

Université de Montréal

**La densité et la marche : perceptions et pratiques de
parents de jeunes enfants dans deux quartiers montréalais**

Par
Camille Butzbach

Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures et postdoctorales
en vue de l'obtention du grade de M. Sc. A., en aménagement
option aménagement

Mai, 2015

© Camille Butzbach, 2015

Université de Montréal
Faculté des études supérieures et postdoctorales

Ce mémoire intitulé :

La densité et la marche : perceptions et pratiques de parents de jeunes enfants dans deux
quartiers montréalais

Présenté par :
Camille Butzbach

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Marie Lessard
présidente-rapporteuse

Juan Torres
directeur de recherche

Owen Rose
codirecteur de recherche

Michel Dufresne
membre du jury

Résumé

La densification de la ville est l'un des principaux objectifs de l'action publique pour bâtir des milieux de vie de qualité. Mais la densité est un concept polysémique et relatif : on constate un écart entre la densité telle qu'elle est préconisée en aménagement et celle vécue par les populations. Parallèlement, on observe l'exode des jeunes familles montréalaises vers les territoires périurbains de faible densité. Enfin, la littérature souligne une relation positive entre densité, mixité et pratique de la marche.

Cette recherche explore les perceptions des parents de jeunes enfants à l'égard de leur environnement bâti, en particulier de sa densité, et en identifie les facteurs qui influencent positivement leur pratique de la marche. Après avoir caractérisé les formes urbaines de deux quartiers montréalais aux densités différentes, nous avons interrogé des parents de jeunes enfants sur leur expérience lors de 16 entrevues semi-dirigées et d'un groupe de discussion. Puis nous avons étudié la relation entre les variables personnelles des participants, leurs perceptions de la densité et leurs pratiques de la marche.

Nos résultats mettent en évidence la quête d'un équilibre entre les avantages et inconvénients de la densité, dont les principales variables sont les formes urbaines, les services de proximité et la présence d'animation, la végétation étant un paramètre incontournable pour tous les parents. Caractéristiques clés d'une ville *intense*, ces paramètres corroborent la littérature existante à ce sujet, en mettant en évidence leur importance dans la création de milieux de vie plus denses pour les jeunes familles et leur influence positive sur la marche.

Mots-clés : densité, perception, marche, formes urbaines, familles

Abstract

City densification is a central concern of public planning in order to build healthy living environments. Yet, density is polysemous and a relative concept: we note a difference between a city's recommended density and density as experienced by citizens. Meanwhile, an urban exodus of families with young children to low density suburban neighbourhoods is ongoing. Finally, studies emphasize a positive link between density, mixity and walking behaviour.

The aim of this research is to explore the perceptions of parents with young children in relation to their built environment - and its density in particular - in order to identify factors that positively influence their walking behaviours. We address this case by studying two Montreal neighbourhoods that present different densities. After analysing the urban forms of each neighbourhood, we organised 16 semi-directed interviews and a focus group with parents of young children about their experiences. We analysed the relationship between participants' individual variables, their perceptions of density and their walking behaviours.

Our results highlight the parents' desire for a balance between the advantages and the disadvantages of density, of which main variables are urban form, community services and street life. The presence of vegetation is considered as a must-to-have for all parents. Key features of an *intensive* city, those parameters support the existing literature by emphasizing their great significance in the creation of denser living environments for young families and their positive influence over walking behaviour.

Keywords : density, perception, walk, urban forms, families with young children

Table des matières

Résumé.....	i
Abstract.....	ii
Table des matières.....	iii
Liste des tableaux.....	vii
Liste des figures.....	viii
Liste des sigles.....	ix
Remerciements.....	xi
Introduction.....	1
Chapitre 1. Perceptions de la densité et marchabilité : quelles relations ? Cadre théorique et problématique.....	6
1.1. La densité, une notion complexe.....	6
1.1.1. Importance de la relation entre la densité et la viabilité urbaine.....	6
1.1.2. Définition de la densité et ses différentes formes.....	9
1.1.3. Perception et densité.....	16
1.2. Marche et environnement bâti.....	20
1.2.1. La marche et ses déterminants environnementaux.....	21
1.2.2. Différentes théories concernant la relation marche - environnement physique.....	25
1.2.3. Lien avec les formes physiques de la densité.....	27
1.3. Les manifestations spatiales de la densité favorables à la marche : perceptions parentales.....	28
1.3.1. Les parents de jeunes enfants comme population d'intérêt.....	28
1.3.2. Problématique et question de recherche.....	30
1.3.3. Pertinences scientifique, sociale et pratiques de la recherche.....	31
Chapitre 2. Perception de la densité et pratiques de la marche : démarche méthodologique.....	33
2.1. Rappels théoriques et cadre d'analyse.....	33
2.1.1. Approche de recherche et considérations théoriques.....	33
2.1.2. Présentation du cadre d'analyse.....	34
2.1.3. Choix des variables et des indicateurs.....	38

