others are sacrificed. Couples are more likely to abandon the *active and social* lifestyle while the *functional motorist* and *tranquil* lifestyles are more likely to locate in automobile-dependant suburbs.

Interviews confirm the great importance attached to homeownership when planning to have children. Private outdoor space is one of the driving motivations for young couples. As opportunities arise, young homebuying couples adjust the way they live to provide the required kind of environment for children, creating some lifestyle breaks and continuities.

**Keywords** : Mobility, Lifestyle, Residential choice, Life cycle, homeownership, Family, trajectory, residential habitus.

# Table des matières

|   |    |
|---|----|
| Résumé.....   | 3  |
| Abstract.....   | 4  |
| Table des matières.....   | 5  |
| Liste des tableaux.....   | 9  |
| Liste des figures.....  | 10 |
| Liste des sigles et abréviations.....                                   | 12 |
| Remerciements.....  | 14 |
| 1. Introduction.....  | 16 |
| L'autosélection résidentielle.....                                      | 19 |
| Dépasser la ville et la banlieue.....                                   | 19 |
| Chapitre 2 - Contexte des mobilités et du choix résidentiel.....        | 22 |
| 2.1 Les diverses mobilités pour répondre aux besoins des ménages.....   | 22 |
| 2.1.1 Les formes de mobilité spatiale.....                              | 23 |
| Mobilité spatiale à temporalité courte : la mobilité quotidienne.....   | 24 |
| Mobilité spatiale à temporalité longue : la mobilité résidentielle..... | 26 |
| 2.1.2 Le télétravail comme forme de mobilité virtuelle.....             | 28 |
| 2.1.3 Un système intégré de mobilités.....                              | 30 |
| 2.2 Évolution du concept de mobilité résidentielle.....                 | 32 |
| 2.2.1 Approches déterministes.....                                      | 32 |
| L'apport des modèles écologiques.....                                   | 34 |
| La rationalité économique de la mobilité résidentielle.....             | 37 |
| 2.2.2 Approches du cycle de vie.....                                    | 38 |

|   |    |
|---|----|
| Les trajectoires comme outil d’analyse de la mobilité résidentielle ..... | 39 |
| Les biographies de mobilité .....   | 41 |
| Limites de l’approche du cycle de vie .....                               | 43 |
| 2.2.3 Approches par les modes de vie .....                                | 44 |
| Aborder les modes de vie de manière intégratrice .....                    | 44 |
| La qualité de vie des ménages .....                                       | 46 |
| Qualité fonctionnelle.....  | 46 |
| Qualité sociale .....   | 47 |
| Qualité sensible.....   | 48 |
| Évaluation des critères du choix résidentiel et modes de vie.....         | 49 |
| 2.3 La construction sociale du choix résidentiel des jeunes ménages.....  | 50 |
| 2.3.1 Arbitrage résidentiel conjoint .....                                | 51 |
| 2.3.2 Motivation à la propriété des jeunes ménages .....                  | 52 |
| 2.3.3 Habitus résidentiel .....   | 56 |
| Les représentations sociales constitutives de l’habitus.....              | 59 |
| 2.4 Typologie territoriale de la mobilité quotidienne.....                | 61 |
| 2.5 Questions de recherche .....  | 65 |
| Chapitre 3 – Méthodologie .....   | 67 |
| 3.1 Démarche générale .....   | 67 |
| 3.1.1 Région d’analyse .....  | 68 |
| 3.1.2 Description des données.....  | 71 |
| Recensement canadien 2016 .....   | 71 |
| Enquête Origine-Destination 2018.....                                     | 72 |
| 3.2.3 Opération sur les bases de données .....                            | 73 |

|  |     |
|--|-----|
| 3.2 Phase quantitative : Identifier les trajectoires résidentielles communes et factoriser le mode de vie pour mieux comprendre les choix résidentiels ..... | 77  |
| 3.2.1 Recrutement pour le sondage.....   | 79  |
| 3.2.2 Analyse du sondage.....  | 81  |
| 3.2.3 Construction des matrices de trajectoires résidentielles .....   | 82  |
| 3.2.4 Factorisation des modes de vie.....  | 84  |
| 3.3 Phase qualitative : Entretien de couple .....  | 89  |
| 3.3.1 Recrutement pour l’entretien .....   | 90  |
| 3.3.2 Déroulement des entretiens .....   | 91  |
| 3.3.3 Analyse des entretiens .....   | 91  |
| Chapitre 4 – Résultats .....   | 93  |
| 4.1 Les revenus élevés des jeunes couples accédant à la propriété.....   | 93  |
| 4.2 Stratégies financières .....   | 94  |
| 4.3 Trajectoires résidentielles .....  | 95  |
| 4.3.1 Vers la banlieue automobile .....  | 97  |
| 4.3.2 L’effet des repères sur le choix résidentiel .....   | 102 |
| 4.4 Importance des variables du choix résidentiel .....  | 108 |
| 4.4.1 L’autosélection résidentielle par les habitudes de mobilité quotidienne .....  | 110 |
| 4.4.2 Cycle de vie des jeunes couples .....  | 115 |
| 4.4.3 L’impact autorévélé des enfants sur le choix résidentiel.....  | 118 |
| La cour comme espace privilégié pour les enfants.....  | 120 |
| 4.4.4 Relation entre lieu de travail et propriété .....  | 123 |
| 4.5 Modes de vie observés.....   | 129 |
| 4.5.1 Relation entre mode de vie et localisation résidentielle .....   | 130 |

|   |     |
|---|-----|
| 4.5.2 Mode de vie ou revenu comme facteur déterminant .....                             | 133 |
| Chapitre 5 – Retour sur les questions de recherche .....                                | 137 |
| 5.1 Influence du type de mobilité quotidienne sur les trajectoires résidentielles ..... | 137 |
| 5.2 Influence du type de mobilité quotidienne sur les arbitrages résidentiels .....     | 139 |
| 5.3 Influence des enfants sur les arbitrages résidentiels.....                          | 141 |
| 5.4 Influence des stratégies sur l'accès à la propriété .....                           | 142 |
| Chapitre 6 – Discussion et conclusion.....  | 145 |
| 6.1 Limites de la recherche .....   | 145 |
| 6.2 Implications pour l'aménagement .....   | 147 |
| 6.2.1 La formation inégale des habitus résidentiels .....                               | 148 |
| 6.2.2 La propriété en question : impact du cycle de vie .....                           | 149 |
| 6.3 L'autosélection résidentielle différenciée selon le mode de vie .....               | 151 |
| Références bibliographiques.....  | 152 |
| Annexe 1 – Certificat d'éthique .....   | 163 |
| Annexe 2 - Sondage.....   | 164 |
| Annexe 3 – Grille d'entretien semi-directif.....  | 165 |
| Annexe 4 – Tableau de codage .....  | 169 |



## Liste des tableaux

|                   |  |     |
|-------------------|--|-----|
| <b>Tableau 1</b>  | Les quatre formes principales de mobilité spatiales .....  | 24  |
| <b>Tableau 2</b>  | Modèle de classification des banlieues canadiennes pour l'évaluation de la population de banlieue au Canada .....  | 64  |
| <b>Tableau 3</b>  | Source des données utilisées .....   | 73  |
| <b>Tableau 4</b>  | Recodification effectuée des premiers modes empruntés issus de l'enquête OD 2018   | 74  |
| <b>Tableau 5</b>  | Critères du choix résidentiel intégré dans le sondage .....  | 77  |
| <b>Tableau 6</b>  | Matrice complète de trajectoire résidentielle des répondants.....  | 83  |
| <b>Tableau 7</b>  | Matrice ajustée des trajectoires résidentielles des répondants.....  | 83  |
| <b>Tableau 8</b>  | Statistiques descriptives des variables de l'AFE.....  | 86  |
| <b>Tableau 9</b>  | Indice KMO et test de Bartlett pour l'AFE.....   | 87  |
| <b>Tableau 10</b> | Qualités de représentation des variables incluses dans l'AFE .....   | 87  |
| <b>Tableau 11</b> | Variance totale expliquée par les facteurs de l'AFE.....   | 88  |
| <b>Tableau 12</b> | Matrice de corrélation des facteurs.....   | 88  |
| <b>Tableau 13</b> | Trajectoires résidentielles des jeunes couples dans la région métropolitaine de Montréal entre le logement précédent et la propriété acquise, 2022.....      | 96  |
| <b>Tableau 14</b> | Trajectoires résidentielles décrites par les couples participants .....  | 98  |
| <b>Tableau 15</b> | Distance entre la propriété et le logement précédent par type de mobilité au logement précédent, 2022.....   | 103 |
| <b>Tableau 16</b> | Importance accordée aux variables du choix résidentiel par les jeunes couples accédant à la propriété dans la région métropolitaine de Montréal, 2022 .....  | 109 |
| <b>Tableau 17</b> | Impact révélé des enfants sur les critères de choix résidentiel.....   | 119 |
| <b>Tableau 18</b> | Lieu de travail et fréquence du télétravail au moment de l'achat de la propriété pour les jeunes couples de la région métropolitaine de Montréal, 2022 ..... | 123 |
| <b>Tableau 19</b> | Matrice de forme des critères composant le mode de vie.....  | 130 |
| <b>Tableau 20</b> | Les modes de vie corrélés à la localisation résidentielle des propriétaires.....   | 135 |

## Liste des figures

|                  |   |     |
|------------------|---|-----|
| <b>Figure 1</b>  | Construction conjointe des pratiques de mobilité et de l'aménagement .....  | 23  |
| <b>Figure 2</b>  | Catégorisation de la mobilité résidentielle sur les axes du rôle de l'individu et de l'échelle d'analyse .....      | 26  |
| <b>Figure 3</b>  | Contribution des mobilités aux stratégies d'accès pour répondre aux besoins des ménages                             | 31  |
| <b>Figure 4</b>  | La mobilité résidentielle enchâssée dans trois échelles géographiques .....   | 36  |
| <b>Figure 5</b>  | Taux de mobilité résidentielle par année selon l'âge aux États-Unis en 2014-2015...                                 | 39  |
| <b>Figure 6</b>  | Les trajectoires résidentielles dans le contexte du cycle de vie selon la structure du ménage                       | 40  |
| <b>Figure 7</b>  | Modèle des biographies de mobilité de Müggenburg, Busch-Geertsema et Lanzendorf                                     | 43  |
| <b>Figure 8</b>  | Formation et renforcement de l'habitus résidentiel .....  | 57  |
| <b>Figure 9</b>  | Densité du cadre bâti résidentiel par secteur de recensement en 2001 dans la RMR de Montréal                        | 63  |
| <b>Figure 10</b> | Région d'analyse de l'étude selon les territoires des sources de données .....                                      | 70  |
| <b>Figure 11</b> | Type de mobilité quotidienne dans la région de Montréal en 2018 .....   | 76  |
| <b>Figure 12</b> | Critères de participation pour le sondage.....  | 80  |
| <b>Figure 13</b> | Tracé d'effondrement de la variance totale expliquée par les facteurs de l'AFE....                                  | 86  |
| <b>Figure 14</b> | Comparaison des revenus des répondants et de la population générale de la RMR de Montréal, 2020 et 2021. ....       | 93  |
| <b>Figure 15</b> | Stratégies financières employées par les jeunes couples accédant à la propriété dans la RMR de Montréal, 2022 ..... | 95  |
| <b>Figure 16</b> | Trajectoires résidentielles des jeunes couples sondés dans la région métropolitaine de Montréal, 2022.....          | 104 |
| <b>Figure 17</b> | Trajectoires résidentielles des jeunes couples sondés dans les quartiers centraux de Montréal, 2022.....            | 105 |

|                  |  |     |
|------------------|--|-----|
| <b>Figure 18</b> | Importance accordée à la proximité du transport collectif au moment de l'achat selon le type de quartier habité dans la région métropolitaine de Montréal, 2022 .....                  | 111 |
| <b>Figure 19</b> | Importance accordée à l'accessibilité en voiture au moment de l'achat selon le type de quartier habité dans la région métropolitaine de Montréal, 2022 .....                           | 112 |
| <b>Figure 20</b> | Critères importants lors du choix de la propriété et du logement précédent pour les jeunes couples dans la région métropolitaine de Montréal, 2022.....                                | 113 |
| <b>Figure 21</b> | Critères importants lors du choix de la propriété et du logement précédent pour les jeunes couples dans la région métropolitaine de Montréal, 2022 (suite).....                        | 114 |
| <b>Figure 22</b> | Croissance moyenne de l'importance des critères du choix résidentiel au moment de l'achat de la propriété pour les jeunes couples de la région métropolitaine de Montréal, 2022<br>117 |     |
| <b>Figure 23</b> | Relation entre le mode de vie automobiliste fonctionnel et le type de mobilité à la localisation de la propriété .....   | 131 |
| <b>Figure 24</b> | Relation entre le mode de vie automobiliste fonctionnel et le type de mobilité à la localisation du logement précédent .....   | 132 |

## Liste des sigles et abréviations

AFE : Analyse factorielle exploratoire

AR : Agglomération de recensement

ARTM : Autorité régionale de transport métropolitain

CMM : Communauté Métropolitaine de Montréal

CMQ : Communauté Métropolitaine de Québec

KMO : Keiser-Meyer-Olkin

OD2018 : Enquête Origine-Destination 2018

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

PAMF : Programme d'aide à la mise de fonds

PFM : Politique familiale municipale

RAP : Régime d'accession à la propriété

RMR : Région métropolitaine de recensement

SCHL : Société Canadienne d'hypothèque et de Logement

SRIDU : secteur de recensement

TIC : Technologies de l'information et de la communication

*Je dédie ce mémoire à tous les parents et futurs parents  
qui s'efforcent d'offrir le meilleur milieu possible  
pour la génération prochaine.*

## Remerciements

Ce mémoire est le résultat d'un travail immense et d'efforts soutenus sur plus de deux ans. Il n'a pu être réalisé qu'avec le soutien et la participation de nombreuses personnes. Diverses contributions m'ont permis d'avancer et surmonter les écueils de la recherche, d'entretenir des discussions diversifiées et enrichissantes et d'apprendre à chacune des étapes.

Je tiens en premier lieu à exprimer ma profonde gratitude à Paula Negron, ma directrice de recherche. Paula, ta générosité en temps et en conseil judicieux est admirable. Merci de m'avoir guidé tout au long du cheminement et d'avoir su ajuster ton approche à chacun des nouveaux défis. Tes nombreuses relectures m'ont permis de questionner ou de m'engager dans mes choix. Ton soutien technique, théorique, méthodologique et financier a été essentiel pour l'accomplissement de ce travail. Je désire également reconnaître l'impact des conseils, révisions et références proposées par les membres du jury.

Un grand merci à l'ensemble des participants au sondage qui ont accepté de se prêter à l'exercice et à ceux qui, à la suite de cela, désiraient encore mettre au jour une part très personnelle de leur quotidien. Leur apport m'a permis de mieux comprendre la diversité des approches et de les réunir par les intentions communes qui les portent.

Je souhaite remercier l'Observatoire Ivanhoé Cambridge pour le soutien financier dont j'ai bénéficié par la bourse d'excellence urbaine, mais aussi pour les interactions riches que j'ai pu avoir en son sein avec Sébastien Lord et toute l'équipe du groupe d'étude des choix résidentiels : Etienne, Meredith, Jeanne, Yi Jie, Guillaume, Jianing et Laurent. Grâce à vous, le travail m'a paru plus collectif. Athanasios, Edgar, Samuel et Mariane, vous côtoyer au quotidien a été un grand plaisir tant dans les moments de travail acharné que ceux de repos.

J'offre également un merci à mes parents, Julie et Michael, pour leurs encouragements et leur soutien. Merci d'avoir participé aux verbatims et d'avoir su rire avec moi des transcriptions automatiques imparfaites.

Enfin, à mon épouse, Delphine, avec qui je partage tout le reste de ma vie. Tu as dû endurer les sacrifices que j'ai choisis et tu m'as tout de même généreusement encouragé et épaulé. Tu es celle qui soutient indéfectiblement mon désir d'apprendre, de comprendre et qui sait toujours de quelle manière m'aider pour que nous formions à notre tour le meilleur ménage qu'on puisse être.

# 1. Introduction

L'étalement urbain est perçu au Québec ainsi qu'ailleurs dans le monde comme un problème environnemental important. L'accroissement de la distance entre des origines et des destinations variées crée une pression pour des déplacements plus longs et plus nombreux. Étant donné l'impact environnemental des déplacements automobiles comme de la construction des infrastructures qui les soutiennent, plusieurs soutiennent que la croissance à basse densité des régions urbanisées n'est pas durable, qu'elle nuit aux générations futures. Parallèlement, les développements immobiliers à la périphérie des grandes villes de la province répondent également à une demande des jeunes familles qui souhaitent offrir un milieu sécuritaire pour la future génération, pour leurs enfants.

Plusieurs municipalités de la région métropolitaine de Montréal comme dans tout le Québec sont dépendantes dans une proportion importante des taxes foncières pour leur financement. Dans le cas de la Ville de Montréal, 63% des revenus proviennent de la taxation dans le budget 2022 (Montréal, 2022)<sup>1</sup>. La même année, ce taux s'élevait également à 70% pour la Ville de Laval et de 75% pour la Ville de Longueuil (Laval, 2023; Longueuil, 2023). Elles subissent donc une pression forte à attirer de nouveaux contribuables ou à les conserver. Pour Montréal, cet impératif s'inscrit dans un contexte particulier marqué par de nombreuses migrations. « Le solde migratoire des Montréalais peut se résumer par une grande tendance : un exode massif de l'ensemble de la population contrebalancé par l'arrivée tout aussi importante de jeunes adultes âgés de 15 à 29 ans qui contribuent à assurer la stabilité de la population montréalaise. » (Gill, 2015, p. 20)

Pour répondre à cet exode, la ville de Montréal a tenté de nombreuses mesures afin d'augmenter l'offre de logement et diminuer les pertes démographiques. L'administration municipale a lancé en premier lieu un programme d'incitatif à la construction résidentielle en 1979 (Charbonneau et Parenteau, 1991). Ce programme, d'abord nommé *Opération 10 000 logements*, visait à faire

---

<sup>1</sup> Dans le budget 2022 de la Ville de Montréal, 63% des revenus de 6 457,5 M\$ proviennent des taxes foncières. Pour Laval, le budget 2023 affiche pour l'année précédente des revenus totaux de 969,9 M\$ dont 675,7 M\$ (69,7%) proviennent des taxes sur la valeur foncière. À Longueuil, le budget 2023 affiche pour l'année 2022 des revenus totaux de 487,9M\$ dont 364,5 M\$ proviennent de taxes.



compétition à la banlieue vers laquelle les ménages plus aisés étaient alors attirés. Sans répondre à l'ensemble des objectifs, le programme a connu suffisamment de succès pour être reconduit à travers *l'Opération 20 000 logements* en 1982<sup>2</sup>. En plus des programmes incitatifs à la construction, la ville a implanté de nombreuses campagnes publicitaires pour faire la promotion de la proximité que permet Montréal et même des mesures fiscales pour encourager des familles à y demeurer (Jean, 2014). Plus récemment, les campagnes s'adressent principalement aux jeunes qui quittent la ville-centre au profit des régions adjacentes. Montréal a dans le même contexte également été le théâtre de plusieurs politiques familiales municipales (PFM) novatrices afin d'adapter la ville au besoin des familles (Plante, 2015). Par suite des PFM sur l'île, des programmes comme *Habiter Montréal* se sont donc dotés d'orientations visant entre autres à influencer le choix de plus de familles et promouvoir la ville pour y grandir (Chantal et Wexler, 2015). Le discours emprunté fait appel à l'accès aux services variés et à la diversité offerte des modes de vie: « Habiter Montréal, c'est profiter d'une infinité d'options : commerces, parcs, pistes cyclables, grands employeurs, transports en commun, vie culturelle, universités... C'est aussi pouvoir choisir son quartier et son habitation en fonction de ses besoins et de son mode de vie. » (Montréal, 2020)<sup>3</sup>

Ces mesures répondent à un étalement vers la périphérie qui est mené de manière prédominante par des familles (Gill, 2015). Selon Després, Fortin et Vachon (2011), la banlieue est devenue le milieu de référence pour élever des enfants au Québec. Les résidents souhaitent également une réduction de l'impact environnemental et social nuisible de leurs pratiques actuelles plutôt qu'une transformation significative de leur mode de vie.

Le maintien de la lourde tendance démographique depuis le milieu des années 2000 et plus récemment, l'impact important de la pandémie de COVID-19 sur le discours lié à la ville mettent

---

<sup>2</sup> Certaines des difficultés du programme peuvent être associées à l'interférence des programmes provinciaux natalistes d'accès à la propriété. Peu importe la municipalité, le programme d'aide à la mise de fonds (PAMF) contribuait à accroître l'attrait de la propriété comme mode de tenure pour les familles nombreuses.

<sup>3</sup>Le chapitre : *Accéder à la propriété dans la ville centre ou dans sa banlieue-Le cas de Montréal* de Cournoyer (1998) permet de mieux comprendre la succession des interventions municipales pour conserver le poids démographique de Montréal. L'opération *Habiter Montréal* est l'intervention qui a suivi *l'Opération 20 000 logements*.

en évidence la persistance réelle et perçue de l'exode vers la périphérie pour les jeunes couples (Kouaou, 2020; QMI, 2022)<sup>4</sup>.

Ces familles sont nombreuses à quitter les quartiers centraux de Montréal à la faveur de quartiers suburbains constitués d'une plus grande proportion de maisons unifamiliales (Gill, 2015; Turcotte et Vézina, 2010). Ce déficit migratoire lié aux familles est expliqué par les besoins des familles avec enfants qui mettraient de l'avant la maison unifamiliale. Les exemples abordables se trouvent principalement en banlieue et sont perçus comme les logements les plus appropriés pour les enfants. Les ménages qui ont des enfants sont donc bien souvent disposés à accroître le coût temporel et financier des déplacements quotidiens pour un milieu qui se prête davantage aux familles (Meloche, 2015). Les déplacements pendulaires permettent d'accéder à des terrains plus grands sans nuire à la capacité d'accéder aux lieux d'emplois.

Plus récemment, le télétravail s'insère également dans le discours médiatique sur l'exode urbain, représentant bien l'idée que des formes de mobilité virtuelle peuvent se substituer aux mobilités quotidiennes avec l'aide du travail déspatialisé<sup>5</sup>. La pandémie de COVID-19 a donné une grande place médiatique à la multitude d'opportunités, pour les ménages qui n'apprécient pas particulièrement le milieu de vie des quartiers centraux, de les quitter pour des municipalités périphériques (Bordeleau, 2022; Goudreault, 2022). L'immense prévalence du télétravail lors des confinements aurait servi de déclencheur pour les nombreux ménages qui envisageaient une telle mobilité résidentielle. Cette nouvelle forme de mobilité virtuelle permettrait donc de remplacer des mobilités physiques tout en répondant aux mêmes besoins. Cette vision d'exode important lié à la pandémie est toutefois remise en question par des recherches récentes ailleurs dans le monde, notamment en France (Pigalle et Atkinson-Clement, 2022).

---

<sup>4</sup> Plusieurs médias ont effectué un lien entre la tendance déjà constatée de l'exode et la pandémie de COVID-19. L'article de Kouakou de Radio-Canada expose toutefois certaines réserves sur la force de cette relation. Alors que des résultats en France tendent à démontrer l'absence de lien entre la COVID-19 et l'exode des villes (Pigalle et Atkinson-Clement, 2022), le sujet demande encore d'être abordé avec grandes prudence à Montréal étant donné l'absence de données fiables.

<sup>5</sup> Déspatialisé a ici le sens de « libéré des contraintes spatiales » conformément à la définition de Taskin (2010).

## **L'autosélection résidentielle**

Quoi qu'il en soit, la complémentarité entre les diverses mobilités, avec des arbitrages entre coûts de transports et coûts du logement, rappelle que la diversité des localisations des familles relève spécifiquement des préférences et des valeurs. C'est d'ailleurs un aspect central du phénomène de l'autosélection résidentielle.

Ce concept permet de contextualiser la relation forte qui existe entre l'environnement bâti et les habitudes de mobilité (Chatman, 2009; Ewing et Cervero, 2010). On retrouve une plus grande proportion de déplacements actifs dans les milieux qui les favorisent grâce aux caractéristiques de l'environnement urbain, mais également à cause des choix résidentiels des ménages qui préfèrent ces types de déplacements (Handy, Cao et Mokhtarian, 2006). Ces derniers choisissent des quartiers qui favorisent le mode de vie qu'ils désirent avoir (Ettema et Nieuwenhuis, 2017).

Or, il existe une grande diversité dans la manière par laquelle les ménages font leurs choix résidentiels dans la région métropolitaine de Montréal. En comparant les choix résidentiels des jeunes familles de la ville et de la banlieue<sup>6</sup>, Jean (2014) constate que le budget est souvent mobilisé comme explication d'une localisation en banlieue sans qu'il y ait eu de véritables considérations des localisations de la ville. On peut donc se demander si le mode de vie n'est pas un prédicteur plus fort de la localisation résidentielle.

L'étude de Jean (2014) présente aussi l'intérêt d'une remise en question des limites administratives employées comme frontières de la ville et de la banlieue alors qu'il existe un chevauchement important entre les modes de vie des résidents des quartiers étudiés d'Ahuntsic et de Vimont-Auteuil.

## **Dépasser la ville et la banlieue**

Nous tenterons d'appréhender dans ce mémoire la mobilité résidentielle des jeunes couples accédant à la propriété comme un arbitrage qui se joue entre des critères concurrents chez des

---

<sup>6</sup> L'opposition entre ville et banlieue est dans ce cas celle de Sandrine Jean. Pour plus d'information, voir la section *Sur le débat ville-banlieue* de sa thèse : *Revisiter les rapports au quartier - Choix résidentiels et attachements au quartier de jeunes familles de classes moyennes dans la région métropolitaine de Montréal* (2014).

individus, mais aussi entre les individus composant les couples. Afin de comprendre ce qui motive les ménages à choisir un milieu plus ou moins dépendant de la voiture, nous comparons les choix résidentiels des ménages selon le type de mobilité qui a cours aux localisations choisies. Nous serons donc en mesure de voir quelles différences significatives existent entre le mode de vie des couples qui choisissent des banlieues automobiles et ceux qui choisissent les quartiers centraux de Montréal. Ce faisant, nous tentons d'éviter les écueils d'une distinction administrative arbitraire entre la ville et la banlieue qui effacerait une part de la différence.

L'intention est donc de comprendre ce qui pousse des couples qui prévoient avoir des enfants à choisir un milieu où un autre à partir de leurs représentations des milieux cités. Nous présumons que les couples qui prévoient avoir des enfants mobilisent avec sérieux la présence des enfants lors des arbitrages résidentiels et qu'ils font le choix qu'ils considèrent le meilleur sous les contraintes des arbitrages effectués.

Pour ce faire, nous devons mobiliser des concepts tels que l'interaction entre les diverses mobilités, les trajectoires résidentielles, les valeurs et les représentations et les habitus que nous définirons dans le contexte des choix résidentiels dans le Chapitre 2 - Contexte des mobilités et du choix résidentiel. Nous y présenterons également les questions de recherche qui guident le processus itératif de la recherche.

Nous décrirons par la suite les méthodes mixtes employées pour distinguer les choix résidentiels selon des territoires présentant des types de mobilités différents dans le Chapitre 3 – Méthodologie. Nous y présentons les données employées pour distinguer les quartiers selon la mobilité quotidienne, les étapes du sondage sur les choix résidentiels des couples et le fonctionnement des entretiens effectués.

Le Chapitre 4 – Résultats abordera les particularités des jeunes couples accédant à la propriété avant de décrire l'impact des modes de vie identifiés sur les choix résidentiels des jeunes couples. Nous pouvons par la suite décrire les représentations motivant les choix résidentiels à l'aide des résultats d'entretiens.

Le Chapitre 5 – Retour sur les questions de recherche, mettra en relation les résultats de l'étude avec la revue de littérature afin de mettre en lumière les constats qui convergent et divergent.

Nous concluons dans le Chapitre 6 avec des implications pour l'aménagement de la recherche ainsi que les limites de la démarche.

## **Chapitre 2 - Contexte des mobilités et du choix résidentiel**

### **2.1 Les diverses mobilités pour répondre aux besoins des ménages**

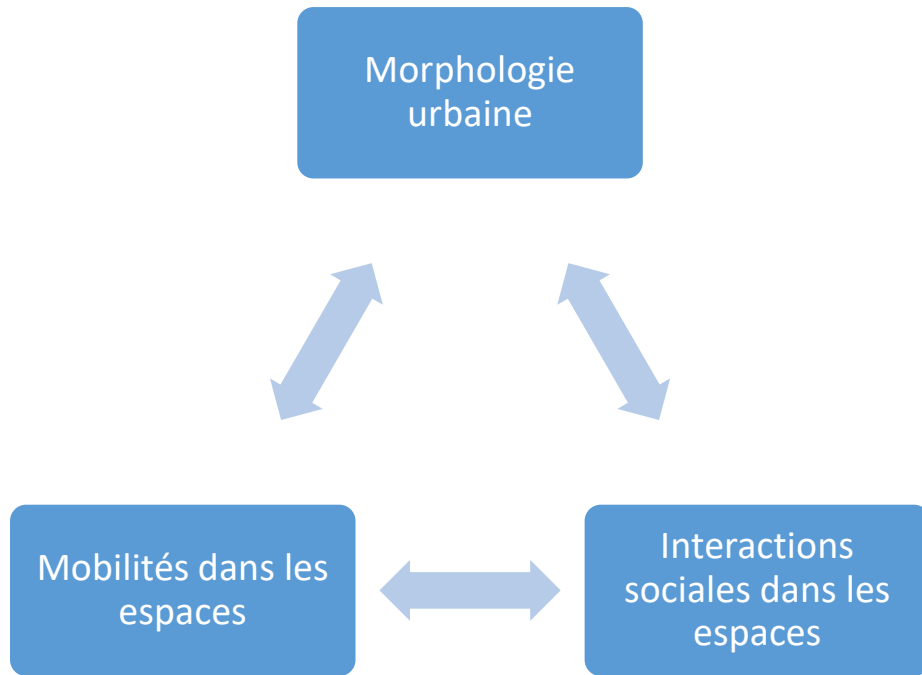
La mobilité peut englober divers sens qui constituent ensemble une caractéristique importante des sociétés modernes. En géographie, le terme est employé pour évoquer le franchissement de l'espace alors que le même terme peut signifier le changement social vécu par un individu ou un groupe d'individus pour la sociologie. En empruntant des concepts à la théorie de la dynamique des fluides, l'étude des trafics va, elle, observer de façon stricte l'écoulement des individus ou des véhicules dans les réseaux d'infrastructures. Nous nous sommes collectivement équipés des infrastructures de transport nécessaires pour permettre la mobilité dans l'espace géographique. Cet écoulement granulaire devient à son tour un objet d'étude, particulièrement aux États-Unis où sont initialement formulés les préceptes de la science des transports au cours des années 1920 (Kaufmann, 2011). On constate donc que la mobilité se distingue très rapidement en champs très différents qui demandent d'être clarifiés.

Le passage d'une pensée des transports à une pensée de la mobilité invite également à se questionner sur le déterminisme existant entre la pensée transport et l'aménagement de l'espace qui en résulte (Wolff, 2015). Ce sont les pratiques d'aménagement qui ont eu cours durant une longue période qui produisent les mobilités que nous pouvons observer aujourd'hui. Ces dernières ont à leur tour l'effet de renforcer les pratiques d'aménagement qui les sous-tendent. On peut donc constater une boucle de renforcement entre l'aménagement ainsi que l'infrastructure qui permet la mobilité et les pratiques jugées efficaces dans le milieu ainsi constitué. La forme de la ville et la mobilité seraient donc deux manifestations d'une même réalité sociale (Figure 1). Wolff situe ainsi l'évolution constante de la relation entre les pratiques de mobilité et la réalité sociale qui les produit :

Certes, la possibilité physique explique en partie les motivations des individus pour se déplacer, et elle est à considérer en parallèle avec les ressources disponibles et les compétences individuelles, mais les choix de mobilité sont également le résultat d'une construction culturelle et axiologique sur le long terme, et dont le sens est en construction permanente. (Wolff, 2015, p. 45)

**Figure 1**

Construction conjointe des pratiques de mobilité et de l'aménagement



*Note.* Adapté depuis la description de la ville comme interaction entre : (i) la morphologie urbaine (ii) les interactions sociales et (iii) des flux de déplacements pour passer d'un de ces lieux à un autre de Wiel (2005, p. 15-16)

Les individus choisissent donc les formes de mobilités qui répondent à leurs besoins selon les opportunités offertes et leurs interactions sociales dans les espaces. Les choix peuvent évoluer selon le contexte et ne sont pas rigidement établis. Pour cette raison, il importe de préciser les mobilités des ménages qui sont propres à leur contexte et que nous prenons en considération dans le cadre de ce travail. Nous présenterons donc les mobilités virtuelles ainsi que les deux formes de mobilités spatiales internes à un bassin de population : la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle.

### **2.1.1 Les formes de mobilité spatiale**

Les mobilités spatiales peuvent être catégorisées en quatre formes principales qui sont différenciées en fonction de leur temporalité et de l'espace dans lequel elles se déroulent. La

première différenciation se fait selon le cycle de temps sur lequel se déroule la mobilité spatiale alors que la seconde réfère à l'étendue du déplacement comparée au bassin de population de la personne qui l'effectue. Nous avons cerné les mobilités qui ont lieu à l'intérieur d'un bassin de population comme territoire d'analyse: la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle.

**Tableau 1** Les quatre formes principales de mobilités spatiales

|                                | Temporalité courte   | Temporalité longue     |
|--------------------------------|----------------------|------------------------|
| Dans un bassin de population   | Mobilité quotidienne | Mobilité résidentielle |
| Hors d'un bassin de population | Voyage               | Migration              |

*Note.* Tiré de *Rethinking the city : Urban dynamics and motility* (Kaufmann, 2011)

#### Mobilité spatiale à temporalité courte : la mobilité quotidienne

La mobilité quotidienne décrit les déplacements qui sont faits par les individus à l'intérieur d'une journée ou d'une semaine typique. Ce champ de la mobilité analyse principalement les temps et les modes de transport des individus dans le cadre des activités quotidiennes. Cet intérêt pour le temps dans l'étude des activités quotidiennes est bien illustré par le développement de la *time geography*. Cette dernière permet d'observer les déplacements quotidiens comme des programmes composés des activités d'un ménage au cours d'une journée (Hägerstrand, 1975). Les activités permettent de satisfaire les besoins du ménage, mais doivent s'enchaîner dans le temps. Il est donc essentiel dans cette perspective, de prendre acte des contraintes qui s'imposent aux ménages et qui définissent l'accessibilité desdites activités (Recker, 1989). Pour sa part, le rôle des modes dans les déplacements quotidiens influence la distance qui peut être parcourue en un temps donné. S'il est possible de parcourir de grandes distances facilement par l'usage de l'automobile, il n'est pas nécessairement facile de parcourir la même distance par la marche, dont les contraintes limitent la longueur des déplacements. Les enquêtes de mobilités, telle que l'enquête Origine-Destination, sont les outils développés afin de faire part des choix modaux des déplacements quotidiens en plus de la nature des déplacements effectués dans une journée type (Kaufmann, 2014).



Les modes de transport ainsi que le temps de déplacement sont importants étant donné que le temps est limité dans une journée et qu'il existe une limite au temps que les individus sont prêts à allouer aux déplacements, notamment pour le travail. Cette contrainte est au centre des recherches de Zahavi, qui trouve un budget de temps entre 1h et 1,5h que les individus sont prêts à allouer quotidiennement au transport (Zahavi et Talvitie, 1980). Ils stipulent également que la possession d'une voiture, le revenu et la relation entre la localisation résidentielle et celle du travail contribue à faire varier le temps et l'argent qui peut être investi dans le transport. Déjà dans cette première itération du budget temps, la mobilité quotidienne, surtout vers le travail, est comprise comme une partie d'un arbitrage, où la possession automobile et la localisation résidentielle se font compétition. L'utilisation de l'automobile permet, grâce à la vitesse de ce mode, de parcourir une plus grande distance vers le travail en respectant des contraintes de temps de déplacement.

Depuis les recherches fondatrices sur la mobilité quotidienne, une multitude de méthodes ont permis d'explorer l'impact de la mobilité quotidienne sur des variables telles que l'attachement au quartier (Carpentier, 2011; Ramadier, 2002) et au lieu (Fuhrer, Kaiser et Hartig, 1993; Gustafson, 2001), la recherche d'emploi (Van Ham et Hooimeijer, 2009; van Ommeren, 1998; van Ommeren, Rietveld et Nijkamp, 2000), le mode de vie (De Vos et Witlox, 2016; Drevon, Dubois, Ravalet et Kaufmann, 2019; Lord, Lamoureux et Gerber, 2023; Ravalet, 2016) et le choix résidentiel.

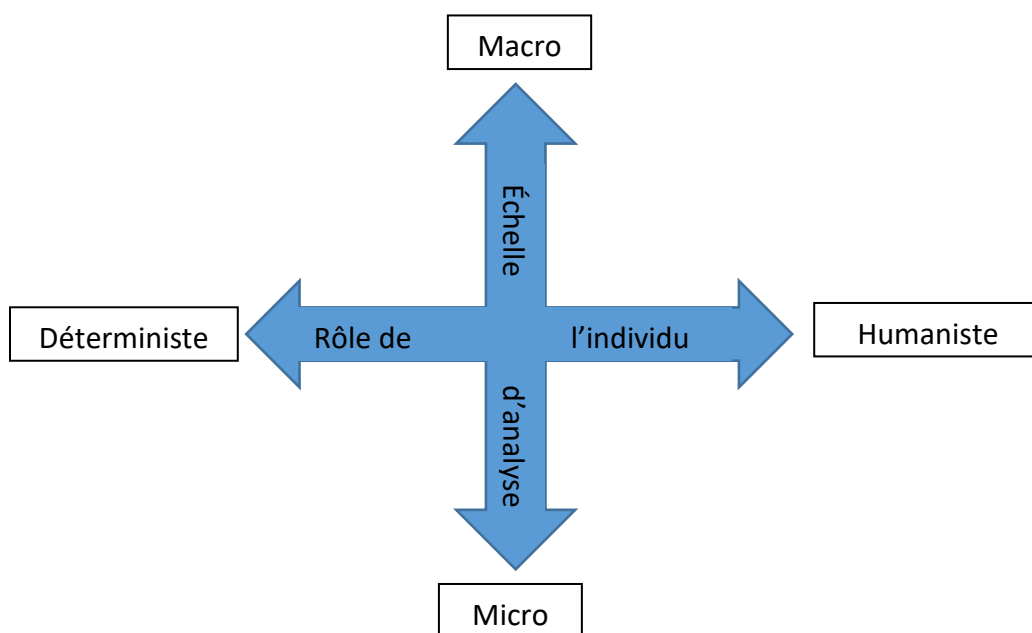
La mobilité quotidienne est donc le déplacement dans l'espace effectué de manière régulière par les acteurs qui leur permet de répondre à des besoins, tels que celui d'accéder au lieu de travail. Puisqu'elle connaît certaines contraintes, elle fonctionne en équilibre avec d'autres formes de mobilité. Bien que l'on observe l'émergence de mobilités réversibles où des individus parcourent quotidiennement de grandes distances pour accéder à un lieu de travail très éloigné (Scheiner et Kasper, 2003), certains contextes requièrent l'utilisation de mobilités différentes telles que la birésidentialité, qui consiste à employer un second ancrage résidentiel pour faciliter l'accès des membres du ménage à des destinations multiples (Kaufmann, 2011). Elle est importante puisqu'elle peut contribuer à l'attachement et agir de manière prédominante sur le mode de vie qu'ont les individus dans leurs quartiers et au-delà (Chatman, 2009; Scheiner, 2014).

## Mobilité spatiale à temporalité longue : la mobilité résidentielle

À la manière de la mobilité quotidienne, la mobilité résidentielle est un déplacement dans l'espace qui vise à faciliter la réponse aux besoins. La mobilité résidentielle peut être définie comme le fait de changer de logement à l'intérieur d'une région métropolitaine (Rérat, 2020). Le concept est d'intérêt parce que ce changement est chargé des significations accordées par la personne qui le vit. La figure 2 distingue les catégorisations typiques de la mobilité résidentielle sur deux axes (Rérat, 2020). Le premier axe consiste en l'échelle employée (Cadwallader, 1992) alors que le second représente le rôle de l'individu (Boyle, Halfacree et Robinson, 1998). Les approches de la mobilité résidentielle varient selon l'échelle empruntée, mais aussi selon l'importance accordée aux décisions des acteurs, leurs croyances et leurs valeurs : leur agentivité (Christie, Smith et Munro, 2008). Tout en empruntant des outils d'analyse à des approches déterministes de grande échelle, nous accordons donc une valeur aux choix conscients des acteurs dans une perspective humaniste (Boyle et al., 1998).

### Figure 2

Catégorisation de la mobilité résidentielle sur les axes du rôle de l'individu et de l'échelle d'analyse



Note. Adapté à partir du chapitre 23- *Residential mobility* (Rérat, 2020, p. 224-225) du *Handbook of Urban Mobilities*.

Comme pour la mobilité quotidienne, la mobilité résidentielle peut avoir des impacts importants sur la manière par laquelle les individus répondent à leurs besoins. Dans certains cas, la mobilité résidentielle peut être une stratégie pour réduire la distance au lieu de l'emploi. Levinson (1998) trouve à cet effet que les ménages de la région métropolitaine de Washington D.C. qui désiraient faciliter leur accès à l'emploi lors d'une relocalisation résidentielle réussissent effectivement à réduire le temps moyen pour la navette. La nature de la relation entre l'accès au lieu d'emploi et la mobilité résidentielle n'est toutefois pas résolue de manière définitive. Alors que certains constatent qu'un nouvel emploi stimule une relocalisation résidentielle (Clark et Davies Withers, 1999), d'autres n'observent pas d'effet direct (van Ommeren et al., 2000). Une des difficultés de cette relation est liée à des déplacements quotidiens vers l'emploi pour plusieurs membres du ménage. Clark, Huang et Withers (2003) trouvent que l'attraction du milieu de travail est plus importante pour les femmes que pour les hommes, mais qu'il n'y a pas de différence significative dans la distance totale avant et après la relocalisation. Surprenant-Legault, Patterson et El-Generidy (2013) constatent pour leur part qu'il existe des échanges de temps de navette entre des conjoints. En effet, si la mobilité résidentielle peut faciliter l'accès à l'emploi d'un membre du ménage, elle peut également l'empirer pour l'autre. Certains ménages peuvent également chacun légèrement faciliter, pour leur mode de transport de préférence, l'accès à l'emploi sans que cela ait d'impact important sur le temps de transport. Les contraintes liées aux nombreuses activités quotidiennes des femmes peuvent ainsi créer un effet différencié selon les genres sur le temps d'accès au travail (Brais, 2003; Freedman et Kern, 1997; Van Ham et Hooimeijer, 2009).

Certains auteurs remettent en question la motivation des individus à accéder de manière prédominante à l'emploi ou aux services lors de la mobilité résidentielle (Niedomysl et Hansen, 2010; Scott, 2010). Ils accorderaient, selon ces derniers, une plus grande importance à l'accès à l'emploi, bien que certaines distinctions aient été relevées quant à l'âge des personnes sondées. Dans une étude réalisée en Allemagne, les plus jeunes et les plus vieux répondants accordaient des valeurs plus importantes aux services comme facteur de localisation résidentielle, mais ceux en âge de travailler tendaient à prioriser l'emploi (Goetzke et Rave, 2013). Les comparaisons entre l'importance de l'emploi et celle des services s'appliquent toutefois généralement plus au contexte des migrations interrégionales qu'au contexte spécifique d'une agglomération. La

distinction entre ces deux catégories de mobilités n'est pas toujours claire dans la recherche sur la mobilité résidentielle (Rérat, 2020). Il faut analyser l'accès aux services et les autres caractéristiques spécifiques qui sont recherchés pour voir la relation qui existe avec la mobilité résidentielle. C'est donc ce que nous tenterons de faire dans le cadre de ce travail en étudiant les critères subjectifs du choix résidentiel au-delà d'une localisation comparée avec celle du lieu d'emploi. Il est également à noter que les mobilités spatiales décrites ne sont pas les seules mobilités qui permettent d'effectuer des interactions sociales. Les mobilités virtuelles (voir section 2.1.2), champ croissant d'analyse, permettent également l'échange de grands volumes d'information (Graham et Marvin, 1996; Sheller et Urry, 2006).

### **2.1.2 Le télétravail comme forme de mobilité virtuelle**

Les technologies de l'information et de la communication (TIC) brouillent davantage le sens de la mobilité comme déplacement dans l'espace, car certains échanges qui ont historiquement demandé des déplacements peuvent être faits de manière presque équivalente sans ces derniers. Bien que le téléphone ait pu permettre certains échanges qui s'absolvent de contrainte spatiale, l'explosion des modes de télécommunication force une nouvelle réflexion de la mobilité (Sheller et Urry, 2006). Loin de faire disparaître le coût de la distance dans l'organisation du travail, les TIC transforment cette relation, invitant à porter une nouvelle attention à ces échanges comme un type de mobilité.

Cette perspective se rapproche également de celle de Castells (2009a). Pour ce dernier, les TIC ont pu contribuer à changer la relation du travail avec l'espace par un moyen plus élaboré que les simples outils qu'ils représentent. Depuis les années 1990, les technologies en réseau ont permis d'effectuer à plus faible coût les liens qui étaient déjà nécessaires dans le système social complexe qui formait l'organisation du travail. La compétition initiale occasionnée par la grande flexibilité de ce nouveau processus de travail a mené à son adoption dans des sphères diverses à travers le monde (Castells, 2009b, p. 257). Cette nouvelle structure produit un grand nombre de travailleurs *en réseau* qui sont capables de communiquer entre eux et prendre des décisions en temps réel.

Il s'agit donc de systèmes informatiques interactifs qui permettent de transformer l'impact de la distance sur le travail plutôt que les outils individuels qui composent ce système.

Le bureau mobile composé de travailleurs liés par des réseaux constitue une ultime phase d'automatisation du travail de bureau pour Castells (2009b) qui y voit une opportunité d'éliminer la partie routinière du travail de bureau tout en demandant une proportion plus importante de travailleurs d'un plus haut niveau de qualification. Ces changements renforcent la logique organisationnelle du travail décrite plus haut et contribuent à changer la nécessité de certains déplacements dans le cadre du travail.

Les opportunités offertes par le télétravail ou toute autre activité qui implique une mobilité virtuelle, permettent de transformer la fréquence de la navette, mais ne réduit toutefois pas le recours aux formes spatiales de mobilité (de Abreu e Silva et Melo, 2018). Hostettler Macias, Ravalet et Rérat (2022) maintiennent cette observation même à la lumière de changements apportés au télétravail dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Les personnes habituées au télétravail avant la pandémie ont généralement pu effectuer un repli en résidence secondaire, mais les individus qui ont changé leur localisation résidentielle à cause de la pandémie sont rares (Pigalle et Atkinson-Clement, 2022). Il se peut toutefois que la plus faible injonction à la mobilité spatiale pour le travail transforme les aspirations résidentielles de la part des travailleurs qui peuvent aisément travailler à distance, qui désireraient se distinguer par un mode de vie marqué par l'isolement (Hostettler Macias et al., 2022; Pigalle et Atkinson-Clement, 2022). Même avec une plus grande proportion de télétravailleurs, la mobilité spatiale demeure importante comme le démontre un paradoxe bien mis en lumière par Castells. Les plus grandes proportions de travailleurs déspatialisés aux États-Unis se concentrent dans des régions très restreintes telles que *Silicon Valley* où la grande flexibilité du travail n'a pas les impacts attendus sur la concentration des emplois (Castells, 2009b). Dès son apparition comme pratique de travail, le télétravail a vu ses impacts sur la demande de transport théorisés. Dès 1996, alors que des impacts du télétravail sur la demande de transport en période de pointe étaient attendus, le trafic induit par ces changements était perçu comme un élément capable de neutraliser les avantages tout en augmentant l'étalement urbain (Graham et Marvin, 1996).

Une autre caractéristique importante du télétravail comme forme de mobilité virtuelle employée dans le contexte du travail est qu'elle s'applique dans un contexte où la forme du travail est transformée par la société des réseaux. À cet effet, certains emplois sont structurés de manière à faire facilement place au télétravail. Il s'agit principalement des tâches très autonomes et qualifiées qui fournissent généralement des revenus plus élevés (Aguilera, Lethiais, Rallet et Proulhac, 2016). Des secteurs comme l'immobilier, la finance et l'éducation ainsi que des personnes qui ont un haut niveau d'éducation sont surreprésentés parmi les télétravailleurs (Aguilera et al., 2016). La transformation du travail fait toutefois aussi en sorte qu'il y a une polarisation entre les tâches très qualifiées et moins qualifiées (Castells, 2009b). Alors que certains emplois profitent d'une nouvelle structure qui permet d'employer les mobilités virtuelles au quotidien, d'autres, qui effectuent un travail qui ne peut être automatisé ou simplifié à l'aide de la technologie, ne peuvent pas employer ce type de mobilité dans le cadre du travail.

La mobilité virtuelle comme substitution de déplacements spatiaux peut prendre des formes très variées telles que des rencontres en visioconférence, les courses ou le magasinage sur internet, des démarches administratives effectuées en ligne plutôt qu'en personne en plus du télétravail déjà cité (Ravalet et Rérat, 2017). Bien qu'elle n'inclue pas l'ensemble des activités professionnelles influencées par la société des réseaux, nous employons une définition plus stricte du télétravail comme mobilité virtuelle. Il s'agit de l'utilisation des TIC pour travailler depuis un lieu autre que le lieu de travail conventionnel à une heure conventionnelle. Pour le cadre de ce travail, nous avons toutefois évalué uniquement le télétravail à cause du plus fort impact de cette activité fréquente et récurrente sur le choix résidentiel.

### **2.1.3 Un système intégré de mobilités**

Pour rassembler ces significations des mobilités spatiales et de la mobilité virtuelle, Kaufmann (2011) propose d'étudier la mobilité comme un système. Cette nouvelle lunette permet de rassembler sous le thème du changement les sens spatiaux et non spatiaux de la mobilité.

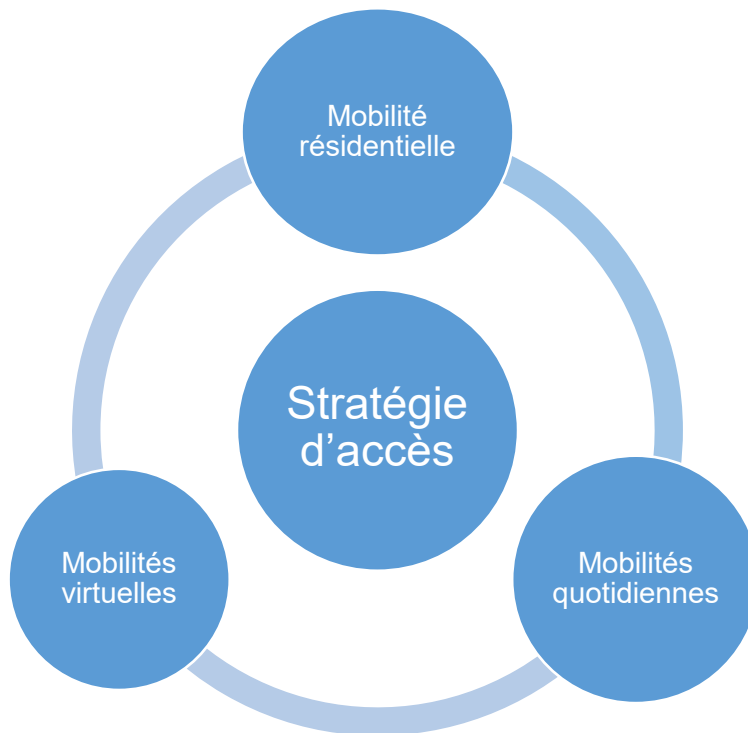
Cette articulation entre les diverses mobilités et l'accroissement de l'intensité des mobilités est étudiée par le paradigme de la mobilité (Sheller et Urry, 2006). Dans un tel paradigme, la mobilité

résidentielle s'inscrit comme une seule forme des nombreuses mobilités qui permettent d'effectuer les activités du quotidien. Cette diversité permet une diversification des modes de vie structurée autour de questions relatives à la mobilité (Kaufmann et Pattaroni, 2019).

Nous considérons donc les mobilités comme un ensemble de stratégies pour répondre à des besoins, des stratégies d'accès. Cette méthode se rapporte également aux travaux de Lanzendorf (2002) avec les styles de mobilité. Les mobilités ont de fortes corrélations entre elles et sont également influencées par les caractéristiques des ménages qui influencent leurs choix pour accéder à leurs besoins (Figure 3). Dans ce contexte, la mobilité résidentielle doit être comprise comme une facette constitutive du mode de vie qui structure les choix des ménages.

**Figure 3**

Contribution des mobilités aux stratégies d'accès pour répondre aux besoins des ménages



## **2.2 Évolution du concept de mobilité résidentielle**

À travers le temps, le concept de la mobilité résidentielle a évolué afin de faire part de l'apport combiné de facteurs macroscopiques et microscopiques qui influencent chacun à leurs manières les choix résidentiels et la forme des régions métropolitaines. La figure 2 nous a permis de présenter des catégorisations du concept de mobilité résidentielle. À l'intérieur de ce champ d'approches, diverses disciplines ont abordé de manière distincte la mobilité résidentielle menant à une multiplication des regards portés sur le phénomène. Nous tenterons donc d'élucider l'apport de ces échelles d'analyses en faisant la présentation en trois tendances qui ont fait évoluer le regard sur la mobilité résidentielle. Les approches déterministes ont été les premières à se prêter au concept et ont pu donner des outils encore utiles, peu importe l'approche employée. Par la suite, l'approche du cycle de vie a permis de situer les mobilités dans le temps de vie des gens qui l'effectuent. Finalement, les approches des modes de vie évaluent le rôle des motivations et des représentations individuelles dans des dynamiques métropolitaines qui peuvent, collectivement, influencer la forme du développement des villes.

### **2.2.1 Approches déterministes**

Les premières études de la mobilité résidentielle portaient sur les migrations interrégionales à la commande d'états. Elles permettent de représenter l'impact des mobilités résidentielles combinées sur l'environnement urbain, mais ne permettent pas toujours de comprendre les mobilités individuelles. Ces approches empruntent bien souvent des caractéristiques de l'étude des migrations. Ces approches viennent donc avec des définitions propres à leur contexte. Alors appelée migration intra-urbaine, la mobilité résidentielle est comprise comme le déplacement de ménages à l'intérieur d'une région métropolitaine (Short, 1978). Cette définition très simple permet de faire part de dynamiques qui se jouent à l'échelle des flux de population à l'intérieur de la ville.

Les migrations à l'échelle d'un pays ou d'une région métropolitaine ne sont pas un intérêt nouveau des sciences sociales. Dès les années 1920, certains chercheurs de l'école de Chicago de sociologie constatent les transformations significatives à l'intérieur des villes causées par



*l'instabilité résidentielle* et par l'exode rural (Rossi et Shlay, 1982). Des modèles de la forme urbaine tels que celui des cercles concentriques de Burgess en 1925 impliquent une théorie sous-jacente sur la mobilité intra-urbaine. Les pathologies qui sont étudiées à travers la lentille de cette école, telles que la délinquance ou la criminalité, sont autant de manifestations d'une rupture des liens communautaires accentuée par la migration.

C'est dans un tel contexte que Rossi a tout d'abord reçu le mandat d'étudier la mobilité, cause perçue de tant de déviance, afin d'offrir de meilleurs quartiers (Rossi et Shlay, 1982). Le résultat, *Why Families Move*, publié en 1955, est loin de rentrer dans le cadre établi de recette pour soigner la ville de sa mobilité, alors perçue comme le problème à résoudre (Rossi et Shlay, 1982). Rossi (1955) change le paradigme existant de recherche sur la mobilité. Plutôt que d'étudier le phénomène uniquement comme caractéristique d'une population, il interroge par des sondages la décision de la mobilité des familles dans un échantillon représentatif de la population. Avec une telle méthode, la cause de la mobilité devenait personnelle, rationnelle, faisant rupture avec l'identification de l'absence de normes de la société moderne. Ce n'est pas la perte des repères et des valeurs sociales conventionnelles qui mène à la mobilité intra-urbaine, mais les changements des besoins des ménages qui sont occasionnés par diverses étapes de vie. Autrement dit, la mobilité résidentielle est normale.

Les travaux de Michelson (1977;1980) présentent bien les manières d'éprouver les approches déterministes du choix résidentiel. Dans une étude longitudinale d'une cohorte de ménages de la région métropolitaine de Toronto visant à évaluer le choix résidentiel et son impact sur la satisfaction résidentielle future, l'auteur testait deux modèles expliquant le choix résidentiel. D'une part, le modèle d'autosélection stipulait que les ménages répondent à une insatisfaction en déménageant et ne changent pas de comportement après une relocalisation. De l'autre part, un modèle déterministe, basé sur les implications de la dimension physique du nouvel environnement sur les comportements et sur la satisfaction, stipulait que les ménages adaptent leurs comportements en fonction de la nouvelle localisation suivant un déménagement. Le premier modèle supposait donc que la capacité des acteurs rationnels à choisir un environnement qui leur ressemble déterminera la satisfaction résidentielle, alors que le second supporte l'idée que l'environnement choisi aura un impact déterminant sur les comportements futurs

(Michelson, 1980). Aucun de ces deux modèles ne pouvait expliquer seul la satisfaction résidentielle chez les répondants. Même si certains comportements comme la pratique d'un sport étaient stimulés par un environnement physique donné, d'autres activités, telles que l'entretien ménager, étaient le résultat d'une autosélection. Il importe finalement d'évaluer les critères qui sont véritablement employés par les répondants pour le choix résidentiel, mais aussi de voir ces critères dans le contexte de la planification à long terme (Michelson, 1980). Ce type de planification est d'ailleurs la force de certaines approches par le cycle de vie.

C'est donc à partir des travaux de Rossi que se sont multipliées les applications du cycle de vie à la mobilité résidentielle, menant à une explication plus précise des raisons qui la motivent. Une telle perspective invite une étude quantitative corrélée avec l'âge et avec le nombre d'enfants. Dans la perspective du cycle de vie, la mobilité résidentielle vers la banlieue est le résultat des besoins des familles pour plus d'espace, un environnement de qualité. Le cycle de vie a donc rapidement remplacé les premières approches déterministes, mais ces dernières ont toutefois eu un apport important pour l'étude de la mobilité résidentielle et restent pertinentes comme modèle simple lorsqu'un autre phénomène est étudié. Ce sont des approches déterministes qui ont mené à des modèles écologiques et à la systématisation de la rationalité économique.

#### L'apport des modèles écologiques

Roderick D. McKenzie établit, dans un chapitre du livre fondamental de l'école de Chicago *The City*, une approche écologique des villes qui compare les relations entre les humains avec l'écologie telle que définie en biologie (McKenzie, 1925). La stabilité des établissements humains dépend donc des « processus de production et de distribution des commodités » (McKenzie, 1925, p. 66). Cela signifie que dans les villes, qui ne connaissent pas les mêmes limites de population que les précédents types d'établissements liés à la production alimentaire, le bilan migratoire est le moteur de l'activité humaine. La croissance de la ville fonctionne par un enchaînement de développements qui permet à l'organisme de s'adapter à la population avec un nombre croissant de services. Les différentes sections d'une ville peuvent donc jouer un rôle distinct les unes des autres et ses spécialités font émerger des caractéristiques culturelles propres.

En employant ce modèle écologique, plusieurs auteurs ont décrit l'expansion de la ville comme se faisant essentiellement vers la périphérie. Le modèle concentrique de Burgess décrit une expansion vers l'extérieur en réponse aux pressions invasives des autres usages provenant du centre (Park, Burgess et McKenzie, 1925). Le modèle de l'invasion et de la succession implique effectivement qu'une ville croît lorsque les diverses classes sociales ségréguées dans l'espace se déplacent vers la périphérie de la ville. Elles font de la place aux nouveaux immigrants majoritairement pauvres dans le cadre bâti le plus vieux, adjacent au centre (Short, 1978). Plus tard, le modèle a pu inclure l'effet des infrastructures de transport sur la distribution des activités dans la théorie des secteurs de Hoyt (1939). Cette dernière stipule par exemple que l'aspect désirable du relief peut mener à la concentration de quartiers résidentiels aisés sur des plateaux surélevés ou que les abords d'un chemin de fer peuvent mener à une plus grande concentration de ménages défavorisés.

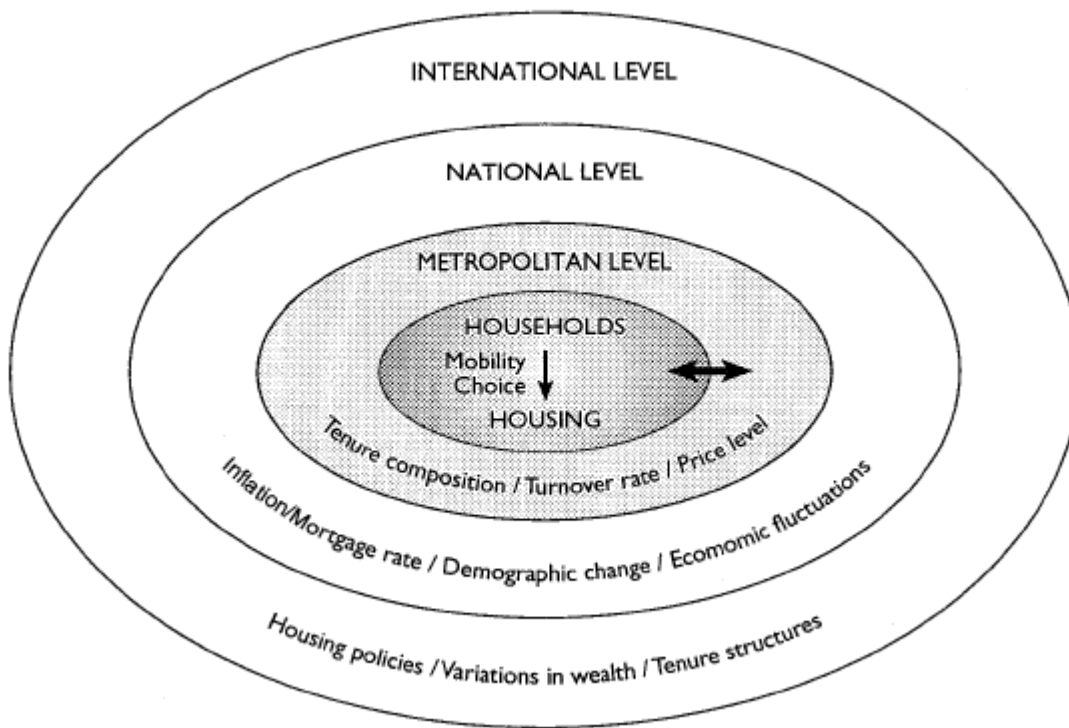
Dans tous ces cas, l'objet d'étude est la ville et sa croissance plutôt que les décisions individuelles. Les caractéristiques des individus qui sont retenues sont donc très restreintes. Ces approches réduisent donc la complexité d'un phénomène afin d'en dégager des réflexions. Les multiples choix individuels ont un impact sur l'espace, mais les tendances ainsi relevées ne sont pas toujours déterminantes des choix individuels. Certains modèles qui situent l'individu dans les échelles supérieures aident toutefois à comprendre le contexte du choix résidentiel.

En constatant aux États-Unis la part importante de ménages qui choisissent des maisons unifamiliales, Clark et Dieleman (2017) présentent les marchés locaux comme une bonne explication. La part économique de la décision de devenir propriétaire d'une maison unifamiliale peut être divisée en quatre indicateurs macroéconomiques simples (Clark et Dieleman, 2017). Les prix moyens, le taux d'inflation, les taux d'intérêt hypothécaires et le taux de nouvelles constructions interagissent de manière à créer des périodes où un plus ou moins grand nombre d'individus sont attirés à la propriété. Si de nombreuses propriétés sont disponibles à bon prix et que les taux d'intérêt hypothécaires sont bas, les acteurs économiques sont encouragés à acquérir une propriété. Si un nombre important de ménages choisissent un type de propriété, il est probable que ce soit parce que c'est l'option qui est la plus aisément disponible.

Les travaux de Dieleman, Clark et Deurloo (2000) sur la géographie de la mobilité résidentielle dans diverses villes américaines ajoutent à ce modèle simple en positionnant le choix de la mobilité dans un modèle environnemental. La mobilité résidentielle est alors intégrée dans un contexte métropolitain marqué par une certaine proportion des modes d'occupation, par le rythme de la mobilité résidentielle à l'échelle de la population et par le prix des différentes options (Figure 4).

**Figure 4**

La mobilité résidentielle enchâssée dans trois échelles géographiques



Source : Tiré de Dieleman et al. (2000, p. 224)

Ce modèle permet donc de préciser le choix de la mobilité résidentielle, mais procure peu d'information sur la localisation résidentielle précise. À l'intérieur du contexte métropolitain, les ménages qui acquièrent une propriété font, selon les modèles économiques, un arbitrage entre l'espace requis pour le ménage et l'ensemble des autres contraintes économiques. Les approches déterministes ont permis de développer des outils qui permettent de comprendre le contexte des choix résidentiels et représenter à l'échelle des métropoles la mobilité résidentielle.

### La rationalité économique de la mobilité résidentielle

À l'intérieur des modèles écologiques, c'est une rationalité économique qui permet d'expliquer les choix des ménages. Avec leurs contraintes financières, les ménages se localisent donc à la distance du centre-ville qui représente un bon compromis entre le coût du sol et les ressources disponibles (Meloche, 2015). Les couples qui planifient avoir des enfants, comme les jeunes familles, se situeraient, à cause des besoins plus importants en espace, plus loin du centre-ville.

Pour vérifier cette hypothèse dans le cas de Montréal, Meloche (2015) a évalué l'impact de la distance du centre-ville sur la part d'enfants dans la population. À l'intérieur d'un périmètre de 25 km du centre-ville, la relation entre la distance dudit centre et la part d'enfants dans la population est relativement forte ( $R^2=0,39$ ). De plus, la densité de population semble également avoir un impact sur la part d'enfants, bien que plus faible ( $R^2=0,28$ ). Finalement, il existe une relation entre la proportion du stock de logements construits âgés de moins de dix ans et la part d'enfants dans la population ( $R^2=0,26$ ).

Selon cette approche économique, les familles de la région métropolitaine de Montréal semblent s'établir, conformément aux modèles économiques classiques, à une distance plus grande du centre-ville, en banlieue, là où la densité est plus faible. De plus, la disponibilité de constructions récentes semble avoir une incidence sur la localisation des familles (Meloche, 2015). Il est donc raisonnable de considérer les acteurs comme faisant un calcul économique entre les dépenses associées à la propriété et les coûts liés au transport tout en respectant le budget-temps observé depuis les travaux de Zahavi et Talvitie (1980). La rationalité économique permet donc d'expliquer de quelle manière les ménages vont se comporter à l'échelle d'une population entière et sa validité peut être vérifiée avec quelques caractéristiques sociodémographiques. Le résultat de ce calcul mène une part importante de ménages vers des localisations plus éloignées du centre de la région métropolitaine.

Bien que nous ayons catégorisé ici des approches qui prennent peu en considération les caractéristiques des ménages mobiles, elles peuvent avoir des apports importants dans la compréhension de dynamiques urbaines. Les approches présentées sont riches en ce qu'elles permettent d'expliquer les dynamiques de ségrégation sociale comme manifestation

géographique des inégalités (Duchac, 1974). Il est nécessaire d'avoir un œil sur ces approches pour comprendre que les mobilités résidentielles façonnent la ville par un ensemble de dynamiques qui ne relèvent pas spécifiquement de la volonté des ménages mobiles (Kaufmann, 2014).

### **2.2.2 Approches du cycle de vie**

De nombreuses études de la mobilité résidentielle se basent sur l'étude des cycles de vie pour expliquer les étapes de la vie qui ont un impact sur les besoins remplis par la résidence (Clark et Onaka, 1983; Goetzke et Rave, 2013; Kendig, 1984; Letdin et Shim, 2019). Une telle perspective invite une étude quantitative corrélée avec l'âge et avec le nombre d'enfants. Dans la perspective du cycle de vie, la mobilité résidentielle vers la banlieue est le résultat des besoins des familles pour plus d'espace, un environnement de qualité. En inférant aux mobilités résidentielles des sens fondés essentiellement dans les groupes démographiques qui peuvent être étudiés par les statistiques, les motivations des personnes qui effectuent ces migrations sont souvent évacuées.

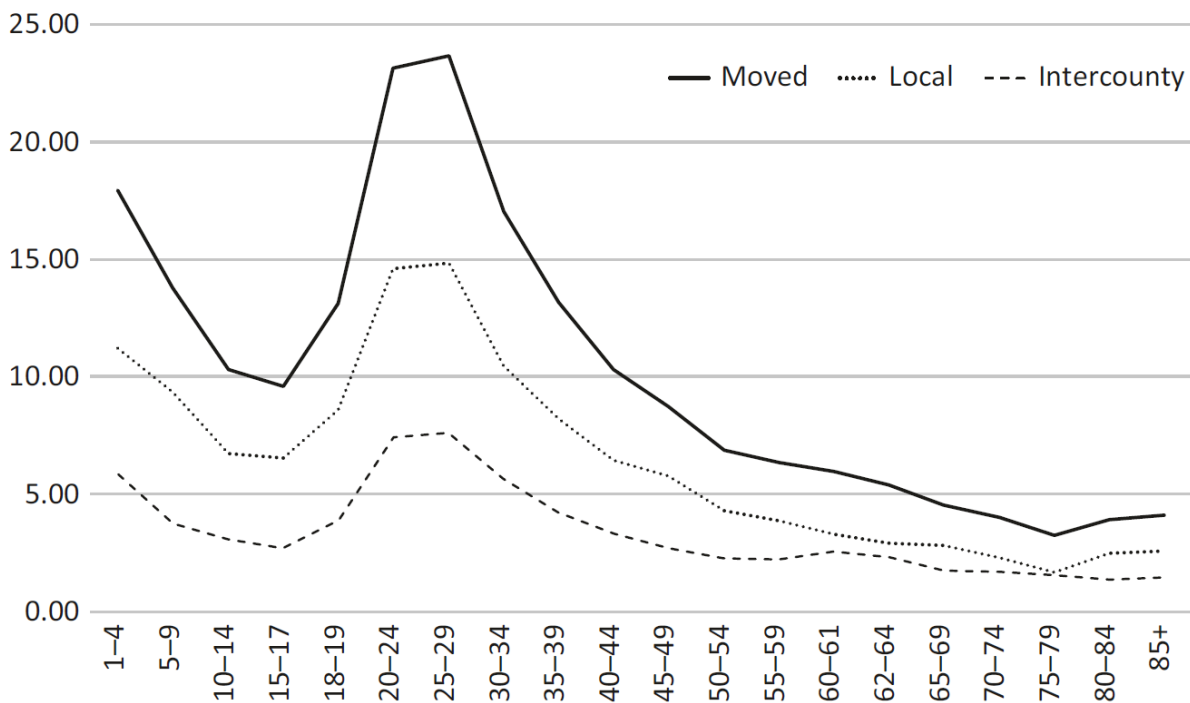
L'approche du cycle de vie se concentre sur une échelle d'analyse très large (Cadwallader, 1992). Ce sont des relations telles que celle entre le type de logement et la composition du ménage et celle entre la qualité du logement et le statut socio-économique du ménage qui déterminent à l'échelle macroscopique la décision de la mobilité résidentielle (Cadwallader, 1992).

Le cycle de vie s'érige comme modèle pour la compréhension de la mobilité résidentielle des ménages. L'approche aborde bien l'engagement fonctionnel d'un choix résidentiel. Un ménage cherchera un logement plus grand pour pouvoir y loger une famille croissante par exemple. Les décisions liées à l'éducation, l'autonomisation, la cohabitation d'un couple ou la naissance des enfants arrivent avec une certaine régularité parmi les personnes âgées de 18 à 34 ans (Gillespie, 2017). Ces décisions contribuent à la fréquence plus importante de mobilité parmi cette cohorte. Dans la figure 5, les proportions de ménages mobiles varient de manière très importante selon l'âge. Dans une année donnée, ce sont le quart des ménages dans la vingtaine qui changent de résidence, une valeur beaucoup plus importante que les taux de mobilité résidentielle retrouvés parmi les groupes plus âgés. Ce sont avant tout les jeunes enfants de moins de 9 ans et les adultes

de 20 à 30 ans qui déménagent parce que leurs ménages subissent généralement plus de changements transformant les besoins résidentiels (Gillespie, 2017).

**Figure 5**

Taux de mobilité résidentielle par année selon l'âge aux États-Unis en 2014-2015



Source: Tiré de Gillespie (2017, p. 59)

En bref, l'approche du cycle de vie s'intéresse avant tout aux caractéristiques démographiques générales des ménages et peu aux motivations, mais la méthode a permis de développer des outils d'analyse des mobilités résidentielles et d'identifier les périodes de la vie qui sont marquées par la plus forte mobilité. Elle contribue donc encore aujourd'hui à mieux comprendre qui sont les ménages mobiles.

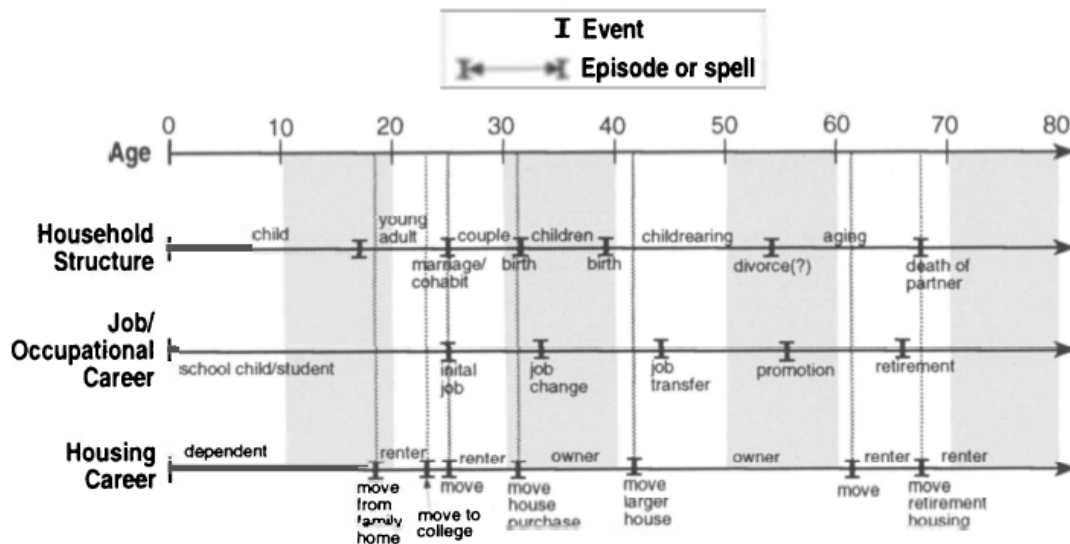
#### Les trajectoires comme outil d'analyse de la mobilité résidentielle

Le cycle de vie permet d'étudier le logement à la manière d'une carrière, influencée par les divers événements qui ont lieu durant la vie. En réponse à des changements dans les besoins ou les

opportunités, les individus changent d'habitat (Kendig, 1984; Pickles et Davies, 1991). Le changement de logement qui a lieu en réponse à ce cycle de vie est alors porteur d'un sens, d'un moment marquant dans le cours de la vie de l'individu. Il devient alors possible d'étudier ces changements comme marqueurs importants de la vie et donc accompagnés de significations fortes (Clark et Dieleman, 2017). La carrière professionnelle comme la composition du ménage sont parmi les éléments qui peuvent se superposer à la carrière résidentielle. Dans la figure 6, les événements qui ont lieu dans la ligne du temps de la composition du ménage ont un effet sur la carrière résidentielle. Les trajectoires résidentielles résultent des changements de la structure du ménage ainsi que des carrières professionnelles et résidentielles. De la même manière, certaines étapes de la carrière professionnelle peuvent également avoir un impact sur la carrière résidentielle.

**Figure 6**

Les trajectoires résidentielles dans le contexte du cycle de vie selon la structure du ménage



Source : Tiré de Clark et Dieleman (2017, p. 33).

La carrière résidentielle comme cadre des trajectoires est parfois critiquée pour les inférences établies entre un événement et la mobilité résidentielle observée (Pickles et Davies, 1991). En examinant exclusivement des périodes restreintes du cycle de vie comme la composition du ménage ou la carrière professionnelle, les significations accordées aux autres mobilités



résidentielles peuvent être ignorées. Une autre critique adressée concerne l'évolution des relations sociales au cours de la vie. En plus d'être influencées par des événements clés (début de la cohabitation, mariage, naissance d'un enfant), les relations sociales et les trajectoires résidentielles des proches peuvent également influencer la mobilité résidentielle (Coulter, Ham et Findlay, 2016). En tenant compte de cet aspect des trajectoires résidentielles, la mobilité résidentielle d'amis ou de la famille, de personnes liées, peut causer des effets d'entraînement (Coulter et al., 2016). Il apparaît alors pertinent d'étudier les trajectoires à partir de l'œil de ceux qui les produisent, par le sens accordé à chacun des changements, incluant les relations sociales (Pickles et Davies, 1991).

L'approche du cycle de vie offre donc un outil de compréhension de la mobilité résidentielle des acteurs, la trajectoire résidentielle, qui peut être employé sans se limiter à un paradigme du cours de vie fixe (Clark et Dieleman, 2017).

#### Les biographies de mobilité

Depuis les années 2000, les biographies de mobilité ont permis d'analyser certaines continuités dans le cycle de vie. La méthode offre un cadre pour comprendre les changements d'habitudes de mobilité par les événements structurant du cycle de vie (Lanzendorf, 2010). En ce sens, l'approche des biographies de mobilité apparaît comme une adaptation des approches du cycle de vie permettant d'intégrer certaines attitudes et valeurs dans l'étude des mobilités (Lanzendorf, 2002).

Ce qui explique la forte proportion des déplacements parmi les jeunes ménages n'est pas spécifiquement leur âge. Plutôt, c'est la concentration d'événements clés qui ont lieu dans une période qui s'étale du début de l'âge adulte jusqu'à environ 35 ans (Lanzendorf, 2010). Il existe une forte relation entre la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle qui offre des opportunités pour reconsidérer les habitudes de mobilité quotidienne (Scheiner et Kasper, 2003). Elles peuvent donc beaucoup changer durant cette période, mais demeurent ensuite relativement stables au long de la vie.

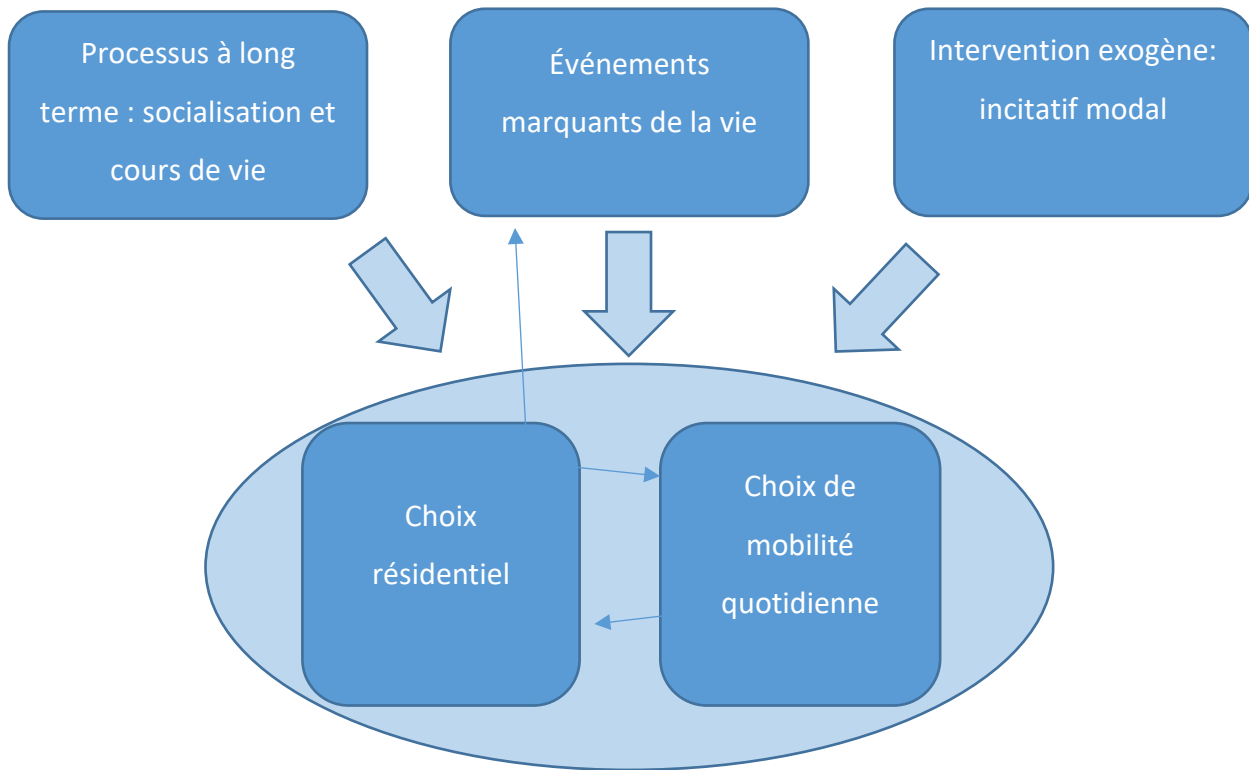
Les biographies de mobilité sont une méthode qui permet de mettre l'accent sur les événements clés de la vie pour identifier les changements dans le mode de vie et les habitudes de mobilité quotidienne qui surviennent à ce moment. Les biographies demandent de mettre en doute les motivations et les valeurs qui ont porté des changements pour identifier les causes et les impacts de la mobilité résidentielle. Il s'agit donc d'une méthode intermédiaire entre le cycle de vie et le mode de vie. Certains auteurs constatent à cet effet que la distinction entre les événements clés est parfois difficile à différencier des processus plus long tels que la socialisation ou le mode de vie (Müggenburg, Busch-Geertsema et Lanzendorf, 2015).

L'acquisition d'une voiture par un ménage peut transformer les habitudes de mobilité des membres du ménage et permettre de considérer de nouvelles localisations résidentielles (Van Acker, Mokhtarian et Witlox, 2014). Dans une étude sur les effets de la naissance d'un enfant sur les habitudes de mobilité, Lanzendorf (2010) constate que certaines mères qui employaient des modes non automobiles avant la grossesse les délaissent pour d'autres modes pour les déplacements quotidiens. Les mères qui utilisaient déjà la voiture maintiennent ce comportement. La méthode des biographies de mobilité a permis d'interroger l'attachement des participantes à leurs modes de transport préférés et représenter les défis qui s'ajoutent et les méthodes de maintien des habitudes des membres du ménage lors de la naissance d'un enfant (Lanzendorf, 2010).

Dans l'approche des biographies de mobilité, les événements de la vie ont un impact sur la relocalisation (figure 7). Elle reconnaît également l'impact des processus à long terme tels que la socialisation ou le stade de vie ainsi que des facteurs exogènes comme des incitatifs ou de nouvelles infrastructures sur le choix résidentiel (Müggenburg et al., 2015). L'aspect central de cette approche demeure toutefois les interactions entre le choix résidentiel et les habitudes de mobilités quotidiennes qui s'influencent mutuellement. Ces deux formes de mobilité sont donc issues des mêmes causes rassemblant des facteurs individuels placés dans un contexte.

**Figure 7**

Modèle des biographies de mobilité de Müggenburg, Busch-Geertsema et Lanzendorf



*Note.* Adapté de Müggenburg et al. (2015, p. 159) Les choix résidentiels et de mobilité quotidienne résultent d'une interaction de processus à long terme, d'événements marquants de la vie et d'interventions exogènes. Les deux mobilités s'influencent entre elles. Le choix résidentiel peut à son tour avoir un impact sur les événements marquants de la vie.

#### Limites de l'approche du cycle de vie

Dans l'approche du cycle de vie, la motivation à la propriété, plus encore qu'un investissement, est intrinsèquement liée au stade auquel les ménages ont des enfants (Drew et Herbert, 2013). Selon les travaux de Clark et Dieleman (2017), le passage de la location à la propriété dépend du cycle de vie au point où les ménages conservent leur motivation indépendamment des problèmes perçus d'abordabilité. Pour les ménages en âge d'avoir des enfants, la propriété serait un désir

naturel de mobilité sociale ascendante (Clark et Dieleman, 2017). Cela introduit les nombreuses limites de cette approche utilisée seule.

Effectivement, bien que les biographies de mobilités contribuent à intégrer les mobilités quotidiennes comme variable influençant le choix résidentiel, l'approche du cycle de vie néglige la diversité des modes de vie qui remettent en question une progression normale dans les âges de la vie qui serait le principal moteur des choix résidentiels comme de la motivation à la propriété. Une telle approche ne permet pas d'expliquer un ensemble de choix pourtant courant dans la région métropolitaine de Montréal et l'ensemble des inégalités qui dictent la diversification des modes de vie. L'approche de la mobilité par les modes de vie permet de tenir compte de ces réalités diverses.

### **2.2.3 Approches par les modes de vie**

Bien que l'approche par le cycle de vie permette de représenter dans une population les événements de vie qui ont un grand impact sur la mobilité, elle n'aide pas à distinguer les caractéristiques recherchées lors de l'élaboration d'un projet de mobilité résidentielle. Elle permet de cerner la population des jeunes de 20 à 35 ans comme les plus mobiles et identifie la formation de la famille comme une étape significative, mais ne donne pas d'indication précise sur les choix résidentiels de ces jeunes mobiles. Récemment, l'approche par les modes de vie contribue à corriger cette lacune. Comme approche humaniste à l'échelle du ménage<sup>7</sup>, cette dernière donne du poids aux actions des ménages et aux valeurs qui les sous-tendent par le principe d'agentivité (Rérat, 2020).

#### **Aborder les modes de vie de manière intégratrice**

Par sa polysémie, le concept de mode de vie peut être compris de manières très diverses (Ærø, 2006). Les inégalités sont centrales pour comprendre le concept étant donné que l'intérêt pour les modes de vie provient de la volonté de théoriser et distinguer entre elles des formes sociales

---

<sup>7</sup> La Figure 2 permettrait de situer des approches du choix résidentiel selon un axe du rôle de l'individu et un autre de l'échelle d'analyse.

(Simmel, 1971). Nous tenterons ici d'élucider les approches typiques du mode de vie afin de clarifier ce qui est entendu dans le cadre de cette recherche.

Les premières itérations des modes de vie dans l'école de sociologie de Chicago visaient à établir la distinction importante qui existait dans la manière d'habiter des urbains et des ruraux. Dès 1938, Wirth tente d'identifier l'urbanité comme mode de vie distinct de la ruralité. Il constate que les liens d'une communauté forte sont absents et remplacés par des liens plus faibles et des mécanismes formels de contrôle social. Une caractéristique dominante du mode de vie est la différenciation qui existe entre les pratiques des urbains entre eux. « Diverse population elements inhabiting a compact settlement thus tend to become segregated from one another in the degree in which their requirements and modes of life are incompatible with one another and in the measure in which they are antagonistic to one another. » (Wirth, 1938, p. 15) À l'intérieur des villes, les urbains se rassemblent selon la similarité de modes de vie tout en tolérant, grâce à l'hétérogénéité, la différence des modes de vie dans la ville.

Le concept est par la suite raffiné afin de représenter une stratification sociale. Dans l'approche structuraliste bourdieusienne du mode de vie, c'est la classe sociale qui est le déterminant principal du mode de vie. Dans une telle approche, « les pratiques et les valeurs des personnes sont donc avant tout déterminées par leur position dans l'espace social » (Kaufmann et Ravalet, 2019, p. 11). Les modes de vie sont donc une caractéristique collective partagée par un ensemble social homogène. Cette approche porte le regard sur les inégalités sociales verticales qui peuvent se créer dans une société stratifiée.

Selon la perspective horizontale des modes de vie de Beck (1992), les structures traditionnelles, qui étaient à la base des théories sur les distinctions du mode de vie, seraient désormais moins pertinentes que les nouvelles inégalités horizontales. Les appartenances de classe reculeraient, emportant avec elles les modes de vie qu'elles dictent. À la place, les individus sont poussés pour leur propre survie à déterminer leur manière de vivre. Cette décision est formée en partie avec de nouvelles appartenances institutionnelles qui dépassent la classe (Beck, 1992). Ces appartenances s'apparentent à la consommation et seraient dictées par des caractéristiques telles que l'âge ou l'éducation (Scheiner et Kasper, 2003). Cette approche volontariste d'un mode

de vie consumériste proclame l'émancipation individuelle des contraintes structurelles. Toutefois, les modes de vie dans cette approche se sont récemment à nouveau rapprochés de l'approche structuraliste puisque les préférences dictées par l'éducation peuvent elles aussi se perpétuer par la socialisation (Scheiner et Kasper, 2003). De manière générale, le mode de vie par cette perspective est la manière dont un individu distingue ses pratiques et ses aspirations (Kaufmann et Ravalet, 2019). Cette approche porte le regard sur la diversification des modes de vie individuels, mais ne peut pas faire abstraction des effets structureaux sur le mode de vie, d'où l'intérêt d'approches intégratrices.

Finalement, les approches intégratrices supposent la coexistence des inégalités sociales basées sur une stratification classique de la société et les nouvelles inégalités issues de la diversification de la consommation, des attitudes ou des valeurs (Ohnmacht, Maksim et Bergman, 2009).

#### La qualité de vie des ménages

Postulant qu'un nombre limité de caractéristiques démographiques ne sont pas suffisantes pour comprendre le choix résidentiel, l'approche par les modes de vie vise plutôt à présenter la correspondance que font les personnes entre le logement et le quartier d'une part et leurs aspirations de l'autre (Kaufmann et Pattaroni, 2019). Il devient donc essentiel d'inclure dans la compréhension de la mobilité résidentielle les valeurs et les objectifs des ménages mobiles en plus des caractéristiques des modèles précédents (Jansen, 2014). Le mode de vie serait donc « une composition – dans le temps et l'espace – des activités et expériences qui donnent sens à la vie d'une personne. Nous distinguons trois grandes dimensions de nos modes de vie, relatives aux manières *d'habiter* le territoire, de *rencontrer* l'autre et *d'utiliser* les infrastructures. » (Pattaroni, Thomas et Kaufmann, 2009, p. 6) Pour faciliter cette opération, il est possible de diviser le mode de vie en trois qualités principales qui peuvent plus facilement être opérationnalisées. Il s'agit des qualités : fonctionnelle, sociale et sensible.

#### *Qualité fonctionnelle*

La qualité fonctionnelle réfère principalement aux préférences modales des personnes. C'est la notion d'accessibilité qui prime pour ce facteur. Le milieu de vie doit pouvoir offrir un accès aux différents services selon des modes variés. La qualité fonctionnelle est donc influencée par les

préférences modales des résidents, les ancrages de proximité, ainsi que certaines caractéristiques du cadre bâti (Kaufmann et Pattaroni, 2019). En ce sens, la qualité fonctionnelle est déterminée principalement par la localisation résidentielle en relation avec des infrastructures de transport, la proximité de services et les opportunités d'employer les réseaux de transport afin d'atteindre les activités quotidiennes.

Un exemple évocateur de la qualité fonctionnelle peut être tiré de l'importance relative des déplacements pour le travail et les autres déplacements dans le choix de la mobilité résidentielle. Selon Martouzet (2013), les déplacements qui sont imposés peuvent avoir un impact sur la localisation résidentielle par des processus *d'utilité-rationalité* avec une absence marquée d'émotion. Les déplacements pour le travail, qui sont généralement imposés, ont donc un impact inférieur sur le mode de vie que celui des déplacements choisis, tels que les activités, la consommation ou le cadre familial (Martouzet, 2013). L'accès à ces activités par le mode de transport préféré peut donc agir comme facteur décisif pour la localisation résidentielle. L'accès aux services qui sont requis par les ménages est une portion importante de la qualité fonctionnelle du mode de vie. En tentant de s'assurer l'accès, certaines personnes visent avant tout à minimiser la distance. D'autres peuvent déterminer un accès qu'ils considèrent comme convenable selon leur mode de transport de prédilection (Chatman, 2009). Les représentations qu'auraient les individus des divers modes de transport contribuent donc à l'importance qu'a ce mode dans leur mobilité résidentielle (Carpentier, 2011). La notion d'accès est donc relative au mode de transport de préférence. Cette qualité fait donc émerger l'importance de l'accès selon les modes de préférence, ainsi que l'accès aux écoles, aux commerces ou aux espaces verts (Thomas et Pattaroni, 2012).

### *Qualité sociale*

La qualité sociale du mode de vie est tributaire des interactions sociales qui s'offrent aux résidents. Elle peut donc être influencée par divers aspects, lesquels sont des liens personnels à proximité, la concordance entre le mode de vie souhaité et celui des autres résidents et le contexte social du voisinage. Ce qui pourrait être souhaitable comme niveau d'animation pour certains individus pourrait ne pas l'être pour d'autres. De manière similaire, la vie associative peut également être un aspect apprécié dans certains contextes. La qualité sociale se joue donc

principalement au sein des relations interpersonnelles dans un environnement donné, mais ne l'est pas exclusivement. Les types d'espaces publics peuvent avoir des impacts sur tous les aspects de la qualité sociale en offrant des milieux adaptés à des interactions sociales mixtes.

Dans certains cas, le choix d'un quartier dépend de la similarité des autres résidents avec le ménage mobile (Ær⊙, 2006; Benson, 2014; Karsten, 2007). Les préférences sociales peuvent donc contribuer à définir les quartiers qui sont acceptables pour un ménage mobile. Dans le cas de Montréal, la présence du français dans plusieurs banlieues peut être un facteur social du choix des quartiers à forte majorité francophone (Bérubé, 2017; Marois et Belanger, 2013). Pour plusieurs familles, la présence d'une grande proportion de familles au sein du quartier peut être un facteur déterminant (Fortin, 2015; Jean, 2014). Ces derniers souhaitent généralement que leurs enfants puissent jouer avec d'autres enfants du même âge dans le quartier. La qualité sociale du mode de vie peut également être déterminée par la distinction du milieu de vie des autres quartiers, d'un désir de statut social offert par la localisation résidentielle (Thomas et Pattaroni, 2012).

Dans d'autres cas, la qualité sociale offerte au mode de vie peut provenir de la proximité des proches. Les jeunes ménages peuvent souhaiter se retrouver à proximité de parents et de leurs autres réseaux sociaux (Karsten, 2007; Mulder, 2007; Ramadier, 2002). Tant pour des raisons de distinction, d'homogénéité ou de proximité des réseaux sociaux existants, les ménages tentent d'assurer une certaine qualité sociale de leur mode de vie.

### *Qualité sensible*

La qualité sensible est relative au confort et à la correspondance avec les goûts des individus pour les caractéristiques des logements ou des quartiers. La part sensible de l'environnement construit peut être dépendante d'éléments comme la densité du bâti, le charme du quartier ou la présence d'espaces verts (Pattaroni et al., 2009). Le logement peut pour sa part contribuer à la qualité sensible par son aménagement intérieur.

L'intimité offerte par le logement est un bon exemple de sa qualité sensible. Certains individus peuvent avoir des attentes plus ou moins grandes par rapport à l'intimité procurée par le logement (Bédard, Fortin, Langlois, Guay et Hamel, 2004). Afin d'évaluer l'importance de ce



critère, Day (2000) compare la satisfaction résidentielle des habitants de deux développements extrêmement similaires dans le profil des acheteurs, l'accès offert aux commerces et aux espaces verts, l'âge du cadre bâti, et le prix. Il y a des différences minimales entre toutes les variables autres que le type de logement. L'une est composée de maisons détachées alors que l'autre est composée de maisons de ville. Le logement de type détaché ou maison de ville n'a pas d'impact significatif sur la perception d'intimité ni sur la satisfaction résidentielle, mais est tout de même préféré. Les participants peuvent supporter une certaine densité du bâti, mais cette dernière ne doit toutefois pas venir à l'encontre de l'intimité (Day, 2000). C'est l'espace découvert devant, derrière et aux extrémités des barres de maisons qui a le plus grand impact sur l'intimité, pas le type résidentiel. Afin d'avoir un bon niveau d'intimité, les résidents préfèrent avoir une division claire des espaces privés entre voisins sans avoir de trop grandes proximités. Un paysagement qui offre de l'intimité entre des résidences à proximité ainsi que l'absence de vues opposées permettent d'augmenter la perception d'intimité. La présence d'espace ouvert à proximité réduit considérablement la perception de la densité. La maison détachée est vue comme une caractéristique souhaitée, mais distincte de l'intimité offerte par le type résidentiel. Elle est donc un idéal auquel aspirent les répondants, faisant écho aux travaux de Michelson (1977) selon qui la satisfaction peut provenir de la correspondance du type résidentiel avec les préférences. Il apparaît dès lors pertinent d'identifier précisément les caractéristiques sensibles importantes pour les ménages puisqu'une caractéristique peut être supposée, mais pas nécessairement avérée. L'intimité peut être une caractéristique très importante, mais peut être mobilisée par des ménages qui préfèrent des types de logements différents.

#### *Évaluation des critères du choix résidentiel et modes de vie*

Dans le cas des agglomérations de Berne et de Lausanne, les éléments contribuant aux qualités fonctionnelles, sociales et sensibles du mode de vie ont permis à Pattaroni et al. (2009) de compiler une liste des critères de choix de localisation résidentielle issue d'une quarantaine d'entretiens approfondis auprès de familles vivant dans huit localisations différentes. Ils ont par la suite été en mesure de quantifier et ordonner les attitudes face aux critères relevés dans une enquête menée par téléphone auprès d'un total de 1000 ménages dans les deux agglomérations étudiées.

Le résultat permet de mettre en lumière une très grande différence dans l'importance accordée aux critères identifiés. Les familles recherchent des environnements paisibles marqués avant tout par leurs qualités sensibles et fonctionnelles telles que la *nature* et le *calme* ainsi que l'accessibilité en transport collectif ou la proximité des écoles et des commerces (Pattaroni et al., 2009). Les critères sociaux tels que la proximité des amis et de la famille étaient pour leur part très importants pour certains répondants, mais ne se trouvaient pas parmi les plus importants dans l'ensemble des cas. Il était donc plus important pour les familles d'assurer un milieu immédiat de qualité pour les enfants où ils peuvent développer un certain niveau d'autonomie (Pattaroni et al., 2009).

Les qualités fonctionnelles, sociales et sensibles des choix résidentiels sont donc évaluées de manière différente par les familles, qui mettent de l'avant un milieu de vie qu'ils jugent de qualité pour les enfants qui passent souvent par la tranquillité et la convivialité.

### **2.3 La construction sociale du choix résidentiel des jeunes ménages**

Le choix des trajectoires résidentielles demeure un outil efficace au-delà d'une approche du cycle de vie parce qu'il suggère qu'une série de localisations résidentielles s'enchaîne selon une logique intelligible plutôt que d'être effectué par le fruit du hasard (Grafmeyer, 2010). Les mobilités résidentielles répondent donc à un certain nombre de logiques et de stratégies à la fois économiques et sociales. Selon Bonvalet (2010), les ménages qui ont les moyens d'accéder à la propriété peuvent s'éloigner de la ville pour y parvenir, user de la mobilité résidentielle comme moteur de mobilité sociale ou exprimer une dynamique de reproduction sociale des habitudes héritées de la position sociale. Ils peuvent également lier des choix résidentiels à la carrière professionnelle des membres du ménage ou adopter les modèles de leurs proches ou de ceux de leur conjoint (Bonvalet, 2010). Nous aborderons donc l'impact combiné du travail et des arbitrages au sein du couple, de la motivation à la propriété avant de décrire les critères du choix résidentiel selon ces trajectoires types ainsi que quelques cas atypiques.

### **2.3.1 Arbitrage résidentiel conjoint**

Les couples et les familles ne considèrent pas de la même manière le choix de la mobilité résidentielle que les personnes vivant seules. L'existence d'aspirations différentes au sein d'un ménage complique la décision et peut mener à des arbitrages et des compromis de la part des conjoints (Brun et Fagnani, 1994). La proportion croissante de ménages composés de deux travailleurs contribue à imposer un arbitrage sur la localisation résidentielle, qui doit donner un accès réaliste aux deux lieux d'emploi. En plus des implications sur la mobilité quotidienne, de nombreuses préférences peuvent différer entre les membres d'un ménage, ce qui implique des sacrifices et des arbitrages de la part des conjoints.