2.2.	Choix des terrains d'étude	41
2.3.	La constitution de l'échantillon	43
2.3.1.	Échantillonnage.....	43
2.3.2.	Processus de recrutement.....	46
2.3.3.	Obtention du consentement.....	47
2.4.	Présentation des méthodes de collectes de données qualitatives	48
2.4.1.	Rappel des objectifs et présentation des outils utilisés	48
2.4.2.	Vue d'ensemble de la méthode	49
2.4.3.	Justification de la méthode et ses limites	49
2.4.4.	Les entrevues semi-dirigées.....	51
2.4.5.	Le groupe de discussion.....	56
2.5.	Analyse des données : protocole suivi	60
2.6.	Quartiers d'études et données existantes sur la mobilité : contextualisation du discours des participants	62
2.6.1.	Principales caractéristiques des deux quartiers à l'étude.....	62
2.6.2.	Description détaillée et quantitative de rues particulières dans les deux quartiers d'étude	70
Chapitre 3. La densité dans le discours des parents participants		73
3.1.	Dimension physique	74
3.1.1.	Logement	74
3.1.2.	Végétation.....	78
3.1.3.	Formes urbaines	83
3.2.	Dimension sociale	90
3.2.1.	Une population génératrice de vie de quartier et d'animation : des attentes variées	91
3.2.2.	Importance de la présence d'autres familles.....	94
3.2.3.	Présence de vie dans le bâti	96
3.3.	Dimension fonctionnelle	99
3.3.1.	Services de proximité et distances	99
3.3.2.	Transport en commun	101
3.3.3.	Circulation.....	102
3.4.	Synthèse	104
3.4.1.	Évolution de la définition de densité par les parents	104

3.4.2.	Des préférences aux compromis	105
3.4.3.	Indicateurs qui ressortent de l'analyse.....	108
Chapitre 4. La marche en relation avec la perception de la densité pour les parents participants.....		109
4.1.	Considérations générales.....	109
4.1.1.	Des milieux pour marcher qui ne sont pas nécessairement pour vivre.....	109
4.1.2.	Marche avec ou sans destination : des perceptions et envies qui diffèrent.....	110
4.1.3.	Des pratiques différentes avec ou sans enfant	111
4.2.	Influence de la dimension physique dans le choix du trajet.....	112
4.2.1.	Cadre bâti et formes urbaines	112
4.2.2.	Caractéristiques intrinsèques de la rue et proportions	118
4.2.3.	Végétation.....	119
4.3.	Influence de la dimension sociale dans l'appréciation du trajet.....	121
4.3.1.	Vie de quartier.....	121
4.3.2.	Sûreté (par rapport aux passants).....	124
4.3.3.	Soin et présence de vie dans le bâti	126
4.4.	Dimension fonctionnelle	129
4.4.1.	La circulation : perceptions et sécurité	129
4.4.2.	Présence de services de proximité	132
4.4.3.	Transports en commun.....	139
4.5.	Synthèse de l'ensemble des résultats	140
Chapitre 5. Discussion		142
5.1.	Perception de la densité	142
5.1.1.	Perception de la densité du cadre bâti et caractéristiques physiques : vers un espace public de qualité ?	143
5.1.2.	La dimension sociale dans la perception de la densité : un rôle indissociable de celui des caractéristiques physiques ?.....	147
5.1.3.	Perception de la densité et politiques publiques	149
5.2.	Pratiques spatiales, influences et nature du lien entre marchabilité et densité	153
5.2.1.	Des caractéristiques physiques, sociales et fonctionnelles qui se vérifient	154

5.2.2.	Lien marche densité – retour sur la question de recherche ; vers une ville intense ?	156
5.2.3.	Autosélection	161
5.3.	Les variables personnelles : une influence non négligeable pour nuancer ces résultats	162
5.3.1.	Fonder une famille : renversement de l'idéal résidentiel et stéréotypes	162
5.3.2.	Idéal résidentiel des parents interrogés	164
5.3.3.	Habitudes et connu	168
Conclusion	170
Bibliographie	179
Annexe 1	: Lettre d'information envoyée aux organismes.....	i
Annexe 2	: Lettre d'information envoyée aux parents	ii
Annexe 3	: Contenu du mini-sondage	iii
Annexe 4	: Certificat d'éthique.....	iv
Annexe 5	: Formulaire de consentement	vi
Annexe 6	: Guide d'entretien semi-dirigé.....	x
Annexe 7	: Courriel type envoyé aux parents	xiii
Annexe 8	: Guide du groupe de discussion	xiv
Annexe 9	: Photos présentées lors de l'exercice 1 du groupe de discussion.....	xv
Annexe 10	: Planches photos présentées lors de l'exercice 2 du groupe de discussion..	xviii
Annexe 11	: Densité de logements, Plateau Est	xxii
Annexe 12	: Usages prédominants au sol, Plateau Est	xxiii
Annexe 13	: Densité de logements Mercier Est	xxiv
Annexe 14	: Usages prédominants au sol, Mercier Est.....	xxv
Annexe 15	: Types de bâti et coupe, avenue Papineau, PE	xxvi
Annexe 16	: Types de bâti et coupe, avenue Laurier, PE	xxvii
Annexe 17	: Types de bâti et coupe, rue Marie-Anne, PE.....	xxviii
Annexe 18	: Types de bâti et coupe, rue Hochelaga, ME	xxix
Annexe 19	: Types de bâti et coupe, rue Sainte-Claire, ME	xxx
Annexe 20	: Types de bâti et coupe, rue Tellier, ME.....	xxxi
Annexe 21	: Carte des déplacements à pied dessinés par P7 (PE).....	xxxiii
Annexe 22	: Carte des déplacements à pied dessinés par P3 (ME)	xxxiv
Annexe 23	: Exemple de réalisation – maisons individuelles à moyenne densité de l'architecte Arsène-Henry	xxxv

Liste des tableaux

Tableau I : Synthèse des différents calculs de densité.....	15
Tableau II : Données, sources, outils de cueillette, variables associées et exemples d'indicateurs	40
Tableau III : Présentation des parents participants	44
Tableau IV : Caractéristiques des logements des participants.....	45
Tableau V : Rappel des densités dans nos deux quartiers d'étude	70
Tableau VI : Récapitulatif des différents relevés et calculs réalisés.....	71

Liste des figures

Figure 1 : Consommation énergétique pour le logement et les déplacements selon le type résidentiel et le mode d'urbanisation	1
Figure 2 : Assiette de calcul de la densité	13
Figure 3 : Modulations morphologiques de la densité	14
Figure 4 : Cadre conceptuel de Frank et al.	26
Figure 5 : Rôle de la perception entre les caractéristiques de l'environnement et le comportement lié à la marche	35
Figure 6 : Cadre d'analyse.....	37
Figure 7 : Vue d'ensemble des méthodes utilisées pour la collecte de données	49
Figure 8 : Plan du quartier d'étude Plateau Est	63
Figure 9: Triplex, rue Chabot, PE	65
Figure 10 : Walk-up, boulevard Saint Joseph, PE	65
Figure 11 : Duplex, rue Marquette, PE	65
Figure 12 : Plan du quartier d'étude Mercier Est	67
Figure 13 : Maisons individuelles, rue Liébert, ME	69
Figure 14 : Blocs appartements, rue Liébert, ME	69
Figure 15 : Cadre bâti hétéroclite, rue des Ormeaux, ME	69
Figure 16 : Photos prises par les participants.....	79
Figure 17 : Photo 5 présentée lors du groupe de discussion	81
Figure 18 : Photo 1 du groupe de discussion	86
Figure 19 : Photo prise par P4, PE.....	92
Figure 20 : Photo prise par P9, PE.....	97
Figure 21 : Paramètres influençant la recherche de l'équilibre résidentiel pour les parents ...	108
Figure 22 : Synthèse des résultats - Paramètres qui influencent la perception de la densité..	108
Figure 23 : Capture d'écran Google Street View réalisée par P2.....	125
Figure 24 : Synthèse de l'ensemble des résultats analysés.....	141
Figure 25 : Schématisation du lien entre marche et perception de la densité du cadre bâti ...	160