Les rôles genrés au sein du ménage peuvent exercer une influence significative sur les arbitrages résidentiels (Rérat, Gurtner et Baehler, 2014). Ces auteurs constatent que l'éducation des enfants et les autres tâches domestiques incombaient majoritairement à la femme. Cette dernière a donc parfois un plus grand poids dans la définition de certains critères du logement. En réponse à cette répartition, la distance parcourue par les hommes pour le travail est souvent plus importante. Toutefois, ces constats s'observent surtout dans les ménages plus âgés dont les trajectoires résidentielles ont longtemps été influencées par le travail de l'homme (Rérat et al., 2014). L'usage croissant des véhicules automobiles pour la navette aurait également amoindri les différences de genre dans les distances de navettage, particulièrement dans les ménages bimotorisés (Vandersmissen, Thériault et Villeneuve, 2006). Abraham, Auspurg et Hinz (2010) constatent également une faible différence entre les hommes et les femmes quant à la disposition à la mobilité résidentielle pour une opportunité d'emploi de l'autre membre du couple. L'écart est d'autant plus faible lorsque les opportunités d'emploi sont bonnes pour le second conjoint (Abraham et al., 2010). On peut donc réinterroger la reproduction des mêmes dynamiques de genre dans la mobilité résidentielle des jeunes couples, particulièrement dans un même bassin de population, lorsque les opportunités d'emploi pour le conjoint sont similaires.

Timmermans, Borgers, van Dijk et Oppewal (1992) élaborent un modèle pour comprendre la mobilité résidentielle non pas comme unique résultat des préférences individuelles, mais aussi comme étant le résultat d'un arbitrage entre les préférences parfois concurrentes des membres d'un ménage. Même la décision de la mobilité résidentielle peut faire l'objet d'arbitrages dans le

couple (Coulter et al., 2016; Ferreira, 2008), montrant que chacune des étapes de ce projet demande une attention à l'ensemble des représentations exprimées.

L'arbitrage résidentiel se fait par un processus hiérarchique où les préférences les plus importantes sont considérées d'abord et ajustent les choix pour qu'il soit convenable à tous. Des éléments tels que les caractéristiques de la propriété et les caractéristiques de l'environnement bâti sont comparées en premier lieu avant de poursuivre le choix dans des préférences considérées comme hiérarchiquement moins importantes (Timmermans et al., 1992). Le modèle développé permet de démontrer que certaines des préférences individuelles des membres d'un ménage sont souvent mises de côté à cause de considérations liées au lieu d'emploi. Dans un ménage composé de deux travailleurs, il peut être fréquent de voir la navette vers le travail prendre le dessus sur d'autres considérations de la localisation résidentielle.

L'étude de Timmermans et al. (1992) permet donc de comprendre le choix résidentiel comme le résultat d'un arbitrage résidentiel conjoint, mais met aussi en évidence l'importance des entretiens conjoints pour que les préférences concurrentes puissent être comparées de manière hiérarchique. Molin, Oppewal et Timmermans (1999) comparent les structures de préférence dans le choix résidentiel pour tester l'intérêt du modèle conjoint comparativement au modèle individuel. Conformément aux recherches précédentes, les préférences individuelles sont différentes des préférences familiales. Afin d'avoir des données fiables, il est donc important de collecter des données sur le choix résidentiel en présence conjointe pour comprendre l'ensemble des choix issus de cet arbitrage.

### **2.3.2 Motivation à la propriété des jeunes ménages**

La relation entre la famille et la propriété qu'on peut observer dans les choix résidentiels est due à un ensemble de facteurs structurels et des choix individuels. Nous tenterons donc de distinguer ces deux éléments afin d'expliquer la forte proportion des ménages qui choisissent la propriété comme mode d'occupation.

Le premier facteur structurel expliquant la fréquence du choix de la propriété comme mode d'occupation est lié à la disponibilité. Effectivement, la disponibilité des types des logements unifamiliaux explique selon Gill (2015) une part de la mobilité résidentielle dans la CMM. L'exode urbain de Montréal est un phénomène relativement bien avéré depuis les années 1960 (Gill, 2015). Effectivement, le solde migratoire de la ville indique un exode massif de la population compensé uniquement grâce à l'arrivée de jeunes adultes attirés par les institutions universitaires ou issus de l'immigration internationale, bien qu'il existe des différences linguistiques dans la propension à cette mobilité résidentielle (Marois et Bélanger, 2014). Plus récemment, l'évolution du marché immobilier dans la province a mené à une croissance du déficit migratoire inégalée depuis 2009 qui était déjà constatée avant le début de la pandémie (Radio-Canada, 2019). Certains de ces migrants choisissent alors la banlieue à la ville de Montréal à cause de l'économie ainsi réalisée. Selon une étude menée par la SCHL (2019), il serait possible pour des gens qui quittent la ville pour la banlieue, âgés entre 25 et 44 ans, d'économiser de l'argent même en considérant les dépenses accrues en transport pour le travail à Montréal. Pour ces derniers, les dépenses liées à l'hypothèque peuvent réduire de 482\$ pour ceux qui s'établissent sur la Rive-Sud et de 646\$ pour ceux qui s'établissent sur la Rive-Nord (SCHL, 2019). Depuis la pandémie et les changements associés à la réorganisation du travail (travail à distance), ces facteurs structurels se sont accrus selon de nombreuses sources. En 2021, Montréal a encore subi un exode massif, inégalé depuis 2001, au profit des autres régions du Québec (La Presse Canadienne, 2022) et de manière plus importante, les régions avoisinantes de Montréal. C'est effectivement 94% des personnes quittant Montréal qui s'établissent dans des régions adjacentes (CIRANO, 2021).

Le second facteur structurel est l'incitatif gouvernemental. Clark et Dieleman (2017) affirment que les incitatifs gouvernementaux à la propriété, particulièrement les maisons unifamiliales, ont contribué, à l'échelle de la population, à générer un virage des préférences individuelles pour la propriété. La combinaison du revenu croissant des ménages et de la construction en masse de maisons unifamiliales a accentué la capacité des ménages à profiter des incitatifs financiers à la propriété. Les facteurs structurels favorisant le choix de la propriété ont donc un effet durable sur les préférences. Le contexte économique du marché immobilier et du marché locatif privé a un impact significatif sur la décision de louer ou d'acheter. En plus de l'effet d'un marché

immobilier compétitif, les expériences locatives peuvent jouer un rôle dans le choix de la propriété (Drew, 2014; Drew et Herbert, 2013). Depuis les années 1970, une bonne partie des interventions provinciales, tant sur l'offre de logements que sur la demande de logements, ont pour effet d'inciter les ménages à la propriété, particulièrement lorsqu'ils ont des enfants (Charbonneau et Parenteau, 1991). On peut notamment compter le programme d'aide à la mise de fonds (PAMF), qui visait à accroître les naissances au Québec en offrant une subvention directe à toutes les familles qui deviennent propriétaires pour leur troisième enfant. Il s'agit donc là d'une interconnexion forte entre les incitatifs à la natalité et à la propriété qui démontre le rôle des incitatifs gouvernementaux dans l'attrait de la propriété<sup>8</sup>.

La préférence pour la propriété devient donc le résultat d'une culture, d'un système produit et reproduit de manière à valoriser la propriété comme signe de statut (Kearns, Hiscock, Ellaway et MaCintyre, 2000), mais aussi comme investissement (Drew, 2014). La propriété est une manière avantageuse de garantir un certain niveau d'épargne et une croissance relativement stable d'un capital qui s'avère aussi être un abri.

La motivation à l'accès à la propriété est si souvent pensée en Amérique du Nord qu'un terme, l'*American Dream*, la désigne spécifiquement. On peut toutefois se demander si cette attraction forte existe chez la majorité des ménages sans intervention extérieure ou si justement c'est une intervention extérieure qui stimule le désir d'être propriétaire. En posant la question, Shlay (1986) trouve que c'est avant tout l'accès à un espace extérieur ouvert que désirent les répondants plutôt que la possession de cet espace. Il est toutefois à noter que ce sont les maisons unifamiliales, les semi-détachés ou les maisons de ville qui offrent un tel espace. L'étude invite donc à une certaine nuance, un discernement entre des caractéristiques du terrain et sa possession. L'*American Dream* est celui de l'espace plutôt que celui de la possession, mais il serait possible d'établir une relation entre ces deux caractéristiques. Une telle posture propose donc que c'est la corrélation entre la prévalence de grands terrains construits à faibles densités et le mode d'occupation qui serait à la source de cet appel de la propriété. Selon cette première

---

<sup>8</sup> Ce programme est présenté par Charbonneau, Parenteau et Dumont-Frenette (1989) comme le premier d'une série de programmes qui poursuivent des objectifs de stabilité sociale et qui ciblent les jeunes ménages traditionnels. Il présente également la natalité et la propriété comme des outils de stabilité sociale.

approche de la motivation à la propriété, ce sont les caractéristiques des propriétés qui déterminent la motivation des acheteurs plutôt que la propriété comme telle. Cette posture implique qu'il n'y a pas que des facteurs structurels qui expliquent la proportion des ménages qui choisissent la propriété (Shlay, 1986).

Depuis cette étude, la motivation à la propriété a été étudiée avec des modèles prenant en considération les choix des ménages. Ces études tentent de décomposer les facteurs du choix de la propriété comme mode d'occupation. D'abord, la maison individuelle, qui est généralement occupée par son propriétaire, est perçue comme un symbole de réussite et est même perçue comme une étape nécessaire du développement des enfants (Kaufmann et Widmer, 2005). Les propriétaires sont considérablement plus à même de voir leur domicile comme un signe de statut que les locataires (Kearns et al., 2000). La recherche de statut peut donc motiver le choix de la propriété. En plus du statut, les raisons les plus fréquemment citées comme justification de l'achat d'une propriété sont les croyances que : la propriété est le meilleur endroit où élever des enfants; que c'est un milieu où l'on peut se sentir en sécurité et qui offre assez d'espace pour toute la famille et finalement; qu'elle permet un plus grand contrôle des possibilités avec l'espace du logement (Drew, 2014).

Il est possible d'approfondir l'impact de ces croyances sur le logement avec le rôle de la sécurité ontologique dans la motivation à la propriété (Christie et al., 2008; Dupuis et Thorns, 1998). La sécurité ontologique est une confiance dans la continuité de l'identité et de la condition sociale apportée par la stabilité de l'environnement social et matériel (Giddens et Meyer, 1994). Les croyances associées à la propriété sont toutes rassemblées sous ce concept de continuité, de sécurité ontologique. Les jeunes ménages acheteurs qui souhaitent avoir des enfants font ce choix de mode d'occupation parce qu'il contribue à leur confiance dans la continuité des conditions matérielles offerte par l'investissement, mais aussi dans la structure constante qu'auront leurs enfants pendant leur développement (Dupuis et Thorns, 1998).

Il existe également une certaine pression sociale à la propriété en Amérique du Nord, qui est influencée par les normes et le discours familial qui entoure la propriété (Drew et Herbert, 2013). Le discours familial peut porter sur le contrôle accru sur le logement ou sur la stabilité accrue ainsi

que sur la valeur de l'investissement. Certains acheteurs affirment être partiellement motivés par l'engouement collectif pour la propriété dans un marché compétitif (Drew, 2014).

Finalement, il est à noter que le choix de la propriété est conditionnel à la capacité financière générale, mais aussi aux contraintes de crédit (Gobillon et Le Blanc, 2004). En plus d'affecter le choix entre la location et la propriété, les contraintes de crédit vont jusqu'à influencer le choix de la mobilité résidentielle en retardant et en diminuant la probabilité de cette mobilité (Gobillon et Le Blanc, 2004). Cela permet, pour clore, de présenter la propriété comme un moyen mobilisé par ceux qui disposent des ressources financières pour le faire, de s'assurer, par le logement, un statut et de contribuer à leur confiance dans le futur. Les individus sont également influencés dans ce choix par des facteurs structurels comme le parc de logements disponibles et les incitatifs à la propriété. La population étudiée lorsqu'on interroge les couples ayant accédé à la propriété partagent donc de nombreux privilèges et ne représentent pas la population générale.

### **2.3.3 Habitus résidentiel**

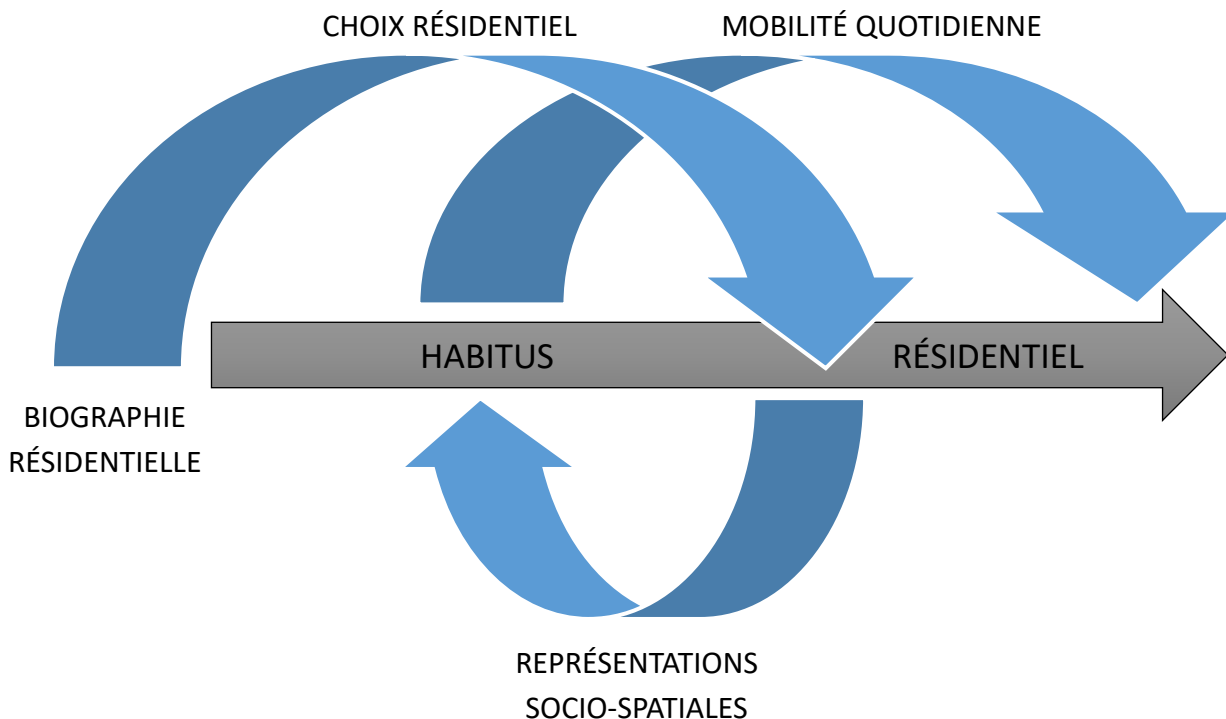
Bourdieu présente la notion d'habitus comme des « systèmes de dispositions durables et transposables, structures structurées prédisposées à fonctionner comme structures structurantes, c'est-à-dire en tant que principes générateurs et organisateurs de pratiques et de représentations qui peuvent être objectivement adaptés à leurs buts sans supposer la visée consciente de fins et la maîtrise expresse des opérations nécessaires pour les atteindre » (Bourdieu, 1980, p. 88). En ce sens, il est à la source même des représentations, qui ne sont pas construites uniquement par l'individu, mais par un ensemble d'influences externes auquel l'acteur est exposé. Transposé à l'habitus résidentiel, ce sont donc les multiples facettes de la biographie qui sont un point de départ sur lequel sont construites les représentations sociospatiales de la ville, de la banlieue comme de tous les milieux. La formation des représentations sociospatiales renforce et est à la fois renforcée par l'habitus. C'est donc par la lentille de celui-ci qu'est choisi le lieu de résidence. Le choix résidentiel vient dans la continuité des éléments constitutifs de la biographie résidentielle. L'expérience des mobilités quotidiennes



issues de la localisation résidentielle et des représentations sociospatiales vient appuyer à nouveau à la fois sur les représentations et sur l'habitus résidentiel (Fortin et Després, 2011).

**Figure 8**

Formation et renforcement de l'habitus résidentiel



*Source* : Reproduit depuis Fortin et Després (2011, p. 251)

L'expérience réflexive des biographies résidentielles d'un ménage détermine selon Fortin et Després (2011) le choix résidentiel qui contribue alors à la formation, par les représentations sociales, d'aspiration et de choix résidentiels qui se confirment. L'habitus se renforce donc au fil de la formation des représentations et détermine la forme de mobilité quotidienne (Figure 8). Ce modèle se distingue donc de celui de Müggenburg et al. (2015), présenté dans la figure 7, par le sens déterminé d'une relation entre le choix résidentiel et la mobilité quotidienne, mais le fil conducteur demeure une structure composée en partie par les expériences résidentielles passées.

Lorsqu'on parle de couples ou au sein d'un même ménage, la compréhension des habitus résidentiels se complique puisque la décision de mobilité résidentielle du ménage est influencée par de multiples biographies résidentielles dans l'arbitrage conjoint présenté à la section 2.3.1. Dans leur étude sur les biographies résidentielles de ménages de la Communauté Métropolitaine de Québec (CMQ), Fortin et Després (2011) ont déterminé une typologie divisant des types de modes de vie centrés sur le type de milieu dans lequel ils s'implantent. Ils servent à analyser les trajectoires spécifiquement d'habitants du périurbain. Puisque le choix résidentiel est une décision du ménage, l'étude attribue aux ménages une origine, même s'il peut y avoir des différences dans les histoires résidentielles des conjoints.

L'analyse des ménages plutôt que des individus fait qu'un maintien d'ancrage par un seul des membres est perçu comme un maintien pour le ménage. En négligeant les négociations qui existent dans un ménage, jusqu'à la moitié des choix de localisation résidentiels pourraient paraître arbitraires, perdant l'influence de l'autre membre. Au contraire, certains choix résidentiels peuvent résulter d'une moyenne entre deux biographies résidentielles différentes. Ce serait le cas pour des ménages qui se localisent à un endroit relativement proche de deux ancrages différents (Fortin et Després, 2011).

Le tiers des répondants ont maintenu par leur choix résidentiel un secteur qu'ils côtoyaient durant leur enfance. À peine le quart des ménages sont originaires d'un quartier plus central (ex-urbain ou ex-suburbains). Les ex-suburbains voient souvent une continuité dans leur localisation résidentielle parce que leur ancienne banlieue était alors la « campagne ». Les ex-urbains sont le groupe le plus rare et se compose principalement de ménages qui voulaient fuir la ville. L'ensemble des répondants dans cette étude a donc très peu d'expérience de vie dans les quartiers centraux. Ils favorisent donc des localisations résidentielles conformes à leur habitus résidentiel.

Le choix de poursuivre sa vie en banlieue – espace valorisé et valorisant – s'inscrit en continuité d'identités territoriales fortement ancrées et de représentations sociales hautement valorisées. Être « banlieusard » à Québec signifie davantage que simplement vivre en banlieue. Cela correspond à un positionnement spatial et social qui fait écho à une norme culturelle qui s'est développée au fil des ans et à travers plusieurs générations. (Després, Vachon, Fortin, Gauthier et Laroche, 2014, p. 20)

Les habitus résidentiels sont inexorablement liés aux représentations, fondées dans les expériences des milieux vécus et le discours qu'on porte sur elles (Després et al., 2014). Nous tenterons donc de décrire les interactions et les distinctions qui existent entre les valeurs, les attitudes et les représentations.

Les habitus résidentiels font donc référence à davantage que la simple localisation du logement ou ses caractéristiques techniques. Ils décrivent la manière donc les expériences résidentielles passées influencent le mode de vie, la dimension sociale du logement. Clapham (2005) soutient également que des parcours résidentiels<sup>9</sup> distincts pour le ménage et pour les individus qui le composent peuvent coexister. Les parcours individuels et communs du ménage peuvent influencer la relation réciproque qui se construit à travers le temps entre l'identité et le mode de vie. Les parcours résidentiels font appel à la construction, tout au long de la vie, d'une rétroaction entre ces deux structures. Le mode de vie résidentiel est une expression de l'identité au quotidien, mais qui finit par influencer à son tour l'identité. Le concept des parcours résidentiels permet donc d'enrichir le cadre des carrières résidentielles (Voir 2.2.2 Approches du cycle de vie) à l'aide du sens social qui est donné à la consommation d'espace.

#### Les représentations sociales constitutives de l'habitus

Les disciplines qui tentent de décrire la relation entre l'individu et le territoire doivent trouver des méthodes afin de décrire ce que pensent les individus dans la mesure où ces *pensées* influencent leur relation au territoire. Il est dès lors essentiel d'employer un registre de significations adéquat pour les modalités et les finalités de la recherche. Afin de réaliser cette étude, nous avons consciemment choisi d'employer le processus relationnel des *représentations*.

Les représentations sociales sont l'ensemble des significations qu'accordent les personnes à leur environnement. Elles peuvent regrouper les croyances, les valeurs, les attitudes, les opinions et les images des individus. « *C'est une forme de connaissance, socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et concourant à la construction d'une réalité commune à un ensemble*

---

<sup>9</sup> Le terme « parcours résidentiels » est notre traduction de l'expression « housing pathways » décrite dans l'ouvrage *The Meaning of Housing : A Pathways Approach*. Le terme vise à intégrer l'influence de la dimension sociale de l'habiter au cadre du choix résidentiel proposé par Clark et Dieleman (2017), comme le feraient Giddens ou Bourdieu avec leur représentations respectives du mode de vie.

*social*. Également désignée comme « savoir de sens commun » ou encore « savoir naïf », « naturel », cette forme de connaissance est distinguée, entre autres, de la connaissance scientifique. » (Jodelet, 2003, p. 53) Elles teintent la manière de voir un lieu et la manière de l'approcher.

« [...] S'effectuant en l'absence du phénomène, la représentation est un mode d'entendement indirect et abstraite grâce auquel l'être humain non seulement rend à nouveau sensible [...] un phénomène oublié ou lointain qu'il a déjà perçu [...], mais qui, encore et surtout, exprime par l'encodage que permettent cette image, ce signe et ce mot, ce que ce phénomène signifie, non plus en lui-même, mais par et pour ce même individu. » (Bédard, 2016, p. 538)

C'est donc dire qu'elle n'est pas nécessairement exprimée en présence d'un phénomène. Les individus portent avec eux leurs représentations qui peuvent influencer leur rapport avec un ensemble de situations. Dans le contexte des choix résidentiels, nous parlerons donc des représentations sociales portées *par* et *pour* les jeunes acheteurs sur la ville, mais aussi sur les quartiers et les logements. Elles portent des ensembles de valeurs et influencent les comportements de tous types, incluant ceux de mobilité quotidienne (Ramadier, 2002). Les représentations peuvent agir comme modératrices de l'attachement ainsi que de la manière de pratiquer l'espace. Elles sont d'intérêt parce qu'elles forment une structure qui influence le choix résidentiel, mais en même temps, les trajectoires résidentielles exercent une influence forte sur les représentations des divers milieux de vie.

L'attachement au lieu peut se faire à diverses échelles. Alors que certains peuvent avoir un attachement fort à une région, d'autres éprouvent un attachement au quartier. De nombreuses études ont porté sur cette échelle d'attachement (Feldman, 1996; Jean, 2016). Il existe toutefois aussi des formes d'attachement au voisinage et au logement qui contribuent tout autant à teinter la manière qu'ont les gens de voir le monde qui les entoure (Lewicka, 2011). Dans une recherche sur l'attachement à la ville d'origine d'étudiants universitaires, des chercheurs ont constaté que ces étudiants pouvaient conserver un sentiment fort d'attachement à leur ville qui peut se confirmer durant les études dans une autre municipalité (Cicognani, Menezes et Nata, 2011). Bien que l'attachement puisse être porteur de certains sens accordés au lieu, nous avons choisi de laisser de côté l'attachement pour ne retenir que les représentations.

Puisqu'elles sont plus claires lorsqu'exprimées par rapport à un lieu précis qu'un lieu générique (Fortin et Després, 2008; Ramadier, 2002) les représentations recueillies dans le cadre de cette recherche portent toujours sur des milieux connus des répondants.

Les valeurs et les attitudes peuvent influencer l'action dans le cas de la mobilité résidentielle, mais le font de façon distinguée (Zarabi, 2021). Les valeurs sont des constructions motivationnelles qui dirigent l'individu vers des buts marqués par un haut niveau d'abstraction (Schwartz, 1992). Elles peuvent influencer le comportement de trois manières distinctes : comme cognition, comme source des objectifs personnels et comme guide de l'action (Verplanken et Holland, 2002). Pour leur part, les attitudes peuvent résulter des systèmes de valeurs. Elles sont l'évaluation plus ou moins positive portée sur un élément précis (Bohte, Maat et van Wee, 2009). Elle peut porter tant sur des objets que des comportements, mais comme évaluation elles ne sont généralement qu'un indicateur des systèmes de valeurs qui les produisent. Ensemble, les valeurs modulent les représentations pour ériger un système d'interprétation par lequel régir la relation au monde (Jodelet, 2003).

## **2.4 Typologie territoriale de la mobilité quotidienne**

Afin de rendre compte des choix résidentiels selon des limites pertinentes, il est essentiel d'établir une typologie des milieux qui tient compte des réalités du terrain. Certaines études comparant la ville et la banlieue découvrent une certaine continuité des modes de vie lorsque l'unité comparée est une limite administrative (Jean, 2014). Pour cette raison, l'auteure remet en question la division administrative dans sa conclusion :

À cet égard, nous reconnaissons avoir été un peu prompte à associer Montréal à la ville et Laval à la banlieue. Alors que Laval s'autonomise de plus en plus par rapport à la Ville de Montréal et que plus de la majorité des familles de Vimont-Auteuil ne considèrent pas qu'elles résident en banlieue de Montréal, mais bien dans la Ville de Laval, une ville à part entière, peut-on encore parler de la banlieue lavalloise? Aurait-il été plus juste d'utiliser le concept de "*outer-city*" développé par Gans? À l'inverse, le caractère urbain d'Ahuntsic était loin de faire l'unanimité auprès des familles rencontrées, surtout de la part de celles qui auraient souhaité rester dans un quartier plus central comme Rosemont ou le Plateau Mont-Royal, on peut se demander si l'on

a affaire à un quartier urbain ou à une vieille banlieue rattrapée par la ville. (Jean, 2014 : 93)

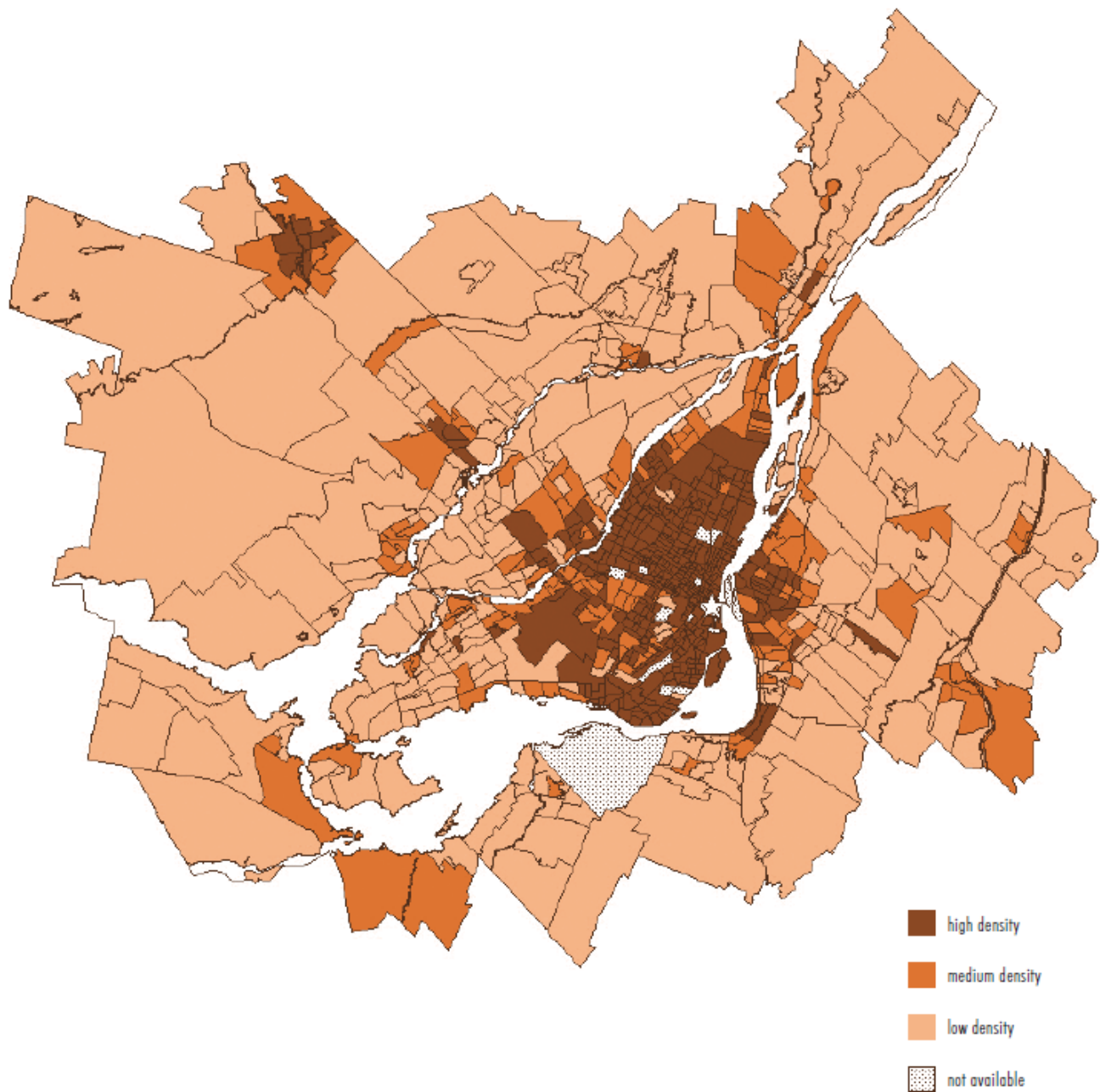
La continuité des pratiques et des perceptions remet en doute l'utilité des limites administratives de villes telles que Montréal ou Laval comme descripteur de limite entre la ville et la banlieue, puisqu'il existe une intersection importante de modes de vie similaires entre des municipalités différentes ainsi que des différences importantes à l'intérieur des municipalités. Il nous paraissait dès lors important de trouver une catégorie efficace pour distinguer le territoire en fonction des pratiques de mobilité quotidienne.

Pour estimer la population de banlieue à l'échelle du Canada, Gordon et Janzen (2013) ont dû produire une définition applicable pour l'ensemble du territoire canadien avec des indicateurs relevés dans le recensement. Ils ont pu développer les méthodes employées par Turcotte (2008) qui considèrent la population de banlieue à l'échelle du Canada en fonction du niveau moyen de densité du bâti. La carte des densités ainsi employées par Turcotte est représentée à la Figure 9. Puisque cette dernière évalue la part des maisons unifamiliales dans les unités de référence, les typologies diversifiées d'habitat dense à Montréal ne sont pas bien distinguées les unes avec les autres. Cette diversité fait qu'il existe de très grandes distinctions dans les distributions modales des secteurs de recensement pour chacune des classes de densité (Gordon et Janzen, 2013).

C'est cette même distinction des milieux qui permet à Gordon (2018) de constater que plus de 80% des nouveaux ménages qui se sont ajoutés dans la région métropolitaine entre 2006 et 2016 s'installaient dans des secteurs dépendants de l'automobile, sans égard à la municipalité dans laquelle ils s'établissent.

**Figure 9**

Densité du cadre bâti résidentiel par secteur de recensement en 2001 dans la RMR de Montréal



Note. Tiré de Turcotte (2008, p. 13) Les SR plus pâles ont un pourcentage plus élevé de maisons unifamiliales, semi-détachées ou mobiles alors que les plus foncés sont composés des plus faibles pourcentages de ces types de logements.

Afin de contrer cet effet et mieux évaluer la population de banlieue selon le type de milieu, Gordon et Janzen (2013) emploient les modes de transport utilisés pour la navette comme variable déterminante de la population de banlieue. Dans le modèle établi (voir Tableau 2), les quatre catégories de quartiers sont alors déterminées par une combinaison d'un critère de densité de population et de part modale. Les auteurs utilisent en premier lieu un seuil de basse densité établi à 150 personnes/km<sup>2</sup>. Cette valeur correspond à la définition de l'OCDE des communautés rurales et est utilisée par Statistique Canada pour analyser les territoires ruraux (Gordon et Janzen, 2013). Par la suite, ils emploient l'écart à la moyenne de la RMR pour chacun des modes de transport considérés : le transport actif, le transport collectif et l'usage de l'automobile pour la navette.

**Tableau 2** Modèle de classification des banlieues canadiennes pour l'évaluation de la population de banlieue au Canada

| Modèle T8                          | Active core       | Transition suburb | Automobile suburb | Exurban |
|------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------|
| Densité                            | >150              | >150              | >150              | ≤150    |
| Transport actif                    | ≥1.5* Moyenne RMR | <1.5* Moyenne RMR | <1.5* Moyenne RMR |         |
| Part modale du transport collectif |                   | ≥1.5* Moyenne RMR | <1.5* Moyenne RMR |         |
| % de toutes les RMR                | 12%               | 11%               | 69%               | 8%      |

Note. Tiré du modèle T8 employé par Gordon et Janzen (2013)

Les types résultants du modèle T8 de Gordon et Janzen sont :

- Les centres actifs ont une densité de population minimale de 150 personnes/km<sup>2</sup> et une part de déplacements pour la navette en mode actif d'au moins 1,5 fois la moyenne de la RMR.
- Les banlieues de transport collectif ont une densité de population minimale de 150 personnes/km<sup>2</sup>, une part de déplacements pour la navette en mode actif de moins de



1,5 fois la moyenne de la RMR ainsi qu'une part de déplacements en transport collectif pour la navette de plus de 1,5 fois la moyenne de la RMR. Les auteurs ajoutent également un seuil établi à la moitié de la moyenne nationale. Ce dernier est pertinent pour des municipalités qui n'emploient généralement pas les transports collectifs.

- Les banlieues automobiles ont une densité de population minimale de 150 personnes/km<sup>2</sup>, mais une part de transport collectif et actif de moins de 1,5 fois la moyenne de la RMR.
- Les territoires exurbains ont une densité de population inférieure à 150 personnes/km<sup>2</sup>, peu importe les modes employés.

Ces types, permettant de distinguer les SR selon une mesure de mobilité quotidienne, ont l'avantage de pouvoir être utilisés dans toutes les RMR canadiennes et d'être faciles à effectuer. Le choix de la moyenne comme mesure de tendance centrale fait toutefois en sorte que le calcul ne prend pas en considération la distribution des parts modales de ces modes dans les secteurs de recensement. Si la distribution a un petit écart-type, le calcul basé sur la moyenne pourrait réduire la part de secteurs de recensement qui ont une part modale suffisante. Nous précisons donc dans le chapitre 3 comment nous ajustons ce modèle simple pour nous ajuster plus spécifiquement à la réalité de la RMR de Montréal.

Après avoir établi cette structure typologique pour les milieux de vie de la RMR de Montréal, il devenait plus aisé d'explorer les distinctions des choix résidentiels des ménages en fonction d'un milieu de provenance et d'un milieu de destination plus précis que les divisions administratives qui pouvaient déjà être explorées. Nous présentons dans la section suivante les questions de recherche qui ont dirigé la démarche.

## **2.5 Questions de recherche**

La majorité des quartiers denses qui se prêtent à des styles de mobilités autres que ceux qui sont marqués par l'automobile se trouvent à Montréal. Il existe un chevauchement important entre les modes de vie offerts par des quartiers typiquement convenus comme « urbains » et des quartiers typiquement convenus comme « suburbain » (Jean, 2014). Toutefois, la préférence des jeunes couples pour des types résidentiels qui consomment plus d'espace encourage en moyenne des pratiques spatiales moins durables puisque des plus faibles densités ne facilitent pas la présence d'usages commerciaux et peuvent augmenter les distances d'accès aux diverses destinations.

En étudiant le mode de vie des jeunes couples avec enfants ou qui désirent en avoir et en contrôlant selon le type de milieu choisi, il nous est possible de comparer les modes de vie selon le milieu et de mieux comprendre les motivations des jeunes familles qui choisissent en moyenne des milieux qui compliquent le maintien de modes de vie durables. L'objectif est donc d'appréhender la mobilité résidentielle des jeunes couples accédant à la propriété comme un arbitrage qui se joue entre des critères concurrents chez des individus, mais aussi entre les individus composant les couples.

Conformément à la littérature recensée et le cadre théorique présenté précédemment, la question de recherche peut être formulée ainsi :

*« Quel rôle joue le mode de vie dans le choix résidentiel des jeunes couples comptant avoir des enfants qui accèdent à la propriété dans la région métropolitaine de Montréal? »*

Cette question générale peut-être divisée en questions spécifiques:

1. Dans quelle mesure **le mode de vie au logement précédent** influence-t-il le **mode de vie à la suite de** l'achat d'une propriété?
2. Comment la **localisation résidentielle antérieure** des jeunes couples accédant à la propriété influence-t-elle les **arbitrages** effectués à l'achat?
3. Quel poids ont les **enfants ou la décision d'avoir des enfants** sur l'arbitrage résidentiel des jeunes couples accédant à la propriété?(sous-question de 2)
4. Quelles **stratégies** emploient les jeunes acheteurs pour parvenir à la propriété?

## Chapitre 3 – Méthodologie

### 3.1 Démarche générale

L'approche méthodologique que nous avons privilégiée est le résultat de la compilation des pratiques d'autres chercheurs ayant étudié des questions similaires et une adaptation aux données disponibles pour le territoire étudié. Un protocole de recherche utilisant des méthodes mixtes permet d'approfondir les résultats obtenus à l'aide d'une première méthode par la seconde<sup>10</sup>. Ce protocole itératif permet d'insister sur les résultats préliminaires fondamentaux. Nous décrivons donc dans cette section certaines des inspirations pour la méthode, les données utilisées et le traitement appliqué à celles-ci, ainsi que les opérations effectuées pour construire et utiliser les outils de collecte de données.

Afin de faire émerger les représentations qui sous-tendent les choix résidentiels, il convient de trouver des méthodes qui permettent de fidèlement représenter ces dernières pour les individus, mais aussi pour les couples. Le choix résidentiel est un ensemble complexe d'arbitrages entre divers critères. Dans le cadre de cette recherche, nous n'interrogeons pas seulement cet aspect complexe de la décision d'une personne, mais bien au sein du couple. C'est pour cette raison qu'il convenait d'établir deux méthodes de collecte de données. La première, le sondage, donne un aperçu des représentations telles que révélées par une des personnes du couple. La seconde, l'entretien, permet d'approfondir sur les mêmes thèmes par l'entretien en couple.

Nous décrivons également dans les sections suivantes les étapes intermédiaires qui nous permettent de créer une typologie d'espaces dans toute la RMR qui ne correspondent pas aux frontières administratives. Inspirés par les limites identifiées par Jean (2014) décrites à la section 2.4 *Typologie territoriale de la mobilité quotidienne*, nous construisons à partir de données secondaires une typologie des espaces qui permet de classer les milieux selon une meilleure approximation des *modes d'habiter* que les frontières administratives.

---

<sup>10</sup> Ce projet de recherche a été approuvé par le comité d'éthique de la recherche en arts et humanités (CERAH) de l'université de Montréal (CERAH-2021-099\_D). Le certificat se trouve en annexe 1.

### 3.1.1 Région d'analyse

La recherche sur la ville ou sur la banlieue comme objet distinctif demande de classer les différences entre ces dernières. Il n'est toutefois pas évident de conserver un objet d'étude cohérent alors que se côtoient des définitions variées et parfois contradictoires. Pour Montréal, certains diront que la distinction est établie aux limites de la ville même, aux limites de l'agglomération ou même aux limites de la Communauté métropolitaine. Toutes ces visions, issues d'acteurs et de niveaux de gouvernance variés mènent à autant de sources de données difficilement comparables. Il importe donc d'établir d'entrée de jeu une mesure des caractéristiques pertinentes des milieux de vie qui est tout de même rapidement compréhensible. La région métropolitaine de Montréal (RMR) comme région d'analyse permet d'inclure à la fois des territoires qui font catégoriquement partie de la « ville » comme d'autres qui font certainement partie de la « banlieue » sans dépendre de limites administratives.

La RMR de Montréal est une construction de Statistique Canada qui est relativement stable et comparable dans le temps (Statistique Canada, 2016). Il s'agit du territoire composé d'une municipalité centrale, dans ce cas Montréal, qui fonctionne comme noyau, auquel sont ajoutées plusieurs autres municipalités adjacentes qui l'entourent. Les frontières des RMR sont occasionnellement adaptées pour conserver des limites pertinentes et refléter le degré élevé d'intégration avec leur noyau, la municipalité centrale. Leur population totale est d'au moins 100 000 habitants avec un noyau de 50 000 habitants. Le degré d'intégration des municipalités adjacentes au noyau est déterminé par le pourcentage de navetteurs.

Après la population, le navettage est la seconde règle en importance pour constituer la RMR. L'inclusion en fonction de la règle de navettage dans le sens normal employée pour déterminer l'appartenance d'une municipalité à la RMR signifie que les municipalités en provenance desquelles au moins 50% des déplacements liés au travail sont effectués vers le noyau sont incluses. C'est donc le pourcentage de navetteurs qui est employé pour mesurer l'intégration comme fonction de la mobilité pour le travail (Statistique Canada, 2018).

Au sein des RMR et des agglomérations de recensement (AR) canadiennes, le territoire est subdivisé en secteurs de recensement (SR) qui comportent une population définie d'habitants

exclusivement à l'intérieur d'une RMR<sup>11</sup>. Nous avons choisi ce territoire précis parce qu'il facilite la collecte de données classées de manière cohérente, répliquable, ainsi que comparable avec d'autres RMR ou dans le temps. Puisqu'il inclut l'ensemble relativement stable de municipalités desquelles le navettage est commun vers Montréal, ce territoire permet également de faire des liens avec la mobilité quotidienne des résidents<sup>12</sup>. Les SR prennent dans le territoire à l'étude le rôle d'unité de l'analyse puisque toutes les données récoltées pour cette étude sont disponibles à l'échelle des SR.

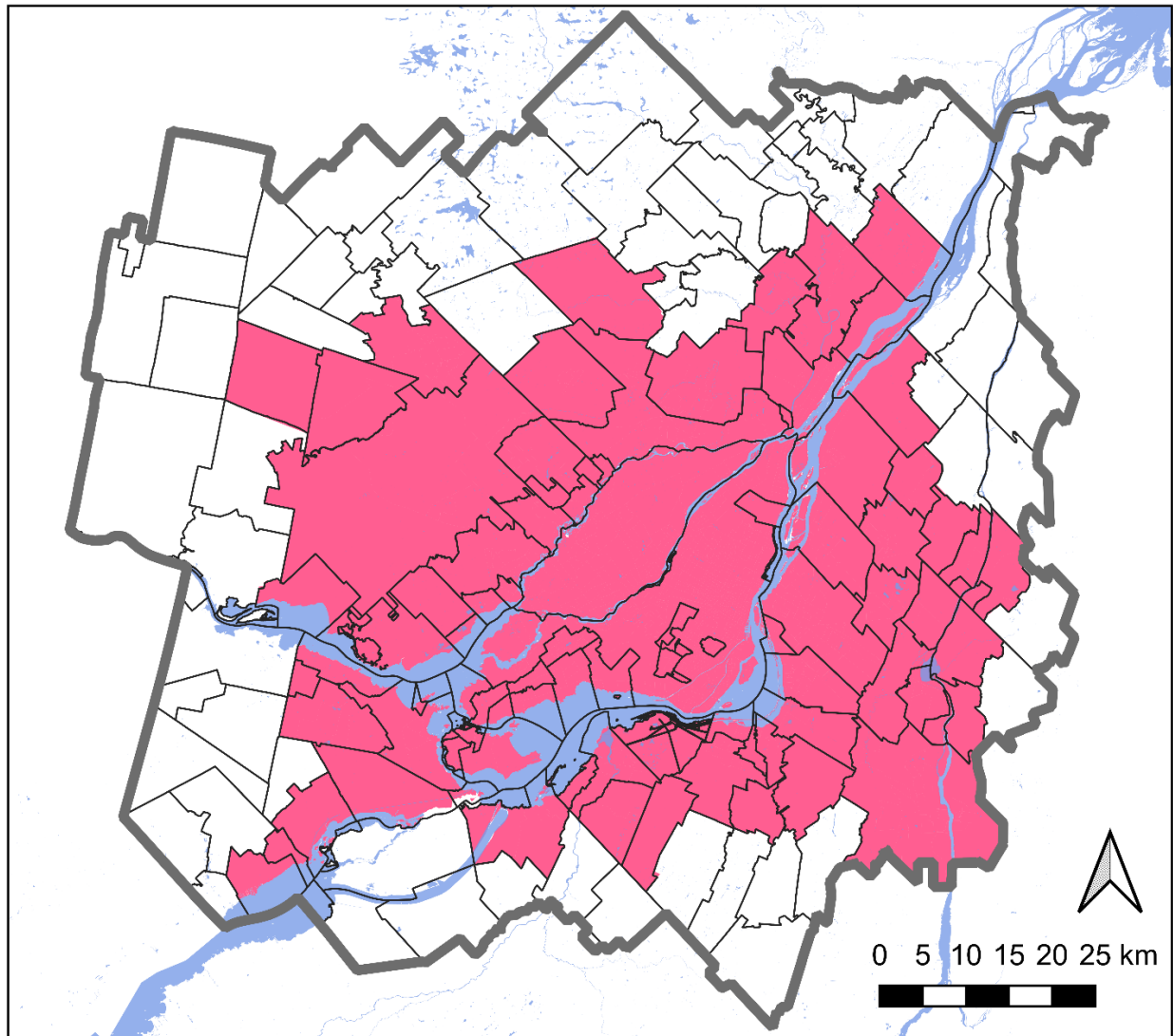
---

<sup>11</sup> Les secteurs de recensement (SR) sont donc des divisions exclusives aux RMR. Il n'y a donc pas de données récoltées à l'échelle des SR à l'extérieur des régions métropolitaines de recensement (Montréal, Québec, Sherbrooke, etc.). Ils comptent habituellement 2500 à 8000 habitants.




<sup>12</sup> Les données de l'enquête Origine-Destination 2018 permettent de montrer qu'une portion des déplacements pour le travail s'effectuent vers Montréal dans un territoire beaucoup plus vaste que la RMR, mais les données de recensement ne sont pas récoltées de la même manière pour l'entièreté de la zone couverte, compliquant la comparaison. Les territoires des deux sources de données sont comparés sur la figure 10.

**Figure 10**

Région d'analyse de l'étude selon les territoires des sources de données



Territoire des sources de données

-  Territoire de l'enquête Origine-Destination
-  Municipalités
-  Territoire de la RMR de Montréal

Sources: Recensement canadien, 2016; Enquête Origine-Destination 2018 de la région de Montréal version 18.2b4, 2018; MERN, 2022; Réseau hydrographique national, 2020.

Auteur: Anthony Lapointe-Carpenter, Juillet 2023, révisé novembre 2023

### 3.1.2 Description des données

#### Recensement canadien 2016

Les données de population du recensement canadien de 2016 sont une des sources sur lesquelles repose la classification par densité et par la mobilité<sup>13</sup>. Parmi les thèmes étudiés, on trouve des données sur le navettage disponibles à l'échelle des SR. Ces dernières permettent d'établir les modes de transport employés pour se rendre au travail. Ces données sont répertoriées à toutes les géographies du recensement. Plusieurs auteurs, dont Gordon et Janzen (2013), utilisent, pour cette raison, les données de recensement sur la mobilité vers le travail pour catégoriser la ville et la banlieue et en estimer la population pour toutes les RMR canadiennes. Les variables du recensement sélectionnées ont pu être extraites au niveau des SR sur CHASS, un analyseur de recensement canadien conçu à la faculté des arts et sciences de l'université de Toronto<sup>14</sup>.

Les données sur le navettage du recensement se prêtent très bien à de nombreuses études comparatives, mais ne sont pas la source idéale pour l'utilisation que nous faisons de la mobilité. Tout d'abord, lorsque récolté, *le principal mode de transport pour la navette* ne considère que les déplacements pour le travail depuis le domicile. Bien que ces déplacements jouent un rôle structurant dans la mobilité des gens, ils ne permettent pas de connaître le portrait complet des déplacements dans un secteur de recensement. En second lieu, la donnée récoltée par statistique Canada ne représente que la population de nuit. Puisque la donnée collectée informe sur le déplacement du domicile vers le travail, les parts modales sont attribuées au SR du domicile uniquement, là où les résidents passent la nuit, même si les déplacements effectués sont pendulaires. L'utilisation d'une telle donnée camouflerait donc une part importante des déplacements qui sont effectués pour tous les autres motifs que les déplacements vers le travail et qui contribuent tout autant à définir les modes dominants dans un SR donné. Pour prendre en considération les déplacements de la population de jour, il faut que les données de mobilité pour les SR incluent le mode de retour au domicile. Certains déplacements peuvent aussi combiner deux modes de transport. Dans ces cas, la question posée dans le recensement demande aux

---

<sup>13</sup> Au moment de l'analyse, les données du recensement par SR de 2021 n'étaient pas encore disponibles. Les données de recensement proviennent de 2016, sauf si spécifié autrement.

<sup>14</sup> <http://datacentre.chass.utoronto.ca/>

répondants de faire un choix alors que d'autres sources de données peuvent donner la succession des modes employés pour chaque déplacement.<sup>15</sup>

Les données de population du recensement canadien ont été conservées pour construire la classification des SR selon la densité et la mobilité. Afin de donner un portrait plus juste des habitudes modales pour tous les motifs, nous avons préféré employer une source de données de mobilité qui répertorie l'ensemble des motifs de déplacement. Nous nous sommes donc rabattus sur les données de l'enquête Origine-Destination 2018.

#### Enquête Origine-Destination 2018

L'enquête Origine-Destination est réalisée dans la région métropolitaine de Montréal depuis 1970 (ARTM, 2019). Elle cible des déplacements au cours d'une journée de semaine typique d'automne. Elle trace le portrait général des déplacements par les résidents de la région traditionnellement par des entrevues téléphoniques. En 2018, l'enquête était aussi effectuée à l'aide d'un questionnaire web. Les données de l'enquête Origine-Destination 2018 (OD2018) rassemblent des déplacements dans un grand territoire qui contient entièrement la RMR de Montréal. Les déplacements comptabilisés sont associés par un facteur d'expansion à un échantillonnage vérifié. Pour chacun des déplacements, le SR d'origine est noté en plus du motif du trajet, du mode de transport employé et de l'heure à laquelle se fait le déplacement. Ces informations nous ont permis de croiser le SR de chacune des observations avec la fréquence des modes, ajustée selon le facteur d'expansion.