Liste des sigles

COS	Coefficient d'occupation des sols
CES	Coefficient d'emprise au sol
CEUM	Centre d'écologie urbaine de Montréal
GD	Groupe de discussion
ME	Mercier Est
PE	Plateau Est
PEQI	Perceived environmental quality indices
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PREQ	Perceived residential environmental quality
QVAS	Quartiers verts, actifs et en santé
SHOB	Surface hors œuvre brute
SHON	Surface hors œuvre nette
TOD	Transit oriented development

À mon grand-père, Daniel Butzbach

Remerciements

J'adresse mes plus profonds remerciements à mon directeur de recherche Juan Torres, qui a toujours été présent et a su répondre à toutes mes interrogations. Son aide, sa disponibilité et son soutien inestimables m'ont permis de mener à terme ce projet et je souhaite aujourd'hui lui apporter toute ma reconnaissance pour cet encadrement extraordinaire.

Mes remerciements vont également à mon co-directeur Owen Rose qui a toujours été généreux de son temps et de ses connaissances pour m'aider à réaliser concrètement mes recherches. Il a su m'offrir son soutien et me transmettre son enthousiasme contagieux tout au long de mon travail de terrain et de mes réflexions.

J'apporte également mes plus vifs remerciements à tous les organismes qui ont soutenu la réalisation de mon étude en y consacrant une aide logistique : le Centre d'écologie urbaine de Montréal, Solidarité Mercier-Est, la Maison des familles de Mercier-Est et la Caserne 18-30 du CCSE Maisonneuve, ainsi que les parents rencontrés pour le temps qu'ils m'ont accordé. Je tiens également à souligner ici l'importance de Vivre en Ville, dont mon implication en tant que stagiaire m'a offert une plateforme stimulante d'échange sur mon sujet de recherche.

Mes remerciements ne sauraient être complets sans m'adresser chaleureusement à mes amis et famille. Je suis particulièrement reconnaissante à mon père Pascal Butzbach, Patrick Lefko et Christine Rousselot, dont le soutien moral et les encouragements constants sont le socle de ce mémoire et sans lesquels je n'aurai pu réaliser ce projet ; à Amélie-Myriam Plante qui m'a apporté son soutien continu et son aide généreuse lors du groupe de discussion et à Antoine Gerson dont l'œil sans faille et la contribution dans sa relecture m'ont grandement aidée. Ce projet a été guidé tout au long par l'attention bienveillante de mon petit frère Thomas Butzbach et de Milèna Cahen et je les en remercie ici sincèrement. J'adresse aussi toute ma reconnaissance à mes amis de France et du Québec, piliers humains, qui ont su me soutenir durant toutes mes études et être attentifs aux exigences de ma recherche. Ils me rappellent toute la valeur et l'importance de l'amitié dans les moments les plus exigeants et constructeurs de notre vie.

Finalement, j'adresse tout particulièrement un remerciement profond à Pierre Legay pour m'avoir soutenue à chaque instant, et qui a porté avec moi ce projet durant plusieurs années.

Introduction

Un des principaux enjeux des politiques de développement urbain durable dans les pays occidentaux concerne le réchauffement climatique, indissociable de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre (Emelianoff, 2007, p. 58). Dans ce sens, des secteurs aussi variés que l'énergie ou les transports deviennent essentiels pour la mise en œuvre de telles politiques (Emelianoff dans Gaudillère, 2005). En effet, rénover ou construire des bâtiments qui soient énergétiquement performants et diminuer les distances entre les destinations pour réduire la dépendance à l'automobile, sont des mesures souvent mises en avant. Ainsi, comme le mentionne l'étude *Location efficiency and housing type* Jonathan Rose Companies (2011) dans ses conclusions, la localisation des logements, le type du logement et la proximité au transport en commun jouent un rôle primordial dans la consommation d'énergie des ménages (cf. Figure 1 ci-dessous). Par exemple, en habitant dans des formes urbaines plus compactes, dans des milieux urbains articulés autour du transport en commun, il est possible de diminuer de 60% la consommation d'énergie du ménage.

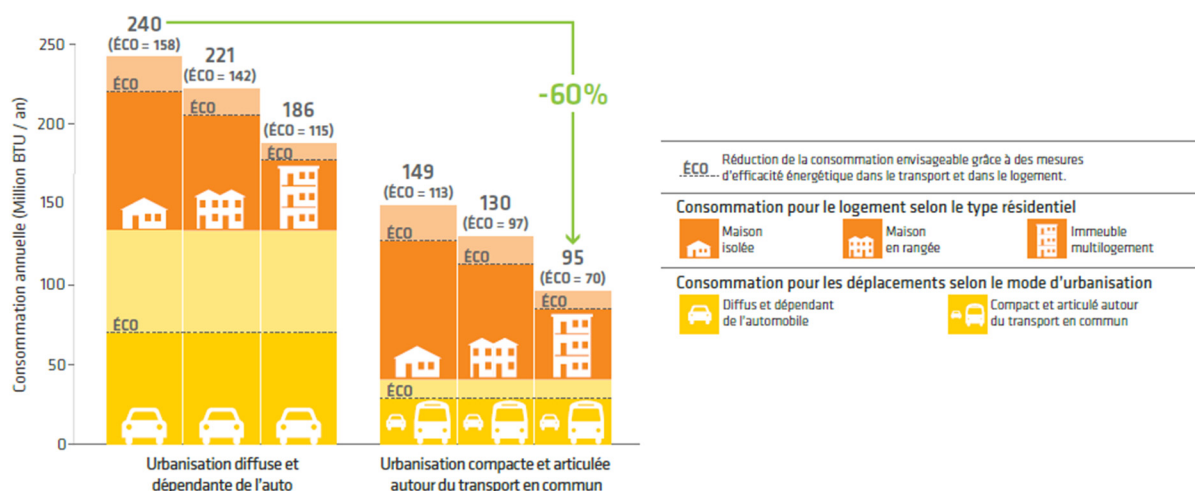


Figure 1 : Consommation énergétique pour le logement et les déplacements selon le type résidentiel et le mode d'urbanisation (Vivre en Ville, n.d., d'après l'étude de Jonathan Roses Companies, 2011)

Emelianoff (2007, p. 60) ajoute également que « la compacité, la mixité fonctionnelle et la mobilité douce traduisent en termes urbanistiques des exigences en partie énergétiques, et pour une autre part liées à la qualité de l'urbanité ».

Ainsi, les politiques de développement urbain durable tentent d'apporter des solutions pouvant répondre à ces différents enjeux. Les politiques de mobilité et de planification, qui concernent entre autres la densification et le renouvellement urbain (Emelianoff, 2007, p. 62), en font partie. Plusieurs courants urbanistiques (New Urbanism, Smart Growth, ville durable entre autres) préconisent une augmentation de la densité (Leloup et Séraphin, 2009). Un des principaux défis de la ville durable concerne donc cette notion de densité : construire la ville sur la ville plutôt que de s'étaler (Gaudillère, 2005 ; Prudente, 2007), créer des noyaux urbains relativement denses reliés par le maillage des transports en commun entre le centre-ville et sa périphérie, et entre les zones périphériques (Charmes et Souami, 2009), et donner aux personnes envie de s'installer en ville ou tout du moins dans des environnements plus denses que la banlieue traditionnelle (Senior, Webster et Blank, 2006). La densité est ainsi préconisée car elle permet d'une part de créer des formes urbaines plus compactes et donc une plus grande mixité des usages, suscitant une diminution des distances et une plus grande proximité aux services (commerces, transports en commun, établissements institutionnels et culturels,...). La densité est présentée comme étant favorable au transport actif¹, comme la marche à pied, et permettant une diminution de l'utilisation de la voiture (et donc de la production des gaz à effet de serre). Malgré cela, un décalage est souvent observé entre le discours théorique et favorable à la densité, et ce que ressentent les individus : « whilst researchers and policy makers know that density is essential to prevent sprawl, encourage sustainability and community connections, the reality is that research typically shows that higher density is frequently imagined as something negative and undesirable » (Buys et Miller, 2012, p. 323).