La base de données en question contient de l'information sur environ 400 000 déplacements effectués dans le territoire de l'étude, qui est présenté dans la figure 10. Puisque les modes sont comptabilisés à l'échelle des SR, les déplacements qui ont une origine à l'extérieur de la RMR ont été exclus d'office. Il reste alors environ 350 000 déplacements distribués dans la totalité des SR de la RMR de Montréal.

---

<sup>15</sup> Bien que les données de l'enquête Origine-Destination permettent de prendre en considération les déplacements multimodaux, nous avons finalement employé que le premier mode de transport pour calculer les parts modales par SR.



C'est pour cette échelle que nous avons traité les données disponibles en généralisant les parts modales à chacun des secteurs de recensement (SR). Les données OD2018 nous permettent donc d'avoir une représentation plus fine des déplacements pour tous les motifs dans la RMR. L'utilisation des données OD2018 permet de considérer les déplacements en cours de journée qui contribuent à définir les habitudes de déplacements des résidents là où ils se trouvent durant la journée en plus de là où ils se trouvent le soir, leur lieu de résidence.

**Tableau 3** Source des données utilisées

| Nom           | Format                   | Source   | Description   |
|---------------|--------------------------|--|---|
| lsr_000b16a_f | Fichier de forme (shp)   | Statistique Canada   | Fichiers des limites des secteurs de recensement du Recensement de 2016, produit no 92-168-X au catalogue de Statistique Canada |
| od18niv2      | Fichier de tableur (csv) | Enquête Origine-Destination 2018 de la région de Montréal version 18.2b4 | Données d'ordre 2 de l'enquête Origine-Destination  |
|               | Fichier de tableur (csv) | Statistique Canada   | Profil des secteurs de recensement de 2016 pour la RMR de Montréal  |

### 3.1.3 Opération sur les bases de données

Deux opérations sur les bases de données ont été effectuées pour permettre de construire les outils de collecte de données. Nous avons recodifié les données de mobilité de l'enquête OD2018 afin d'obtenir les parts modales pour les secteurs de recensement et joint les données ainsi obtenues au fichier des limites des secteurs de recensement.

Pour ajuster les données de l'enquête OD2018 au territoire étudié (voir figure 10), nous avons donc conservé tous les déplacements effectués à partir d'un secteur de recensement (SR). Par la suite, nous avons multiplié chacun des déplacements par le facteur d'expansion en vigueur. Nous avons aussi simplifié la classification des modes en rassemblant ensemble tous les modes automobiles, tous les transports en commun et les modes actifs (voir tableau 4). Les déplacements classifiés par mode et ajustés au facteur d'expansion sont ensuite comparés au total dans chacun des SR pour avoir une part modale des déplacements pour tous motifs par secteur. Pour les déplacements multimodaux, seul le premier mode a été utilisé.

**Tableau 4** Recodification effectuée des premiers modes empruntés issus de l'enquête OD 2018

| Automobile   | Transport collectif  | Modes actifs   |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1: Auto conducteur</li> <li>• 2: Auto passager</li> <li>• 11: taxi</li> <li>• 12: Moto</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3: Autobus STM</li> <li>• 4: Métro</li> <li>• 5: Autobus RTL</li> <li>• 6: Autobus STL</li> <li>• 7: Autobus CIT</li> <li>• 8: Train</li> <li>• 9: Autobus scolaire</li> <li>• 10: Autre bus</li> <li>• 15: Transport adapté</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 13: Vélo</li> <li>• 14: À pied</li> </ul> |

#### Jointure des données spatialisées dans QGIS

Une fois les parts modales obtenues pour l'ensemble des secteurs de recensement de la RMR, les valeurs sont jointes dans le système d'information géographique QGIS version 3.22.5 avec le fichier cartographique des limites des SR provenant de Statistique Canada (voir tableau 4). Les données modales ont été discrétisés en fonction de la distribution pour l'ensemble des secteurs de recensement de la région métropolitaine. Les SR qui ont une part modale de transport collectif supérieure à 0,5 écart-type au-dessus de la moyenne, mais une valeur de transport actif inférieure au même seuil se voient attribuer la catégorie « Banlieue TC ». Ces territoires sont ceux où une

part plus importante des déplacements sont effectués en transport en commun, mais qui ne connaissent pas une proportion plus grande que le reste de la région de transport actif.<sup>16</sup>

Les SR qui ont une part modale de transport actif supérieure à 0,5 écart-type au-dessus de la moyenne de la RMR se voient attribuer la catégorie « Centre actif ». Parmi les autres SRIDU, ceux qui ont une densité de population supérieure à 150 habitants/km<sup>2</sup> sans obtenir les seuils mentionnés de transport collectif ou de transport actif se voient attribuer la catégorie « Banlieue automobile ». Cette valeur de densité permet de distinguer entre cette dernière catégorie et les milieux exurbains. La valeur est tirée d'un critère de densité pour soutenir des infrastructures de transport (Gordon et Janzen, 2013).

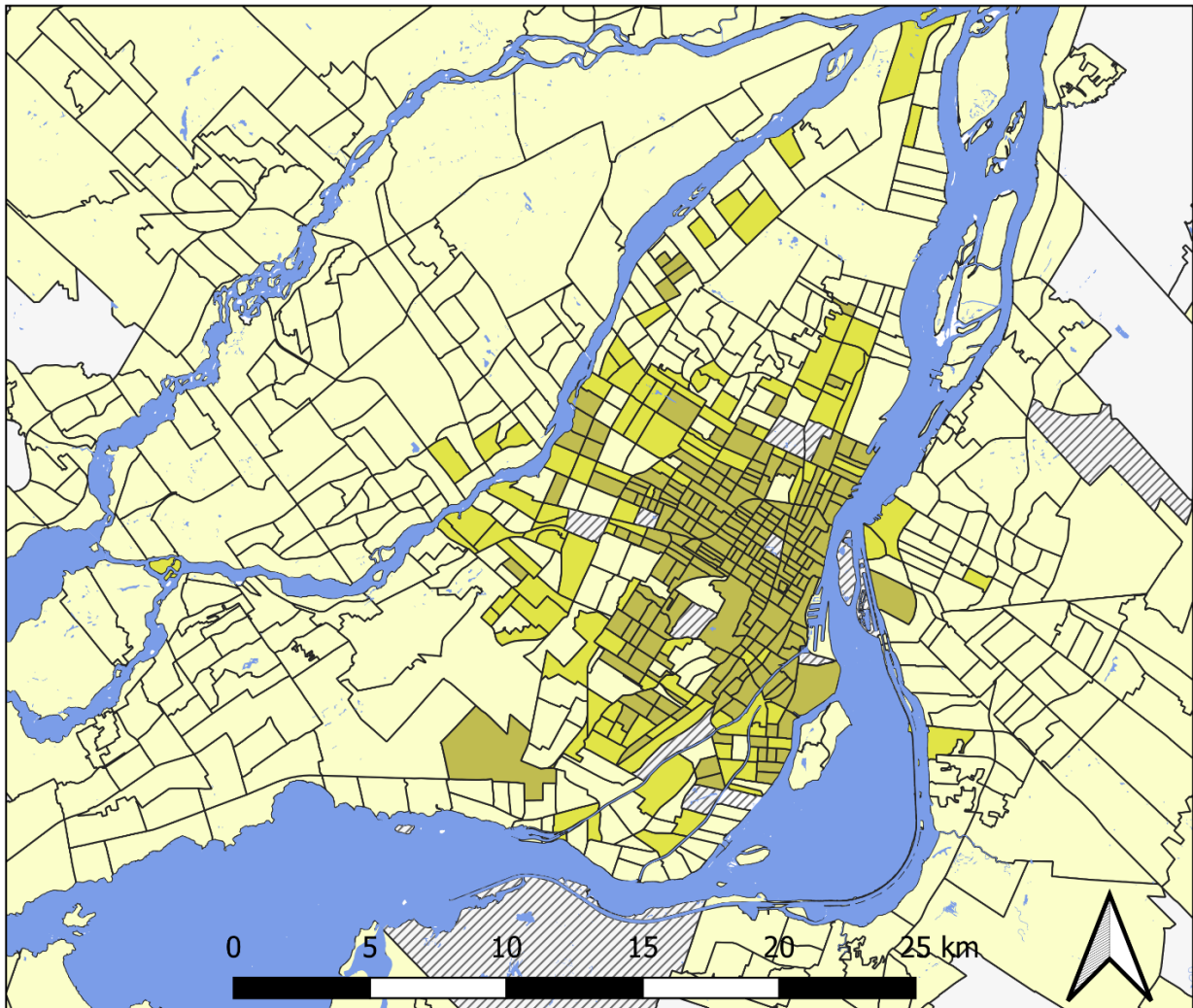
Certains SR sont également non classés. Trois conditions peuvent expliquer l'exclusion d'un SR. Ils seront exclus s'ils ne font pas partie de la RMR, comme c'est le cas pour Kahnawake; s'il n'y a pas de données de mobilité disponibles, comme pour la falaise Saint-Jacques; ou si malgré la présence de données de mobilité, il n'y a pas la densité de population, comme dans le cas des grands parcs.

---

<sup>16</sup> La valeur de 0,5 écarts-type au-dessus de la moyenne fait écho à la méthode employée par (Gordon et Janzen, 2013) qui emploient plutôt 150% de la moyenne. Cette méthode ne donnait pas une suffisamment grande diversité de chacune des catégories avec les données de l'enquête OD2018.

**Figure 11**

Type de mobilité quotidienne dans la région de Montréal en 2018



**Discrétisation**

Catégorie selon OD2018 +0,5 E-T Révisé

Exurbain

Banlieue automobile

Banlieue TC

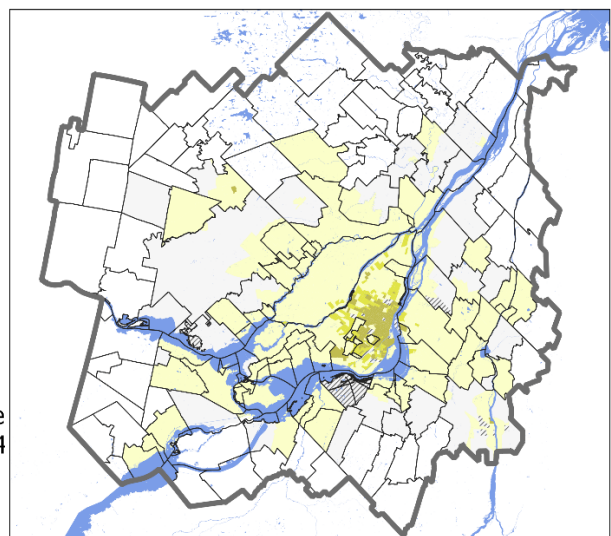
Centre actif

Non-classé

Territoire de l'enquête OD2018

Sources: Recensement canadien, 2016; Enquête Origine Destination 2018 de la région de Montréal version 18.2b4 2018; Réseau hydrographique national, 2020.

Auteur: Anthony Lapointe-Carpenter, Mai 2022



### 3.2 Phase quantitative : Identifier les trajectoires résidentielles communes et factoriser le mode de vie pour mieux comprendre les choix résidentiels

La première phase d'enquête, qui permet de donner un premier aperçu des critères du choix résidentiel, des trajectoires résidentielles effectuées par la population à l'étude et les stratégies financières, est un sondage adressé à un échantillon de couples de jeunes accédant à la propriété qui ont ou comptent avoir des enfants.

Nous avons adapté les critères de l'étude de Pattaroni et al. (2009) en fonction de notre terrain, à la littérature recensée et aux hypothèses formulées dans le cadre de la recherche<sup>17</sup>. L'adaptation a pu faire émerger 28 critères de choix résidentiel qui ont été inclus dans le sondage. L'importance de ces critères a été remise en question d'abord dans le contexte de l'accès à la première propriété. L'importance des mêmes critères était ensuite à nouveau interrogée en ciblant spécifiquement l'impact des enfants. Finalement, l'importance des mêmes critères était interrogée pour le choix du logement occupé avant le projet de mobilité résidentielle.

Puisqu'ils peuvent référer au mode de vie, les critères du choix résidentiel sont catégorisés selon un facteur du mode de vie auquel il est rattaché. Chaque critère peut être Fonctionnel, Sensible ou Social et s'appliquer au Quartier ou à la Propriété. Les critères ont été catégorisés de la manière suivante :

**Tableau 5** Critères du choix résidentiel intégré dans le sondage

| Critère de choix résidentiel      | Sujet    | Facteur     |
|-----------------------------------|----------|-------------|
| [Espaces verts à proximité]       | Quartier | Fonctionnel |
| [Transport en commun à proximité] | Quartier | Fonctionnel |
| [Accessibilité en voiture]        | Quartier | Fonctionnel |
| [Emploi(s) à proximité]           | Quartier | Fonctionnel |
| [Commerces à proximité]           | Quartier | Fonctionnel |

<sup>17</sup> Nous décrivons la méthodologie et les résultats de cette étude dans la section 2.2.3.

|   |           |             |
|---|-----------|-------------|
| [Écoles à proximité (enfants)]                    | Quartier  | Fonctionnel |
| [Réputation des écoles]                           | Quartier  | Fonctionnel |
| [Autre institution d'enseignement à proximité]    | Quartier  | Fonctionnel |
| [Quartier tranquille]                             | Quartier  | Sensible    |
| [Charme du quartier]                              | Quartier  | Sensible    |
| [Famille à proximité]                             | Quartier  | Sociale     |
| [Amis à proximité]                                | Quartier  | Sociale     |
| [Loisirs à proximité]                             | Quartier  | Fonctionnel |
| [Vie culturelle à proximité]                      | Quartier  | Fonctionnel |
| [Diversité sociale]                               | Quartier  | Social      |
| [Nombre total de pièces]                          | Propriété | Fonctionnel |
| [Nombre de chambres]                              | Propriété | Fonctionnel |
| [Superficie habitable]                            | Propriété | Fonctionnel |
| [Construction récente]                            | Propriété | Fonctionnel |
| [Aménagement intérieur plaisant]                  | Propriété | Sensible    |
| [Capacité de réaménager l'espace au fil du temps] | Propriété | Sensible    |
| [Luminosité]                                      | Propriété | Sensible    |
| [Vue]   | Propriété | Sensible    |
| [Présence d'un garage]                            | Propriété | Fonctionnel |
| [Présence d'un espace de stationnement privé]     | Propriété | Fonctionnel |
| [Accès facile au stationnement sur rue]           | Propriété | Fonctionnel |
| [Accès à des espaces extérieurs privés]           | Propriété | Fonctionnel |
| [Taille des espaces extérieurs privés]            | Propriété | Fonctionnel |
| [Revenus issus de la propriété]                   | Propriété | Fonctionnel |

Des données devaient également être construites pour établir comment les critères décrits peuvent évoluer lors des trajectoires résidentielles. Pour ce faire, le sondage récupérait des données de localisation résidentielle avant et après le projet résidentiel pour l'ensemble des

répondants. Une carte intégrée dans le sondage permettait aux répondants de sélectionner à l'aide d'un point sur la carte l'emplacement de la propriété acquise ainsi que l'emplacement du logement qu'ils occupaient avant l'achat de la propriété. Les répondants qui ne désiraient pas ou ne pouvaient pas utiliser la carte pouvaient également rentrer un code postal. Les données de localisation étaient essentielles afin de situer les trajectoires résidentielles dans l'espace.

Les autres données collectées permettaient d'évaluer la préférence des répondants parmi les typologies de logement utilisées par Statistique Canada selon la présence ou non d'enfants, de déterminer les stratégies financières les plus fréquemment utilisées par les couples accédant à la propriété. Finalement, une série de données sur le revenu et sur le travail étaient collectées afin de mieux représenter l'importance de l'accès aux emplois pour les répondants au cours d'une semaine de travail type<sup>18</sup>.

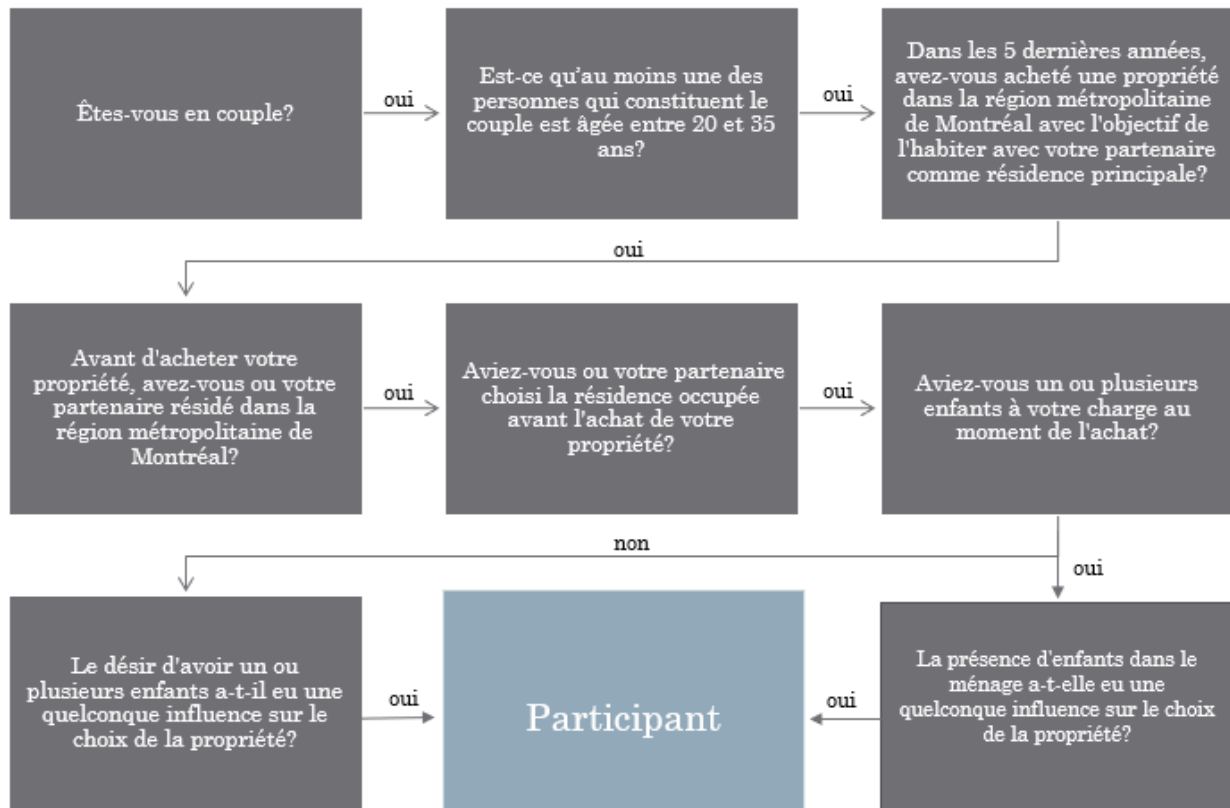
### **3.2.1 Recrutement pour le sondage**

Afin de représenter adéquatement les phénomènes étudiés et de conserver un échantillon homogène, nous avons établi des critères stricts pour la participation au sondage. Ces critères étaient inclus dans les messages d'invitation à participer, mais également intégrés dans les premières questions du sondage afin d'éviter à des répondants non admissibles de perdre du temps.

---

<sup>18</sup> Le questionnaire tel qu'il était présenté aux participants est joint en annexe.

**Figure 12** Critères de participation pour le sondage



Note. Une réponse « non » autre que celle qui est spécifiée dans la figure entraînerait l'exclusion du répondant.

Le recrutement des participants pour le sondage a été effectué selon la stratégie boule de neige. À l'aide de diverses publications sur des réseaux sociaux susceptibles de rassembler des participants potentiels<sup>19</sup>, nous avons été en mesure de joindre des participants malgré des critères d'admissibilité complexes. Les messages pour chacun des réseaux sociaux ont été préalablement rédigés pour approbation et comportaient quelques différences visant à respecter l'étiquette de publication sur le réseau et les habitudes des usagers de ce dernier.

<sup>19</sup> Les réseaux sociaux Facebook, Twitter et LinkedIn ont été utilisés afin de diffuser le sondage.



Le sondage était destiné à des personnes dans un couple où au moins un des membres est âgé de 20 à 35 ans qui ont acheté une propriété dans les cinq années précédentes. Le questionnaire a été passé au cours de l'été 2022. Les personnes répondant à ces critères ont pu compléter le sondage en ligne construit sur une plateforme web LimeSurvey.

### **3.2.2 Analyse du sondage**

Avec les données descriptives fournies pour le choix résidentiel, il nous a alors été possible d'entamer une analyse factorielle en incluant toutes les variables qui apparaissent pertinentes. Les résultats du sondage ont pu être exportés directement du logiciel web LimeSurvey<sup>20</sup> vers le logiciel IBM SPSS statistics version 28.0<sup>21</sup>. Au total, 173 répondants ont ouvert le sondage. De ce nombre, 69 ont terminé le sondage. Les formulaires incomplets ont été retirés de la base de données. Un code unique est alors attribué à chacun des répondants ayant terminé le sondage (N=69).

En premier lieu, nous avons analysé la corrélation entre les variables du choix résidentiel pour la propriété acquise et pour la résidence précédente. L'outil de corrélation bivariée de SPSS permet de construire une matrice de corrélation. Cette dernière permet d'identifier certaines relations significatives fortes dans les variables du choix résidentiel et certaines corrélations inverses.

Toutes les variables du choix résidentiel présentent des échelles de Likert à 5 valeurs. Pour chacun des critères. Les répondants devaient dire s'il est : très peu important; Peu important; Moyennement important; Important; Très important; ou s'il ne s'applique pas. Il est donc facile de comparer l'importance relative des critères pour les répondants. Nous avons généré un tableau descriptif contenant la réponse moyenne pour chacune des variables ainsi que l'écart-type. Cette opération nous a permis d'éliminer rapidement certaines variables qui ont des moyennes aberrantes ou qui proviennent d'une question mal comprise par une grande proportion des répondants.

---

<sup>20</sup> Limesurvey GmbH. / LimeSurvey: An Open Source survey tool /LimeSurvey GmbH, Hamburg, Germany. URL <http://www.limesurvey.org>

<sup>21</sup> IBM Corp. Released 2021. IBM SPSS Statistics for Windows, Version 28.0. Armonk, NY: IBM Corp

### 3.2.3 Construction des matrices de trajectoires résidentielles

Les données de localisation fournies par les répondants ont permis de situer leurs trajectoires résidentielles dans l'espace en utilisant l'échelle des SR présentée dans la Figure 11. La jointure spatiale dans QGIS<sup>22</sup> permet de combiner les tables attributaires selon la localisation des entités. Par cette méthode, il est possible d'associer des SR pour chacune des localisations résidentielles fournies dans le sondage. Les répondants qui ont fourni des coordonnées ou des codes postaux pour les deux localisations résidentielles nous permettent d'établir des trajectoires.

Les trajectoires résidentielles peuvent donc être représentées par un trait liant le SR à la localisation résidentielle avant l'achat de la propriété et celui à la localisation de cette propriété. Les données sur la mobilité quotidienne qui sont associées aux SR sont alors liées aux répondants. La classification des répondants selon le type de milieu permet de décrire le type de trajectoire qu'ils ont effectué.

Les quatre typologies de mobilité quotidiennes basées sur les travaux de Gordon (2013) se combinent en une matrice de 16 trajectoires potentielles. 53 répondants<sup>23</sup> ont fourni des informations permettant d'établir leur trajectoire résidentielle. Puisque cette classification plaçait un trop petit nombre de cas dans chacune de trajectoires potentielles, nous avons ajusté la matrice pour représenter les trajectoires qui étaient réellement effectuées.

---

<sup>22</sup> QGIS.org, %Y. QGIS Geographic Information System. QGIS Association. <http://www.qgis.org>

<sup>23</sup> 53 répondants sur les 69 ayant complété le sondage.

**Tableau 6** Matrice complète de trajectoire résidentielle des répondants

|                                      | Type de mobilité    | Localisation du logement précédent |                  |                     |          |
|--------------------------------------|---------------------|------------------------------------|------------------|---------------------|----------|
|                                      |                     | Centre actif                       | Banlieue transit | Banlieue automobile | exurbain |
| Localisation de la propriété acquise | Centre actif        |                                    |                  |                     |          |
|                                      | Banlieue transit    |                                    |                  |                     |          |
|                                      | Banlieue automobile |                                    |                  |                     |          |
|                                      | exurbain            |                                    |                  |                     |          |

Note. Les 16 espaces représentent chacun une trajectoire théorique entre le logement précédent et la propriété acquise.

**Tableau 7** Matrice ajustée des trajectoires résidentielles des répondants

|                                      | Type de mobilité    | Localisation du logement précédent |                  |                     |          |
|--------------------------------------|---------------------|------------------------------------|------------------|---------------------|----------|
|                                      |                     | Centre actif                       | Banlieue transit | Banlieue automobile | exurbain |
| Localisation de la propriété acquise | Centre actif        |                                    |                  |                     |          |
|                                      | Banlieue transit    |                                    |                  |                     |          |
|                                      | Banlieue automobile |                                    |                  |                     |          |

Note. Les quatre espaces représentent chacun une trajectoire théorique entre le logement précédent et la propriété acquise. Il ne s'agit pas ici des mêmes éléments que les facteurs identifiés par l'AFE.

### **3.2.4 Factorisation des modes de vie**

Afin de rendre compte des critères du choix résidentiel comme un ensemble unique du mode de vie, nous avons effectué une analyse factorielle exploratoire. Il s'agit d'une méthode statistique visant à réduire le nombre de variables en gardant toutefois le maximum d'information possible sur la variabilité. Puisque le mode de vie n'est pas directement observable, nous utilisons les critères du choix résidentiel comme multiples facettes du mode de vie. Les critères peuvent se combiner pour créer un plus petit nombre de variables latentes, les modes de vie résidentiels.

Dans une analyse factorielle exploratoire, la combinaison exacte des variables qui composent les variables latentes n'est pas connue à l'avance. C'est SPSS qui propose une solution factorielle selon les conditions convenues par les chercheurs en fonction des données et de l'échantillon.

Puisque l'échantillon est petit et non probabiliste, il est important de demeurer prudent avec les analyses statistiques effectuées et de sélectionner des tests, méthodes de rotation et d'extraction adaptées au contexte. Contrairement à l'analyse en composantes principales, l'AFE a une plus grande tolérance aux données imparfaites. La méthode d'extraction sélectionnée, les moindres carrés non pondérés, vise à minimiser les résidus. Les distributions des variables du choix résidentiel ne sont pas normales. Dans ce contexte, il est judicieux de ne pas choisir une méthode d'extraction sensible à la normalité des distributions. Les moindres carrés non pondérés est la meilleure méthode d'extraction dans le contexte puisqu'elle est moins sensible à la non-normalité que les méthodes alternatives.

De manière similaire, la méthode de rotation des variables est aussi choisie de manière à être adaptée au contexte de la recherche. Une rotation orthogonale postule une indépendance des facteurs. Les modes de vie ne sont pas entièrement indépendants, il peut y avoir une corrélation entre les facteurs. Nous choisissons donc une méthode de rotation oblique. La rotation Oblimin propose des résultats factoriels qui peuvent être partiellement corrélés et qui sont ainsi plus faciles à interpréter que s'ils avaient été forcés à être orthogonaux.

Dans l'ensemble, tous les choix effectués pour l'analyse factorielle visent à utiliser de manière prudente l'analyse quantitative avec un petit échantillon et des distributions non normales des variables. Nous avons par la suite vérifié que la solution factorielle était appropriée à l'aide du

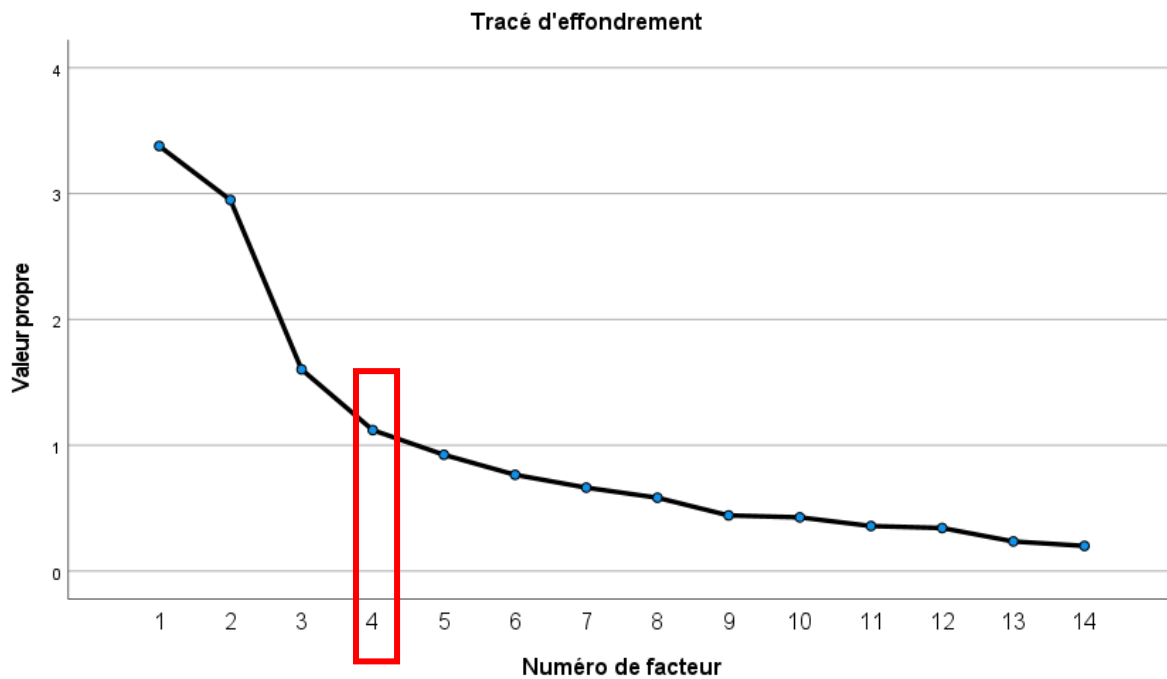
test Kaiser-Meyer-Olkin (KMO). Nous avons visé un KMO minimum de 0,700 (voir Tableau 9). Nous avons entrepris un processus itératif de retrait ou d'ajout systématique de variables dans l'AFE afin de vérifier l'effet sur la qualité de l'échantillonnage. Toutes les variables conservées devaient avoir une qualité de la représentation initiale supérieure à 0,200 (voir Tableau 10) et le rejet de l'hypothèse d'indépendance entre les variables était confirmé pour chaque solution à l'aide du test de Bartlett.

Lorsque nous avons atteint une solution satisfaisante, nous avons utilisé deux méthodes distinctes afin de choisir le nombre de facteurs à utiliser. La première méthode, de la valeur propre (Eigenvalue), consiste à conserver les facteurs ayant une valeur propre, un potentiel explicatif du modèle, supérieur à un seuil donné. Le seuil généralement convenu consiste en une valeur propre supérieure à 1,000. La seconde méthode, du tracé d'effondrement, tente visuellement de repérer le nombre de facteurs après lequel l'ajout de facteurs additionnels n'a plus de valeur explicative. Il s'agit donc de trouver la rupture abrupte de la pente du tracé d'effondrement (voir Figure 13). En employant ces deux méthodes, trois solutions factorielles semblaient potentiellement appropriées.

En nous basant sur la méthode standard de la valeur propre établie à 1,000, et sur une rupture de courbe, nous avons retenu une solution à 4 facteurs qui expliquait 51,12% de la variance (voir Tableau 11). Une rupture dans la courbe du tracé d'effondrement et une valeur propre supérieure à 1,5 expliquait pour sa part le choix d'une solution à trois facteurs. Cette solution permettait d'expliquer 46,05% de la variance totale. Finalement, une solution à uniquement deux facteurs était basée sur la rupture dans la variance expliquée entre le second et le troisième facteur.

La Figure 13 ainsi que les tableaux 8, 9, 10 et 11 présentent le modèle retenu à quatre facteurs. Les résultats seront présentés dans le chapitre suivant.

**Figure 13** Tracé d'effondrement de la variance totale expliquée par les facteurs de l'AFE



**Tableau 8** Statistiques descriptives des variables de l'AFE

|   | Moyenne | Écart type | Analyse N |
|---|---------|------------|-----------|
| [Accessibilité en voiture] Propriété.                   | 4,14    | ,999       | 58        |
| [Commerces à proximité] Propriété.                      | 3,90    | ,912       | 58        |
| [Vie culturelle à proximité] Propriété                  | 3,00    | 1,139      | 58        |
| [Diversité sociale] Propriété                           | 2,84    | 1,240      | 58        |
| [Construction récente] Propriété                        | 2,72    | 1,167      | 58        |
| [Présence d'un garage] Propriété                        | 2,45    | 1,613      | 58        |
| [Présence d'un espace de stationnement privé] Propriété | 4,19    | 1,304      | 58        |
| [Accès facile au stationnement sur rue] Propriété       | 3,48    | 1,217      | 58        |
| [Taille des espaces extérieurs privés] Propriété        | 3,98    | ,927       | 58        |
| [Transport en commun à proximité] Propriété.            | 3,19    | 1,444      | 58        |
| [Écoles à proximité (enfants)] Propriété.               | 3,79    | 1,104      | 58        |
| [Quartier tranquille] Propriété                         | 4,03    | ,936       | 58        |
| [Amis à proximité] Propriété                            | 3,17    | 1,028      | 58        |
| [Loisirs à proximité] Propriété                         | 3,47    | ,821       | 58        |

Note : L'échantillon de 58 représente les répondants qui n'ont pas encore d'enfants.

**Tableau 9** Indice KMO et test de Bartlett pour l'AFE

|  |                   |         |
|--|-------------------|---------|
| Indice de Kaiser-Meyer-Olkin pour la mesure de la qualité d'échantillonnage. |                   | ,707    |
| Test de sphéricité de Bartlett   | Khi-carré approx. | 268,668 |
|  | ddl               | 91      |
|  | Signification     | <,001   |

**Tableau 10** Qualités de représentation des variables incluses dans l'AFE

|   | Initiales | Extraction |
|---|-----------|------------|
| [Accessibilité en voiture] Propriété.                   | ,586      | ,712       |
| [Commerces à proximité] Propriété.                      | ,464      | ,470       |
| [Vie culturelle à proximité] Propriété                  | ,630      | ,690       |
| [Diversité sociale] Propriété                           | ,475      | ,556       |
| [Construction récente] Propriété                        | ,375      | ,527       |
| [Présence d'un garage] Propriété                        | ,440      | ,544       |
| [Présence d'un espace de stationnement privé] Propriété | ,621      | ,713       |
| [Accès facile au stationnement sur rue] Propriété       | ,366      | ,509       |
| [Taille des espaces extérieurs privés] Propriété        | ,399      | ,413       |
| [Transport en commun à proximité] Propriété.            | ,384      | ,358       |
| [Écoles à proximité (enfants)] Propriété.               | ,342      | ,247       |
| [Quartier tranquille] Propriété                         | ,387      | ,413       |
| [Amis à proximité] Propriété                            | ,347      | ,338       |
| [Loisirs à proximité] Propriété                         | ,645      | ,665       |

Méthode d'extraction : Moindres carrés non pondérés.

**Tableau 11** Variance totale expliquée par les facteurs de l'AFE

| Facteur | Valeurs propres initiales |                  |          | Sommes extraites du carré des chargements |                  |          | Sommes de rotation du carré des chargements <sup>a</sup> |
|---------|---------------------------|------------------|----------|---|------------------|----------|--|
|         | Total                     | % de la variance | % cumulé | Total                                     | % de la variance | % cumulé | Total  |
| 1       | 3,379                     | 24,133           | 24,133   | 2,917                                     | 20,834           | 20,834   | 2,447  |
| 2       | 2,950                     | 21,073           | 45,206   | 2,529                                     | 18,062           | 38,896   | 2,528  |
| 3       | 1,603                     | 11,452           | 56,658   | 1,117                                     | 7,980            | 46,876   | 1,607  |
| 4       | 1,121                     | 8,007            | 64,665   | ,594                                      | 4,241            | 51,116   | 1,706  |
| 5       | ,925                      | 6,606            | 71,271   |   |                  |          |  |
| 6       | ,766                      | 5,470            | 76,741   |   |                  |          |  |
| 7       | ,664                      | 4,741            | 81,482   |   |                  |          |  |
| 8       | ,584                      | 4,169            | 85,651   |   |                  |          |  |
| 9       | ,443                      | 3,164            | 88,815   |   |                  |          |  |
| 10      | ,428                      | 3,054            | 91,868   |   |                  |          |  |
| 11      | ,359                      | 2,562            | 94,431   |   |                  |          |  |
| 12      | ,343                      | 2,450            | 96,880   |   |                  |          |  |
| 13      | ,236                      | 1,686            | 98,567   |   |                  |          |  |
| 14      | ,201                      | 1,433            | 100,000  |   |                  |          |  |

Méthode d'extraction : Moindres carrés non pondérés.

- a. Lorsque les facteurs sont corrélés, impossible d'ajouter la somme du carré de chargement pour obtenir une variance totale.

**Tableau 12** Matrice de corrélation des facteurs

| Facteur | 1     | 2     | 3     | 4     |
|---------|-------|-------|-------|-------|
| 1       | 1,000 | ,183  | ,221  | ,345  |
| 2       | ,183  | 1,000 | -,098 | -,074 |
| 3       | ,221  | -,098 | 1,000 | ,075  |
| 4       | ,345  | -,074 | ,075  | 1,000 |

Méthode d'extraction : Moindres carrés non pondérés.

Méthode de rotation : Oblimin avec normalisation Kaiser.



### **3.3 Phase qualitative : Entretien de couple**

Dans son étude du choix résidentiel des jeunes couples, Jean (2014) considère que l'entrevue simultanée des deux parents permet mieux de relater la décision partagée au sein du couple. Cette décision est basée sur une étude fondatrice de la recherche qualitative sur les ménages (Valentine, 1999). L'étude établit que les entretiens séparés, bien que permettant d'exprimer librement des positions divergentes au sein du ménage, peuvent aussi générer des informations incomplètes lorsque la personne interrogée ne connaît pas l'ensemble de la justification pour une décision. Au contraire, les entretiens de couple permettent de valider immédiatement le récit de l'un par l'approbation ou la correction de l'autre. La limite des entretiens de couple est qu'elle produit un récit officiel du couple plus simple que la somme des entretiens individuels. (Valentine, 1999)

D'autres recherches ont plus récemment permis d'approfondir les impacts négatifs potentiels des entretiens en couple, mais aussi leurs forces. L'entretien conjoint peut rendre plus difficile l'expression d'empathie envers le répondant sans nuire au rôle du partenaire à cet effet (Blake, Janssens, Ewing et Barlow, 2021). Pour compenser cette limite, les auteurs proposent toutefois certaines stratégies pour favoriser l'expression d'empathie au cours de l'entretien. Un certain niveau de dévoilement de soi de la part du chercheur peut contribuer à construire cette empathie et réduire le sentiment de vulnérabilité des répondants (Blake et al., 2021). Pour assurer un confort maximal des répondants qui ont accepté de se dévoiler pour le bien d'une étude, nous avons donc déterminé que nous établirons en début d'entretien des parallèles entre les projets résidentiels des répondants et du chercheur.

Il est aussi important dans l'entretien conjoint de veiller au bien-être des répondants pendant, mais aussi après l'entretien. Pour responsabiliser les répondants durant l'entretien, nous les faisons participer au design de l'entretien en choisissant le lieu et le moment de l'entretien ainsi que la disposition des places si l'entretien a lieu en personne. Ces stratégies contribuent à établir un entretien propice à un bon état d'esprit (Blake et al., 2021). S'il est possible de voir émerger certaines tensions dans un entretien ou le récit de l'un peut être corrigé ou contredit par l'autre participant, il est important que l'entretien souligne les réalisations positives du couple et

l'accomplissement d'un projet de grande ampleur pour que les couples terminent l'entretien dans un bon état émotionnel (Blake et al., 2021). Afin de protéger les répondants des tensions qui peuvent apparaître durant l'entretien, le chercheur conclura chaque entretien conjoint en soulignant la réussite d'un projet résidentiel.

### **3.3.1 Recrutement pour l'entretien**

La phase quantitative de la recherche déployée sur des réseaux sociaux diversifiés permettait également d'initier un contact pour des entretiens avec les couples appartenant à la population étudiée qui désirent contribuer à la recherche. Tous les participants de la phase qualitative sont des répondants du sondage. Il s'agit donc de couples ayant au moins un membre âgé de 20 à 35 ans qui ont des enfants ou considéraient les enfants lors de l'acquisition d'une première propriété.

Puisqu'elles ne sont pas des familles composées de couples, nous avons donc exclu les familles monoparentales de la recherche. Le mode de vie et le rapport au quartier des familles monoparentales peut-être très différent des familles biparentales (Robin, 2003). De plus, une part du choix résidentiel vise à offrir des conditions favorables des membres du ménage aux activités quotidiennes (Abraham et al., 2010). L'inclusion de familles monoparentales ne nous aurait donc pas permis d'explorer systématiquement l'effet des activités quotidiennes sur la localisation. C'est donc dans l'optique d'une plus grande homogénéité de l'échantillon et afin de représenter l'arbitrage au sein du couple que nous avons inclus uniquement des couples et des familles biparentales. D'autres recherches sur le sens donné au choix résidentiel font d'ailleurs le même choix méthodologique (Jean, 2014).

Puisque l'inclusion de critères liés aux enfants était fondamentale dans la recherche, les couples qui ne prévoient pas avoir d'enfant lors de l'accès à la propriété étaient également exclus. Ce choix s'est avéré plus difficile qu'initialement espéré puisque le sens de cette considération pouvait varier de manière significative entre les couples. Cette catégorie s'est donc avérée plus difficile à contrôler que la présence d'enfants. Il aurait été plus facile de considérer uniquement les couples biparentaux avec enfants, mais nous aurions manqué de cette manière les sens et

significations accordées aux enfants par les couples avant d'en avoir eux-mêmes, au moment où ils achètent le domicile familial. Les entretiens avec les quatre couples répondants ont eu lieu en janvier et février 2023. Il importe de mentionner que le très petit nombre de couples ayant accepté de passer les entretiens rend cet échantillon non représentatif. Il faut donc aborder les résultats des entretiens avec soin.

### **3.3.2 Déroulement des entretiens**

Parce que cette recherche vise à produire le récit d'une décision commune d'un couple alliant divers arbitrages et que la présentation d'un récit légèrement simplifié n'est pas problématique pour le type de recherche de maîtrise dont il s'agit, nous avons sélectionné l'entretien conjoint. Comme décrit plus haut, nous prenons en considération les risques associés à ce type d'entretien et empruntons des stratégies pour les minimiser durant l'entretien et après sa conclusion. Nous avons donc porté attention aux signes potentiels de tension au sein de couples et rappelé à plusieurs reprises la possibilité d'éviter certains sujets si les répondants n'étaient pas à l'aise d'en discuter.

Les questions portant sur des éléments plus individuels de leurs trajectoires résidentielles étaient posées de manière successive aux répondants, ce qui permettait parfois d'ajouter des précisions manquées en premier lieu.

Les entretiens sont enregistrés afin d'en permettre l'analyse. Les entretiens se sont finalement déroulés uniquement en visioconférence.

### **3.3.3 Analyse des entretiens**

L'analyse qualitative privilégiée dans cette recherche se centre autour des représentations portées par les couples sur le milieu de leur localisation résidentielle ainsi que sur les autres milieux habités tout au long de leurs trajectoires résidentielles. Nous avons donc favorisé une analyse de contenu permettant de dégager du discours porté par les couples les caractéristiques objectives du milieu souhaité pour la famille que la signification de leurs énoncés pour les

répondants. L'analyse thématique est, dans le cas de l'étude des représentations, un outil classique qui permet de catégoriser les énoncés dans des thèmes d'analyse (Negura, 2006).

La transcription des entretiens a dans un premier lieu pu être effectuée à l'aide du logiciel web Trint<sup>24</sup>. Les verbatims ainsi produits ont été révisés de fond en comble pour corriger plusieurs erreurs dues soit à la qualité de l'enregistrement ou au rythme d'élocution et à l'accent des interlocuteurs. En parallèle aux enregistrements, les premières impressions du chercheur ont permis d'établir une première série de catégories qui ont contribué à constituer un arbre de catégories analytiques hiérarchisées.

L'arbre de codage construit de manière déductive et inductive s'est initialement constitué à partir des unités de significations relevées lors des entretiens par le chercheur, mais s'est par la suite étoffé lors de la familiarisation avec les données d'entretien. Au long du codage des entretiens, certaines catégories ont été divisées en sous-catégories. Cette opération permet une analyse relative des fréquences de codes à l'intérieur d'une même variable ou d'une même catégorie. L'arbre de codage a pu être appliqué à l'ensemble des entretiens au moyen du logiciel QDA miner 6.0. Cet outil facilite la catégorisation d'un texte et permet d'évaluer par la suite les fréquences dans un entretien ou dans le corpus entier des catégories identifiées. Il permet également d'évaluer les cooccurrences de catégories entre elles dans les unités de discours.

---

<sup>24</sup> <https://trint.com/>

## Chapitre 4 – Résultats

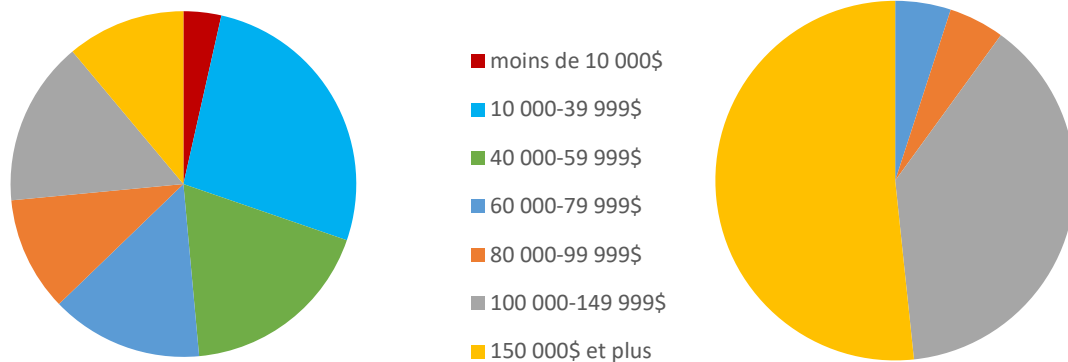
### 4.1 Les revenus élevés des jeunes couples accédant à la propriété

Les ménages participants représentent un bassin important de jeunes parents ou de futurs parents dont les choix résidentiels actuels auront un impact important sur la localisation résidentielle des enfants et des familles pour les années à venir. Les répondants au sondage sont un groupe qui se distingue de manière significative de la population générale par des revenus largement supérieurs à la population générale.

**Figure 14** Comparaison des revenus des répondants et de la population générale de la RMR de Montréal, 2020 et 2021.

Revenu des ménages dans la RMR en 2020

Revenu des ménages participants en 2021



Le revenu total médian des ménages dans la RMR de Montréal était en 2020 de 76 000\$ et 35,6% des ménages avaient un revenu supérieur à 100 000\$ en 2020. Cette valeur peut être comparée aux 78,2% des répondants ayant un revenu supérieur au même seuil. Une part plus de deux fois plus importante des répondants accédant à la propriété ont donc des revenus supérieurs au seuil de 100 000\$ que la population générale. On constate également une absence de revenus

inférieurs à 60 000\$ parmi l'échantillon alors que ces ménages représentent 38,8% de la population générale en 2020.

Les choix résidentiels des accédants à la propriété sont donc un moteur important du développement immobilier, mais ne peuvent pas représenter les choix de l'ensemble de la population de la RMR, ni même des parents et futurs parents au sein de la RMR. En plus d'avoir des moyens financiers très importants, les jeunes couples interrogés sont en mesure de mobiliser une diversité de stratégies financières pour accéder à la propriété.

## **4.2 Stratégies financières**

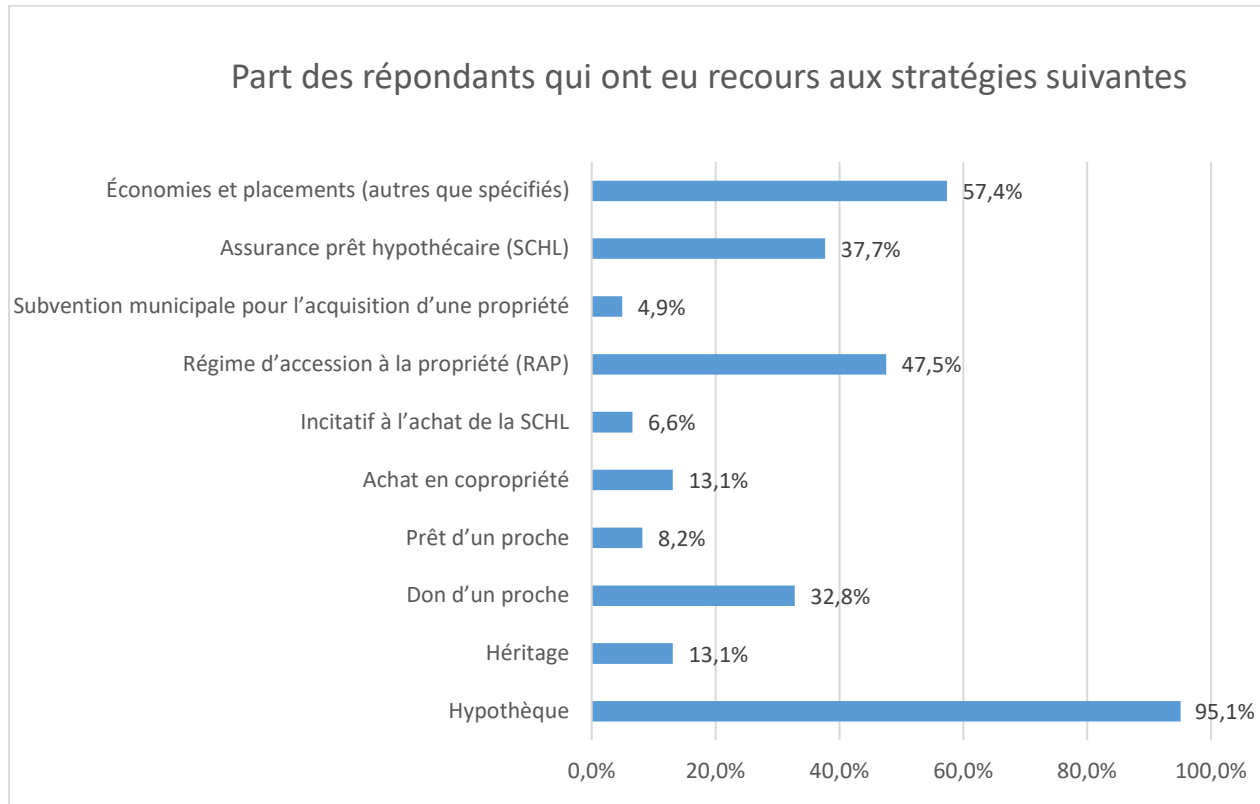
En plus d'avoir des revenus élevés, les ménages interrogés ont recours à des stratégies variées afin de faciliter l'accès à la propriété (voir Figure 15). Certaines stratégies sont presque universellement employées et ne dérogent pas de la norme, telle que le recours à l'hypothèque. D'autres stratégies présentent l'accès à la propriété comme un projet rassembleur qui mobilise d'autres personnes dans l'entourage des couples accédant à la propriété.

L'achat en copropriété, les prêts par des proches et les dons de proches sont des stratégies qui demandent de mobiliser activement des personnes dans l'entourage des couples. Dans 39,3% des cas, les couples ont recours à au moins une de ces stratégies. Le don par un proche constitue à lui seul une stratégie employée par près du tiers des couples.

Les incitatifs gouvernementaux à l'accès à la propriété ont des impacts très variables parmi les répondants du sondage. Le régime d'accession à la propriété (RAP) est l'une des stratégies les plus populaires, ayant été employé par 47,5% de ceux-ci. Cette stratégie permet de retirer des fonds d'un régime enregistré d'épargne-retraite (REER) sans pénalité pour accéder à la propriété.

L'assurance prêt hypothécaire de la Société Canadienne d'hypothèque et de Logement (SCHL) est employée par 37,7% des répondants. Cette stratégie permet de garantir l'hypothèque malgré une mise de fonds moins élevée. Elle vise donc à réduire le capital initial requis pour avoir accès à la propriété.

**Figure 15** Stratégies financières employées par les jeunes couples accédant à la propriété dans la RMR de Montréal, 2022



Les subventions municipales pour l'acquisition d'une propriété sont quant à elles rarement utilisées par les répondants. Seuls 4,9% de ceux-ci ont eu recours à cette stratégie. Ce bas taux est expliqué en partie parce que les subventions ne sont pas universelles. Certaines conditions d'admissibilité s'appliquent et ces subventions ne sont pas disponibles dans toutes les municipalités. Les participants qui peuvent déclarer les avoir utilisées doivent donc également se trouver dans des municipalités qui en offrent.

### 4.3 Trajectoires résidentielles

Dans l'échantillon composé pour la recherche, plusieurs types de trajectoires résidentielles peuvent être retrouvés. La plus fréquente est celle de personnes (N=21) ayant précédemment résidé dans une banlieue automobile qui ont acheté une propriété dans le même type d'environnement. Parmi les répondants provenant de banlieues automobiles, la totalité de ceux-ci a choisi d'acheter dans le même type de quartier.

Une part importante des répondants (47%) a également logé dans un centre actif. Le choix du groupe d'âge de la population permet effectivement de capter une proportion importante de couples ayant résidé dans un centre actif. Les locataires de centre actif représentent au total 47,2% des répondants. Au moment d'acheter une propriété, ce groupe choisit tous les types de quartiers. Il est intéressant de noter que cette distribution plus variée des choix de localisation résidentielle peut être influencée par la diversité des trajectoires précédentes des répondants. Bien que le sondage ne demande de l'information que sur le logement précédent, une grande partie de la migration vers les centres actifs de la région métropolitaine de Montréal est effectuée pour des études par des individus de la jeune vingtaine (Marois et Belanger, 2013). L'entretien permet, dans la prochaine phase de collecte de données, d'informer un peu plus richement sur la diversité des milieux qui composent l'habitus résidentiel des participants.

**Tableau 13** Trajectoires résidentielles des jeunes couples dans la région métropolitaine de Montréal entre le logement précédent et la propriété acquise, 2022

|                                     | Type de mobilité    | Localisation du logement précédent |      |                  |      |                     |      |       |      |      |      |
|-------------------------------------|---------------------|------------------------------------|------|------------------|------|---------------------|------|-------|------|------|------|
|                                     |                     | Centre actif                       |      | Banlieue transit |      | Banlieue automobile |      | Total |      |      |      |
|                                     |                     | Eff.                               | %    | Eff.             | %    | Eff.                | %    | Eff.  | %    | Eff. | %    |
| <b>Localisation de la propriété</b> | Centre actif        | 7                                  | 13,2 | 1                | 1,9  | 0                   | 0    | 8     | 15,1 | 14   | 26,4 |
|                                     | Banlieue            | 6                                  | 11,3 | 0                | 0    | 0                   | 0    | 6     | 11,3 |      |      |
|                                     | Banlieue automobile | 12                                 | 22,6 | 6                | 11,3 | 21                  | 39,6 | 39    | 73,6 |      |      |
|                                     | Total               | 25                                 | 47,2 | 7                | 13,2 | 21                  | 39,6 | 53    | 100  |      |      |
|                                     |                     | CA+BT : Eff.=32 (60,4%)            |      |                  |      |                     |      |       |      |      |      |

Peu de répondants (13%) ont précédemment habité dans des banlieues de transit, mais ce type de milieu fait l'objet du choix pour l'achat d'une portion des locataires de centre actifs qui voient ce milieu comme un bon compromis étant donné les prix élevés des propriétés dans les centres



actifs de la région métropolitaine de Montréal. Les banlieues de transit offrent une bonne accessibilité à une diversité de services par des modes de transport variés.

De manière générale, les trajectoires résidentielles des participants semblent répondre à deux dynamiques différentes et parfois concurrentes. Dans un premier lieu, ils semblent s'établir à des localisations où la mobilité est moins active que la localisation qui faisait l'objet de leurs choix comme locataires. En second lieu, ils semblent s'établir dans des quartiers qui partagent certaines caractéristiques avec leur expérience résidentielle passée.

### **4.3.1 Vers la banlieue automobile**

Le sens des mobilités résidentielles est généralement orienté vers la périphérie de la région métropolitaine. Un plus grand nombre de répondants achète une propriété qui se trouve plus loin des quartiers centraux que la direction opposée.

Parmi les acheteurs, 73,6% choisissent la banlieue automobile alors que cette valeur était de 39,6% parmi les ménages lorsqu'ils étaient locataires. Le changement le plus significatif est le déplacement depuis les centres actifs. Alors que 47,2% des répondants résidaient dans un tel milieu comme locataire, ils ne sont que 13,2% à y demeurer lors de l'achat de leur propriété. Le quart de ces ménages locataires de centres actifs choisit des banlieues de transit à l'achat de la propriété et près de la moitié choisit des banlieues automobiles. Le constat de la migration vers la banlieue automobile s'applique également aux locataires des banlieues de transit, qui sont toutefois moins nombreux.

Contrairement aux locataires des centres actifs et de banlieue de transit, les locataires des banlieues automobiles restent dans des quartiers marqués par le même type de mobilité. Aucun des 21 ménages ayant habité dans une banlieue automobile comme locataire n'a changé de type de mobilité à la localisation de la propriété.

Les quartiers centraux de Montréal composent l'essentiel des centres actifs identifiés dans cette étude et la fuite de population depuis ces quartiers semble être avérée. Il faut toutefois porter attention à la diversité des destinations des ménages qui quittent les quartiers centraux et aux

motivations de ces derniers qui peuvent permettre de mieux comprendre cette dynamique déjà bien identifiée.

À la lumière des informations fournies par le sondage, il convenait également d’approfondir les étapes de cette trajectoire résidentielle vers la banlieue. En plus de la localisation de la propriété et du logement précédent, les entretiens nous ont permis d’interroger l’ensemble des localisations résidentielles des membres du ménage qui composent les expériences résidentielles communes et individuelles des répondants. Contrairement aux résultats obtenus dans le sondage sur le choix de la propriété, les entretiens font ressortir une multitude de déplacements dans des milieux que les répondants considèrent comme la ville ou la banlieue.

La trajectoire que décrivent le plus les répondants sont les déplacements qui ont lieu en ville. Les répondants ont fait part de 13 déménagements qui demeuraient dans la ville. Ces trajectoires ont eu lieu pour des raisons diverses, mais sont principalement liées aux étapes de la vie de couple et dans une moindre mesure pour les études. Pour certains répondants, ces trajectoires sont le résultat d’un choix délibéré et de critères très importants de localisation résidentielle qui sont exposés aux étapes perçues de la vie.

**Tableau 14** Trajectoires résidentielles décrites par les couples participants

| Catégorie                 | Code             | Compte | % Codes | Cas | % Cas |
|---------------------------|------------------|--------|---------|-----|-------|
| Trajectoire résidentielle | En banlieue      | 5      | 0,9%    | 3   | 75    |
| Trajectoire résidentielle | En ville         | 13     | 2,2%    | 4   | 100   |
| Trajectoire résidentielle | Vers la banlieue | 6      | 1,0%    | 2   | 50    |
| Trajectoire résidentielle | Vers la ville    | 10     | 1,7%    | 4   | 100   |

Note : Le % codes représente la part du code observée dans l’ensemble des entretiens.

C1H : [...] moi je suis de Québec, puis je suis arrivé à Montréal. Ça fait quatorze ans. Ça fait quatorze ans aujourd'hui à Montréal. Puis, en fait, je suis arrivé sur le Plateau, dans l'arrondissement du Plateau, parce que j'avais des amis qui habitaient le secteur Plateau Ouest, je suis demeuré là trois ans. Après ça, j'ai déménagé toujours en logement dans l'arrondissement Ville-Marie. Puis après, j'ai rencontré ma copine C1F. J'ai vécu seul une année dans Rosemont-La Petite-Patrie. Puis ensuite, avec C1F, on a vécu trois ans, en appartement dans la limite de l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension. Puis depuis trois ans en appartement ensemble, puis ensuite on a vécu... Ça fait trois ans qu'on est dans notre maison. Toujours dans Villeray Saint-

Michel Parc-Extension. On est dans le district François Perrault, près du métro Iberville. Ça fait trois ans qu'on est là. Fait que ça toujours été personnellement une trajectoire résidentielle montréalaise urbaine toujours à proximité d'un métro et toujours en fonction de pouvoir utiliser différents modes de transport actifs, piétons, vélos, BIXI, et cetera. Donc, partout où j'ai habité, c'est un rayon d'à peu près trois kilomètres.

Dans d'autres cas, les trajectoires dans la ville sont un moyen de permettre au couple de vivre ensemble à proximité relative du lieu des études ou du travail :

C2H : [Au retour d'un échange étudiant] ... Au retour, on a été, non, j'étais en stage. J'ai été à Ottawa quatre mois. J'ai habité à Ottawa quatre mois pour un stage à l'école. Puis je suis...en revenant on a habité sur... on a déménagé sur [un grand boulevard] à Montréal dans un trois et demi dans lequel on a habité pendant un an. On a déménagé dans le même bloc, un étage plus haut, dans un quatre et demi.

[...]

C2F : Pendant que lui était à Ottawa, j'étais à Mascouche retournée chez mes parents le temps de me trouver un emploi, qu'on trouve un appartement pi tout ça. Puis, après ça, on a déménagé à Montréal ensemble, dans le 3 1/2 à Montréal ensemble [...].

Chercheur : Qu'est-ce qui vous a poussé à déménager à Montréal [...]?

C2F : Moi j'ai trouvé un emploi à Montréal [...]. Et puis. Oui, c'est ça, toi tu allais à l'école, à l'ETS, à Montréal, puis aussi, moi, moi, plus moi que toi, mais j'avais envie de vivre la vie montréalaise avant. On savait qu'on ne voudrait sûrement pas habiter en maison à Montréal, ou en tout cas juste pas financièrement possible.

Malgré un désir exprimé de vivre la « vie montréalaise » accentué par la facilité relative de se procurer un logement locatif qui répond aux besoins dans les centres actifs et dans les banlieues de transit de l'île de Montréal, certains répondants mentionnent l'aspect inabordable perçu de Montréal pour leur type résidentiel favori. C'est, dans plusieurs cas, parce que le type résidentiel souhaité est difficile à trouver en respectant leurs contraintes financières que les jeunes acheteurs sont appelés à élargir les types de quartiers considérés.

Les déplacements qui ont lieu au sein de la ville sont les plus présents dans les entretiens, mais ceux vers la banlieue sont souvent les plus récents que les couples ont effectués, présentant du même coup la localisation résidentielle typique des jeunes couples accédant à la propriété selon

les résultats du sondage. En considérant les trajectoires résidentielles comme des tendances qui ont lieu sur le cours d'une vie plutôt que comme déplacements temporaires, on constate donc la tendance vers la banlieue automobile.

À cet effet, certains participants expriment une hiérarchie de critères qu'ils gardent en tête lors du choix de la propriété qui les incite à découvrir de nouveaux secteurs de la région métropolitaine comme milieu de vie potentiel. Outre les contraintes financières et les opportunités d'investissement, les couples sont plus nombreux à exprimer d'abord des critères du logement que des critères du quartier. En décrivant les conditions essentielles lors de l'achat de leur propriété, les couples expriment ce qu'ils perçoivent comme le plus important dans cette étape de leur vie en mobilisant énormément la présence des enfants comme cadre de leur réflexion.

**C4F** : Il y avait des conditions et pas une seule! Essentielle... c'était euh...

**C4H** : Bah nous, au départ on voulait trois chambres. On voulait les trois chambres à l'étage. On voulait, euh...

**C4F** : Un garage.

**C4H** : Garage, oui. Et un jardin.

**C4F** : Mais il y avait toujours la limite de budget. C'est pour ça. On a regardé entre les maisons de ville et les jumelées.

[...]

**Chercheur** : Le choix des maisons de ville et des maisons jumelées. C'était pour quelle raison?

**C4H** [00:16:31] Bah, c'était ces maisons-là qui étaient dans notre budget, donc...Parce que nous aussi, on voulait pas, au départ... On voulait... On a cherché Rive-Nord ou Rive-Sud, puis après ça, on a décidé Rive Sud. Mais on ne voulait pas aller trop, trop loin de Montréal. On était attaché à Montréal. Donc on cherchait dans la première ceinture de la Rive-Sud. Et Chambly n'était pas dans les choix de...

**Chercheur** : N'était pas dans la première ronde de recherche.

**C4H** : C'est ça, c'est ça!

Dans le cas ci-dessus, les critères qui priment se rapportent au nombre et à la localisation des chambres, l'ajout d'un garage et d'un jardin fait en sorte qu'une faible proportion de types résidentiels permettent de combiner ces premiers critères. Le couple, exposé à des contraintes de budget, recherche donc son type préféré qu'il est en mesure de payer. C'est cette recherche qui structure par la suite les quartiers où il peut se projeter.

Ce constat illustre le processus décisionnel des couples qui priorisent les caractéristiques du logement comme élément central. Ils recherchent des quartiers de manière périphérique, dans la mesure où ces derniers peuvent offrir les caractéristiques des logements qu'ils désirent. Pour ce faire, ils doivent mobiliser une connaissance de l'offre résidentielle dans des segments entiers de la région métropolitaine de Montréal. C'est parce qu'un quartier offre le type de logement qu'ils désirent qu'ils sont prêts à amoindrir l'impact de leur attachement aux quartiers centraux pour accéder à la propriété.

À cet effet, deux des couples ont acheté une propriété qui se trouve en banlieue automobile après avoir eu des expériences de vie globalement positives dans des quartiers centraux de Montréal. Nous avons donc tenté de mettre en relation les représentations positives et négatives qu'ils avaient de leur milieu de vie précédent avec la priorisation faite des critères du logement plutôt que ceux du quartier.

**C4F** : C'est sûr que nos préférences étaient pour des quartiers familiaux. On a cherché par exemple, là si on commence à parler de l'expérience, de la recherche du quartier et du logement. Donc, au début, il y a des quartiers qui sont proches de Montréal. Mais dès qu'on visite le quartier, on se sent que c'est des quartiers très mixtes. Qui ont des habitants...on sent dès le début que les résidents ont des habitudes, un peu comme... peu d'intimité. Donc là, c'était comme un non-sens de ne pas choisir ces quartiers. Donc, avant de choisir la résidence, on va généralement faire un tour dans le quartier. Si on sent que c'est vraiment un quartier familial, que c'est un quartier chaleureux, qui a peu de...euh... Que l'intimité est plus ou moins protégée dans ce genre de quartier. C'est là, on est d'accord, on va choisir ici. Mais sinon, on élimine le quartier ou la ville [rires].

**C4H** : C'est ce qu'on a fait. On a pris les villes et chaque semaine, on part à une ville, puis on commence à faire les tours sans regarder les maisons ni rien du tout. On tournait dans les rues, puis on regardait s'il y a des parcs, des écoles... Même, il y avait des quartiers qu'on savait pas abordables, mais on regarde quand même. Juste pour avoir une idée. Donc on l'a fait, vraiment de l'est à l'ouest. On a fait de Boucherville à Saint-Philippe.

En accédant à la propriété, le couple ci-dessus tente de s'assurer un niveau supérieur d'intimité qu'il n'a pas été en mesure de vivre dans les quartiers occupés précédemment en tant que locataires. La présence des enfants contribue également dans ce cas à orienter la recherche de quartier vers une plus grande homogénéité ou il trouvera un bon nombre de familles. Avec un tel regard, la densité de population apparaît comme un élément négatif qu'il tente d'éviter lors de l'achat de la propriété.

Parmi les répondants, nous constatons aussi que les couples qui ont des trajectoires résidentielles vers la banlieue mentionnent davantage et plus tôt dans l'entretien des critères se rapportant au logement que les couples qui ont acheté en ville.

#### **4.3.2 L'effet des repères sur le choix résidentiel**

Alors que les ménages semblent quitter les centres actifs lors de l'achat pour les banlieues de transit et les banlieues automobiles, ces mobilités semblent également respecter une autre dynamique, celle d'une certaine similarité, d'une proximité physique avec le milieu précédent.

Les mobilités résidentielles semblent respecter des corridors de migration vers la périphérie. Une très faible proportion de trajectoires change entièrement de corridor. Par exemple, les locataires du nord de Montréal et de Laval achètent des propriétés à proximité ou sur la Rive-Nord. Les locataires du sud de Montréal et de l'agglomération de Longueuil tendent à acheter des propriétés sur la Rive-Sud (voir figure 16 et 17).

De plus, la distance médiane des trajectoires résidentielles reste relativement petite. Bien que les plus longues trajectoires traversent jusqu'à 46 km, la moitié des répondants ont acheté une propriété qui se trouvait à moins de 6,55 km de leur logement précédent.

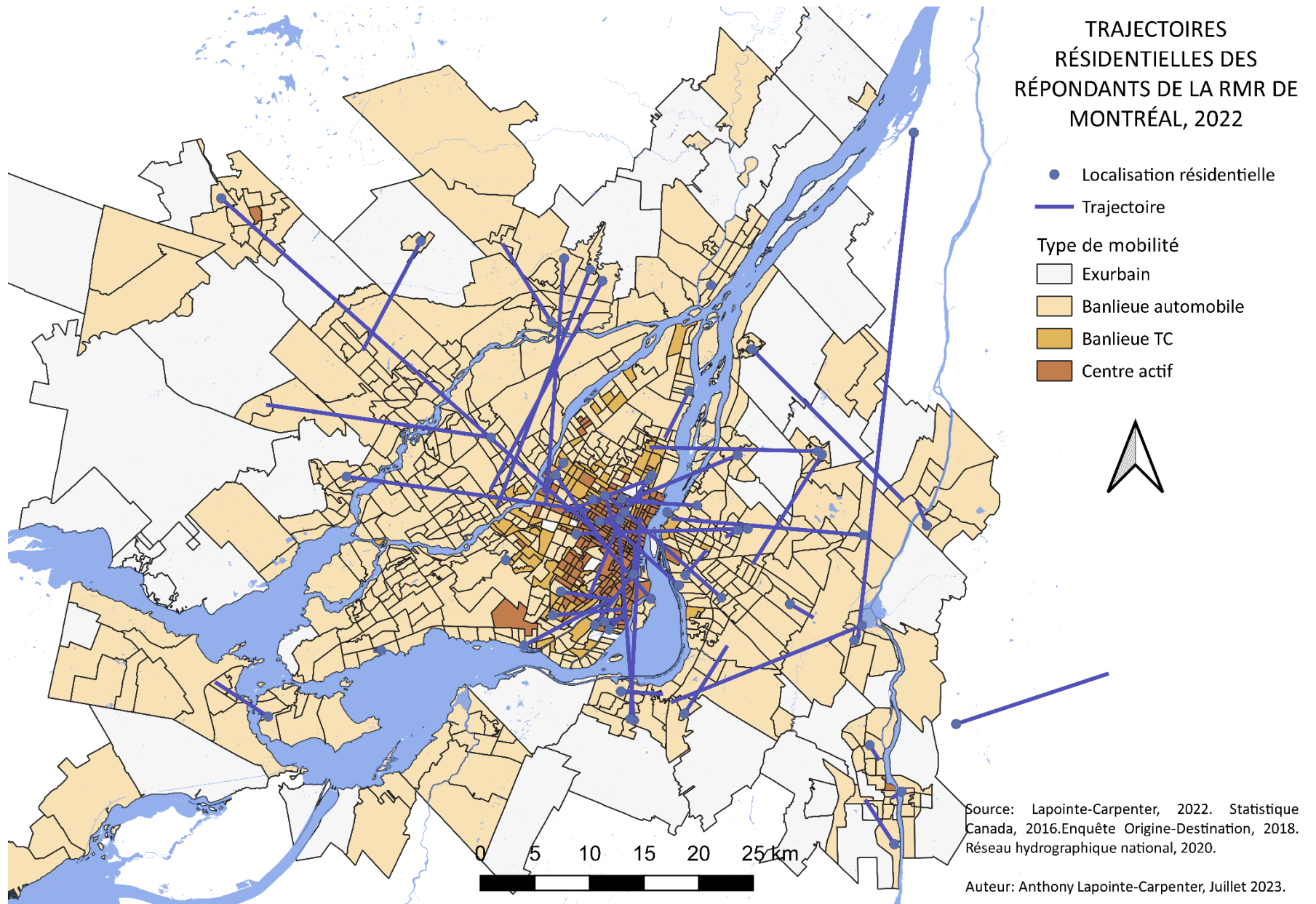
Le tableau 15 fait part des distinctions entre la distance pour les ménages qui résidaient dans des centres actifs ou des banlieues de transit et celle des ménages qui résidaient dans des banlieues automobiles. Les ménages qui louaient dans des centres actifs ont acheté leur propriété à une distance médiane de 7,66 km de leur logement locatif. Ceux qui louaient déjà dans des banlieues automobiles ont acheté à une distance médiane de 4,69 km. Il n'est pas surprenant que la

distance soit supérieure pour les ménages des centres actifs/banlieue TC puisqu'ils sont plus nombreux à avoir changé de milieu lors de l'achat.

**Tableau 15** Distance entre la propriété et le logement précédent par type de mobilité au logement précédent, 2022

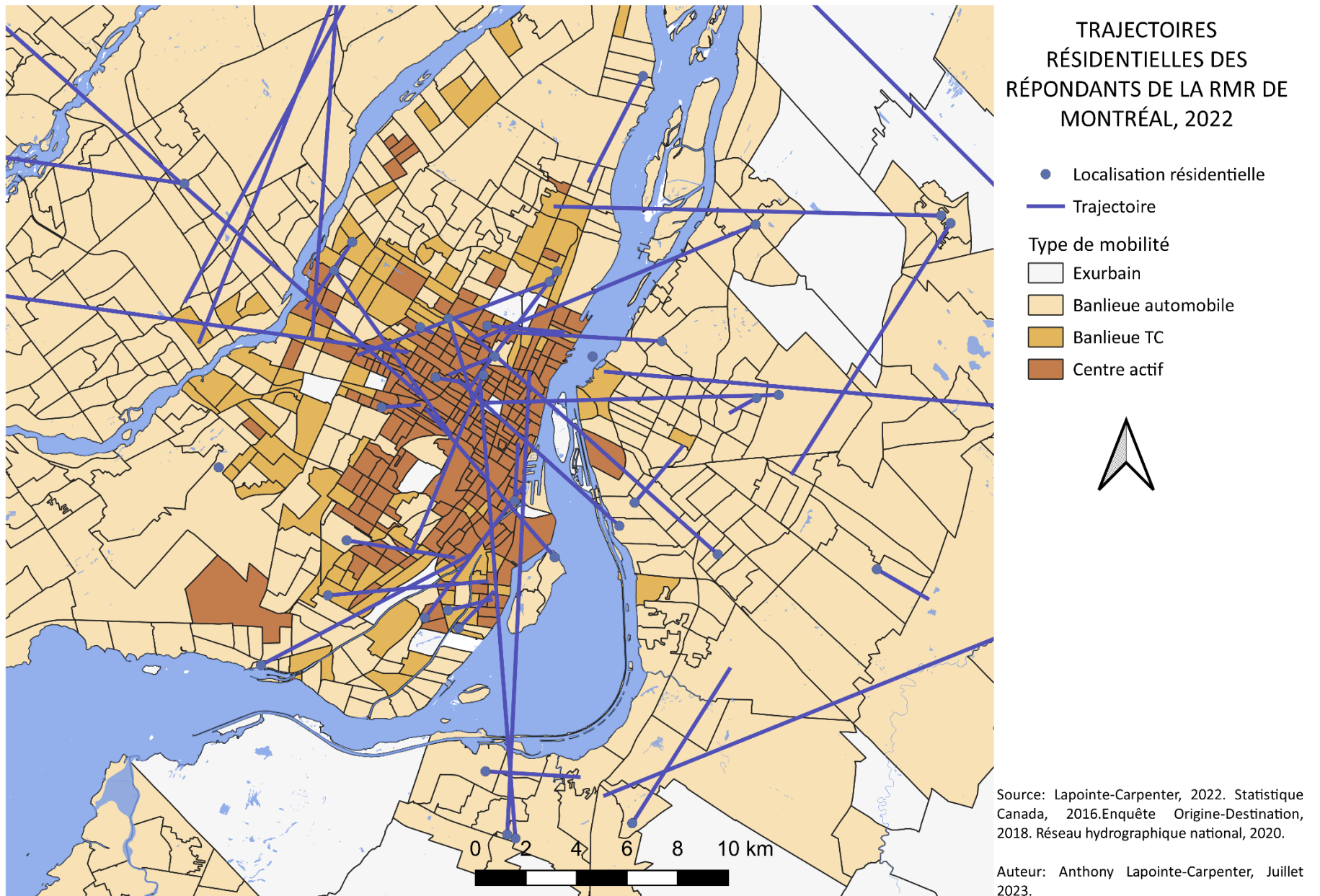
| Distance des trajectoires résidentielles selon le type de mobilité (km) |            |       |
|---|------------|-------|
| <b>Centre actif/Banlieue TC</b>   | Médiane    | 7,66  |
|   | Moyenne    | 9,95  |
|   | Écart-type | 9,39  |
|   | N          | 32    |
| <b>Banlieue automobile</b>  | Médiane    | 4,69  |
|   | Moyenne    | 8,92  |
|   | Écart-type | 10,98 |
|   | N          | 22    |
| <b>Total</b>  | Médiane    | 6,55  |
|   | Moyenne    | 9,62  |
|   | Écart-type | 9,91  |
|   | N          | 54    |

**Figure 16** Trajectoires résidentielles des jeunes couples sondés dans la région métropolitaine de Montréal, 2022





**Figure 17** Trajectoires résidentielles des jeunes couples sondés dans les quartiers centraux de Montréal, 2022



Les entretiens apportent un éclairage additionnel sur la similarité entre le logement précédent et la propriété acquise. Alors que le sondage comparait la localisation des logements occupés avant et après l'acquisition de la propriété, les entretiens ont pu mettre en relation l'ensemble des quartiers habités par les répondants en couple, mais aussi les trajectoires qui précèdent la vie de couple. Ce nouvel apport fait ressortir davantage la familiarité des participants avec certains quartiers précis et avec des types généraux de milieux plutôt que l'effet structurant d'infrastructures de transport.

Tous les participants s'entendent sur le fait que la propriété qu'ils ont acquise permettait dans une certaine mesure d'assurer une certaine familiarité. De nombreux participants réfèrent d'ailleurs à ce critère par la mention des repères.

**C1F** : [...] un autre critère qu'on avait dans nos choix. Que j'ai pas...en terme de proximité, c'était pas juste les métros, on voulait garder notre mode de vie.

**C1H** : Ben nos repères.

**C1F** : Ça vient de me flasher, on voulait garder nos repères. On voulait être proche de nos emplois puis être proche de nos euh... Notre mode de vie, tsé être proche d'un cinéma et proche de restaurants. Même être proche de nos amis en fait. On en a visité des belles maisons plus loin qui étaient accessibles par métro... accessible par métro, mais y étaient plus loin, accessible par Métro. Fait qu'on a calculé... J'ai calculé la distance de chez tel ami, le cinéma Beaubien, tsé pour voir est-ce que ça va changer du tout au tout, notre mode de vie. Oui, on voulait garder un mode de vie semblable.

Dans l'échantillon, les repères sont compris comme imbriqués avec le mode de vie, les couples cherchent avant tout une localisation qui permettra de maintenir les attachements qu'ils ont déjà dans la ville. Ce désir se rattache dans ce cas-ci à la proximité de la famille, du transport collectif, mais l'intention est d'éviter un changement indésiré de mode de vie.

Un autre couple, dont les deux membres sont originaires du sud de Lanaudière, a pour sa part considéré un changement très significatif de localisation résidentielle en changeant entièrement de région, mais a finalement mobilisé l'importance des repères pour lui, particulièrement avec la venue d'un premier enfant.

**C2F** : Mettons au début on avait, on avait commencé à regarder des maisons en Estrie. Puis en tombant enceinte, finalement, on s'est dit: J'ai pas envie d'être loin fait qu'on

a remis nos recherches dans Lanaudière. Je pense que la proximité de nos parents, c'est quand même quelque chose et nos parents et nos amis vu que, veut, veut pas, on a beaucoup d'amis encore qui restent proches. Mais sinon, c'est sûr que tsé on connaissait le coin et on connaît les magasins, on connaît c'est quand même des... On est dans notre zone de confort.

**Chercheur :** Ça aurait été sortir très, très loin de votre zone de confort, aller en Estrie? C'était quoi ce plan-là?

**C2H :** Je ne pense pas que, je n'aurais pas dit que c'était... Il ne faut pas penser je pense qu'on est resté ici à cause qu'on est dans notre zone de confort. C'est juste que le fait qu'on en ait beaucoup d'impondérables, parce qu'on rentrait dans l'inconnu, parce qu'on avait un enfant, c'était rassurant être dans un contexte où on savait que nos parents étaient proches et on avait des points de repère. Tsé, d'aller en Estrie, on serait parti à zéro au quotidien, d'avoir plus de repères d'épicerie. On aurait plus de points de repère de personnes à part mon frère qui habite là-bas et en plus, moi, ça m'aurait forcé à changer de travail. Donc on aurait, on aurait reparti à zéro, des nouveaux stress, des stress supplémentaires qui n'étaient pas nécessaires dans un contexte qu'on avait suffisamment à mon avis. C'était comme une certaine stabilité qu'on s'achetait en ayant ça. [...] On n'a pas besoin d'avoir un contexte où est-ce qu'on est stable au quotidien. Mais là, avec [notre enfant] qui s'en venait, c'est sûr que c'était ...

Comme dans l'exemple précédent, la proximité des proches n'est pas étrangère aux repères qui sont mobilisés dans le choix de la localisation. En plus de la proximité de la famille et des amis, c'est également la connaissance des commerces qui est mobilisée. Les membres du couple entrent également plus en détail dans l'élément déplaisant de la perte de repères. Une nouvelle région signifie pour eux un ensemble de changements dans leur vie qui occasionnerait un stress indu, particulièrement avec la venue d'un nouvel enfant. Il serait pour eux très stressant d'avoir à reconstruire des repères pour leurs habitudes de consommation, pour la socialisation, pour l'emploi.

Contrairement au premier couple, ce dernier attribue la valeur de leurs repères principalement à des villes précises qu'il a côtoyées tout au long de sa trajectoire résidentielle et qui constituent le milieu qu'il connaît le mieux, qui profite en plus de la plus grande proximité avec l'emploi et les proches. Pour ces raisons, il cherchait spécifiquement dans trois villes qui leur permettraient de conserver ses repères : L'Assomption, Terrebonne et Mascouche.

## 4.4 Importance des variables du choix résidentiel

La première variable en importance pour les répondants ayant effectué toutes les formes de trajectoires résidentielles est l'accès à des espaces extérieurs privés. La grandeur des espaces extérieurs, elle, se trouve au 9<sup>e</sup> rang. On comprend donc que pour les répondants, le potentiel d'être à l'extérieur est important, mais que les caractéristiques des espaces extérieurs sont moins importantes. Le Tableau 16 présente dans l'ordre les critères du choix résidentiel selon les répondants du sondage. Pour chacun des items, le score se situant dans un intervalle d'un à cinq représente la moyenne d'importance sur les échelles de Likert proposées. Les écarts-types plus élevés représentent des critères dont l'importance est moins consensuelle. Ces derniers seront plus tard comparés selon la localisation des propriétés.

Certaines variables associées au logement sont très importantes. Ces dernières permettent pour les couples accédant à la propriété de vérifier que la propriété répond aux besoins de base auxquels doit répondre un logement. Le nombre de chambres (4,58), de pièces (3,90), la superficie habitable (3,92) ont une grande importance dans le choix résidentiel des couples.

Plusieurs caractéristiques sensibles des logements et des quartiers se trouvent également parmi les variables très importantes pour les accédants à la propriété. La luminosité (4,30) du logement et la capacité de réaménager le logement dans le temps (3,85) sont des critères sensibles importants dans le choix de la propriété. Le charme (4,16) et la tranquillité du quartier (4,02) sont pour leur part des caractéristiques sensibles des quartiers qui sont très recherchées par les accédants.

**Tableau 16** Importance accordée aux variables du choix résidentiel par les jeunes couples accédant à la propriété dans la région métropolitaine de Montréal, 2022

| Rang | Variable   | Moyenne (1-5) | N  | Écart-type |
|------|--|---------------|----|------------|
| 1    | [Accès à des espaces extérieurs privés (présence de balcon ou terrasse, présence de cour ou jardin, etc.)] | 4,62          | 61 | 0,711      |
| 2    | [Nombre de chambres]   | 4,58          | 60 | 0,619      |
| 3    | [Luminosité]   | 4,30          | 61 | 0,823      |
| 4    | [Charme du quartier]   | 4,16          | 61 | 0,734      |
| 5    | [Présence d'un espace de stationnement privé]  | 4,15          | 60 | 1,313      |
| 6    | [Accessibilité en voiture]   | 4,13          | 60 | 0,999      |
| 7    | [Quartier tranquille]  | 4,02          | 61 | 0,922      |
| 8    | [Espaces verts à proximité]  | 3,95          | 60 | 1,111      |
| 9    | [Taille des espaces extérieurs privés (grandeur de cour ou jardin, etc.)]                                  | 3,93          | 61 | 0,981      |
| 10   | [Commerces à proximité]  | 3,92          | 61 | 0,900      |
| 11   | [Superficie habitable]   | 3,92          | 60 | 0,869      |
| 12   | [Nombre total de pièces]   | 3,90          | 61 | 1,060      |
| 13   | [Capacité de réaménager l'espace au fil du temps]  | 3,85          | 60 | 0,971      |
| 14   | [Écoles à proximité (enfants)]   | 3,78          | 60 | 1,091      |
| 15   | [Aménagement intérieur plaisant]   | 3,64          | 61 | 1,141      |
| 16   | [Emploi(s) à proximité]  | 3,54          | 61 | 1,177      |
| 17   | [Famille à proximité]  | 3,52          | 61 | 1,120      |
| 18   | [Loisirs à proximité]  | 3,49          | 61 | 0,809      |
| 20   | [Amis à proximité]   | 3,23          | 61 | 1,055      |
| 21   | [Transport en commun à proximité]  | 3,13          | 61 | 1,511      |
| 22   | [Réputation des écoles]  | 3,05          | 60 | 1,371      |
| 23   | [Vie culturelle à proximité]   | 3,00          | 61 | 1,125      |
| 24   | [Diversité sociale]  | 2,87          | 60 | 1,255      |
| 25   | [Vue]  | 2,80          | 60 | 1,147      |
| 26   | [Construction récente]   | 2,75          | 61 | 1,150      |
| 27   | [Présence d'un garage]   | 2,41          | 61 | 1,627      |
| 28   | [Autre institution d'enseignement à proximité (université, centre de formation...)]                        | 1,98          | 61 | 1,162      |
| 29   | [Revenus issus de la propriété]  | 1,19          | 59 | 1,293      |

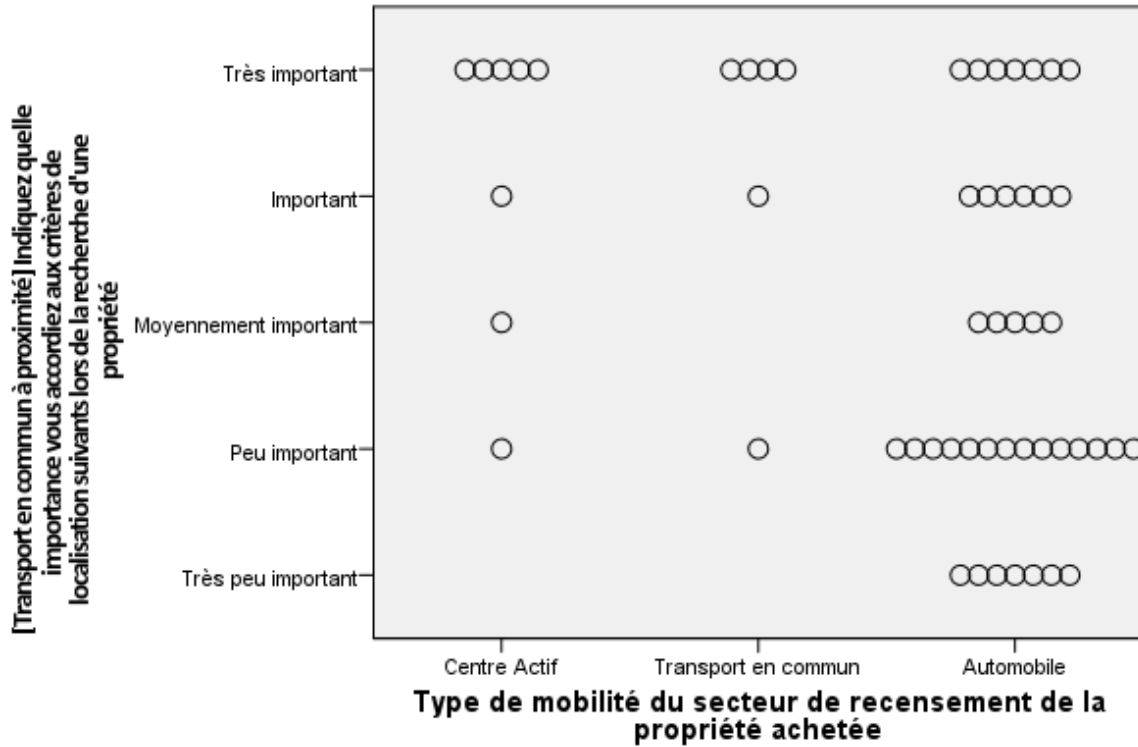
#### **4.4.1 L'autosélection résidentielle par les habitudes de mobilité quotidienne**

L'accès à la localisation par les réseaux de transport est un critère important, mais l'importance relative de l'accessibilité automobile et de l'accessibilité du transport collectif varie selon le type de quartier choisi. Dans l'échantillon entier, l'accessibilité en voiture arrive au 6<sup>e</sup> rang d'importance des critères (4,13). Le transport en commun à proximité arrive pour sa part au 21<sup>e</sup> rang avec une valeur moyenne de 3,13 (sur un maximum de 5). L'écart-type de cette variable indique toutefois que les évaluations individuelles peuvent s'écarter de manière importante de la moyenne.

Certaines variables du choix résidentiel sont très fortement liées au type de mobilité qu'on retrouve à la localisation de la propriété achetée. C'est le cas par exemple de l'importance perçue de l'accessibilité automobile, qui est largement plus importante pour les personnes qui ont choisi un quartier automobile que pour les personnes qui ont choisi un quartier de transport collectif ou un centre actif. Les figures 18 et 19 montrent la distribution des cas selon la localisation et l'importance respectivement du transport collectif et de l'accessibilité automobile.

Pour explorer la distribution de l'accessibilité automobile et du transport en commun à proximité, nous présentons l'importance de ces critères selon le type de mobilité courant à la propriété achetée. Parmi les répondants qui ont acheté une propriété dans un centre actif ou un secteur marqué par l'utilisation du transport en commun, une majorité estime que la proximité du transport en commun est « très importante » lors du choix de la propriété. Parmi les répondants qui ont acheté une propriété dans un SR marqué par l'usage de l'automobile, une pluralité accorde peu d'importance à la proximité du transport collectif. L'importance moyenne du transport collectif à proximité est de 4,28 pour les accédants dans des SR actifs ou de transport collectif, mais que de 2,79 pour ceux qui ont acheté dans un SR automobile.

**Figure 18** Importance accordée à la proximité du transport collectif au moment de l'achat selon le type de quartier habité dans la région métropolitaine de Montréal, 2022

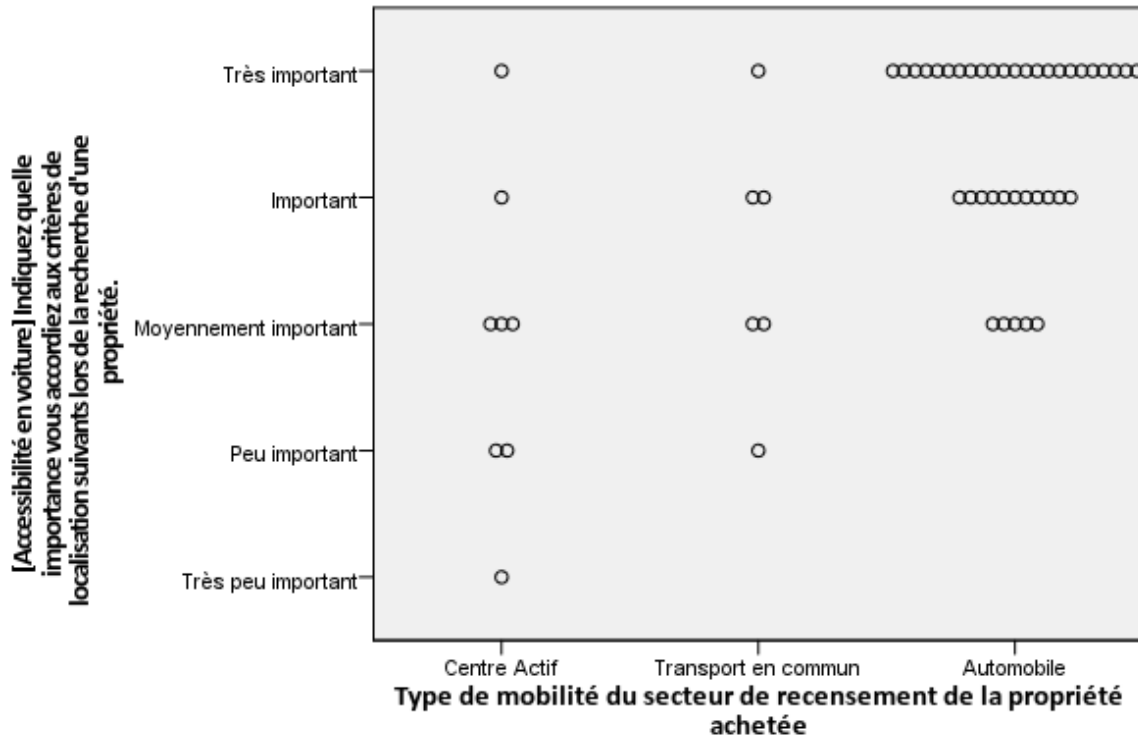


À l'inverse, la majorité des répondants qui accède à la propriété dans un SR automobile accorde une très grande importance à l'accessibilité en voiture (Moyenne de 4,46). Les acheteurs de milieux moins automobiles accordent généralement une importance moyenne à l'accessibilité en voiture (3,14).

Cette analyse simple permet de présenter que certains critères du choix résidentiel expliquent une partie du choix résidentiel puisque les acheteurs tentent d'acheter une propriété qui répond aux critères importants pour eux. C'est également une confirmation très simple de l'importance de la mobilité dans l'autosélection résidentielle.

Afin de systématiquement établir la relation entre le mode de vie et le choix résidentiel, il est nécessaire d'employer un éventail plus large de critères de choix résidentiel.

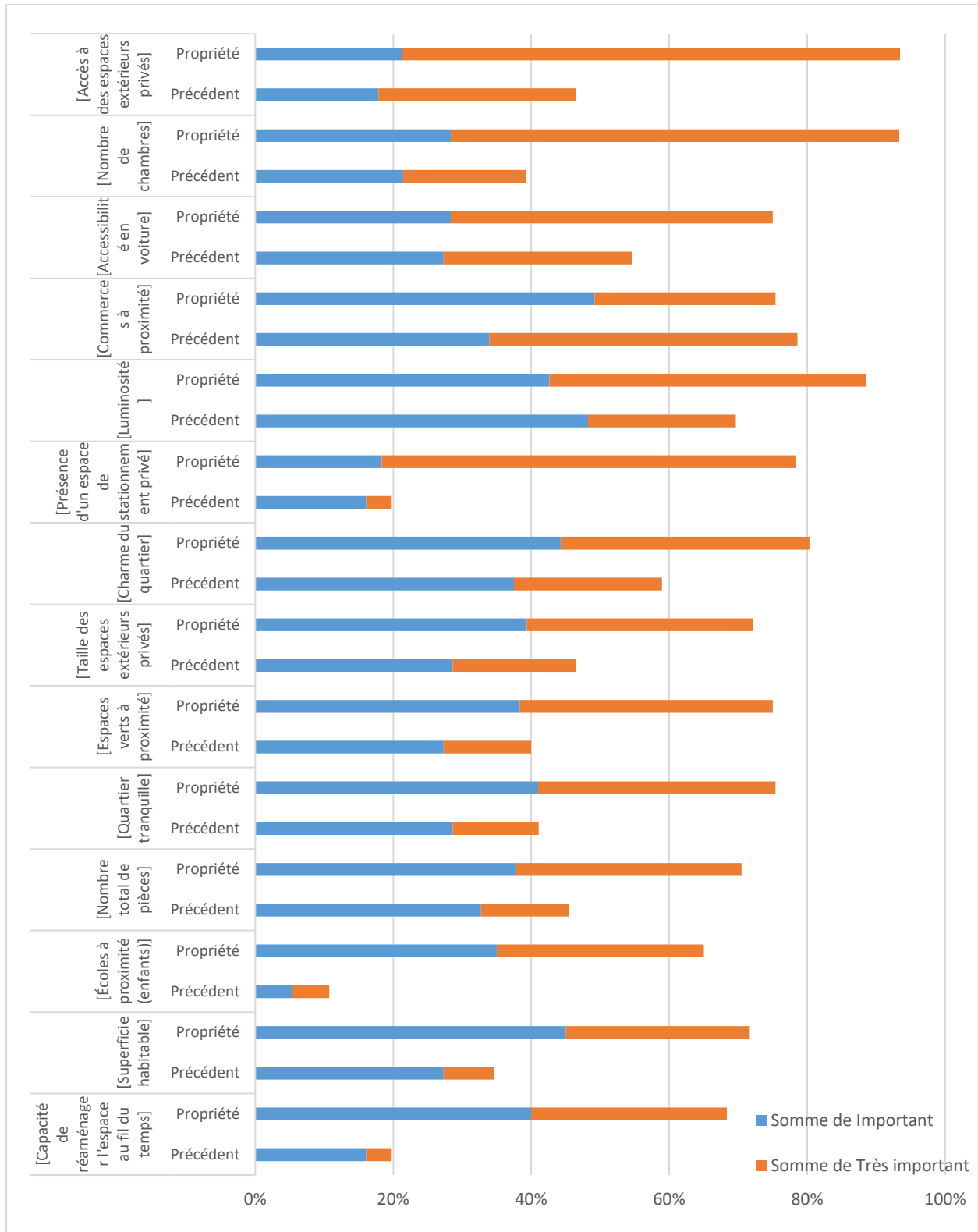
**Figure 19** Importance accordée à l'accessibilité en voiture au moment de l'achat selon le type de quartier habité dans la région métropolitaine de Montréal, 2022



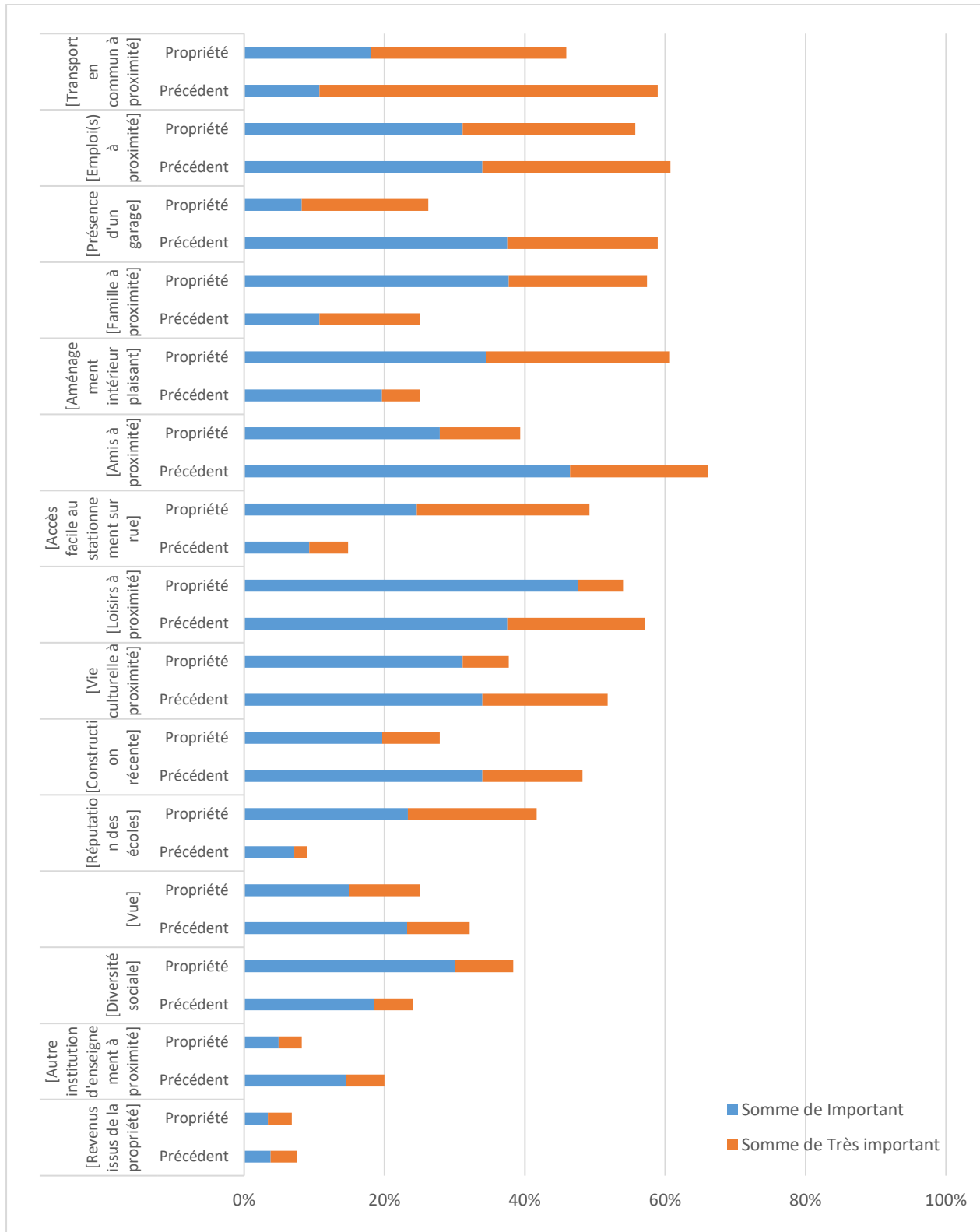
Il existe aussi des différences importantes entre les critères employés pour la propriété et les critères employés pour le logement précédent. Ces différences peuvent être expliquées de plusieurs manières. En premier lieu, le cycle de vie pour ce choix n'est pas le même. L'accès à la propriété des participants est récent (5 ans ou moins) et représente l'étape de vie à laquelle ils sont présentement rendus. Le logement précédent était évalué en fonction des besoins à une étape révolue du cycle de vie des répondants. Ensuite, le mode de vie des répondants peut avoir changé de manière importante. Les critères importants sont donc représentatifs d'un mode de vie différent en fonction duquel ils ne choisissent plus la propriété.