La question de la densité est au cœur des préoccupations actuelles d'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal. En effet, le PMAD (Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement, adopté en 2012) définit des cibles à atteindre afin de rendre les villes plus viables, notamment en matière de densité. La première des trois grandes orientations proposées par le PMAD, *Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables*, concerne la densité : le plan préconise entre autres d'« orienter 40% de la croissance des

¹ Transport actif : « Le transport actif, ou la pratique de la marche ou du vélo, pour ne nommer que les plus populaires, résulte de la seule production d'énergie fournie par le corps humain » (définition tirée du site gouvernemental <http://www.saineshabitudesdevie.gouv.qc.ca/index.php?vous-dites-transport-actif>).

ménages dans des aires TOD » (CMM, 2012, p. 80) et indique des seuils de densité minimale recommandée pour ces zones. Un TOD, *Transit Oriented Development*, est un quartier à vocation mixte situé à un point stratégique le long des réseaux de transport en commun régionaux où se concentrent des logements de densité modérée et élevée et où se trouvent également des fonctionnalités publiques, des emplois, des commerces de détail. Le PMAD préconise également des seuils minimaux de densité en dehors des aires TOD, afin de limiter les besoins en expansion du territoire. Cependant, la notion de densité est ici simplifiée, traitée comme une densité brute moyenne du nombre de logements à l'hectare (CMM, 2012).

En marge de cette politique prônant la densité, on constate d'une manière générale que les individus plébiscitent la maison individuelle et les milieux moins denses : en France, « près de neuf français sur dix [sont] séduits par l'habitat individuel » (TNS Sofres, 2007, p. 2) ; au Royaume-Uni, « the clearest results indicate the continuing resilience of strong preferences for semi-detached and detached properties in suburban locations » (Senior, Webster et Blank, 2006, p. 53) ; en Australie « the suburban detached house with a garden on a 'quarter acre block' remains an entrenched cultural icon. [...] The ultimate residential preference of most of these residents is lower density locations » (Buys et Miller, 2012, p.319 et p. 322 selon Howley, 2009) ; et à Montréal, citant une enquête récente (de la SCHL en 2009), Turcotte et Vézina (2010) constatent que « les maisons individuelles, situées dans des quartiers à faible densité résidentielle, demeureraient les types de logement les plus recherchés par les personnes de 25 à 44 ans ».

De plus, on observe à Montréal un exode des familles avec de jeunes enfants des quartiers centraux (milieux relativement denses) vers la banlieue (milieux moins denses). Plusieurs facteurs sont associés à cette fuite, dont l'acceptabilité sociale de la densité, mais surtout, le coût et le manque d'offre de logements attrayants pour ces familles à Montréal (Groupe Cardinal Hardy, 2006 ; Leloup et Séraphin, 2009, p. 1). Un préjugé subsiste également dans le fait que les parents n'aimeraient pas élever leurs enfants dans des milieux denses (Turcotte et Vézina, 2010). Cependant, selon Leloup et Séraphin (2009, p. XXII), il apparaît clairement que des familles aspirent à résider en ville et, en particulier, dans le centre ou en périphérie du centre. Il est à noter que leur étude portait principalement sur la qualité intrinsèque d'un logement familial en milieu dense, et pas du tout sur la qualité générale du cadre bâti (quoique portant aussi sur l'accès à des services et à la sécurité dans la rue et le

quartier). Ainsi, nous avons souhaité essayer de comprendre ce que les parents apprécient ou pas de la densité, comment ils la perçoivent², et de nous pencher plus particulièrement sur les paramètres de la densité reconnus dans la littérature comme étant favorables à la marche.

La densité est une notion complexe, et comme il a été mentionné précédemment, souvent réduite à une seule dimension dans les politiques publiques. Or, la relation entre les différentes dimensions de la densité et la marchabilité des milieux est très riche (la marchabilité caractérise un quartier incitant à une pratique de la marche à pied ; on parle également de potentiel piétonnier du quartier). Si, généralement, un milieu peu dense n'encourage pas la marche pour les déplacements utilitaires, un quartier dense peut tant susciter le transport actif de par la proximité de différents services, que le décourager selon sa forme.

Il est alors pertinent de se questionner sur les éléments de la forme urbaine, qui sont des variables physiques de la densité, affectant la perception de la densité. Peu d'attention a été portée en particulier aux paramètres du cadre bâti concernant la densité qui peuvent influencer la perception de l'environnement bâti et être plus ou moins favorables à la marche. Il semble également intéressant, dans le contexte montréalais, de saisir ce qui peut décourager ou encourager des parents de jeunes enfants à habiter dans des milieux plus ou moins denses en termes d'environnement physique (puisque de nombreuses études ont déjà été réalisées sur la typologie résidentielle et l'intérêt de telles familles pour des logements en milieux denses (Groupe Cardinal Hardy, 2006 ; Leloup et Séraphin, 2009)).