**Figure 20** Critères importants lors du choix de la propriété et du logement précédent pour les jeunes couples dans la région métropolitaine de Montréal, 2022



**Figure 21** Critères importants lors du choix de la propriété et du logement précédent pour les jeunes couples dans la région métropolitaine de Montréal, 2022 (suite)



#### 4.4.2 Cycle de vie des jeunes couples

Le choix du logement précédent est généralement effectué de manière complètement différente du choix de la propriété. Les critères liés au choix résidentiel ont une importance moyenne nettement moindre pour le logement antérieur par rapport à celle accordée au choix de la propriété. Cela signifie qu'il était plus aisé de dénicher un logement répondant aux critères requis que de trouver une propriété conforme aux critères plus rigoureux de l'achat. Le choix résidentiel lors d'une location est probablement perçu comme moins déterminant. La part du capital financier des couples liée à cette décision pourrait expliquer les critères plus exigeants.

Concernant la pondération relative des critères, le mode de vie lié à la location semble diverger de celui associé à la propriété. Les commerces à proximité, considérés comme au moins « important » par 78,5% des répondants, figuraient en tête des critères lors du choix du logement antérieur. En revanche, plusieurs autres critères revêtent une pondération accrue lors du choix de la propriété. Il est à souligner que ce n'est pas tant la pondération des commerces à proximité qui a diminué, mais plutôt l'ascension de la pondération d'autres critères. En effet, ce critère demeure presque aussi crucial lors de l'achat, jugé au moins « important » par 75,4% des répondants.

Plusieurs autres critères ont vu leur pertinence augmenter de manière significative, dépassant ainsi le critère des commerces à proximité. Pour évaluer la variation de l'ensemble des critères du choix résidentiel entre le logement précédent et la propriété, de nouvelles variables ont été créées pour représenter la croissance de l'importance de chaque critère. Les moyennes générales de ces variations permettent de rendre compte des fluctuations dans le cycle de vie et le mode de vie des répondants.

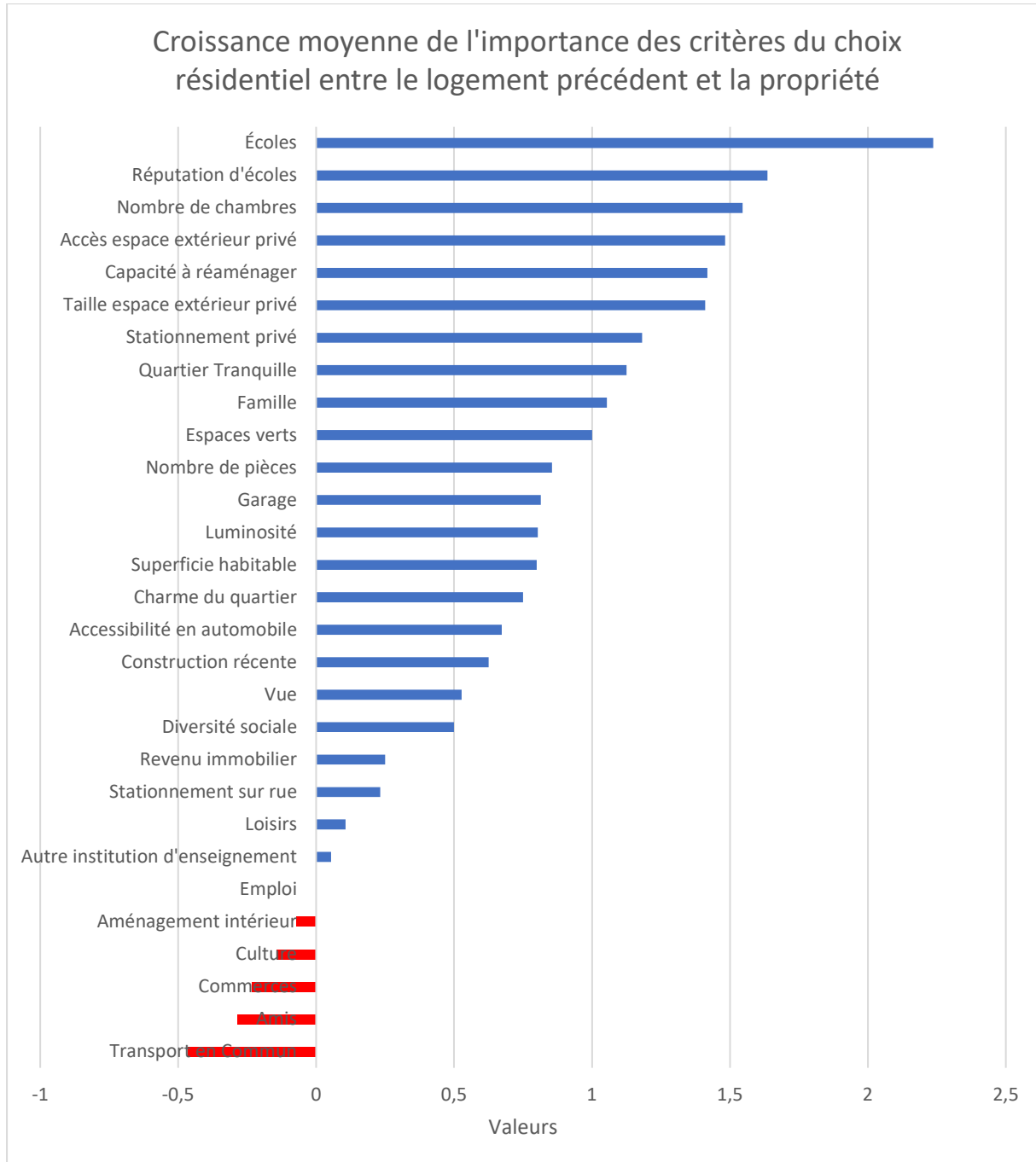
Les quatre critères qui augmentent le plus entre le choix des deux logements sont des critères associés à la présence des enfants. Les écoles à proximité et leur réputation avaient une très faible valeur auparavant, laissant entendre que le choix du logement précédent s'était fait sans égard à l'éducation des enfants. Ces critères peuvent varier énormément parce qu'ils étaient très faibles auparavant. Toutefois, le nombre de chambres (+1,55), l'accès à des espaces extérieurs privés

(+1,48) et la taille de ces espaces privés (+1,41) ont une pondération croissante même avec la valeur initiale élevée. La planification du milieu de vie pour la famille fait croître ces critères.

D'autres éléments sont des critères qui décrivent souvent les avantages perçus de la propriété. La capacité à réaménager l'espace intérieur avec le temps gagne en importance lorsque les couples choisissent une propriété (+1,42). Il est aussi intéressant de constater que la proximité de la famille connaît une croissance similaire (+1,05) alors que celle des amis à proximité diminue (-0,29). Alors que le charme d'un quartier demeure constant comme critère du choix résidentiel, l'importance de la tranquillité s'accroît lors de l'accès à la propriété (+1,13).

Le constat dominant par rapport à la mobilité est qu'en moyenne, les couples accordent une beaucoup plus faible importance au transport collectif pour l'achat d'une propriété. Ils privilégient alors l'accessibilité en automobile et toutes les autres caractéristiques de la propriété qui facilitent l'usage de l'automobile (garage, stationnement privé).

**Figure 22** Croissance moyenne de l'importance des critères du choix résidentiel au moment de l'achat de la propriété pour les jeunes couples de la région métropolitaine de Montréal, 2022



Note. Les valeurs positives représentent des critères dont l'évaluation sur l'échelle de Likert (0-5) est plus élevée à l'achat de la propriété qu'elle ne l'était au logement précédent.

#### **4.4.3 L'impact autorévéélé des enfants sur le choix résidentiel**

Pour certains critères du choix résidentiel, les répondants ont fait part d'une importance accrue issue selon eux de leur désir d'avoir des enfants ou de la présence d'enfants dans le ménage. 11 répondants sur 69 ont exprimé l'impact de la présence des enfants sur leur choix résidentiel alors que 58 répondants sur 69 décrivaient un impact projeté lié à leur désir d'avoir des enfants sur leur recherche de propriété. Nous n'avons constaté aucune différence significative entre ces deux groupes de ménages que nous avons donc analysés ensemble. Les répondants étaient appelés à dire si le fait de planifier avoir des enfants avait accru l'importance des critères cités lors de la recherche de leur propriété. Les valeurs moyennes de dix critères sont significatives à un seuil inférieur à 0,001 ce qui signifie qu'il y a moins d'une chance sur mille qu'un échantillon de cette taille ait une telle distribution par le fruit du hasard. Il y aurait donc selon les choix révélés un impact significatif de l'attente des enfants sur les critères du choix résidentiel.

Le Tableau 17 présente l'impact que les parents et les futurs parents accordent aux enfants pour certains critères résidentiels. Une valeur de 3 représente un impact nul de la présence des enfants sur l'importance du critère alors qu'une valeur se rapprochant de 5 constitue un critère beaucoup plus important en considérant la présence d'enfants. Les écoles à proximité (4,09), le nombre total de pièces (4,08) et de chambres (4,49), l'accès et la taille des espaces extérieurs privés (respectivement 4,21 et 4,00) ont obtenu les plus forts niveaux d'accord. Les futurs parents accordent donc plus d'importance à ces éléments parce qu'ils comptent avoir des enfants. Un tel constat mène à penser qu'il serait judicieux de proposer des logements qui permettent d'utiliser des espaces extérieurs privés pour les familles tout en respectant les autres critères importants d'espace intérieur (chambres et nombre de pièces) et de localisation (proximité des écoles).

Certains critères sont, au contraire, moins importants en considérant la présence des enfants. La proximité d'établissements d'enseignement autres que les écoles (2,16), la proximité du transport collectif (2,57) et les revenus issus de la propriété (1,58) ont une plus faible importance avec des enfants.

**Tableau 17**

Impact révélé des enfants sur les critères de choix résidentiel

|  | Type de mobilité au lieu de la propriété achetée |    |            |            |    |            |         |    |            |
|--|--|----|------------|------------|----|------------|---------|----|------------|
|  | Actif/TC   |    |            | Automobile |    |            | Total   |    |            |
|  | Moyenne  | N  | Écart type | Moyenne    | N  | Écart type | Moyenne | N  | Écart type |
| [Espaces verts à proximité]                    | 3,71   | 14 | 0,91       | 3,46       | 39 | 1,19       | 3,53*** | 53 | 1,12       |
| [Transport en commun à proximité]              | 2,86   | 14 | 1,46       | 2,46       | 39 | 1,19       | 2,57**  | 53 | 1,26       |
| [Accessibilité en voiture]                     | 3,23   | 13 | 1,24       | 3,79       | 39 | 1,24       | 3,65*** | 52 | 1,25       |
| [Emploi(s) à proximité]                        | 2,50   | 14 | 1,61       | 2,97       | 38 | 1,15       | 2,85    | 52 | 1,29       |
| [Commerces à proximité]                        | 3,07   | 14 | 1,33       | 3,15       | 39 | 1,20       | 3,13    | 53 | 1,23       |
| [Écoles pour les enfants à proximité]          | 3,50   | 14 | 1,22       | 4,31       | 39 | 0,86       | 4,09*** | 53 | 1,02       |
| [Réputation des écoles à proximité]            | 2,69   | 13 | 1,18       | 3,33       | 39 | 1,24       | 3,17    | 52 | 1,25       |
| [Autre institution d'enseignement à proximité] | 1,83   | 12 | 1,11       | 2,26       | 38 | 1,08       | 2,16*** | 50 | 1,09       |
| [Loisirs à proximité]                          | 3,64   | 14 | 0,84       | 3,33       | 39 | 1,06       | 3,42*   | 53 | 1,01       |
| [Vie culturelle à proximité]                   | 2,50   | 14 | 1,16       | 3,05       | 38 | 1,25       | 2,90    | 52 | 1,24       |
| [Nombre total de pièces]                       | 4,57   | 14 | 0,76       | 3,90       | 39 | 1,05       | 4,08*** | 53 | 1,02       |
| [Nombre de chambres]                           | 4,57   | 14 | 0,65       | 4,46       | 39 | 1,00       | 4,49*** | 53 | 0,91       |
| [Superficie habitable]                         | 4,46   | 13 | 0,88       | 3,84       | 38 | 1,08       | 4,00*** | 51 | 1,06       |
| [Construction récente]                         | 2,00   | 14 | 0,96       | 2,57       | 37 | 1,34       | 2,41**  | 51 | 1,27       |
| [Présence d'un garage]                         | 2,00   | 14 | 1,47       | 2,51       | 35 | 1,48       | 2,37**  | 49 | 1,48       |
| [Présence d'un espace de stationnement privé]  | 2,50   | 14 | 1,40       | 4,05       | 38 | 1,37       | 3,63**  | 52 | 1,53       |
| [Accès facile au stationnement sur rue]        | 2,50   | 14 | 1,45       | 3,15       | 34 | 1,56       | 2,96    | 48 | 1,54       |
| [Accès à des espaces extérieurs privés]        | 4,14   | 14 | 1,17       | 4,24       | 38 | 1,13       | 4,21*** | 52 | 1,13       |
| [Taille des espaces extérieurs privés]         | 3,79   | 14 | 1,25       | 4,08       | 38 | 0,97       | 4,00*** | 52 | 1,05       |
| [Revenus issus de la propriété]                | 1,42   | 12 | 0,79       | 1,65       | 26 | 1,29       | 1,58*** | 38 | 1,15       |

Note. La valeur de 5 sur l'échelle de Likert signifie que les répondants sont « tout à fait d'accord » que les enfants accroissent l'importance d'un critère spécifique et la valeur 1 signifie qu'ils ne sont « pas du tout d'accord ». Résultat test T, signification p bilatéral : \*\*\*=0,001 \*\*=0,01 \*=0,05

Pour sa part, la comparaison des critères influencés par la présence des enfants entre les acheteurs de banlieues automobiles et de banlieues de transit ou centres actifs révèle quelques différences significatives. Les ménages établis dans des banlieues automobiles accordent significativement plus d'importance à la présence d'écoles à proximité, au nombre total de pièces et à la présence d'espace de stationnement privé. Les ménages recherchent davantage la proximité aux écoles dans les banlieues automobiles parce que la probabilité perçue des problèmes d'accès aux écoles est plus grande dans les milieux moins denses que dans les quartiers denses où une plus forte concentration d'école réduit les risques de problèmes d'accès. Le nombre total de pièces du logement est significativement plus important en banlieue automobile alors que le nombre de chambres est équivalent aux autres milieux. Il serait intéressant d'analyser pourquoi les ménages de banlieue automobile recherchent un plus grand nombre de pièces. Il est possible qu'une portion de l'espace requis pour élever des enfants se trouve dans les centres actifs et les banlieues de transit hors de pièces prévues à cet effet dans le domicile.

#### La cour comme espace privilégié pour les enfants

Nous avons établi qu'une portion de l'importance accordée à l'accès aux espaces extérieurs privés provient du fait d'avoir ou de planifier avoir des enfants (moyenne : 4,21). Avec le nombre de chambres (moyenne : 4,49), ce critère était effectivement le plus influencé par les enfants dans le choix des ménages. Il est donc presque aussi important pour les jeunes couples d'avoir accès à un espace extérieur privé pour leurs enfants que d'avoir une chambre. Nous avons été en mesure d'approfondir les significations accordées à ces espaces au cours des entretiens.

**C1H** : Ben, une cour, je dirais... [...] Mettons d'avril à novembre, c'est une extension de la maison vers l'extérieur. [...] Puis je vais ajouter une particularité: il y a la cour, mais il y a autre chose que la cour. C'est une particularité qui est très, très, très rare à Montréal. C'est que oui, il y a une cour. [...] On a la cour qui est comme... c'est vraiment une extension de la maison. Puis avec le voisinage, au-delà de la cour, il y a une ruelle verte. Mais une ruelle verte qui est gazonnée. Fait que dans le sens que oui, on a une cour dans une ruelle verte qui relie sur une longueur d'à peu près 100/120 mètres, qui est vraiment gazonnée et dans laquelle des gens se promènent, il n'y a pas de voitures, les gens se promènent avec leurs animaux, puis c'est vraiment... C'est comme si notre maison se prolongeait vers l'extérieur là, c'est vraiment, c'est comme si on avait plus grand en fait.



**C1F** : Tous les voisins avec des enfants, ils ouvrent les portes de leur cour, les enfants se promènent [...]. Ils jouent dans la ruelle, ils font du vélo. Mais tu sais, le prolongement de la rue, ça a été un coup de cœur. [...] Puis, pour moi, c'était comme euh.... J'ai grandi sur la Rive-Sud de Montréal, puis j'ai grandi avec une cour. Je ne sais pas, pour moi, ça, c'est important. J'ai joué dans la cour, c'était là, je n'allais pas nécessairement mais c'est très puissant. Parfois c'est très banlieusard là. T'as pas besoin d'aller au Parc quand tu es en banlieue, les parcs sont vides. Pour moi, c'est quand même important d'avoir un espace pour pour euh... Tu sais potentiellement si on a un enfant, pouvoir avoir une balançoire, pouvoir avoir un bac à sable et pour nous, un endroit pour, pour accueillir des amis. On a travaillé fort sur la terrasse, [C1H] a travaillé fort sur la terrasse cet été, pour faire un endroit où on va pouvoir accueillir des amis à l'extérieur, fait que on voulait un endroit où on pouvait accueillir des gens.

Dans cet extrait, la cour est présentée comme un aspect important pour le jeu des enfants. L'aspect communautaire de cet espace extérieur partagé est apprécié particulièrement pour le potentiel d'utilisation par les enfants. La cour est également présentée comme un élément important de l'habitus résidentiel d'un des membres du couple pour qui cet espace de jeu a été important dans l'enfance. La cour comme espace de jeu est également fréquemment liée avec le rôle d'espace de réception des proches. En offrant un lieu pour les enfants, la cour permet également à des adultes de se retrouver à l'extérieur tout en gardant à vue les enfants. Un autre couple fait cette même association tout en liant cette caractéristique avec une manière d'occuper l'espace extérieur qu'ils ont connu dès leur enfance.

**C4H** : Juste pour ajouter, pour le jardin. Parce que même en Tunisie aussi, on est habitué avec des villas, avec des jardins. Donc même si on habite dans un appartement, la maison des grands parents, ça va être toujours une villa avec des jardins et on est habitué de toujours être à l'extérieur, pas à l'intérieur, dans des appartements. Donc c'était ça l'objectif pour le Jardin. C'était plus pour ça, pour les enfants et même pour nous aussi! Parce que... On veut être dehors tout le temps, là, quand il fait beau.

Pour ce couple, la cour permet également aux enfants de jouer à proximité des parents de manière sécuritaire pendant qu'ils font des tâches d'entretien de la maison ou du terrain. Cet élément est reflété par un autre couple qui trouve la proximité entre les espaces de jeux et la maison rassurante.

**C2H** : Bien premièrement, l'aménagement [de notre terrain] fait que notre fille va pouvoir vraiment facilement jouer. On a un terrain en pente, quand même une bonne pente. D'où la raison pourquoi on a un rez de jardin, on a une partie, au sous-sol, on a une porte patio pleine qui mène à la cour et qui fait que, entre la porte d'entrée puis

le plus bas du terrain, il doit y avoir peut-être un dix pieds douze pieds pour jouer. Pour jouer, ça va vraiment être le fun. On a des arbres, qui sont très très mature.

**C2F** : Et je pense que les deux on a grandi en banlieue avec des grands terrains. Bien les deux on avait une piscine...

**C2H** : Toi t'avais un terrain, t'avais un parc en arrière

**C2F** : J'avais un parc, j'avais une piscine. Je pense qu'on a été habitué comme ça à faire des feux dans notre cour, à jouer toute la soirée en revenant à l'école.

**C2H** : Et pour jouer, c'est important d'avoir juste un espace pour pouvoir jouer dehors.

**C2F** : Oui, c'est ça. Là on a un espace pour faire un feu, on a un espace pour c'est ça, pour jouer et on va pouvoir éventuellement... En fait, un de nos rêves, éventuellement, c'est d'avoir des poules.

Comme les autres couples interrogés, ce dernier accorde une grande valeur à la cour comme espace de jeu sécuritaire pour les enfants. Même s'il considère que les parcs peuvent répondre au même besoin, il est rassuré dans son cas précis d'avoir une cour fermée qui pourra servir à une grande diversité de fonctions à travers les années.

En définitive, la cour est perçue comme le lieu prépondérant pour jouer pour les enfants par les jeunes couples accédants à la propriété. Ils mettent de l'avant cette caractéristique qui permet une plus grande socialisation pour les adultes aussi bien qu'un milieu de jeu pour les enfants. Plusieurs attribuent une part de la valeur qu'ils accordent à la cour à l'usage qu'ils ont fait d'espace similaire dans leurs expériences résidentielles précédentes depuis l'enfance. L'importance manifeste de la présence d'une cour ne devrait pas pour autant prescrire la reproduction des modèles dominants de maisons unifamiliales isolées implantées sur de grands lots. Selon nos résultats, il ne faut pas nécessairement avoir des espaces immenses, mais simplement la capacité de s'approprier un espace extérieur. Une grande diversité de typologies résidentielles sont capables d'offrir de tels espaces. Plus de recherche à ce sujet permettrait d'approfondir les types d'espace extérieurs privés que les familles sont disposées à accepter.

#### 4.4.4 Relation entre lieu de travail et propriété

Les mobilités répondent collectivement à un besoin, mais peuvent se substituer l'une à l'autre dans un arbitrage visant l'accès aux besoins. Dans ce contexte, les mobilités virtuelles peuvent dans certains cas réduire l'importance relative des déplacements vers le travail. Le recours au télétravail, même sous des formes occasionnelles, peut changer le poids donné à la mobilité quotidienne vers le lieu de travail lors d'un choix résidentiel ou d'un choix d'emploi. Le tableau 18 permet de représenter la fréquence du télétravail ainsi que le lieu de l'emploi pour les personnes qui n'effectuent pas de télétravail.

**Tableau 18** Lieu de travail et fréquence du télétravail au moment de l'achat de la propriété pour les jeunes couples de la région métropolitaine de Montréal, 2022

| <b>Fréquence du télétravail au moment de l'achat de la propriété</b>                        |           |             |
|---|-----------|-------------|
|   | Fréquence | Pourcentage |
| Une journée par semaine   | 4         | 3%          |
| Deux journées par semaine   | 6         | 5%          |
| Trois journées par semaine  | 9         | 8%          |
| Quatre journées par semaine   | 3         | 3%          |
| Cinq ou plus journées par semaine   | 31        | 26%         |
| Toujours au lieu de travail fixe (le lieu de travail est constant à long terme)             | 49        | 41%         |
| Toujours sur la route   | 5         | 4%          |
| Toujours au lieu de travail variable (le lieu de travail varie selon contrat, saison, etc.) | 13        | 11%         |
| Total   | 120       | 100%        |

L'utilisation des données sur le lieu de travail et sur le télétravail permet de souligner une dynamique importante qui est exclue de ce travail. Nous n'avons pas collecté de données sur le

genre des membres des couples puisque le sondage ne devait pas permettre de présenter les nuances des négociations au sein des couples, les entretiens permettant mieux de présenter les nuances. Par contre, l'information collectée sur le lieu de travail aurait permis de représenter l'impact du type de milieu de travail en fonction des rôles au sein du ménage sur la localisation résidentielle. La localisation du milieu de travail des femmes a généralement un impact plus important sur la localisation résidentielle puisque ce sont ces dernières à qui incombent, dans la majorité des cas, les tâches associées au ménage et aux enfants.

Laissant de côté le genre des répondants, que nous ne sommes pas en mesure d'analyser ayant involontairement omis les questions sur le genre lors de la planification du sondage<sup>25</sup>, nous constatons tout de même que la forte représentation du télétravail comme modalité de travail a eu un immense impact sur le choix résidentiel des couples. La relation proposée entre le lieu du travail et le genre ainsi que l'impact de ces valeurs sur le choix résidentiel seraient à explorer davantage pour comprendre l'impact qu'aura cette modalité de travail sur le choix résidentiel des couples sur le long terme.

Afin de vérifier si les modalités de travail des membres du couple exercent une influence sur la localisation résidentielle du couple, nous avons créé une valeur ordinale combinée du niveau de spatialité du travail des répondants. Il n'y a aucune relation significative entre le niveau de spatialité du travail et le choix résidentiel. Les couples qui travaillent à des endroits très définis et constants ne sont pas plus ou moins à même de choisir un milieu automobile ou un milieu plus actif. Cela porte à croire que les répondants évaluent davantage les autres éléments du choix résidentiel, tel que le mode de vie.

Parmi les couples interrogés, on constate une grande diversité d'importances accordées à la localisation de l'emploi dans le choix résidentiel. Pour certains, la localisation de l'emploi généralement effectué en présentiel a une influence forte sur le choix de la propriété. Ce résultat attendu est toutefois modéré par diverses tendances constatées tout au long des entretiens. Tous

---

<sup>25</sup>Le genre des répondants aurait permis d'effectuer certains constats sur les différences liées au genre au sein de certains couples. Nous n'avons pas été en mesure de vérifier des hypothèses sur le poids de la localisation du travail et la fréquence du télétravail sur la localisation résidentielle selon le genre. Même pour des entretiens auxquels les participants répondent au nom du couple, il serait donc pertinent de recueillir de l'information sur le genre du répondant et du partenaire.

les membres des couples n'ont pas un attachement fort à la localisation de leur emploi pour trois raisons.

En premier lieu, plusieurs participants font un usage accru du télétravail, ce qui réduit à leurs yeux le poids accordé aux déplacements vers le travail. Ils font sans problème des déplacements vers leurs lieux de travail physique quelques jours par semaine et sont contents de s'épargner le déplacement le reste du temps. Pour ces derniers, le déplacement semble donc être un enjeu moins important qu'il ne le serait sans la possibilité du télétravail.

**Chercheur** : OK, puis pour toi [C3H], tu travailles à Brossard. Avant la COVID, c'était en personne. Là maintenant, c'est rendu quoi la formule?

**C3H** : Je suis allé une fois la semaine passée, pense depuis le dernier mois. [...] Mais normalement, je vais une fois semaine ou aux deux semaines parce que tous mes patrons sont en Ontario. Fait que moi, si je vais à Brossard, c'est plus pour voir le monde avec qui je travaillais dans les bureaux.

**C3F** : Tu y vas pas souvent.

**C3H** : J'y vais vraiment pas souvent, une fois semaine maximum. [...] Étonnamment, il y avait plus de trafic sur le pont Champlain pour me rendre au bureau que là où que je suis en ce moment [alors] que je prends le pont Jacques-Cartier, puis l'autoroute, puis y'a pas un chat. Donc, niveau distance, sincèrement [...] c'est 22 minutes d'ici au bureau. Puis de l'autre appartement de mémoire, c'était peut-être 20 minutes. Avec deux minutes de différence ou moins, c'est absolument rien. Donc ça n'avait pas tant d'impact au moment de l'achat, justement.

**C3F** : C'était pas dans nos critères.

**C3H** : Non, surtout qu'à l'époque, je ne savais pas que j'allais faire du télétravail. Ce n'était jamais venu à l'idée. Puis de fil en aiguille, ils m'ont dit, ben tu vas au bureau à Brossard, tu vas chez toi quand tu veux. C'est la nouvelle méthode hybride de travail jusqu'à ce qu'ils me disent, genre, pourquoi tu vas au bureau encore? Tu peux rester chez toi constamment.

**C3H** : Euh, mais ça, c'est cette grosse liberté-là de, je vais dire, de faire ce que je veux. [...] On a plusieurs bureaux dans les alentours de Montréal. Fait que j'ai cette liberté-là de me promener où je veux. Je peux même aller à Sherbrooke, si je veux et il va y avoir des bureaux. Fait que j'ai cette grande, justement, liberté là de mon...

**C3F** : Peu importe où on habite.

**C3H** : Exact, peu importe où on habite. Je suis, j'ai comme cette accessibilité-là non seulement au bureau, mais au travail. À la base, je ne suis même pas sensé de retourner au bureau. C'est vraiment moi qui le fais pour voir mes anciens collègues avoir une espèce de social... Oui, c'est ça, toute mon équipe, on est en télétravail. Personne ne va au bureau en fait.

**C3H** : [...] Donc si on cherche quelque chose d'autre, je pense pas que [...] la proximité du travail, aura un gros impact.

Pour ce couple résident dans un quartier central de Montréal dont les deux membres travaillent principalement en télétravail, la localisation de l'emploi a eu un faible impact dans la localisation résidentielle. Il prévoit aussi que la localisation d'emplois futurs conservera une faible incidence sur la localisation qu'il a sélectionnée à partir de ses préférences pour le type de logement et de quartier qu'il occupe.

Lors du choix de la propriété, certains couples ont considéré la possibilité de réduire la fréquence des déplacements grâce au télétravail, mais ne font pas réellement de changement dans leurs habitudes de mobilité quotidienne. Pour ces derniers, la flexibilité de l'emploi est appréciée, mais ne change pas l'importance qu'ils accordent au mode de vie lorsqu'ils conviennent de leur localisation résidentielle.

**Chercheur** : C'était quoi l'impact du télétravail sur le poids de vos destinations pour le travail? [...]

**C1F** : [...] Moins important. Beaucoup moins important. Je suis tout le temps à la maison. Je travaille à 100 % à la maison, fait que si, euh si la pandémie avait déjà eu lieu, ç'aurait élargi mon réseau de possibilités.

**C1H** : C'est vrai, ça, pour vrai, ça aurait élargi le choix de possibilités. Je pense que si. Euh... Si on avait acheté, si on avait magasiné en sachant qu'on pouvait faire du télétravail, puis toi [C1F] tu serais à temps plein télétravail. On aurait pu avoir un ....

**C1F** : Mais toi, est-ce que ça aurait changé? Parce que si tu vas quasiment à temps plein au bureau.

**C1H** : Mais j'aurais aimé ça plus de vélo, j'avais juste, ça m'aurait juste fait.

**C1F** : Non, mais l'heure dont on vient de parler, elle aurait pas été euh... trop grande ?

**C1H** : Non, j'aurais été capable de vivre avec ça. [...] Ben oui, ça m'aurait pas dérangé. [...] Pis je l'aurais pas fait cinq jours semaine, là; je l'aurais peut-être fait trois jours.

**C1F** : Ok, t'aurais ajusté en conséquence.

**C1H** : Oui j'aurais ajusté en conséquence.

**C1F** : Là, tu y vas cinq jours parce qu'on n'a pas changé.

**C1H** : C'est ça.

**C1F** : Mais si on avait été mettons dans Ahuntsic...

**C1H** : Là, j'irais peut être deux fois semaine ou trois fois.

**C1F** : Là, l'heure elle te dérangerait moins.

**C1H** : Exactement. Je pense que ça aurait vraiment élargi nos possibilités. [...] ben ça aurait été la taille de la maison [qui aurait eu une plus grande importance].

C'est le potentiel du télétravail qui permet pour ce couple d'envisager des localisations qui allongent ses déplacements. Le mode de vie conserve toutefois son rôle prédominant dans leur localisation résidentielle. Cela confirme qu'un usage accru du télétravail peut voir son effet sur le choix résidentiel modéré par les modes de vie.

En second lieu, la distinction entre les déplacements quotidiens des membres du couple permet une plus grande flexibilité lors du choix résidentiel. Dans le cas de deux des couples, un des membres fait preuve d'une immense flexibilité en ce qui a trait à la localisation de l'emploi. Il s'agit dans les deux cas de femmes qui sont prêtes à adapter leur condition d'emploi au contexte résidentiel et à changer les modalités d'emploi si le cours des activités quotidiennes devenait intenable. La mobilité résidentielle peut alors déclencher des changements dans la carrière professionnelle.

**C3F** : Ça n'a pas eu un gros impact non plus en toute honnêteté. Je pense que quand on a acheté, je travaillais [près du métro Namur], fait que c'est à l'autre bout de la ville. J'étais à onze minutes, même pas sept minutes d'auto quand on a habité à Notre-Dame-de-Grâce, de mon travail, puis on est allés à l'autre bout de la Ville fait que ça pas eu un gros impact; puis lui, il travaille à Brossard. C'est sûr que quand on l'a achetée très rapidement, il y a eu la COVID. Fait que, lui a commencé à travailler de la maison,

beaucoup. Moi, j'ai comme, je suis retournée un peu aux études. J'ai commencé des affaires. Mon travail, je savais que ça n'allait pas être mon travail pour longtemps et que j'étais prête à mettre en ... à me déplacer plus loin dans mon travail, en sachant que ça se pouvait que dans deux mois, je n'aie pas le même travail. Fait que ça n'a pas eu un impact très très intense en tout cas je pense pas.

Pour un ménage possédant une seule voiture dans une banlieue automobile, la gestion des déplacements quotidiens peut également s'avérer être un défi logistique. Le temps de travail et les tâches du ménage doivent être organisés sans l'automobile, généralement employée pour des déplacements vers le lieu de travail de l'homme.

**C4F** : Autre chose que je veux rajouter, c'est par rapport à la voiture. Moi, avant je sortais à tout moment parce que tout était proche. Et là, on programme tout par rapport à avant. Parce qu'on a encore une seule voiture. C'est un défi de ne pas avoir une deuxième voiture [rires], donc on programme tout par rapport à nos disponibilités, par rapport à la voiture et tout. Donc ça, c'est autre chose qui a été sacrifié par rapport à avant. [...] C'est que, par exemple, moi, je peux aller chercher [notre enfant] à la garderie. Donc je prends le bus, le bus de quartier qui est gratuit. Sinon, je suis en télétravail, moi donc, à la maison. Une journée sans voiture, c'est ça, donc juste en marchant. Je prends le bus pour aller chercher [notre enfant]. Je marche pour les commerces, je marche pour le parc. Tout ça sans voiture. C'est ce que je fais sans voiture.

Finalement, dans les exemples cités, plusieurs couples mentionnaient la possibilité de changer d'emploi en fonction de la localisation résidentielle. Il semble donc qu'à l'intérieur de la région métropolitaine, la majorité des déplacements vers le travail est envisageable même sans avoir recours au télétravail certains jours dans la semaine. Les localisations de travail sont toutefois évaluées en relation avec celle de la propriété plutôt que le contraire.

**C4H** : Si je trouve un travail à Laval ou rive nord, peut être j'y penserais maintenant, parce que... C'est un peu loin quand même, avec la charge du déplacement et la charge de travail. [Mais autrement,] non, c'était pas vraiment un critère pour moi, la proximité.

Les entretiens montrent collectivement que l'emploi est un critère réfléchi lors du choix résidentiel, mais qu'il est souvent périphérique. D'autres critères liés à la sécurité des enfants ou au mode de vie en général prennent le dessus sur la localisation du travail. Le télétravail permet aux couples de considérer différemment l'impact du lieu de travail, mais ne motive pas une



localisation plus distante du centre. Il permet une plus grande flexibilité dans les programmes quotidiens d'au moins un des membres du couple.

## 4.5 Modes de vie observés

Afin de faire part de la distinction des critères du choix résidentiel selon les modes de vie des répondants, nous avons effectué la démarche décrite à la section 3.2.5. La solution retenue à quatre facteurs est celle qui explique la plus grande part de la variance avec une valeur propre supérieure à 1 (présentée en section 3.2.5 Factorisation des modes de vie). Le modèle de modes de vie à 4 facteurs permet d'expliquer 51,11% de la variance des critères du choix résidentiel. Nous le présentons donc plus en détail afin de comprendre de quelle manière les choix des répondants varient selon leur mode de vie.

Nous avons nommé les facteurs résultant en fonction des regroupements de critères du choix résidentiel (voir Tableau 19). Le mode de vie *automobiliste fonctionnel* rassemble le désir d'obtenir un logement qui permet un accès facile par l'automobile aux services requis. Le mode de vie *actif et social* est composé de critères de choix qui sont orientés autour de la diversité sociale et des loisirs à proximité. Ce mode de vie recherche une plus grande proximité avec les amis et les commerces. Le mode de vie *propriétaire à tout prix* est composé de critères qui indiquent la recherche de toutes les conditions permettant l'accès à la propriété. Ce mode de vie est également automobiliste, mais à la différence des *automobilistes fonctionnels*, ce mode de transport devient important en soi, pas juste pour la capacité à accéder aux services. Finalement, le mode de vie *paisible* est composé de critères qui indiquent une recherche de quiétude. Il vise à s'établir sur des grands terrains dans des quartiers tranquilles et évite activement la proximité avec des commerces qui pourraient occasionner des nuisances. Le Tableau 19 rassemble donc pour chacun des facteurs les variables qui le composent ainsi que le sens et la force de la relation avec chacune des variables.

**Tableau 19** Matrice de forme des critères composant le mode de vie

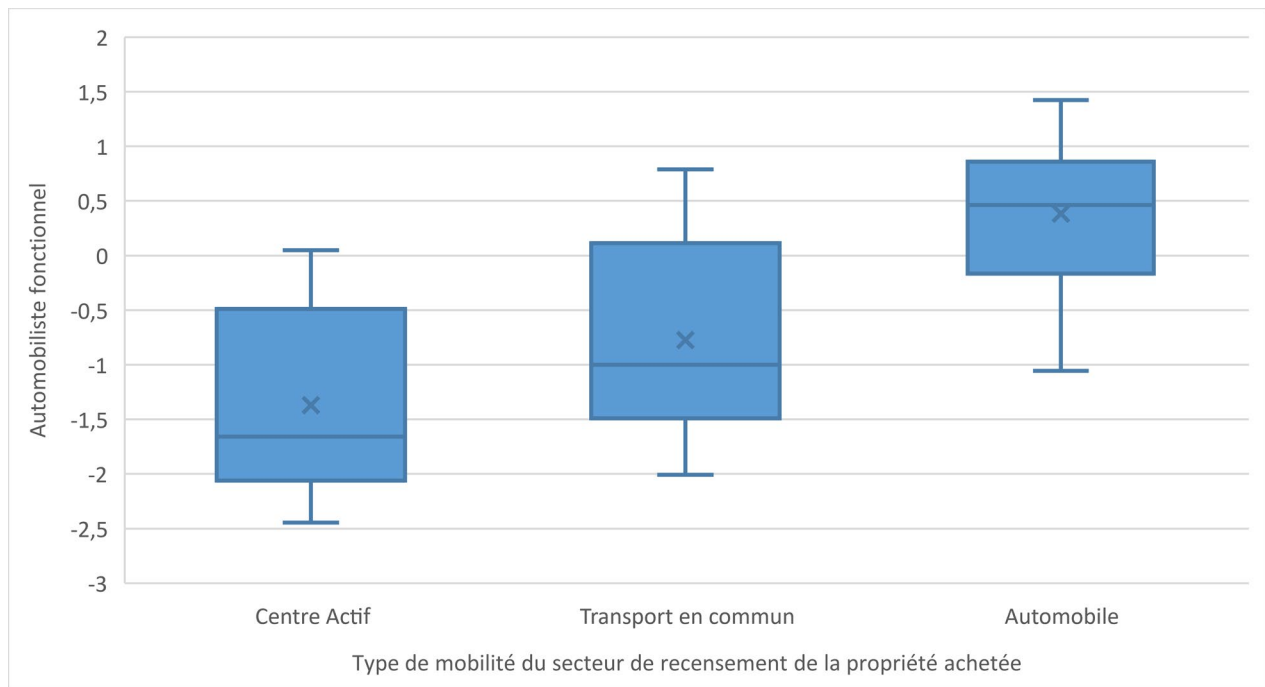
|   | Modes de vie                 |                 |                             |          |
|---|------------------------------|-----------------|-----------------------------|----------|
|   | Automobiliste<br>fonctionnel | Actif et social | Propriétaire à<br>tout prix | Paisible |
| [Accès facile au stationnement sur<br>rue]  | 0,754                        |                 |                             |          |
| [Accessibilité en voiture]  | 0,684                        |                 |                             |          |
| [Transport en commun à proximité]   | -0,466                       |                 |                             |          |
| [Écoles à proximité (enfants)]  | 0,456                        |                 |                             |          |
| [Vie culturelle à proximité]  |                              | 0,824           |                             |          |
| [Diversité sociale]   |                              | 0,760           |                             |          |
| [Loisirs à proximité]   |                              | 0,713           |                             |          |
| [Amis à proximité]  |                              | 0,543           |                             |          |
| [Construction récente]  |                              |                 | 0,731                       |          |
| [Présence d'un garage]  |                              |                 | 0,714                       |          |
| [Présence d'un espace de<br>stationnement privé]  |                              |                 | 0,466                       |          |
| [Quartier tranquille]   |                              |                 |                             | 0,611    |
| [Taille des espaces extérieurs privés]  |                              |                 |                             | 0,529    |
| [Commerces à proximité]   |                              | 0,450           |                             | -0,474   |
| Méthode d'extraction : Moindres carrés non pondérés.<br>Méthode de rotation : Oblimin avec normalisation Kaiser. <sup>a</sup> |                              |                 |                             |          |

#### 4.5.1 Relation entre mode de vie et localisation résidentielle

Avec les scores obtenus par l'analyse factorielle exploratoire, nous avons classé les répondants selon la mobilité observée au secteur de recensement de résidence des nouveaux propriétaires.

Les répondants qui ont acheté une propriété dans un centre actif ont en moyenne un niveau plus bas de mode de vie automobile que les répondants qui ont acheté dans d'autres types de milieux. Les propriétaires de banlieue de transport collectif ont un niveau moyen de mode de vie automobile supérieur. Les propriétaires de résidence qui se trouvent dans les banlieues automobiles ont toutefois le plus haut niveau de mode de vie automobile.

**Figure 23** Relation entre le mode de vie automobiliste fonctionnel et le type de mobilité à la localisation de la propriété



Note : Dans les boites à moustaches, les lignes centrales représentent la médiane alors que les « x » représentent la moyenne des distributions du score en Y selon le SR de destination.

Les valeurs du mode de vie *automobile fonctionnel* varient de manière importante selon le type de mobilité à la propriété achetée, mais la distribution à l'intérieur des groupes permet également d'informer sur la relation entre le mode de vie et la mobilité résidentielle (figures 23 et 24).

Le mode de vie au moment de l'accès à la propriété est un élément considérable dans l'arbitrage effectué pour l'achat. Le choix de la mobilité résidentielle prend en considération la satisfaction résidentielle. Les données collectées permettent de nous informer sur la concordance, au moment de l'accession à la propriété, entre le mode de vie actuel et le milieu de vie. Elles

permettent également d'évaluer la concordance, au moment du choix du logement précédent, entre le mode de vie passé et le milieu choisi. Il est finalement aussi possible de croiser les données du mode de vie actuel avec le logement passé, ce qui présente une potentielle dissonance résidentielle chez certains répondants.

La distribution des cas dans chacune des catégories possède un écart-type bien plus petit en analysant le mode de vie automobiliste fonctionnel à la localisation de la propriété qu'à la localisation du logement précédent. Alors que les répondants avaient choisi leur logement en fonction d'un arbitrage répondant à leurs besoins à ce moment-là, les besoins, comme les modes de vie, ont pu changer pendant la résidence.

**Figure 24** Relation entre le mode de vie automobiliste fonctionnel et le type de mobilité à la localisation du logement précédent

Note : Dans les boîtes à moustaches, les lignes centrales représentent la médiane alors que les « x » représentent la moyenne des distributions du score en Y selon le SR d'origine.

La comparaison des figures 24 et 25 sur le mode de vie automobiliste fonctionnel à la propriété et au logement précédent démontre une distribution très large du score de mode de vie

automobiliste fonctionnel parmi les locataires en centre actif. La moyenne de cette distribution est également plus haute au logement précédent qu'à la propriété. Cela signifie que certains couples qui ont progressivement adopté un mode de vie automobiliste fonctionnel ont réussi à réduire la dissonance subie entre leur logement précédent et leur mode de vie en accédant à la propriété dans des quartiers plus adaptés à ce mode de vie. Ceux qui sont demeurés dans un centre actif ont donc par la suite un score moyen plus bas du mode de vie automobiliste fonctionnel. Cela n'est toutefois pas à dire que l'ensemble des jeunes couples qui ont acheté dans des quartiers automobiles l'ont fait pour réduire la dissonance vécue.

La distribution du score d'automobiliste fonctionnel parmi les couples qui louaient précédemment dans une banlieue automobile était très concentrée autour de valeurs plus fortes que dans les autres types de quartiers. Après l'accès à la propriété, de nombreux nouveaux couples se sont retrouvés dans des banlieues automobiles. Certains de ces nouveaux résidents ont choisi ce type de quartier malgré un faible niveau de mode de vie automobiliste fonctionnel. La moyenne d'automobiliste fonctionnel du groupe localisé en banlieue automobile s'est abaissée et la distribution est désormais plus étalée, surtout pour les cas qui ont un mode de vie moins automobiliste fonctionnel que l'ensemble du groupe des banlieues automobiles. Ce résultat suggère que la dissonance entre le mode de vie et le type de quartier occupé peut avoir augmenté pour des couples qui ont accédé à la propriété en banlieue automobile. Étant donné l'engagement que représente la propriété pour ces couples, il pourrait être intéressant d'analyser davantage la dissonance chez les accédants qui s'établissent en banlieue automobile malgré une divergence de leur mode de vie.

#### **4.5.2 Mode de vie ou revenu comme facteur déterminant**

Dans les études préalables, les répondants qui achètent dans des *banlieues* expliquent souvent que les propriétés de la *ville* ne sont pas abordables (Jean, 2014). Si le revenu est le prédicteur de la localisation résidentielle, le revenu des ménages qui achètent dans des centres actifs serait significativement plus élevé. Nous avons donc comparé l'impact des diverses variables dans le modèle présenté au Tableau 17 sur les localisations résidentielles des jeunes couples dans ces deux types de milieux.

Nous constatons de cette manière qu'il n'y a pas de différence significative entre les revenus des propriétaires de centres actifs et ceux des banlieues automobiles. Le score obtenu pour certains modes de vie explique la localisation résidentielle dans une plus forte mesure que le revenu. Le revenu est donc un facteur important dans les arbitrages résidentiels, mais ne constitue pas en lui-même un prédicteur de la localisation. Les entretiens permettent de comprendre les valeurs différentes des couples qui influencent leurs arbitrages résidentiels.

Nous constatons donc finalement que les modes de vie *automobiliste fonctionnel* et *tranquille* expliquent davantage la localisation résidentielle que la majorité des autres facteurs considérés comme des prédicteurs de la mobilité résidentielle. Certains modes de vie, tels que nous les avons présentés dans ce mémoire, sont donc significativement liés avec la localisation résidentielle.

**Tableau 20**

Les modes de vie corrélés à la localisation résidentielle des propriétaires

|   |                             | Type de mobilité au lieu de la propriété achetée recodé en variable binaire |                  |           |                  |                 |                  |                     |                  |
|---|-----------------------------|---|------------------|-----------|------------------|-----------------|------------------|---------------------|------------------|
|   |                             | Échantillon   |                  |           |                  | Centre actif/TC |                  | Banlieue automobile |                  |
|   |                             | N   | Taux/<br>moyenne | Test      | Valeur           | N               | Taux/<br>moyenne | N                   | Taux/<br>moyenne |
| Type de mobilité du secteur de recensement du logement précédent  | Centre Actif                | 25  | 47,2%            | Khi-carré | 16,487           | 13              | 92,9%            | 12                  | 30,8%            |
|   | Transport en commun         | 7   | 13,2%            | Sig.      | <b>&lt;0,001</b> | 1               | 7,1%             | 6                   | 15,4%            |
|   | Automobile                  | 21  | 39,6%            |           |                  | 0               | 0,0%             | 21                  | 53,8%            |
| Revenu du ménage  | 60 000-79 999\$             | 3   | 5,7%             | Khi-carré | 3,525            | 2               | 14,3%            | 1                   | 2,6%             |
|   | 80 000-99 999\$             | 2   | 3,8%             | Sig.      | 0,318            | 1               | 7,1%             | 1                   | 2,6%             |
|   | 100 000-149 999\$           | 20  | 37,7%            |           |                  | 4               | 28,6%            | 16                  | 41,0%            |
|   | 150 000\$ et plus           | 28  | 52,8%            |           |                  | 7               | 50,0%            | 21                  | 53,8%            |
| En considérant la présence des enfants, classez les types résidentiels suivants selon votre ordre de préférence. (#1) | Maison individuelle         | 44  | 83,0%            | Khi-carré | 15,171           | 7               | 50,0%            | 37                  | 94,9%            |
|   | Maison jumelée              | 5   | 9,4%             | Sig.      | <b>0,002</b>     | 4               | 28,6%            | 1                   | 2,6%             |
|   | Maison en rangée            | 3   | 5,7%             |           |                  | 2               | 14,3%            | 1                   | 2,6%             |
|   | Appartement dans un duplex  | 1   | 1,9%             |           |                  | 1               | 7,1%             | 0                   | 0,0%             |
|   | Appartement (5 étages et +) | 0   | 0,0%             |           |                  | 0               | 0,0%             | 0                   | 0,0%             |
|   | Appartement (- de 5 étages) | 0   | 0,0%             |           |                  | 0               | 0,0%             | 0                   | 0,0%             |
| À quelle fréquence effectuiez-vous (répondant) du télétravail au moment de l'achat de la propriété?                   | 1 jour / semaine            | 2   | 3,8%             | Khi-carré | 5,004            | 1               | 7,1%             | 1                   | 2,6%             |
|   | 2 jours / semaine           | 3   | 5,7%             | Sig.      | 0,659            | 0               | 0,0%             | 3                   | 7,7%             |
|   | 3 jours / semaine           | 4   | 7,5%             |           |                  | 2               | 14,3%            | 2                   | 5,1%             |
|   | 4 jours / semaine           | 3   | 5,7%             |           |                  | 0               | 0,0%             | 3                   | 7,7%             |
|   | 5 et + jours / semaine      | 13  | 24,5%            |           |                  | 4               | 28,6%            | 9                   | 23,1%            |
|   | Lieu de travail fixe        | 25  | 47,2%            |           |                  | 6               | 42,9%            | 19                  | 48,7%            |
|   | Toujours sur la route       | 1   | 1,9%             |           |                  | 0               | 0,0%             | 1                   | 2,6%             |
|   | Lieu de travail variable    | 2   | 3,8%             |           |                  | 1               | 7,1%             | 1                   | 2,6%             |

|  |                           |    |         |            |               |    |          |    |         |
|--|---------------------------|----|---------|------------|---------------|----|----------|----|---------|
| À quelle fréquence votre partenaire effectuait-il du télétravail au moment de l'achat de la propriété? | Lieu de travail fixe      | 18 | 34,6%   | Khi-carré  | 4,337         | 4  | 30,8%    | 14 | 35,9%   |
|  | 1 jour / semaine          | 2  | 3,8%    | Sig.       | 0,631         | 1  | 7,7%     | 1  | 2,6%    |
|  | 2 jours / semaine         | 3  | 5,8%    |            |               | 1  | 7,7%     | 2  | 5,1%    |
|  | 3 jours / semaine         | 1  | 1,9%    |            |               | 0  | 0,0%     | 1  | 2,6%    |
|  | 4 jours / semaine         | 0  | 0,0%    |            |               | 0  | 0,0%     | 0  | 0,0%    |
|  | 5 et + jours / semaine    | 16 | 30,8%   |            |               | 6  | 46,2%    | 10 | 25,6%   |
|  | Lieu de travail variable  | 11 | 21,2%   |            |               | 1  | 7,7%     | 10 | 25,6%   |
|  | Toujours sur la route     | 1  | 1,9%    |            |               | 0  | 0,0%     | 1  | 2,6%    |
| Modes de vie   | Automobiliste fonctionnel | 52 | -0,1404 | t de Welch | <b>22,899</b> | 13 | -0,96321 | 39 | 0,30235 |
|  |                           |    |         | Sig.       | <b>0,000</b>  |    |          |    |         |
|  | Actif et social           | 52 | 0,0301  | t de Welch | 0             | 13 | 0,02821  | 39 | 0,03070 |
|  |                           |    |         | Sig.       | 0,993         |    |          |    |         |
|  | Propriétaire à tout prix  | 52 | -0,0117 | t de Welch | 3,671         | 13 | -0,46760 | 39 | 0,15431 |
|  |                           |    |         | Sig.       | 0,073         |    |          |    |         |
|  | Tranquille                | 52 | 0,0425  | t de Welch | <b>15,530</b> | 13 | -0,78743 | 39 | 0,31915 |
|  |                           |    |         | Sig.       | <b>0,001</b>  |    |          |    |         |

Note. Les résultats des tests de Khi-carré pour les variables nominales et du test-t de Welch pour les modes de vie indiquent les différences significatives entre les acheteurs dans des centres actifs/banlieue de transit et ceux des banlieues automobiles.



## Chapitre 5 – Retour sur les questions de recherche

La question de recherche à laquelle nous avons tenté de répondre par ce mémoire est la suivante : Quel rôle joue le mode de vie dans le choix résidentiel des jeunes couples comptant avoir des enfants qui accèdent à la propriété dans la région métropolitaine de Montréal? Nous avons établi que le mode de vie se constitue au fil des expériences de vie et des carrières résidentielles. Il était donc pertinent de voir quelles continuités et quels changements les couples effectuent dans leur mode de vie au moment d'envisager d'avoir des enfants. Afin d'apporter un éclairage nouveau à l'effet de l'autosélection, par l'entremise du mode de vie, d'un milieu propice aux habitudes de mobilité existantes, nous désirions également montrer quelles distinctions existent dans les arbitrages des couples selon leurs trajectoires résidentielles.

Nous abordons donc (5.1) dans quelle mesure **le mode de vie au logement précédent** influence le **mode de vie à la suite de** l'achat d'une propriété. Par la suite, nous décrivons (5.2) comment la **localisation résidentielle antérieure** des jeunes couples accédant à la propriété influence les **arbitrages** effectués à l'achat. Cette question inclut le poids accordé aux **enfants ou la décision d'avoir des enfants** dans l'arbitrage résidentiel des jeunes couples accédant à la propriété. Finalement, nous décrivons (5.3) les **stratégies** employées par les jeunes acheteurs pour parvenir à la propriété.

### 5.1 Influence du type de mobilité quotidienne sur les trajectoires résidentielles

La phase quantitative de la recherche a permis de mettre en lumière des trajectoires influencées par le logement précédent. Ce premier constat est conforme au modèle de Fortin et Després (2011) présenté à la Figure 8. Selon ce modèle, la biographie résidentielle est à l'origine d'un habitus résidentiel qui se concrétise lorsque les choix résidentiels renforcent les représentations sociales des milieux de vie et les habitudes de mobilité quotidienne. La localisation du logement précédent des couples est corrélée, comme nous l'avons démontré, avec le choix de localisation

de la propriété parce que cette localisation est porteuse de leurs représentations. Les entretiens effectués ont également démontré que c'est à travers le spectre des expériences résidentielles passées des membres du ménage que les couples évaluent des localisations potentielles.

Le mode de vie au logement précédent a toutefois un effet asymétrique sur les choix résidentiels. La relation entre le logement précédent et la propriété acquise est observable pour les choix en banlieue automobile, mais peu significative pour les ménages qui s'établissent dans des centres actifs et dans les banlieues de transit. Parmi les répondants au sondage, aucun ménage n'est passé d'une localisation en banlieue automobile vers des milieux moins automobiles tels que les banlieues de transit ou les centres actifs. Dans le cas des locataires des centres actifs et des banlieues de transit, 45% ont conservé leur localisation dans ce type de milieu à l'achat de la propriété, mais la majorité a effectué des trajectoires résidentielles vers la banlieue automobile.

Toutefois, ceci ne veut pas dire que les habitus résidentiels des habitants de centres actifs ne s'expriment pas. Certains couples accordent une très grande valeur à leur localisation en centre actif ou en banlieue automobile. Comme observé lors des entretiens, certains couples qui choisissent de demeurer dans des centres actifs et des banlieues de transit le font parce qu'ils ont développé des habitudes de mobilité quotidienne plus faciles à conserver dans des milieux denses. Des facteurs liés à la proximité des services et des réseaux sociaux sont une part importante de leurs habitus résidentiels qu'ils tentent de conserver avec l'arrivée d'un enfant dans leur famille. Ce constat se positionne donc en opposition avec le modèle de Fortin et Després (2011), mais concorde avec le cadre des biographies de mobilités (Lanzendorf, 2002). L'effet que le choix résidentiel peut avoir sur les préférences modales est réciproque. En plus d'être influencées par la localisation, les préférences modales peuvent également avoir un impact sur la localisation résidentielle souhaitée des ménages, ce que supportent également Müggenburg et al. (2015).

Il apparaît également important à la lumière des entretiens que nous avons menés que la mobilité résidentielle depuis le dernier logement occupé ne soit pas la seule trajectoire à influencer les habitus résidentiels des jeunes couples. Toutes les expériences résidentielles passées des membres du ménage peuvent contribuer à former des habitus. Si la localisation

résidentielle en banlieue de transit ou en centre actif n'est pas conservée lors de l'achat de la propriété, cela peut être dû à l'effet compilé des expériences résidentielles précédentes. C'était le cas pour un couple dont le choix de la propriété représente un retour aux habitus résidentiels vécus lors de leur jeunesse plutôt qu'un maintien de l'expérience résidentielle vécue comme étudiants dans une banlieue de transit.

Cette reproduction différenciée des habitus résidentiels des jeunes couples est aussi liée aux contraintes réelles ou perçues de budget. Dans leurs arbitrages, les couples doivent prendre en considération les contraintes économiques et certains ménages sont prêts à tolérer un niveau de dissonance entre leur mode de vie et un nouveau milieu plus automobile afin d'accéder à la propriété et aux caractéristiques des logements qu'ils considèrent comme essentielles pour la famille. On comprend donc que les arbitrages diffèrent selon la localisation sur laquelle s'arrêtent les ménages. Les caractéristiques de logements et des quartiers qui sont promus diffèrent selon que les couples choisissent de s'établir dans une banlieue automobile ou dans une banlieue de transit ou un centre actif.

## **5.2 Influence du type de mobilité quotidienne sur les arbitrages résidentiels**

Le premier impact du type de mobilité quotidienne que nous avons pu aborder est celui de la valeur accordée à l'accessibilité selon des modes de transport différents. L'importance accordée à l'accès au transport collectif et à l'accessibilité en automobile est nettement distinguée selon la localisation des couples. Parmi les ménages établis en banlieue automobile, la vaste majorité des couples considéraient l'accessibilité automobile très importante alors que l'accès au transport collectif avait un impact peu important sur leur localisation. Au contraire, parmi les couples qui ont acheté en centre actif et en banlieue de transit, l'accès au transport collectif était très important alors que l'accessibilité automobile demeurait moyennement importante. Il apparaît donc évident que les critères du choix résidentiel sont corrélés avec les pratiques spatiales et que la mobilité résidentielle, comme la mobilité quotidienne, est le résultat de préférences plus ou moins durables pour des pratiques socialement construites. Ce résultat se conforme donc au modèle établi par Muggenburg et al. (2015) selon lequel la socialisation, les

événements marquants de la vie et les incitatifs modaux dictent conjointement le choix résidentiel et le choix modal qui s'influencent mutuellement par la suite (voir Figure 7).

Il semble donc y avoir une corrélation entre les modes de vie et le milieu dans lequel ils sont vécus. Cette dernière tient, selon la littérature, de la recherche par des acteurs d'un milieu qui répond à leur mode de vie, leurs attitudes et leurs préférences modales pour la marche (Handy et al., 2006), le transport collectif (Cao, 2015) ou pour la voiture (Van Acker et al., 2014) plutôt qu'à un effet déterminant du milieu sur les modes de vie des résidents. Cette autosélection résidentielle produit, à l'échelle de la population, des différences observables dans les parts modales en fonction des types de quartiers. Selon Chatman (2009), ce phénomène peut causer tant des sous-estimations que des surestimations de la relation entre le type de milieu et le mode de vie qui incitent donc à analyser plus en profondeur les critères communs et distincts selon les types de quartiers, ce que nous avons fait en distinguant les critères valorisés selon les modes de vie.

Nous avons mis en lumière l'importance dans tous les modes de vie étudiés des espaces extérieurs privés comme variable prédominante du choix résidentiel. Ce résultat est conforme à d'autres études sur le choix résidentiel ailleurs (Freeman et Tranter, 2012; Wessel et Lunke, 2021). Le mode de vie n'a pas d'impact significatif sur l'importance accordée à la présence d'un espace extérieur privé, que tous recherchent de manière similaire. Par contre, nos résultats suggèrent que l'importance accordée à la taille des espaces extérieurs privés est nettement distinguée selon la localisation de la propriété acquise ainsi que selon le mode de vie. Les couples qui ont acheté dans des banlieues automobiles recherchaient dans une plus grande mesure des espaces extérieurs plus spacieux. Pour ce qui est des modes de vie identifiés par l'AFE (voir Tableau 19), ce critère de taille des espaces extérieurs privés jouait un rôle plus important pour le mode de vie *paisible* que pour les autres modes de vie. Dans l'enquête de Pattaroni et al. (2009), ce même type recherchait également des maisons individuelles qui permettent de maximiser la tranquillité, très valorisée.

Les quatre modes de vie issus de l'AFE (automobiliste fonctionnel, actif et social, propriétaire à tout prix et paisible) nous ont permis de présenter l'effet combiné des critères significatifs sur le

choix résidentiel. Alors que les modes de vie *automobiliste fonctionnel* et *paisible* mènent vers des localisations en banlieue automobile, nous n'avons pas constaté d'effet significatif des modes de vie *actif et social* et *propriétaire à tout prix* sur la localisation résidentielle.

### **5.3 Influence des enfants sur les arbitrages résidentiels**

Le cadre théorique du cycle de vie offrait déjà un éclairage sur l'effet de la parentalité sur les choix résidentiels. Les jeunes couples et les jeunes familles sont le groupe démographique le plus mobile parce que de nombreux événements perturbateurs surviennent à cette étape du cycle de vie et transforment les pratiques spatiales. Selon ces modèles, les jeunes couples perçoivent l'arrivée des enfants comme un événement marquant qui entraîne traditionnellement une augmentation de la mobilité, surtout en faveur d'un ajustement par un logement plus grand (Clark et Onaka, 1983; Kendig, 1984). La naissance d'un enfant est également associée dans la littérature à une mobilité accrue (de Groot, Mulder, Das et Manting, 2011; Lanzendorf, 2010). En plus de l'effet des modes de vie qui se reproduisent, nous avons réussi à montrer la différence révélée entre le choix résidentiel des ménages avec l'attente d'avoir des enfants et le choix qu'ils feraient selon leur mode de vie en l'absence d'enfant.

Il ne fait aucun doute pour les répondants que la présence des enfants accentue l'importance d'une grande part de critères résidentiels. Plusieurs critères étaient significativement plus importants à cause de la présence d'enfants ou de l'attente d'en avoir. Les critères les plus significatifs étaient le nombre de chambres et l'accès à des espaces extérieurs privés (voir Tableau 16). Ces deux résultats sont conformes aux recherches tant sur la taille recherchée lors de cette étape du cycle de vie (Frenkel et Kaplan, 2015; Thomas et Pattaroni, 2012) ainsi que sur l'importance de l'espace extérieur privé (Freeman et Tranter, 2012; Wessel et Lunke, 2021).

En plus de l'impact autorévélé des enfants sur leur choix résidentiel, l'écart entre les critères du logement précédent et de la propriété nous informe sur les changements structurels dans le ménage. Bien que nous n'ayons pas collecté d'information spécifiquement sur l'impact des enfants sur le critère de proximité des familles, l'augmentation de l'importance de ce critère

entre le logement précédent et la propriété montre que les nouvelles motivations pour l'accès à la propriété s'accompagnent d'une importance accrue de la proximité au réseau familial au moment d'avoir des enfants, ce que constatent également Blaauboer, Mulder et Zorlu (2011).

Nous avons de plus démontré qu'il existe des manifestations différentes d'effets liés aux enfants pour le choix résidentiel selon le mode de vie des ménages et selon la localisation de leur propriété. Des critères tels que la proximité des écoles, le nombre total de pièces et la présence d'un espace de stationnement privé sont plus importants pour ce groupe parce qu'ils constituent des facteurs facilitant leur mode de vie avec des enfants.

En définitive, le mode de vie des jeunes couples tend à se reproduire lors de l'accès à la propriété selon les habitus résidentiels acquis tout au long des trajectoires individuelles et communes, mais la présence ou le désir d'avoir des enfants peut influencer l'expression des modes de vie lors du choix résidentiel. Les choix résidentiels sont donc tous ajustés lorsqu'un ménage prévoit avoir des enfants, mais il existe des différences additionnelles dans l'effet des enfants sur le choix résidentiel selon le mode de vie.

## **5.4 Influence des stratégies sur l'accès à la propriété**

L'accès à la propriété est valorisé par les jeunes couples dans la région métropolitaine de Montréal comme nous l'avons montré dans les sections précédentes. Afin d'accéder à un logement qui leur convient tout en assurant un certain niveau de continuité, plusieurs ménages optent pour la propriété (voir Chapitre 4). Dans le contexte où plusieurs ménages font les mêmes choix résidentiels, les accédants à la propriété font face à un niveau de compétition avec les autres acheteurs potentiels. Cette compétition se reflète par la suite dans les prix et demande des adaptations de la part des acheteurs potentiels. Les stratégies à déployer se complexifient donc sous l'effet d'un marché marqué par la spéculation. Entre 2001 et 2011, Fleury, Lizotte et Paré (2016) ont constaté pour l'accès à la propriété un recours accru au crédit par les ménages, un retard des projets résidentiels, ainsi qu'un soutien financier croissant de la famille. Nos observations ont permis d'approfondir ce rôle croissant de l'aide financière familiale dans l'accès

à la propriété des jeunes couples accédant à la propriété dans la région métropolitaine de Montréal.

Une grande proportion des couples qui achètent le font avec une forme d'aide financière de leur entourage. C'est près de 40% des couples qui profitent de l'aide financière de leur famille pour accéder à la propriété. Un tel résultat concorde avec les travaux de Fleury et al. (2016) au Québec, mais aussi de Turcotte (2007) au Canada. Le don d'un proche était la stratégie spécifique la plus courante. Mis à part l'aide financière provenant de la famille, certains programmes gouvernementaux favorisant la propriété étaient fréquemment employés. Nous avons démontré que le RAP était employé par près de la moitié des couples. La prévalence du recours aux différents programmes n'est cependant pas équivalente. Un peu moins de couples ont eu recours à l'incitatif fédéral à la propriété, l'assurance prêt hypothécaire de la SCHL. La plus faible proportion de ménages qui ont recours à cette assurance pourrait-être corrélée avec le fait d'obtenir des dons ou des prêts de proches qui réduisent la nécessité de l'assurance. Une très faible proportion de couples se sont prémunis d'une subvention municipale pour l'accession à la propriété.

En plus de l'aide financière de la famille, d'autres formes de soutien ont été relevées lors des entretiens. Les couples accédant à la propriété peuvent également bénéficier de l'expertise d'amis ou de famille pour le processus de la recherche et de l'achat de la propriété. Les proches ont dans plusieurs cas permis de faciliter le choix d'un logement, parfois en conseillant les couples sur l'investissement à prévoir, mais aussi en reconnaissant les logements correspondant aux besoins des couples. En ce sens, certains proches contribuent au moment de la recherche et de l'achat d'une propriété à la transmission et à la reproduction des valeurs familiales associées à la propriété.

Les résultats sur les stratégies des ménages ainsi que les caractéristiques démographiques des répondants qui ont pu accéder à la propriété renforcent également l'idée d'une transmission intergénérationnelle du statut de propriétaire comme le font Mulder et Smits (2013), mais invitent également à analyser la transmission par les habitus résidentiels de la motivation à la propriété. En plus d'offrir une aide financière, les proches semblent aider les couples dans leur

choix de la propriété. Il serait donc intéressant de rechercher l'impact de l'aide des proches lors de l'achat sur la transmission des motivations en plus que comme stratégie d'accès.

En définitive, nous avons pu présenter les stratégies financières mobilisées par les jeunes couples qui accèdent à la propriété. La prévalence du recours à une forme d'incitatif gouvernemental à la propriété est élevée, mais une grande proportion de couples profite également de l'aide familiale.



## Chapitre 6 – Discussion et conclusion

### 6.1 Limites de la recherche

Certains problèmes ont émergé au cours de la recherche à cause de la petite taille de l'échantillon. Le premier effet concerne les matrices de trajectoire résidentielle. Nous souhaitons représenter la mobilité résidentielle selon un gradient de mobilité, que nous avons construit avec les données modales par secteur de recensement. Cependant, le petit nombre de cas pour chacun des quatre types de mobilité quotidienne nous a contraints à combiner des types que nous souhaitons séparer au départ. Afin d'avoir un nombre suffisant de cas dans les catégories observées, les centres actifs et les banlieues de transit ont été combinés, créant par le fait même une dichotomie entre ces milieux relativement denses et les banlieues automobiles. Cette division aura tout de même permis de comparer des milieux selon la mobilité plutôt que selon des limites administratives de ville et de banlieue.

Il pourrait également exister certaines relations entre la localisation du travail et le choix d'une propriété dans une banlieue automobile que nous n'avons pas été en mesure de représenter avec la variable nominale collectée. Nous avons effectivement collecté la fréquence du télétravail et distingué l'impact du lieu de travail fixe ou variable, mais le petit nombre de cas dans plusieurs catégories n'a pas permis d'illustrer de relation. Certaines données anecdotiques pourraient par exemple indiquer que les couples dans lesquels une personne travaille toujours à un lieu de travail variant selon la saison ou les contrats achètent en plus forte proportion dans des banlieues automobiles que la population générale. Le petit nombre de conjoints ( $n=13$ ) ne permet pas de ressortir de résultat à cet effet. Il en va de même pour les couples où un membre travaille toujours sur la route.

La trajectoire résidentielle consiste en la succession des expériences résidentielles. La modélisation d'un déplacement résidentiel n'est pas suffisante pour faire part des influences sur les jeunes couples. Il est donc plus pertinent d'interroger les significations accordées aux expériences résidentielles passées des membres du ménage qu'une localisation précédente qui

peut être le résultat conjoncturel des études universitaires ou du désir de vivre momentanément la « vie Montréalaise ».

Dans le même ordre d'idées, certains résultats obtenus peuvent être amplifiés par le choix résidentiel des couples. Même si nous avons interrogé les couples peu après l'achat d'une propriété (moins de 5 ans), le choix résidentiel qu'ils ont fait peut affecter rétroactivement la signification qu'ils donnent à certains critères. Le cas de la taille des espaces extérieurs privés est particulièrement pertinent. Les banlieues automobiles ont généralement une plus grande proportion de maisons unifamiliales qui possèdent de grands terrains. La présence d'espaces extérieurs privés spacieux pouvait être un effet secondaire d'un choix résidentiel fait pour d'autres raisons, mais devenir un critère important par les biais cognitifs des répondants. Comme le suggèrent plusieurs autres auteurs, il serait donc pertinent d'interroger les cohortes étudiées tout au long de leurs trajectoires.

Notre recherche a permis de représenter l'importance plus grande accordée à l'ensemble des variables du choix résidentiel en moyenne lorsqu'un couple achète une propriété. Il est toutefois possible que le temps écoulé et les événements dans la vie des répondants depuis le choix du logement précédent ait fait évoluer la perception qu'ils ont de leurs choix résidentiels précédents. Les répondants ont évalué l'importance des critères du choix résidentiel après avoir acheté des propriétés. Ce délai peut donc causer certains biais cognitifs chez les couples qui ont du mal à évaluer de manière équitable les critères lors du choix de leur propriété et du logement précédent. D'autres travaux similaires ont également mentionné la pertinence d'études longitudinales qui permettraient d'interroger tout au long des trajectoires résidentielles des cohortes de jeunes couples et de familles (Coulter et Scott, 2015; de Groot et al., 2011).

Certains concepts souvent abordés dans le cadre des choix résidentiels tels que la satisfaction et les aspirations résidentielles ont été évacués lors de la conception des outils de collecte de données. Les données sur ces concepts auraient pu informer davantage sur les dissonances que nous identifions à l'aide d'une simple correspondance entre le mode de vie *automobiliste fonctionnel* et les types de quartier. Nous avons dû simplifier énormément un concept riche afin d'illustrer que des gens qui n'ont pas adopté ce mode de vie auparavant finissent tout de même

par choisir des quartiers dépendants à la voiture à causes des autres aspects de l'arbitrage. Avec la satisfaction résidentielle, nous aurions pu évaluer après la mobilité si les couples qui choisissent une localisation dissonante conserve le même niveau de satisfaction que les autres accédants à la propriété. Les aspirations auraient également été un mécanisme utile pour présenter l'écart entre l'idéal des ménages et le choix qu'ils ont fait sous la contrainte.

## 6.2 Implications pour l'aménagement

Notre recherche a montré que la propriété est un mode d'occupation valorisé pour la population générale et d'autant plus pour les parents ou les futurs parents. Des causes structurelles, telles que les incitatifs financiers et l'offre du marché, comme des motivations individuelles favorisent l'accès à la propriété. Nous avons notamment été en mesure de présenter que chez ces accédants, la recherche de plus d'espaces extérieurs privés et le désir d'un contrôle accru sur le logement favorisent ce même mode d'occupation. La propriété est perçue, lors du début de la vie familiale comme un moyen pour les ménages d'assurer qu'ils offrent un milieu de vie convenable pour les enfants, qui pourra perdurer à long terme.

À travers des notions telles que l'habitus résidentiel et les parcours résidentiels, nous avons pu présenter une des limites qui peut s'appliquer à la prescription de plus hautes densités afin de respecter des critères de durabilité. Nous constatons l'importance de la prise en considération du mode d'habiter, des modes de vie qui sont influencés par l'identité des ménages accédant à la propriété mais qui influencent à leur tour l'identité de ces nouveaux propriétaires. Gill (2012) constate de manière similaire la difficulté pour les disciplines de l'aménagement de contrôler la densité de la population aux diverses échelles d'analyse. Cette densité est fortement associée à l'augmentation de la présence des services de proximité, mais les outils actuels régulent inefficacement le nombre d'habitants de nuit<sup>26</sup> dans un territoire. Les outils existants ont un contrôle encore plus limité sur l'utilisation du territoire au fil du temps, ce que certains appellent la densité *sociale* (Gill, 2012). Une meilleure planification de l'utilisation du territoire passerait

---

<sup>26</sup> L'expression *habitants de nuit* fait référence ici à ce que certains appellent les dormeurs. Il s'agit de la population habitant un territoire sans que celui-ci soit nécessairement le lieu des activités quotidienne. Ils s'y trouvent la nuit, mais leur présence n'a pas d'incidence évidente sur l'utilisation des espaces publics.

donc par une meilleure compréhension des modes d'habiter et de l'interaction réciproque entre l'identité et le mode de vie.

En plus d'être attirés par la propriété, certains couples sont également repoussés par la location lors de cette étape de leur vie. Les expériences locatives négatives contribuent donc à renforcer l'attrait des alternatives. Certains couples craignent que les logements locatifs qu'ils ont occupés ne puissent offrir les caractéristiques requises par leur cycle de vie pour un niveau de continuité, de sécurité ontologique. Ce concept (abordé à la section 2.3.2 Motivation à la propriété des jeunes ménages) désigne la confiance qu'attribuent les individus à la continuité de leur identité et de son imbrication dans des conditions d'existence durable. Serait-il possible que dans leurs états actuels, les programmes d'aide d'accès au logement qui soutiennent davantage la sécurité ontologique soient ceux qui favorisent l'accès à la propriété? Les programmes municipaux tels que l'opération 20 000 logements, ceux qui ont suivi, tout comme les autres programmes de soutien gouvernementaux, ont en partie conditionné les choix résidentiels des jeunes ménages. Les programmes visant l'offre ont historiquement été utilisés davantage pour accroître l'offre de logements pavillonnaires et en copropriété. Des soutiens à la demande ont également visé avant tout la propriété. En mettant l'accent sur la propriété comme outil de stabilité sociale dans les programmes d'aide au logement, les gouvernements accroissent la différence entre la sécurité ontologique offerte pour les propriétaires et les autres modes de tenure.

Il serait également possible d'explorer les manières d'offrir des espaces extérieurs privés au plus grand nombre possible de logements destinés à des familles.

### **6.2.1 La formation inégale des habitus résidentiels**

Les modes de vie qui sont associés avec une localisation résidentielle sont *automobilistes fonctionnels* et *tranquille*. Ces modes de vie se retrouvent significativement plus souvent en banlieue automobile. Il y aurait donc plus d'opportunités pour les ménages qui ont ces modes de vie d'acheter une propriété dans un milieu adapté au mode de vie espéré. Pour les autres modes de vie, certains ménages sont poussés à faire des choix de localisation résidentielle dissonante qui demandent une adaptation de pratiques de mobilité quotidienne. Afin de favoriser l'expression des pratiques spatiales durables des accédants à la propriété, il faudrait offrir aux

ménages des milieux qui répondent aux besoins des familles pour l'ensemble des modes de vie. Nous constatons toutefois qu'il y a des contraintes plus grandes, principalement budgétaires, dans l'arbitrage résidentiel des ménages ayant un mode de vie actif et social.

L'effet est d'autant plus fort alors que les maisons unifamiliales sont perçues comme le type résidentiel le plus associé à la réussite, le plus valorisé et perçu comme nécessaire au développement des enfants (Kaufmann et Widmer, 2005). Selon la littérature, c'est dans ce type de propriété que les ménages perçoivent avoir plus d'espace et un plus grand contrôle (Drew, 2014; Drew et Herbert, 2013). Ils sont alors plus à même de laisser de côté des aspects importants de leur mode de vie passé, comme les habitudes de mobilité active vers des destinations facilement accessibles.

À long terme, les localisations résidentielles dissonantes des parents, que l'on retrouve principalement dans les banlieues automobiles, pourraient devenir le cadre des pratiques de mobilité quotidiennes de leurs enfants et contribuer à générer une cohorte d'habitus résidentiels automobiles. Ces habitus seraient par la suite durablement transposés dans leurs choix résidentiels futurs de la même manière qu'ils ont eu des impacts sur le choix résidentiel de la population étudiée dans cette recherche.

Afin d'offrir l'opportunité aux ménages qui désirent conserver des modes de vie actifs et sociaux lors de l'achat d'une propriété, il faudrait donc plus de propriétés dans des milieux qui se prêtent à ce mode de vie. Avec un trop faible nombre de propriétés dans les centres actifs et les banlieues de transit, des personnes qui préfèrent ce type de milieu seront poussées à des localisations résidentielles qui augmentent leur dépendance à l'automobile et qui inscrivent cette dépendance dans les habitus des générations futures.

### **6.2.2 La propriété en question : impact du cycle de vie**

Les modes de vie ne peuvent pas tous être mis de l'avant par les jeunes couples qui accèdent à la propriété, mais certaines caractéristiques des logements et des quartiers sont très associées à la parentalité. Certains couples recherchant des espaces extérieurs privés, un plus grand contrôle sur le logement et un aspect familial du quartier associent davantage ces caractéristiques aux

banlieues automobiles et mettent donc en arrière-plan certains critères pourtant espérés lors du choix de leur logement précédent.

Les nombreux événements transformant les habitudes des couples entre 20 et 35 ans génèrent un changement dans les critères recherchés par les couples qui favorise présentement leur localisation dans les banlieues automobiles alors qu'ils ne sont pas incompatibles avec des centres actifs ou des banlieues de transit. En facilitant le développement de constructions résidentielles qui offrent des espaces extérieurs privés même dans des milieux denses, des ménages pourraient répondre à leurs besoins sans adopter des localisations résidentielles dissonantes avec leur mode de vie. De plus, en adaptant l'offre de logement des autres modes d'occupation aux critères des jeunes familles, l'attrait pour les diverses composantes de la propriété pourrait être comblé sans avoir recours à un mode d'occupation spécifique.

Il serait d'autant plus intéressant d'étudier si des espaces publics à très grande proximité de propriétés peuvent substituer les espaces extérieurs privés. La possession des espaces extérieurs est un moyen pour en assurer l'appropriation à long terme. Sous certaines conditions, des espaces publics pourraient-ils assurer un niveau d'appropriation suffisant pour convaincre des acheteurs de partager des espaces extérieurs tout en répondant aux besoins associés à ces espaces? En somme, des ruelles vertes et des parcs offrant une grande diversité d'usages pourraient-ils répondre aux besoins que les familles comblent avec des espaces extérieurs privés? En l'absence d'espaces extérieurs publics que les acheteurs sentent qu'ils peuvent s'approprier, les espaces privés risquent de contribuer à renforcer les habitus résidentiels en faisant fortement usage.

En bref, le fait d'avoir des enfants fait grandement augmenter l'importance de critères qui sont souvent associés à la propriété, mais cette association peut être discutable. En décomposant les critères importants pour la famille, il devient plus facile d'ajuster chacun de ces critères dans les milieux résidentiels existants pour que les jeunes parents puissent envisager de conserver leur mode de vie tout en offrant un milieu de vie convenable aux enfants. L'accès à la propriété n'est pas l'unique moyen d'offrir un contrôle sur le milieu et les espaces requis pour les enfants, mais les alternatives ont encore beaucoup de chemin à faire pour convaincre les futurs parents. Parmi les ménages accédant à la propriété, la majorité perçoivent la propriété comme le moyen sûr

d'assurer la durabilité d'un milieu convenable qu'ils offrent à leur famille. Il pourrait toutefois s'avérer intéressant d'explorer les sources de la sécurité ontologique chez les ménages qui choisissent des modes d'occupation tels que les logements locatifs ou les coopératives d'habitation.

### **6.3 L'autosélection résidentielle différenciée selon le mode de vie**

Le mode de vie explique une part plus importante du choix résidentiel des jeunes couples de la région métropolitaine de Montréal que le revenu, la localisation du travail et la fréquence du télétravail. Les habitus résidentiels informent les choix résidentiels et sont alors renforcés. Nous avons finalement constaté que si, lors des arbitrages résidentiels, les impératifs de la vie familiale peuvent amener une évolution de pratiques spatiales plus dépendantes à l'automobile dans des milieux qui s'y prêtent, les centres actifs et les banlieues de transit peuvent difficilement conserver les couples qui ont des modes de vie qui s'y prêtent. Alors que la propriété est perçue comme un élément important pour élever des enfants, les ménages qui n'ont pas des modes de vie automobiliste fonctionnel subissent plus de pression à sélectionner des localisations dissonantes dans des banlieues automobiles.

S'il est important que les jeunes ménages puissent choisir le milieu qui convienne pour leur famille, la transformation graduelle des habitus des couples qui n'ont pas un mode de vie automobiliste fonctionnel vers ce dernier produit des pratiques spatiales qui ont un plus grand impact environnemental.

## Références bibliographiques

- Abraham, M., Auspurg, K. et Hinz, T. (2010). Migration Decisions Within Dual-Earner Partnerships: A Test of Bargaining Theory. *Journal of Marriage and Family*, 72(4), 876-892. doi: <https://doi.org/10.1111/j.1741-3737.2010.00736.x>
- Ærø, T. (2006). Residential Choice from a Lifestyle Perspective. *Housing, Theory and Society*, 23(2), 109-130. doi: 10.1080/14036090600773139
- Aguilera, A., Lethiais, V., Rallet, A. et Proulhac, L. (2016). Home-based telework in France: Characteristics, barriers and perspectives. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 92, 1-11. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.06.021>
- ARTM. (2019). Enquête Origine-destination 2018: Faits saillants de l'état de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal.
- Beck, U. (1992). *Risk Society: Towards a New Modernity*. (Traduit par M. Ritter). Sage Publications.
- Bédard, M. (2016). Réflexion sur les perceptions, conceptions, représentations et affections, ou la quadrature des approches qualitatives en géographie. *Cahiers de géographie du Québec*, 60(171), 531-549. doi: <https://doi.org/10.7202/1041221ar>
- Bédard, M. I., Fortin, A. e., Langlois, S., Guay, L. et Hamel, P. (2004). Intimité, mobilité et urbanité en 1978 et 2000. *Recherches sociographiques*, 45(3), 493-519. doi: 10.7202/011467ar
- Benson, M. (2014). Trajectories of middle-class belonging: The dynamics of place attachment and classed identities. *Urban Studies*, 51(14), 3097-3112. doi: 10.1177/0042098013516522
- Bérubé, H. (2017). Vendre la banlieue aux Montréalais : discours et stratégies publicitaires, 1950-1970. *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 71(1-2), 83-112. doi: <https://doi.org/10.7202/1042788ar>
- Blaauboer, M., Mulder, C. H. et Zorlu, A. (2011). Distances between couples and the man's and woman's parents. *Population, Space and Place*, 17(5), 597-610. doi: <https://doi.org/10.1002/psp.648>
- Blake, S., Janssens, A., Ewing, J. et Barlow, A. (2021). Reflections on Joint and Individual Interviews With Couples: A Multi-Level Interview Mode. *International Journal of Qualitative Methods*, 20, 16094069211016733. doi: 10.1177/16094069211016733
- Bohte, W., Maat, K. et van Wee, B. (2009). Measuring Attitudes in Research on Residential Self-Selection and Travel Behaviour: A Review of Theories and Empirical Research. *Transport Reviews*, 29(3), 325-357. doi: 10.1080/01441640902808441
- Bonvalet, C. (2010). Les logiques des choix résidentiels des franciliens. Dans J.-Y. Authier, C. Bonvalet & J.-P. Lévy (dir.), *Élire domicile: La construction sociale des choix résidentiels* (p. 55-76). Lyon: Presses universitaires de Lyon.
- Bordeleau, J.-L. (2022, 26 juillet 2022). La population montréalaise appelée à plafonner. *Le Devoir*. Repéré à <https://www.ledevoir.com/societe/737916/la-population-montrealaise-appellee-a-plafonner?>
- Bourdieu, P. (1980). *Le sens pratique*. Paris: Les éditions de minuit.
- Boyle, P., Halfacree, K. et Robinson, V. (1998). *Exploring contemporary migration*. Harlow ;: Longman.



- Brais, N. (2003). *La dimension géographique de l'articulation vie professionnelle/vie familiale: stratégies spatiales familiales dans la région de Québec*. (thèse doctorale, Université Laval, Québec).
- Brun, J. et Fagnani, J. (1994). Lifestyles and Locational Choices—Trade-offs and Compromises: A Case-study of Middle-class Couples Living in the Ile-de-France Region. *Urban Studies*, 31(6), 921-934.
- Cadwallader, M. T. (1992). *Migration and residential mobility : macro and micro approaches*. Madison, Wis: University of Wisconsin Press.
- Cao, X. (2015). Heterogeneous effects of neighborhood type on commute mode choice: An exploration of residential dissonance in the Twin Cities. *Journal of Transport Geography*, 48, 188-196. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.09.010>
- Carpentier, S. (2011). Représentations sociales des modes de transport et identité d'habitation. Dans S. Depeau & T. Ramadier (dir.), *Se déplacer pour se situer* (p. 167-185). Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Castells, M. (2009a). The Space of Flows (*The Rise of the Network Society* (p. 407-459): John Wiley & Sons Ltd.
- Castells, M. (2009b). The Transformation of Work and Employment: Networkers, Jobless, and Flex-Timers. Dans *The Rise of the Network Society* (p. 216-354). doi: <https://doi.org/10.1002/9781444319514.ch4>. Repéré à <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/9781444319514.ch4>
- Chantal, S. et Wexler, M. E. (2015). Fidéliser les familles à Montréal. Dans J.-P. Meloche & J. Torres (dir.), *Vivre en famille au coeur de la ville* (p. 123-138). Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal.
- Charbonneau, F. et Parenteau, R. (1991). Opération 20 000 logements et l'espace social de Montréal. *Recherches sociographiques*, 32(2), 237-254. doi: <https://doi.org/10.7202/056609ar>
- Charbonneau, F. o., Parenteau, R. et Dumont-Frenette, D. (1989). *Accession à la propriété résidentielle en milieu urbain, par des ménages à faible et moyen revenu : étude de cas : opération 20,000 logements, Montréal*. Montréal: Institut d'urbanisme, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal.
- Chatman, D. G. (2009). Residential Choice, the Built Environment, and Nonwork Travel: Evidence Using New Data and Methods. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 41(5), 1072-1089. doi: 10.1068/a4114
- Christie, H., Smith, S. J. et Munro, M. (2008). The Emotional Economy of Housing. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 40(10), 2296-2312. doi: 10.1068/a39358
- Cicognani, E., Menezes, I. et Nata, G. (2011). University Students' Sense of Belonging to the Home Town: The Role of Residential Mobility. *Social Indicators Research*, 104(1), 33-45.
- CIRANO. (2021). Répartition des personnes quittant Montréal, par région de destination, 2019-2020 *Le portrait d'information sur l'économie du Québec d'aujourd'hui*
- Clapham, D. (2005). *The meaning of housing: A pathways approach*. (1<sup>e</sup> éd.). Bristol University Press.

- Clark, W. A. V. et Davies Withers, S. (1999). Changing Jobs and Changing Houses: Mobility Outcomes of Employment Transitions. *Journal of Regional Science*, 39(4), 653-673. doi: 10.1111/0022-4146.00154
- Clark, W. A. V. et Dieleman, F. M. (2017). *Households and housing : choice and outcomes in the housing market* (First edition.° éd.). Repéré à <http://www.mylibrary.com?id=1023386>  
<https://www.taylorfrancis.com/books/e/9780203789773>
- Clark, W. A. V., Huang, Y. et Withers, S. (2003). Does commuting distance matter?: Commuting tolerance and residential change. *Regional Science and Urban Economics*, 33(2), 199-221. doi: [https://doi.org/10.1016/S0166-0462\(02\)00012-1](https://doi.org/10.1016/S0166-0462(02)00012-1)
- Clark, W. A. V. et Onaka, J. L. (1983). Life Cycle and Housing Adjustment as Explanations of Residential Mobility. *Urban Studies*, 20(1), 47-57. doi: 10.1080/713703176
- Coulter, R., Ham, M. v. et Findlay, A. M. (2016). Re-thinking residential mobility: Linking lives through time and space. *Progress in Human Geography*, 40(3), 352-374. doi: 10.1177/0309132515575417
- Coulter, R. et Scott, J. (2015). What Motivates Residential Mobility? Re-examining Self-Reported Reasons for Desiring and Making Residential Moves. *Population, Space and Place*, 21(4), 354-371. doi: <https://doi.org/10.1002/psp.1863>
- Cournoyer, F. (1998). Accéder à la propriété dans la ville centre ou dans sa banlieue: Le cas de Montréal. Dans F. Dansereau & Y. Grafmeyer (dir.), *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain* (p. 221-233). Lyon: Presses universitaires de Lyon.
- Day, L. L. (2000). Choosing a House: The Relationship between Dwelling Type, Perception of Privacy and Residential Satisfaction. *Journal of Planning Education and Research*, 19(3), 265-275. doi: 10.1177/0739456x0001900305
- de Abreu e Silva, J. et Melo, P. C. (2018). Does home-based telework reduce household total travel? A path analysis using single and two worker British households. *Journal of Transport Geography*, 73, 148-162. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.10.009>
- de Groot, C., Mulder, C. H., Das, M. et Manting, D. (2011). Life Events and the Gap between Intention to Move and Actual Mobility. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 43(1), 48-66. doi: 10.1068/a4318
- De Vos, J. et Witlox, F. (2016). Do people live in urban neighbourhoods because they do not like to travel? Analysing an alternative residential self-selection hypothesis. *Travel Behaviour and Society*, 4, 29-39. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2015.12.002>
- Després, C., Fortin, A. e. et Vachon, G. v. (2011). *La banlieue s'étale*. Québec: Éditions Nota bene.
- Després, C., Vachon, G. v., Fortin, A. e., Gauthier, P. et Larochelle, P. (2014). Inertie des habitus et évolution des types architecturaux dans l'habitat de banlieue à Québec. Dans R. J. Lawrence & G. Barbey (dir.), *Repenser l'habitat : donner un sens au logement = Rethinking habitats : making sense of housing*. Gollion: Infolio.
- Dieleman, F. M., Clark, W. A. V. et Deurloo, M. C. (2000). The Geography of Residential Turnover in Twenty-seven Large US Metropolitan Housing Markets, 1985-95. *Urban Studies*, 37(2), 223-245. doi: 10.1080/0042098002168
- Drevon, G., Dubois, Y., Ravalet, E. et Kaufmann, V. (2019). L'importance croissante de la qualité des temps de déplacement. Dans V. Kaufmann & E. Ravalet (dir.), *Outil d'analyse pour un*

*aménagement durable: L'urbanisme par les modes de vie* (p. 159-170). Genève: MétisPresses

- Drew, R. B. (2014). *Believing in Homeownership: Behavioral Drivers of Housing Tenure Decisions* (p. 25). Boston: Harvard Joint Center for Housing Studies
- Drew, R. B. et Herbert, C. E. (2013). Postrecession Drivers of Preferences for Homeownership. *Housing Policy Debate*, 23(4), 666-687. doi: 10.1080/10511482.2013.823880
- Duchac, R. (1974). *La sociologie des migrations aux États-Unis*. Paris: Mouton.
- Dupuis, A. et Thorns, D. C. (1998). Home, Home Ownership and the Search for Ontological Security. *The Sociological Review*, 46(1), 24-47. doi: 10.1111/1467-954x.00088
- Ettema, D. et Nieuwenhuis, R. (2017). Residential self-selection and travel behaviour: What are the effects of attitudes, reasons for location choice and the built environment? *Journal of Transport Geography*, 59, 146-155. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.01.009>
- Ewing, R. et Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265-294. doi: 10.1080/01944361003766766
- Feldman, R. (1996). Constancy and Change in Attachments to Types of Settlements. *Environment and Behavior*, 28(4), 419-445.
- Ferreira, P. T., Mark. (2008). Residential Mobility, Mobility Preferences and Psychological Health. Dans M. E. Brynin, John (dir.), *Changing Relationships* (p. 161-179). New York: Routledge.
- Fleury, C., Lizotte, M. et Paré, P.-O. (2016). L'Accession à la propriété chez les jeunes ménages québécois au cours de la dernière décennie. *Recherches sociographiques*, 57(1), 47-77. doi: <https://doi.org/10.7202/1036621ar>
- Fortin, A. e. (2015). Politiques et imaginaire de la ville. Dans J.-P. Meloche & J. Torres (dir.), *Vivre en ville au coeur de la ville* (p. 75-90). Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal.
- Fortin, A. e. et Després, C. (2011). Le rôle des habitus résidentiels dans la localisation périurbaine. Dans A. e. Fortin, C. Després & G. v. Vachon (dir.), *La banlieue s'étale* (p. 249-287). Québec: Nota Bene.
- Fortin, A. e. et Després, C. (2011). Le rôle des habitus résidentiels dans la localisation périurbaine. Dans C. Després, A. e. Fortin & G. v. Vachon (dir.), *La banlieue s'étale* (p. 251-287). Québec: Éditions Nota bene.
- Freedman, O. et Kern, C. R. (1997). A model of workplace and residence choice in two-worker households. *Regional Science and Urban Economics*, 27(3), 241-260. doi: [https://doi.org/10.1016/S0166-0462\(96\)02158-8](https://doi.org/10.1016/S0166-0462(96)02158-8)
- Freeman, C. et Tranter, P. (2012). *Children and their Urban Environment*. Routledge.
- Frenkel, A. et Kaplan, S. (2015). The joint choice of tenure, dwelling type, size and location: the effect of home-oriented versus culture-oriented lifestyle. *Letters in Spatial and Resource Sciences*, 8(3), 233-251. doi: 10.1007/s12076-014-0131-1
- Fuhrer, U., Kaiser, F. G. et Hartig, T. (1993). Place attachment and mobility during leisure time. *Journal of Environmental Psychology*, 13(4), 309-321. doi: [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(05\)80253-1](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(05)80253-1)
- Giddens, A. et Meyer, O. (1994). *Les conséquences de la modernité*. Paris: Editions l'Harmattan.
- Gill, D. (2012). Au-delà des mesures de densité: Reconnaître le mode d'habiter. *Urbanité, Hiver 2012*, 11-12.

- Gill, D. (2015). La mobilité résidentielle des familles. Dans J.-P. Meloche & J. Torres (dir.), *Vivre en famille au coeur de la ville* (p. 203). Montréal: Les Presses de l'université de Montréal.
- Gillespie, B. J. (2017). Characteristics of the Mobile Population (*Household Mobility in America: Patterns, Processes, and Outcomes*) (p. 49-87). New York: Palgrave Macmillan US.
- Gobillon, L. et Le Blanc, D. (2004). L'impact des contraintes d'emprunt sur la mobilité résidentielle et les choix entre location et propriété. *Annales d'économie et de Statistique*(74), 15-45. doi: 10.2307/20079080
- Goetzke, F. et Rave, T. (2013). Migration in Germany: A Life Cycle Approach. *International Regional Science Review*, 36(2), 167-182. doi: 10.1177/0160017611435358
- Gordon, D. L. A. (2018). *Still Suburban? Growth in Canadian Suburbs, 2006-2016*. Document inédit.
- Gordon, D. L. A. et Janzen, M. (2013). Suburban Nation? Estimating the Size of Canada's Suburban Population. *Journal of Architectural and Planning Research*, 30(3), 197-220.
- Goudreault, Z. (2022, 30 août 2022). Vers les villes satellites et plus loin encore. *Le Devoir*. Repéré à <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/750612/urbanisme-vers-les-villes-satellites-et-plus-loin-encore>
- Grafmeyer, Y. (2010). Approches sociologiques des choix résidentiels. Dans J.-Y. Authier, C. Bonvalet & J.-P. Lévy (dir.), *Élire domicile: La construction sociale des choix résidentiels* (p. 35-52). Lyon: Presses universitaires de Lyon.
- Graham, S. et Marvin, S. (1996). *Telecommunications and the city : electronic spaces, urban places*. London ;: Routledge.
- Gustafson, P. (2001). Roots and Routes: Exploring the Relationship between Place Attachment and Mobility. *Environment and Behavior*, 33(5), 667-686. doi: 10.1177/00139160121973188
- Hägerstrand, T. (1975). Space, Time and human Conditions. Dans A. Karlqvist, L. Lundqvist & F. Snickars (dir.), *Dynamic allocation of urban space*. Farnborough: Saxon House.
- Handy, S., Cao, X. et Mokhtarian, P. L. (2006). Self-Selection in the Relationship between the Built Environment and Walking: Empirical Evidence from Northern California. *Journal of the American Planning Association*, 72(1), 55-74. doi: 10.1080/01944360608976724
- Hostettler Macias, L., Ravalet, E. et Rérat, P. (2022). Potential rebound effects of teleworking on residential and daily mobility. *Geography Compass*, 16(9), e12657. doi: <https://doi.org/10.1111/gec3.12657>
- Hoyt, H. (1939). *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*. Washington: U.S. Federal Housing Administration.
- Jansen, S. J. T. (2014). Different Values, Different Housing? Can Underlying Value Orientations Predict Residential Preference and Choice? *Housing, Theory and Society*, 31(3), 254-276. doi: 10.1080/14036096.2013.867279
- Jean, S. (2014). Ville ou banlieue?: Les choix résidentiels des jeunes familles de classe moyenne dans la grande région de Montréal: Residential choices of young middle class families in the Greater Montreal area. *Recherches sociographiques*, 55(1), 105. doi: 10.7202/1025647ar
- Jean, S. (2016). Neighbourhood attachment revisited: Middle-class families in the Montreal metropolitan region. *Urban Studies*, 53(12), 2567-2583. doi: 10.1177/0042098015594089
- Jodelet, D. (2003). 1. Représentations sociales : un domaine en expansion (*Les représentations sociales*) (p. 45-78). Paris cedex 14: Presses Universitaires de France.