Notre mémoire de recherche, organisé en cinq chapitres, a tenté de répondre à ces différents questionnements par une démarche de recherche scientifique. Tout d'abord, dans un premier chapitre, nous présentons l'état de l'art sur la densité, la perception de la densité et le lien entre celle-ci et la marche, avant d'introduire notre problématique et notre question de recherche particulière. Le deuxième chapitre aborde la méthodologie que nous avons élaborée et suivie pour atteindre nos objectifs. Les terrains d'enquête y sont présentés. Les chapitres 3 et 4 présentent nos résultats. Enfin, dans le chapitre 5, nous discutons ces résultats à la lumière de la littérature scientifique. C'est également dans ce chapitre que nous apportons des

² La perception et l'appréciation sont deux choses différentes. La perception est une « opération psychologique complexe par laquelle l'esprit, en organisant les données sensorielles, se forme une représentation des objets extérieurs et prend connaissance du réel » (Perception, n. d.). L'appréciation est une « estimation d'un phénomène perçu par les sens » (Appréciation, n.d.).

éléments de réponse à notre question de recherche et que nous proposons quelques ouvertures pour élargir ce questionnement et orienter les pratiques de l'aménagement.

Chapitre 1. Perceptions de la densité et marchabilité : quelles relations ? Cadre théorique et problématique

Ce chapitre présente un état de l'art des concepts que nous avons utilisés, ainsi que des recherches menées dans notre champ d'étude. Dans une première partie, nous étudions le concept polysémique de densité, en commençant par détailler plus précisément le lien entre densité et viabilité urbaine, puis en exposant les définitions de la densité et en insistant sur la densité perçue. Dans un second temps, les liens entre la marche et l'environnement bâti sont présentés, notamment en nous appuyant sur les résultats de nombreuses recherches précédentes à ce sujet. Le concept de marchabilité est également explicité dans cette partie. Enfin, toujours sur la base de la littérature, la dernière partie précise les manifestations spatiales de la densité favorables à marche, d'après les perceptions des parents. C'est alors l'occasion de préciser le contexte montréalais. Nous énonçons enfin la question de recherche avec nos objectifs, avant de rappeler précisément la pertinence sociale et pratique de cette recherche.

1.1. La densité, une notion complexe

1.1.1. Importance de la relation entre la densité et la viabilité urbaine

La densité et le développement urbain durable sont intimement liés, sur des thèmes très variés, selon Duhayon, Pages et Prochasson (2002). Ces thèmes concernent par exemple la gestion des espaces naturels et la protection de l'agriculture : la densification permet d'arrêter ou a minima de ralentir l'étalement urbain et le gaspillage des terres (Kenworthy, 2006). C'est un des objectifs affichés du PMAD pour Montréal, qui prescrit un seuil minimal de densité de logements par hectare : « Les choix d'urbanisation qui seront faits à l'égard des terrains vacants ou à redévelopper seront déterminants sur les besoins d'expansion du territoire dans la zone agricole ». Un autre thème concerne la recomposition de la ville sur elle-même (qui rejoint également le point précédent), insistant sur le renouvellement du cadre bâti ou la reconquête et requalification des friches en milieu urbain (Pélegrin et Pélegrin-Genel, 2008). Le dernier

élément évoqué par Duhayon, Pages et Prochasson (2002) est la maîtrise des déplacements : en effet, un milieu plus dense permet d'une part d'avoir une clientèle plus importante pour développer les transports collectifs, d'autre part, d'avoir accès à plus de services sur des distances plus courtes, permettant un moindre recours à l'automobile. Cela sera abordé plus en détail dans les prochains paragraphes.

En outre, selon Ghorra-Gobin (2010, p. 5), les slogans « walkable urbanism ou encore green urbanism s'inscrivent dans la perspective dessinée il y a quinze ans par le New Urbanism et le Smart growth pour promouvoir la densité urbaine ».

Ainsi, la ville durable interpelle la notion de densité de manière transversale, puisque cette notion a de multiples visées. De plus, la densité est fréquemment citée comme ingrédient d'une forme urbaine plus durable, au même titre que la mixité des usages, l'implantation ou le design des bâtiments (Dempsey, Brown et Bramley, 2012). Différents avantages semblent donc se dégager de la densification de la ville. Il est à noter que certains auteurs mettent néanmoins en garde contre le manque de justification de certains arguments ou affirmations à ce sujet.