- Karsten, L. (2007). Housing as a Way of Life: Towards an Understanding of Middle-Class Families' Preference for an Urban Residential Location. *Housing Studies*, 22(1), 83-98. doi: 10.1080/02673030601024630
- Kaufmann, V. (2011). *Rethinking the city : urban dynamics and motility*. (1st ed.<sup>e</sup> éd.). Milton Park, Abingdon, Oxon ; New York, NY: Routledge ; EPFL Press.
- Kaufmann, V. (2014). *Retour sur la ville: mobilité et transformations urbaines*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann, V. et Pattaroni, L. (2019). Saisir la diversité des modes de vie pour comprendre les choix résidentiels. Dans V. Kaufmann & E. Ravalet (dir.), *L'urbanisme par les modes de vie : outils d'analyse pour un aménagement durable* (p. 40-55). Genève: MétisPresses.
- Kaufmann, V. et Ravalet, E. (2019). *L'urbanisme par les modes de vie : outils d'analyse pour un aménagement durable*. Genève: MétisPresses.
- Kaufmann, V. et Widmer, É. D. (2005). L'acquisition de la motilité au sein des familles. État de la question et hypothèses de recherche. *Espaces et sociétés*, 120-121(1), 199-217. doi: 10.3917/esp.120.0199
- Kearns, A., Hiscock, R., Ellaway, A. et MaCintyre, S. (2000). 'Beyond Four Walls'. The Psycho-social Benefits of Home: Evidence from West Central Scotland. *Housing Studies*, 15(3), 387-410. doi: 10.1080/02673030050009249
- Kendig, H. L. (1984). Housing Careers, Life Cycle and Residential Mobility: Implications for the Housing Market. *Urban Studies*, 21(3), 271-283. doi: 10.1080/00420988420080541
- Kouaou, A. (2020). Le malheur de Montréal fera-t-il le bonheur des régions? *Radio-Canada*. Repéré à <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1736184/covid-crise-montreal-regions-economie-teletravail>
- La Presse Canadienne. (2022, 13 janvier 2022). Montréal et les grands centres continuent de perdre des résidents au profit des régions. *Radio-Canada*. Repéré à <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1853957/quebec-migration-interregionale-centres-urbains-regions>
- Lanzendorf, M. (2002). Mobility Styles and Travel Behavior: Application of a Lifestyle Approach to Leisure Travel. *Transportation Research Record*, 1807(1), 163-173. doi: 10.3141/1807-20
- Lanzendorf, M. (2010). Key Events and Their Effect on Mobility Biographies: The Case of Childbirth. *International Journal of Sustainable Transportation*, 4(5), 272-292. doi: 10.1080/15568310903145188
- Laval. (2023). Budget 2023 et programme triennal d'immobilisation 2023-2025 (p. 118). Laval: Ville de Laval.
- Letdin, M. et Shim, H. S. (2019). Location choice, life cycle and amenities. *Journal of Regional Science*, 59(3), 567-585. doi: <https://doi.org/10.1111/jors.12441>
- Levinson, D. M. (1998). Accessibility and the journey to work. *Journal of Transport Geography*, 6(1), 11-21. doi: 10.1016/S0966-6923(97)00036-7
- Lewicka, M. (2011). Place attachment: How far have we come in the last 40 years? *Journal of Environmental Psychology*, 31(3), 207-230. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.10.001>
- Longueuil. (2023). Budget 2023 (p. 22): Ville de Longueuil.

- Lord, S., Lamoureux, B. et Gerber, P. (2023). Metropolitan mobility options and individual identities: How much households' mobility choices are determined by residential-related identities? *Articulo - Journal of Urban Research*, 23.
- Marois, G. et Bélanger, A. (2013). De la banlieue à la ville centre: déterminants de la mobilité résidentielle des banlieusards de Montréal. *CANADIAN JOURNAL OF URBAN RESEARCH*, 22(2), 45-68.
- Marois, G. et Bélanger, A. (2014). Déterminants de la migration résidentielle de la ville centre vers la banlieue dans la région métropolitaine de Montréal : Clivage linguistique et fuite des francophones. *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien*, 58(2), 141-159. doi: 10.1111/j.1541-0064.2013.12054.x
- Martouzet, D. (2013). Mobilités résidentielles, parcours professionnels et déplacements quotidiens: Spatialités emboîtées et construction de l'habiter. Dans P. Gerber & S. Carpentier (dir.), *Mobilités et modes de vie: vers une recomposition de l'habiter* (p. 50-65). Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- McKenzie, R. D. (1925). The Ecological Approach to the Study of the Human Community. Dans R. E. Park, E. W. Burgess & R. D. McKenzie (dir.), *The City* (p. 63-79). Chicago: The University of Chicago Press.
- Meloche, J.-P. (2015). La rationalité économique du choix résidentiel des familles. Dans J.-P. Meloche & J. Torres (dir.), *Vivre en famille au coeur de la ville* (p. 53-73): Les Presses de l'Université de Montréal.
- Michelson, W. (1980). Long and Short Range Criteria for Housing Choice and Environmental Behavior. *Journal of Social Issues*, 36(3), 135-149. doi: <https://doi.org/10.1111/j.1540-4560.1980.tb02040.x>
- Michelson, W. M. (1977). *Environmental choice, human behavior, and residential satisfaction*. New York: Oxford University Press.
- Molin, E., Oppewal, H. et Timmermans, H. (1999). Group-Based versus Individual-Based Conjoint Preference Models of Residential Preferences: A Comparative Test. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 31(11), 1935-1947. doi: 10.1068/a311935
- Montréal. (2020). Habiter Montréal, c'est avoir accès à tout! Repéré 2023 à <https://montreal.ca/articles/habiter-montreal-cest-avoir-acces-tout-7139>
- Montréal. (2022). Budget 2022 PDI 2022-2031 (p. 23). Montréal: Ville de Montréal.
- Müggenburg, H., Busch-Geertsema, A. et Lanzendorf, M. (2015). Mobility biographies: A review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research. *Journal of Transport Geography*, 46, 151-163. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.06.004>
- Mulder, C. H. (2007). The family context and residential choice: A challenge for new research. *Population, Space and Place*, 13(4), 265-278. doi: <https://doi.org/10.1002/psp.456>
- Mulder, C. H. et Smits, A. (2013). Inter-generational ties, financial transfers and home-ownership support. *Journal of Housing and the Built Environment*, 28(1), 95-112. doi: 10.1007/s10901-012-9302-9
- Negara, L. (2006). L'analyse de contenu dans l'étude des représentations sociales. *SociologieS*. doi: 10.4000/sociologies.993

- Niedomysl, T. et Hansen, H. K. (2010). What Matters more for the Decision to Move: Jobs versus Amenities. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 42(7), 1636-1649. doi: 10.1068/a42432
- Ohnmacht, T., Maksim, H. et Bergman, M. M. (2009). Mobilities and inequality - Making Connections. Dans T. Ohnmacht, H. Maksim & M. M. Bergman (dir.), *Mobilities and Inequality* (p. 7-25). Repéré à <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&scope=site&db=nlebk&db=nlabk&AN=280467>
- Park, R. E., Burgess, E. W. et McKenzie, R. D. (1925). *The City*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Pattaroni, L., Thomas, M.-P. et Kaufmann, V. (2009). Habitat urbain durable pour les familles: Enquête sur les arbitrages de localisation résidentielle des familles dans les agglomérations de Berne et Lausanne. *Cahier du Laboratoire de Sociologie Urbaine*.
- Pickles, A. R. et Davies, R. B. (1991). The empirical analysis of housing careers: a review and a general statistical modeling framework. *Environment and Planning A*, 23, 465-484.
- Pigalle, E. et Atkinson-Clement, C. (2022). Le télétravail est-il synonyme d'exode urbain ? Les enseignements du premier confinement en France. *Espace populations sociétés*(2022/2-3). doi: 10.4000/eps.13081
- Plante, M.-A. (2015). L'importance des politiques municipales. Dans J.-P. Meloche & J. Torres (dir.), *Vivre en famille au coeur de la ville* (p. 111-122). Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal.
- QMI, A. (2022). Montréal perd ses habitants au profit des régions. *Journal de Montréal*. Repéré à <https://www.journaldemontreal.com/2022/01/13/montreal-perd-ses-habitants-au-profit-des-regions>
- Radio-Canada. (2019, 20 février 2019). De plus en plus de Montréalais déménagent en banlieue. *Radio-Canada*. Repéré à <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1154178/exode-montrealais-regions-institut-statistique-quebec>
- Ramadier, T. (2002). Rapport au quartier, représentation de l'espace et mobilité quotidienne: le cas d'un quartier périphérique de Québec-ville. *Espaces et sociétés*, 108(1), 111-132.
- Ravalet, E. (2016). Modes de vie et modes de ville, activités et déplacements quotidiens à Montréal et Lyon. *Environnement urbain / Urban Environment*.
- Ravalet, E. et Rérat, P. (2017). Les technologies de l'information et de la communication peuvent-elles limiter nos déplacements? Dans M. Bierlaire, V. Kaufmann & P. Rérat (dir.), *La mobilité en questions* (p. 107-121). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Recker, W. W. (1989). Dynamic tests of a time-space model of complex travel behavior. *Travel behaviour research*.
- Rérat, P. (2020). Residential mobility. Dans O. B. Jensen (dir.), *Handbook of urban mobilities* (p. 224-233). doi: 10.4324/9781351058759. Repéré à <https://www.taylorfrancis.com/books/e/9781351058759>
- Rérat, P., Gurtner, M. et Baehler, D. (2014). Les choix résidentiels des couples: Motivations, arbitrages et logiques de genre parmi les classes moyennes supérieures urbaines. *Bulletin de la Société de Géographie de Liège*, 63, 51-65.

- Robin, M. (2003). Perception de l'espace résidentiel des mères de jeunes enfants : analyse textuelle du discours. *Recherches féministes*, 16(1), 97-119. doi: <https://doi.org/10.7202/007344ar>
- Rossi, P. H. (1955). *Why Families Move: A Study in the Social Psychology of Urban Residential Mobility*. Glencoe: The Free Press.
- Rossi, P. H. et Shlay, A. B. (1982). Residential Mobility and Public Policy Issues: "Why Families Move" Revisited. *Journal of Social Issues*, 38(3), 21-34. doi: <https://doi.org/10.1111/j.1540-4560.1982.tb01768.x>
- Scheiner, J. (2014). Residential self-selection in travel behavior: Towards an integration into mobility biographies. *Journal of Transport and Land Use*, 7(3), 15-28. doi: 10.5198/jtlu.v7i3.439
- Scheiner, J. et Kasper, B. (2003). Modes de vie, choix de l'emplacement de l'habitation et déplacements quotidiens. L'approche fondée sur le mode de vie dans un contexte de déplacements quotidiens et de planification. *Revue internationale des sciences sociales*, 176(2), 355-369. doi: 10.3917/riss.176.0355
- SCHL (2019, Juin 2019). *S'éloigner pour acheter: le déplacement en vaut-il le coût*. Société canadienne d'hypothèque et de logement. Repéré à [https://www.cmhc-schl.gc.ca/professionnels/marche-du-logement-donnees-et-recherche/marches-de-lhabitation/rapports-sur-le-marche-de-lhabitation/le-marche-sous-la-loupe?pdf\\_geo=9EE6E91C-4719-412C-909E-A4B27F3FB16E&pdf\\_edition=EAE6E72B-0C87-481F-9996-3CFD38A2F5E3](https://www.cmhc-schl.gc.ca/professionnels/marche-du-logement-donnees-et-recherche/marches-de-lhabitation/rapports-sur-le-marche-de-lhabitation/le-marche-sous-la-loupe?pdf_geo=9EE6E91C-4719-412C-909E-A4B27F3FB16E&pdf_edition=EAE6E72B-0C87-481F-9996-3CFD38A2F5E3)
- Schwartz, S. H. (1992). Universals in the Content and Structure of Values: Theoretical Advances and Empirical Tests in 20 Countries. *Advances in Experimental Social Psychology*, 25, 65.
- Scott, A. J. (2010). Jobs or amenities? Destination choices of migrant engineers in the USA\*. *Papers in Regional Science*, 89(1), 43-63. doi: <https://doi.org/10.1111/j.1435-5957.2009.00263.x>
- Sheller, M. et Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226. doi: 10.1068/a37268
- Shlay, A. B. (1986). Taking Apart the American Dream: The Influence of Income and Family Composition on Residential Evaluations. *Urban Studies*, 23(4), 253-270. doi: 10.1080/00420988620080331
- Short, J. R. (1978). Residential mobility. *Progress in Human Geography*, 2(3), 419-447.
- Simmel, G. (1971). *On individuality and social forms : selected writing*. Edited and with an introd. by donald N. Levine. Chicago: University of Chicago Press.
- Statistique Canada. (dir.) (2016). *Dictionnaire, Recensement de la population, 2016*.
- Statistique Canada. (dir.) (2018). *Dictionnaire, Recensement de la population, 2016*.
- Surprenant-Legault, J., Patterson, Z. et El-Geneidy, A. M. (2013). Commuting trade-offs and distance reduction in two-worker households. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 51, 12-28. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2013.03.003>
- Thomas, M.-P. et Pattaroni, L. (2012). Choix résidentiels et différenciation des modes de vie des familles de classes moyennes en Suisse. *Espaces et sociétés*, n° 148-149(1). doi: 10.3917/esp.148.0111



- Timmermans, H., Borgers, A., van Dijk, J. et Oppewal, H. (1992). Residential Choice Behaviour of Dual Earner Households: A Decompositional Joint Choice Model. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 24(4), 517-533. doi: 10.1068/a240517
- Turcotte, M. (2007). L'accession des jeunes adultes à la propriété résidentielle. *Tendances sociales canadiennes*, 84, 24.
- Turcotte, M. (2008). Life in metropolitan areas: The city/suburb contrast: How can we measure it? *Canadian Social Trends* (Vol. 85, p. 18): Statistics Canada.
- Turcotte, M. et Vézina, M. (2010). Migration entre municipalité centrale et municipalités avoisinantes à Toronto, Montréal et Vancouver *Canadian Social Trends*. Ottawa: Statistique Canada.
- Valentine, G. (1999). Doing Household Research: Interviewing Couples Together and Apart. *Area*, 31(1), 67-74.
- Van Acker, V., Mokhtarian, P. L. et Witlox, F. (2014). Car availability explained by the structural relationships between lifestyles, residential location, and underlying residential and travel attitudes. *Transport Policy*, 35, 88-99. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.05.006>
- Van Ham, M. et Hooimeijer, P. (2009). Regional Differences in Spatial Flexibility: Long Commutes and Job Related Migration Intentions in the Netherlands. *Applied Spatial Analysis and Policy*, 2(2), 129-146. doi: 10.1007/s12061-008-9016-2
- van Ommeren, J. (1998). On-the-Job Search Behavior: The Importance of Commuting Time. *Land Economics*, 74(4), 526-540. doi: 10.2307/3146883
- van Ommeren, J., Rietveld, P. et Nijkamp, P. (2000). Job mobility, residential mobility and commuting: A theoretical analysis using search theory. *The Annals of Regional Science*, 34(2), 213-232. doi: 10.1007/s001689900004
- Vandersmissen, M.-H. l. n., Thériault, M. et Villeneuve, P. (2006, Janvier 22-26). *Work Trips: Are there Still Gender Differences? The Case of the Quebec Metropolitan Area, 1991 and 2001*. Communication présentée 85th Annual Meeting, Washington, DC.
- Verplanken, B. et Holland, R. W. (2002). Motivated decision making: Effects of activation and self-centrality of values on choices and behavior. *Journal of Personality and Social Psychology*, 82(3), 434-447. doi: 10.1037/0022-3514.82.3.434
- Wessel, T. et Lunke, E. B. (2021). Raising children in the inner city: still a mismatch between housing and households? *Housing Studies*, 36(1), 131-151. doi: 10.1080/02673037.2019.1686128
- Wiel, M. (2005). *Ville et mobilité : un couple infernal?* La Tour d'Aigues: Ed. de l'Aube.
- Wirth, L. (1938). Urbanism as a Way of Life. *American Journal of Sociology*, 44(1), 1-24.
- Wolff, P. (2015). Du transport à la mobilité en aménagement: pour une remise en question épistémologique. Dans S. Lord, P. Negron-Poblete & J. Torres (dir.), *Mobilité et exclusion, quelles relations?* (p. 21-48): Les Presses de l'Université Laval.
- Zahavi, Y. et Talvitie, A. (1980). Regularities in Travel Time and Money Expenditures. *Transportation Research Record*, 750, 13-19.
- Zarabi, Z. (2021). *Toward More Sustainable Behavior: An investigation into the Mobility Responses to an Involuntary Workplace Relocation of 10,000 Employees in Montreal, Canada*. (Thèse de Ph.D. en aménagement, Université de Montréal, Montréal).



## **Annexe 1 – Certificat d'éthique**

# Comité d'éthique de la recherche en arts et humanités (CERAH)

Bureau de la conduite  
responsable en recherche



## F11-CERAH/CEREP/CERSC-Formulaire de demande d'évaluation d'un projet de recherche - Reprise de données

Titre du protocole : **Dépasser la ville et la banlieue: La mobilité résidentielle des jeunes couples montréalais accédant à la propriété**

Numéro(s) de projet : **2021-2102, CERAH-2021-099-D**

Identifiant Nagano : **CERAH-2021-099-D**

Chercheur principal (au CER Éval) : **Paula Negron-Poblete**

Date d'approbation du projet par le CER : **2022-06-03**

Formulaire : **F11-CERAH/CEREP/CERSC-Reprise de données-5727**

Date de dépôt initial du formulaire : **2022-11-08**

Date de dépôt final du formulaire : **2022-11-08**

Statut du formulaire : **Formulaire approuvé**

**Consignes pour remplir le formulaire**

9 juin 2023

Paula Negron-Poblete, directrice de recherche, professeur agrégée  
Faculté de l'aménagement - École d'urbanisme et d'architecture de paysage  
Université de Montréal

Anthony Lapointe-Carpenter, candidat à la maîtrise  
Faculté de l'aménagement - École d'urbanisme et d'architecture de paysage  
Université de Montréal

|         |  |
|---------|--|
| OBJET : | Projet # 2021-2102 - CERAH-2021-099-D - Renouvellement de l'approbation éthique du 3 juin 2023 au 3 juin 2024<br>Titre : Dépasser la ville et la banlieue: La mobilité résidentielle des jeunes couples montréalais accédant à la propriété<br>Financement : Non financé |
|---------|--|

Bonjour,

Vous avez présenté au Comité d'éthique de la recherche en arts et humanités (CERAH) de l'Université de Montréal, en date du 26 mai 2023, une demande de renouvellement pour votre projet cité en objet.

Après évaluation, le tout étant jugé conforme aux règles en vigueur en éthique de la recherche, j'ai le plaisir de vous informer que votre demande a été approuvée par le Comité.

La présente approbation éthique est valide du **3 juin 2023 au 3 juin 2024**

Il est de votre responsabilité de compléter le prochain formulaire de renouvellement (formulaire F9) que nous vous ferons parvenir annuellement via Nagano 1 mois avant l'échéance de la présente approbation, à défaut de quoi l'approbation éthique émise par le CERAH sera suspendue.

Dans le cadre de l'évaluation éthique continue, le Comité vous demande de vous conformer aux exigences suivantes en utilisant les formulaires Nagano prévus à cet effet :

- Soumettre, pour approbation préalable, toute demande de **modification** au projet de recherche ou à tout autre document approuvé par le Comité pour la réalisation du projet (formulaire F1).
- Soumettre, dès que cela est porté à votre connaissance, toutes **informations supplémentaires, nouveau renseignement et/ou correspondances diverses** (formulaire F2).
- Soumettre, dès que cela est porté à votre connaissance, tout **incident ou accident** lié à la réalisation du projet de recherche (formulaire F5).
- Soumettre, dès que cela est porté à votre connaissance, l'**interruption prématurée** du projet de recherche, qu'elle soit temporaire ou permanente (formulaire F6).
- Soumettre, dès que cela est porté à votre connaissance, toute **déviatio**n au projet de recherche susceptible de remettre en cause le caractère éthique du projet (formulaire F8).
- Soumettre une demande de **renouvellement** un mois avant l'échéance de la date d'approbation afin de renouveler l'approbation éthique (formulaire F9).
- Soumettre le rapport de la **fin du projet de recherche** (formulaire F10).

Finalement, nous vous rappelons que la présente décision vaut pour une année et peut être suspendue ou révoquée en cas de non-respect de ces exigences.

Le CERAH de l'Université de Montréal est désigné par le ministre de la Santé et des Services Sociaux aux fins de l'application de l'article 21 du Code civil du Québec. Il exerce ses activités en conformité avec la *Politique sur la recherche avec des êtres humains* (60.1) de l'Université de Montréal ainsi que l'*Énoncé de politique des trois conseils* (EPTC). Il suit également les normes et règlements applicables au Québec et au Canada.

Cordialement,

Pour la présidente du CERAH, Mariana Nunez,

Pauline Morin  
Responsable de l'évaluation éthique continue  
Comité d'éthique de la recherche en arts et humanités (CERAH)  
Bureau de la conduite responsable en recherche  
Université de Montréal  
3333, chemin Queen-Mary, bureau 220  
Montréal (Québec) H3V 1A2  
Tél. 514 343-7338  
[pauline.morin@umontreal.ca](mailto:pauline.morin@umontreal.ca)

Pauline Morin

Signé le 2023-06-09 à 20:58

## **Annexe 2 - Sondage**



## Partie A: Information et consentement

Veillez lire les informations suivantes sur l'étude afin de comprendre l'objet de celle-ci, de vérifier si vous faite partie de la population sondée et pour vous permettre de décider si vous concentez à y participer.

### FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT

« Dépasser la ville et la banlieue: l'impact des représentations sociales sur la mobilité des jeunes couples montréalais accédant à la propriété »

Chercheur principal :

Anthony Lapointe-Carpenter, Étudiant à la maîtrise en urbanisme

École d'urbanisme et d'architecture du paysage, Université de Montréal

Directrice de recherche :

Paula Negron, Professeure, Vice-doyenne aux affaires académiques et Secrétaire de la Faculté de l'aménagement,

École d'urbanisme et d'architecture de paysage, Université de Montréal

#### 1. Objectifs de la recherche

Ce projet vise à mieux comprendre les manières par lesquelles les représentations que les jeunes couples montréalais ont de leur milieu de vie et comment les contraintes liées à l'accès à la propriété influencent leur projet de mobilité résidentielle. Ce projet nous permettra d'évaluer les besoins, les stratégies et les choix représentés dans un projet commun de mobilité résidentielle. Il s'agit d'une recherche universitaire, entièrement indépendante.

#### 2. Participation à la recherche

Votre participation consiste à répondre aux questions du présent sondage qui portent sur vos choix résidentiels, votre logement précédent, votre travail et les stratégies que vous avez employées pour accéder à la propriété. Le temps estimé pour remplir le sondage est de 10 à 15 minutes. La participation implique de fournir des données sur la localisation résidentielle. Si vous êtes mal à l'aise de fournir des données précises de localisation, il vous sera possible d'en diminuer la précision.

#### 3. Risques et inconvénients

Il n'y a pas de risque particulier à participer à ce projet. Vous pourrez à tout moment refuser de répondre à une question ou même mettre fin à votre participation.





**A2. Vous avez indiqué que vous ne consentez pas à participer à l'étude selon les termes présentés plus haut. Merci pour votre intérêt dans cette recherche.**

**Si vous désirez nous indiquer dans quelles conditions vous seriez consentant à participer à l'étude, faites-le ici:**

## **Partie B: Conditions de qualification**

Ces questions visent à assurer que vous répondez aux critères établis pour participer à l'étude.

Merci de votre participation, vous ne faites pas partie de la population sondée par cette étude.

**B1. Pour chacun des énoncés suivants, indiquez s'il s'applique à votre situation.**

*Votre réponse à chaque question fera apparaître la prochaine question pertinente dans votre situation.*

|  | Oui                      | Non                      |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Êtes-vous en couple?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Est-ce qu'au moins une personne qui constitue le couple est âgée entre 20 et 35 ans?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Dans les 5 dernières années, avez-vous acheté une propriété dans la région métropolitaine de Montréal avec l'objectif de l'habiter avec votre partenaire comme résidence principale? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Avant d'acheter votre propriété, avez-vous ou votre partenaire résidé dans la région métropolitaine de Montréal?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aviez-vous ou votre partenaire personnellement choisi le logement où vous habitez avant l'acquisition de votre nouvelle propriété ?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aviez-vous un ou plusieurs enfants à votre charge au moment de l'achat?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Le désir d'avoir un ou plusieurs enfants a-t-il eu une quelconque influence sur le choix de la propriété?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| La présence d'enfants dans le ménage a-t-elle eu une quelconque influence sur le choix de la propriété?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |





|                            | Très peu important       | Peu important            | Moyenne ment important   | Importan t               | Très important           | Ne s'applique pas        |
|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Loisirs à proximité        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vie culturelle à proximité | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Diversité sociale          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**C5. Indiquez quelle importance vous accordez aux critères architecturaux suivants lors de la recherche d'une propriété.**

|  | Très peu important       | Peu important            | Moyenne ment important   | Importan t               | Très important           | Ne s'applique pas        |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Nombre total de pièces   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nombre de chambres   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Superficie habitable   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Construction récente   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aménagement intérieur plaisant   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Capacité de réaménager l'espace au fil du temps  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Luminosité   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vue  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Présence d'un garage   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Présence d'un espace de stationnement privé  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Accès facile au stationnement sur rue  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Accès à des espaces extérieurs privés (présence de balcon ou terrasse, présence de cour ou jardin, etc.) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Taille des espaces extérieurs privés (grandeur de cour ou jardin, etc.)                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Revenus issus de la propriété  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**C6. Dans l'échelle suivante, 1 indique que vous n'êtes pas du tout d'accord et 5 que vous êtes tout à fait d'accord. Indiquez votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante pour chacun des critères de la liste:**

**La présence d'enfant(s) a augmenté l'importance de ...**

|                                 | 1                        | 2                        | 3                        | 4                        | 5                        |
|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Espaces verts à proximité       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Transport en commun à proximité | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Accessibilité en voiture        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Emploi(s) à proximité           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Commerces à proximité           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



|  | 1                        | 2                        | 3                        | 4                        | 5                        |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Écoles pour les enfants à proximité  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Réputation des écoles à proximité  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Autre institution d'enseignement à proximité (université, centre de formation...)                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Loisirs à proximité  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vie culturelle à proximité   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nombre total de pièces   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nombre de chambres   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Superficie habitable   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Construction récente   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Présence d'un garage   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Présence d'un espace de stationnement privé  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Accès facile au stationnement sur rue  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Accès à des espaces extérieurs privés (présence de balcon ou terrasse, présence de cour ou jardin, etc.) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Taille des espaces extérieurs privés (cour ou jardin, etc.)  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Revenus issus de la propriété  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**C7. Dans l'échelle suivante, 1 indique que vous n'êtes pas du tout d'accord et 5 que vous êtes tout à fait d'accord. Indiquez votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante pour chacun des critères de la liste: Le désir d'avoir des enfant(s) a augmenté l'importance de ...**

|   | 1                        | 2                        | 3                        | 4                        | 5                        |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Espaces verts à proximité   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Transport en commun à proximité   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Accessibilité en voiture  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Emploi(s) à proximité   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Commerces à proximité   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Écoles pour les enfants à proximité   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Réputation des écoles à proximité   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Autre institution d'enseignement à proximité (université, centre de formation...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Loisirs à proximité   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vie culturelle à proximité  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nombre total de pièces  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |









|                               |                          |                          |                          |                          |                          |                          |
|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|                               | Très peu important       | Peu important            | Moyennement important    | Important                | Très important           | Ne s'applique pas        |
| Revenus issus de la propriété | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

## Partie E: Compromis au sein du ménage

**E1. Dans l'échelle suivante, 1 indique que vous n'êtes pas du tout d'accord et 5 que vous êtes tout à fait d'accord. Indiquez votre niveau d'accord pour chacun des éléments suivants:**

|   |                          |                          |                          |                          |                          |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|   | 1 : Pas du tout d'accord | 2                        | 3                        | 4                        | 5 : Tout à fait d'accord |
| Nous avons dû faire de nombreux compromis pour trouver une localisation qui nous convient tous les deux | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nous avons dû faire de nombreux compromis pour trouver un logement qui nous convient tous les deux      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**E2. Classez les types résidentiels suivants selon votre ordre de préférence en faisant abstraction de la présence des enfants.**

*Vous pouvez omettre de classer un type si vous ne le comprenez pas. Pour un type que vous ne considéreriez jamais, classez le tout en bas de votre liste.*

*Maison individuelle non attenante*

*Maison jumelée*

*Maison en rangée*

*Appartement dans un duplex*

*Appartement dans un immeuble de cinq étages ou plus*

*Appartement dans un immeuble de moins de 5 étages*

Maison individuelle non attenante

Maison jumelée

Maison en rangée

Appartement dans un duplex

Appartement dans un immeuble de cinq étages ou plus (avec ascenseur)

Appartement dans un immeuble de moins de cinq étages (triplex, quadruplex et autres immeubles sans ascenseur)





**E3. En considérant la présence des enfants, classez les types résidentiels suivants selon votre ordre de préférence.**

*Vous pouvez omettre de classer un type si vous ne le comprenez pas. Pour un type que vous ne considéreriez jamais, classez le tout en bas de votre liste.*

*Maison individuelle non attenante*

*Maison jumelée*

*Maison en rangée*

*Appartement dans un duplex*

*Appartement dans un immeuble de cinq étages ou plus*

*Appartement dans un immeuble de moins de 5 étages*

Maison individuelle non attenante

Maison jumelée

Maison en rangée

Appartement dans un duplex

Appartement dans un immeuble de cinq étages ou plus (avec ascenseur)

Appartement dans un immeuble de moins de cinq étages (triplex, quadruplex et autres immeubles sans ascenseur)

**E4. Parmi les stratégies et les modes de financement suivants, cochez ceux auxquels vous avez eu recours pour accéder à la propriété.**

Hypothèque

Héritage

Don d'un proche

Prêt d'un proche

Achat en copropriété

Incitatif à l'achat de la SCHL

Régime d'accession à la propriété (RAP)

Subvention municipale pour l'acquisition d'une propriété

Assurance prêt hypothécaire (SCHL)

Économies et placements (autres que spécifiés)



Autre



Autre

## Partie F: Travail et revenu

**F1. Quelle est votre (répondant) principale occupation?**

- Emploi à temps plein
- Emploi à temps partiel
- Études à temps plein
- Ne travaille pas présentement

**F2. Depuis combien d'années travaillez-vous à temps plein ?**

- Moins d'un an
- 1 à 3 ans
- 3 à 5 ans
- 5 à 10 ans
- 10 à 15 ans
- Plus de 15 ans

**F3. À quelle fréquence effectuez-vous (répondant) du télé-travail au moment de l'achat de la propriété?**

- Une journée par semaine
- Deux journées par semaine
- Trois journées par semaine
- Quatre journées par semaine
- Cinq ou plus journées par semaine
- Toujours au lieu de travail fixe (le lieu de travail est constant à long terme)
- Toujours au lieu de travail variable (le lieu de travail varie selon contrat, saison, etc.)
- Toujours sur la route



**F4. Quelle est la principale occupation quotidienne de votre partenaire?**

Emploi à temps plein

Emploi à temps partiel

Études à temps plein

Ne travaille pas présentement

**F5. Depuis combien de temps votre partenaire travaille à temps plein?**

Moins d'un an

1 à 3 ans

3 à 5 ans

5 à 10 ans

10 à 15 ans

Plus de 15 ans

**F6. À quelle fréquence votre partenaire effectuait du télé-travail au moment de l'achat de la propriété?**

Une journée par semaine

Deux journées par semaine

Trois journées par semaine

Quatre journées par semaine

Cinq ou plus journées par semaine

Toujours au lieu de travail fixe (le lieu de travail est constant à long terme)

Toujours au lieu de travail variable (le lieu de travail varie selon contrat, saison, etc.)

Toujours sur la route

**F7. Quel est le revenu brut total de votre ménage ?**

10 000 -39 999\$

40 000-59 999\$

60 000-79 999\$

80 000-99 999\$

100 000-149 000\$

150 000\$ et plus

Ne sais pas

Préfère ne pas répondre



**F8. Quel est votre revenu annuel brut?**

- 0 - 9 999\$
- 10 000 -39 999\$
- 40 000-59 999\$
- 60 000-79 999\$
- 80 000-99 999\$
- 100 000-149 000\$
- 150 000\$ et plus

## **Partie G: Fermeture**

**G1. Seriez-vous disposés à passer un entretien d'environ une heure avec votre partenaire et le chercheur? Si vous acceptez, le chercheur vous contactera pour prendre rendez-vous au moment qui vous conviendra. En fonction des mesures sanitaires en place au moment de l'entretien, il serait possible de l'effectuer sur Zoom ou en personne.**

Oui

Non

**G2. Inscrivez ici votre courriel pour que le chercheur puisse vous contacter pour un entretien. Il vous sera possible de vous retirer à tout moment. Votre courriel ne vous engage pas à participer.**

**G3. Souhaitez-vous recevoir par courriel les résultats généraux de cette recherche lorsqu'ils seront prêts à être publiés ?**

Oui

Non

**G4. Inscrivez ici votre courriel pour recevoir les résultats de cette étude.**



**G5. Par quel média avez-vous pris connaissance de la présente étude ?**

- Twitter
- Facebook
- LinkedIn
- Reddit
- Courriel
- Autre

Autre

## **Partie H: Fin**

Vous avez terminé le sondage. Merci de votre participation. Vous ne répondez pas aux critères établis pour participer à la recherche. Merci de votre intérêt.

## Annexe 3 – Grille d’entretien semi-directif

### Grille d’entretien semi-directif

« Dépasser la ville et la banlieue : la mobilité résidentielle des jeunes couples montréalais accédant à la propriété »

Anthony Lapointe-Carpenter, Étudiant à la maîtrise  
École d’urbanisme et d’architecture du paysage  
Université de Montréal

Présentation du chercheur :

Bonjour, je m’appelle Anthony Lapointe-Carpenter. Nous sommes en entretien aujourd’hui parce que j’ai constaté qu’on manque collectivement de connaissance sur les perceptions qu’ont les jeunes couples comme vous de l’accession à la propriété, sur le milieu où avoir des enfants et sur les milieux de vie préférés. Nous pourrions aujourd’hui discuter de vos résidences précédentes et actuelles ainsi que vos stratégies pour accéder à la propriété pour mieux comprendre les besoins des futures familles de la région de Montréal.

On va aborder les thèmes suivants : les trajectoires résidentielles, les caractéristiques souhaitées du logement et du quartier, les motivations et les stratégies pour votre accession à la propriété et les négociations au sein du couple.

Si vous avez des questions, je serais enchanté d’y répondre avant de commencer l’entretien et je serai aussi prêt à y répondre n’importe quand durant l’entretien. Je vous rappelle que l’entretien sera enregistré. Je vous rappelle aussi que vous pouvez demander en tout temps de sauter des questions ou vous retirer et mettre fin à l’entretien.

### Trajectoires résidentielles

| Questions principales   | Questions complémentaires  | Questions de clarification   |
|---|--|--|
| -Dans <b>quels quartiers</b> avez-vous habité dans les dernières années ?<br>-Dans quels <b>types de logements</b> avez-vous habité ? | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Décrivez-moi la succession de résidences que vous avez habitées dans les cinq dernières années.</li> <li>• Quels impacts est-ce que le début de votre vie commune a eu ?</li> <li>• Quelles caractéristiques des logements dont vous avez fait l’expérience ont influencé le choix des suivants ?</li> <li>• Quelles caractéristiques des quartiers dont vous avez fait l’expérience ont influencé le choix des suivants ?</li> </ul> | - Pouvez-vous m’en dire un peu plus ?<br>- Pouvez-vous me donner un exemple ?<br>- Avez-vous des différences dans vos expériences respectives ?<br>- Qu’est-ce que cet élément changeait pour vous ? |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quels impacts vos emplois ont-ils eus sur votre localisation résidentielle ?</li> </ul> |  |
|--|--|--|

### Caractéristiques souhaitées du logement et du quartier

| Questions principales  | Questions complémentaires   | Questions de clarification  |
|--|---|---|
| Quelles étaient <b>les conditions essentielles</b> lors du choix de la propriété ?                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans quelle mesure priorisez-vous des caractéristiques du logement dans votre projet de mobilité résidentielle ?</li> <li>• À quel point valorisez-vous la présence d'une cour ?</li> <li>• Quels sont vos besoins en termes d'espace intérieur ?</li> <li>• Quelle est l'importance du type de logement ?</li> <li>• Qu'est-ce que vous appréciez ou appréciez moins de votre propriété, de l'espace extérieur ou de la subdivision, etc. ? (Day, 2000)</li> <li>• Dans quelle mesure priorisez-vous des caractéristiques du quartier dans votre projet de mobilité résidentielle ?</li> <li>• Dans quelle mesure tentez-vous de reproduire le mode de vie que vous avez connu à vos résidences précédentes ?</li> <li>• Dans quelle mesure tentez-vous de faire rupture avec le mode de vie que vous avez connu ?</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pouvez-vous m'en dire un peu plus ?</li> <li>- Pouvez-vous me donner un exemple ?</li> </ul> |
| Qu'est-ce qui serait <b>différent</b> dans votre choix résidentiel si vous ne désiriez ou n'aviez <b>pas d'enfants</b> ? | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quel impact ont les enfants ou votre décision d'avoir des enfants sur le type de logement que vous recherchez ?</li> <li>• Quelles caractéristiques du quartier ont un impact sur vos enfants ?</li> </ul>   |   |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Est-ce que certains quartiers sont hors de question avec des enfants ?</li> </ul>  |  |
| Qu'est-ce que vous avez l'impression d'avoir <b>sacrifié</b> pour vous permettre vos conditions essentielles ? | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avez-vous sacrifié des choses que vous perceviez comme très importantes ?</li> <li>• Dans quelle mesure ces sacrifices ont-ils été difficiles à effectuer ?</li> </ul> |  |

### Motivations et stratégies pour l'accèsion à la propriété

| Questions principales  | Questions complémentaires  | Questions de clarification  |
|--|--|---|
| Comment êtes-vous arrivés au <b>choix d'être propriétaire</b> ?  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Quelles expériences sur le marché locatif du logement vous ont-elles découragés ?</li> <li>- Quels sont les avantages que vous percevez de la propriété ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• - Quelle est l'importance de la propriété pour fonder votre famille ?</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pouvez-vous m'en dire un peu plus ?</li> <li>- Pouvez-vous me donner un exemple ?</li> <li>- Avez-vous des différences dans vos expériences respectives ?</li> </ul> |
| Quels <b>moyens</b> avez-vous dû déployer pour accéder à la propriété comme jeune famille ?                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quels réseaux de personnes avez-vous mobilisés pour vous aider ?</li> <li>• Comment avez-vous déterminé combien vous aviez besoin d'argent ?</li> <li>- Quels impacts vos emplois ont-ils eus sur votre localisation résidentielle ?</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pouvez-vous m'en dire un peu plus ?</li> <li>- Pouvez-vous me donner un exemple ?</li> <li>- Est-ce que quelqu'un vous a aidé ?</li> </ul>                           |
| Dans quelle mesure seriez-vous prêts à sacrifier la propriété pour garantir un milieu propice à la famille ? | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Si la propriété n'était pas envisageable, quelles caractéristiques d'un logement locatif recherchiez-vous ?</li> </ul>  |   |
| Est-ce que l'un de vous était plus convaincu quant à l'importance de la propriété ?                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quels arguments ont été convaincants en faveur de la propriété ?</li> </ul>   |   |

### Négociations au sein du couple

| Questions principales   | Questions complémentaires  | Questions de clarification  |
|---|--|---|
| - Quels impacts est-ce que vos déplacements vers vos emplois respectifs ont eus sur la localisation résidentielle ? | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avez-vous cherché à minimiser la distance vers un emploi ou un point milieu entre les diverses occupations quotidiennes ?</li> <li>- Dans quelle mesure le mode de transport vers le lieu de travail a-t-il joué ?</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pouvez-vous m'en dire un peu plus ?</li> <li>- Pouvez-vous me donner un exemple ?</li> </ul> |



|   |  |  |
|---|--|--|
|   | - Quel était l'impact du télétravail sur le poids de vos destinations pour le travail ?  |  |
| Dans quelle mesure la proximité des activités quotidiennes des enfants était-elle importante dans le choix de la localisation ? | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quelles considérations pour la proximité ou la réputation des écoles?</li> <li>• Est-ce que l'accès autonome des enfants à leurs activités quotidiennes est envisageable selon vous?</li> </ul> |  |
| Comment vos perceptions des milieux de vie différaient-elles avant l'achat de votre propriété ?                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quartier</li> <li>• Logement</li> <li>• Comment avez-vous fait pour concilier ces positions ?</li> </ul>  |  |

## Annexe 4 – Tableau de codage

### Tableau de codage d'entretien semi-directif

« Dépasser la ville et la banlieue : la mobilité résidentielle des jeunes couples montréalais accédant à la propriété »

Anthony Lapointe-Carpenter, Étudiant à la maîtrise  
École d'urbanisme et d'architecture du paysage  
Université de Montréal

| Catégories                                    | Variables                        | Code                               | Codification                  |
|---|----------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|
| Trajectoire résidentielle                     | Continuité dans le milieu de vie | Rester en banlieue                 | en banlieue                   |
|   |                                  | Rester en ville                    | en ville                      |
|   | Changement dans le milieu de vie | Vers la banlieue                   | vers la banlieue              |
|   |                                  | Vers la ville                      | vers la ville                 |
| Caractéristiques des quartiers où on déménage | Fonctionnelles                   | Proximité au réseau de métro       | proximité métro               |
|   |                                  | Proximité au réseau d'autobus      | proximité autobus             |
|   |                                  | Proximité au parc                  | proximité parc                |
|   |                                  | Proximité des commerces            | proximité commerces           |
|   |                                  | Proximité des écoles/garderies     | proximité école               |
|   |                                  | Accessibilité en voiture           | accessibilité voiture         |
|   |                                  | Accès aux activités des enfants    | accès activités enfants       |
|   |                                  | Accessibilité à l'emploi           | accès emploi                  |
|   |                                  | Facilité des transports actifs     | accès transport actif         |
|   | Sensibles                        | Quartier habituel                  | quartier habituel             |
|   |                                  | Faible circulation automobile      | faible circulation automobile |
|   |                                  | Quartier tranquille                | tranquillité                  |
|   |                                  | Sécurité piétonne dans le quartier | sécurité piétonne             |
|   |                                  | Végétation                         | végétation                    |
| Sociales                                      | "Vie Montréalaise"               | vie montréalaise                   |                               |

|   |  |   |   |                       |
|---|--|---|---|-----------------------|
|   |  | Proximité des amis                        | proximité amis  |                       |
|   |  | Proximité des familles                    | proximité famille   |                       |
|   |  | Banlieue familiale                        | banlieue familiale  |                       |
|   |  | Nightlife                                 | nightlife   |                       |
|   |  | Diversité ethnique ou linguistique        | diversité ethnique  |                       |
|   |  | Préférence linguistique                   | préférence linguistique   |                       |
|   |  | Quartier Chaleureux                       | chaleureux  |                       |
| Caractéristiques recherchées pour le logement | Critères relatifs au terrain                       | Cour comme espace de socialisation        | cour socialisation  |                       |
|   |  | Cour comme interface avec la ruelle       | interface ruelle  |                       |
|   |  | Cour comme espace de jeu                  | espace de jeu   |                       |
|   |  | Cour comme rôle parental perçu            | role parental perçu   |                       |
|   |  | Présence d'un espace extérieur privé      | présence cour   |                       |
|   |  | Cour comme prologement de l'espace de vie | cour espace de vie  |                       |
|   |  | Cour comme élément culturel important     | cour habitus  |                       |
|   |  | Activités extérieures                     | activités extérieure  |                       |
|   |  | Grand terrain                             | grand terrain   |                       |
|   |  | Présence de balcon                        | présence balcon   |                       |
|   | Grandeur de logement                               | de  | Taille du logement permettant d'effectuer des activités variées | taille logement       |
|   |  |   | Nombre de chambres  | nombre chambre        |
|   |  |   | Espace pour le télétravail                                      | espace télétravail    |
|   |  |   | Maison unifamiliale   | unifamiliale          |
|   |  |   | Maison jumelée  | jumelée               |
|   | Caractéristiques de l'espace intérieur du logement | de l'espace intérieur du logement         | Chambres sur un niveau  | chambre sur un niveau |
|   |  |   | Aire ouverte  | aire ouverte          |
|   |  |   | Rénové  | rénové                |
|   |  |   | Luminosité  | luminosité            |
|   |  |   | Beau logement   | beau logement         |
| Pas dans un sous-sol                          |  |   | pas sous-sol  |                       |

|   |                                 |   |                             |                   |          |
|---|---------------------------------|---|-----------------------------|-------------------|----------|
|   |                                 | Cuisine fermée  | cuisine fermée              |                   |          |
|   |                                 | Vue extérieure depuis la propriété                                | vue                         |                   |          |
|   |                                 | Construction récente  | construction récente        |                   |          |
|   | Espace prévu pour la voiture    | Place de stationnement sur la propriété                           | place stationnement         |                   |          |
|   |                                 | Garage pour la voiture  | garage                      |                   |          |
| Motivations pour l'accession à la propriété | Attrait de la propriété         | Pour la famille   | pour famille                |                   |          |
|   |                                 | Meilleur contrôle sur les transformations du logement             | meilleur contrôle           |                   |          |
|   |                                 | Investissement  | investissement              |                   |          |
|   |                                 | Accès à la cour facilité  | pour cour                   |                   |          |
|   |                                 | Étape de vie adulte   | étape vie adulte            |                   |          |
|   |                                 | Influence des membres de la famille sur l'attrait de la propriété | représentations familiales  |                   |          |
|   | Expériences locatives négatives | Vieux logement  | vieux logement              |                   |          |
|   |                                 | Logement délabré  | logement délabré            |                   |          |
|   |                                 | Bruit du voisinage  | bruit voisinage             |                   |          |
|   |                                 | Faible appropriation de l'espace                                  | faible appropriation espace |                   |          |
|   |                                 | Saleté  | saleté                      |                   |          |
|   |                                 | Omniprésence de travaux dans le quartier                          | omniprésence travaux        |                   |          |
|   |                                 | Interactions difficiles avec les propriétaires                    | interactions propriétaire   |                   |          |
|   |                                 | Densité de population des quartiers locatifs                      | densité                     |                   |          |
|   |                                 | Trop petits logements locatifs                                    | trop petit                  |                   |          |
|   |                                 | Faible solidarité avec les voisins                                | faible solidarité           |                   |          |
|   |                                 | Stratégies pour l'accès à la propriété                            | Stratégies financières      | Épargne du ménage | épargne  |
|   |                                 |   |                             | Héritage          | héritage |
|   |                                 |   |                             | RAP               | RAP      |
| Hypothèque                                  | hypothèque                      |   |                             |                   |          |
| Prêt par un membre de la famille            | prêt famille                    |   |                             |                   |          |

|  |                                      |   |                                |   |              |
|--|--------------------------------------|---|--------------------------------|---|--------------|
|  |                                      | Recours à la copropriété                  | copropriété                    |   |              |
|  |                                      | Capital itératif                          | capital itératif               |   |              |
| Stratégies cognitives                          |                                      | Comparaison propriété/location            | comparaison propriété          |   |              |
|  |                                      | Décision rapide d'acheter                 | décision précipitée            |   |              |
|  |                                      | Priorisation du mode de vie               | priorisation mode de vie       |   |              |
|  |                                      | Recherche systématique selon les critères | recherche systématique         |   |              |
|  |                                      | Stratégies sociales                       |                                | Aide par des amis pour la recherche de logement | aide amis    |
|  |                                      |   |                                | Aide familiale pour la recherche de logement    | aide famille |
| Aide des voisins pour la propriété             | aide voisins                         |   |                                |   |              |
| Négociations au sein du couple                 |                                      | Perception des rénovations divergente     | percetion des rénovations      |   |              |
|  |                                      | Importance perçue différenciée de la cour | importance de la cour          |   |              |
|  |                                      | Proximité d'un emploi parmi les membres   | proximité d'un emploi          |   |              |
|  |                                      | Représentations différentes des quartiers | représentation des quartiers   |   |              |
| Adaptation résultant de l'accès à la propriété | Changement des habitudes de mobilité | Utilisation de communauto                 | utilisation communauto         |   |              |
|  |                                      | Utilisation des modes actifs              | utilisation modes actifs       |   |              |
|  |                                      | Utilisation accrue de la voiture          | utilisation accrue voiture     |   |              |
|  |                                      | Deuxième voiture                          | deux voitures                  |   |              |
|  |                                      | Utilisation accrue du télétravail         | utilisation accrue télétravail |   |              |
|  |                                      | Changement d'emploi                       | changement emploi              |   |              |

|                                    |   |  |                              |
|------------------------------------|---|--|------------------------------|
|                                    | Changement des habitudes spatiales                  | Enchaînement des activités   | enchaînement activités       |
|                                    |   | Distance accrue aux destinations   | distance accrue destinations |
|                                    |   | Entretien du terrain   | entretien                    |
|                                    |   | Adaptation des activités au logement dans un espace inférieur à celui qui était souhaité | utilisation espace           |
| Représentations des milieux de vie | Représentation des centres actifs                   | Représentation positive des centres actifs   | Capositif                    |
|                                    |   | Représentation neutre des centres actifs   | CAneutre                     |
|                                    |   | Représentation négative des centres actifs   | CAnégatif                    |
|                                    | Représentation des banlieues de transport collectif | Représentation positive des banlieues TC   | BTCpositif                   |
|                                    |   | Représentation neutre des banlieues TC   | BTCneutre                    |
|                                    |   | Représentation négative des banlieues TC   | BTCnégatif                   |
|                                    | Représentation des banlieues automobiles            | Représentation positive des banlieues automobiles  | BApositif                    |
|                                    |   | Représentation neutre des banlieues automobiles  | BAneutre                     |
|                                    |   | Représentation négative des banlieues automobiles  | BAnégatif                    |