Tout d'abord, les avantages économiques se retrouvent dans les économies d'échelle dans l'organisation des services collectifs et la réduction des coûts de construction à l'unité : « [...] research has constently shown that low-density development leads to higher public and private development costs » (Muro et Puentes, 2004, cités dans Campoli et MacLean, 2007, p. 8). Les infrastructures peuvent être partagées, et les coûts d'entretien et des investissements s'en retrouvent diminués, comme par exemple, pour les infrastructures « grises », telles que l'énergie, les routes, ou les évacuations sanitaires (Breheny, 1992). Pour les transports en commun, l'infrastructure peut être rentable à partir du moment où il y a un grand nombre de clients potentiels, ce qui permet aussi à l'offre d'être diversifiée et de convenir à différents types d'utilisateurs. La densité permettrait un système de transport public qui soit plus efficace (Williams, 2005). En effet, la concentration d'individus et d'emplois permet d'alimenter le transport public en termes d'utilisateurs, ce qui permet d'améliorer le service rendu et de l'étendre, le rendant ainsi plus attractif et utile : c'est ce que Angel et al. (2011, cités dans Campoli, 2012, p. 16) nomment le « cercle vertueux » de la densité et du transport en commun. Enfin, une forte densité de population pourrait également favoriser le

développement des commerces de proximité viables et variés, répondant aux besoins de chacun des individus.

Dans un deuxième temps, concernant les avantages sociaux, un milieu plus dense permettrait de diminuer l'exclusion, et Dempsey, Brown et Bramley (2012) relèvent notamment au travers de leur revue de littérature que les services et attraits se trouvent à distance de marche dans un milieu plus dense et qui propose une mixité des fonctions ; l'utilisation de la voiture n'est plus obligatoire, empêchant ainsi l'exclusion des individus non motorisés. L'accès à tous ces services d'une plus large population les rend économiquement plus viables. Les auteurs ajoutent également que « les associations faites entre la densité, l'interaction sociale et le sens de la communauté, sont liées à la mixité des services et des équipements dans un voisinage donné, supportant une population donnée, qui contribuent positivement au sens de la communauté dans ce quartier » (Dempsey, Brown et Bramley, 2012, p. 100). Ils soulignent néanmoins l'existence de certaines études montrant qu'on peut être plus isolé dans un milieu dense que dans un milieu à faible densité, et que la nature des services influence leur utilisation par l'ensemble de la population. Toutefois, les résidents d'un milieu dense vivent à proximité les uns des autres et sont plus susceptibles de partager des espaces comme des parcs ou des ressources (Easthope et Judd, 2010). En effet, un quartier densément peuplé peut contribuer à créer des lieux d'échange et à augmenter le nombre d'espaces récréatifs. Un milieu dense peut aussi susciter une certaine mixité socio-économique des résidents, dans la mesure où le développement de communautés mixtes est prôné (par exemple avec un certain pourcentage de logements sociaux dans un développement résidentiel). Plusieurs auteurs (Emelianoff dans Gaudillère, 2005 ; Groupe Cardinal Hardy, 2006 ; Leloup et Séraphin, 2009) mettent néanmoins en garde contre un accès au foncier qui peut devenir plus cher dans le cadre d'un environnement plus dense (et qui pourrait se transformer en une certaine forme de gentrification). Prudente (2007) estime que c'est l'uniformité et l'absence de mixité urbaine qui sont décriées dans les formes urbaines denses, et il propose un aménagement de la ville axé sur la qualité de vie. Il rappelle également que la densité humaine, du bâti et des espaces publics sont les conditions de base pour encourager des mixités sociales et fonctionnelles.

Enfin, un environnement plus dense présente également des avantages environnementaux : tout d'abord, les consommations en énergie fossile peuvent être

diminuées, et des investissements collectifs peuvent être réalisés en matière de développement durable (création de toits verts, partage des ressources comme par exemple la création d'un réseau de chaleur collectif pour les habitants, etc.). De plus, un environnement dense aiderait à diminuer les distances, avec la possibilité de réaliser obligations et loisirs dans un circuit à distance de marche. Un tel environnement permet d'augmenter non seulement la part des transports actifs dans les déplacements, mais aussi l'accès au transport en commun (et l'augmentation de la part modale du transport en commun) qui passe par la marche, permettant ainsi de réduire l'étalement urbain (Forsyth, 2005 ; Leloup et Séraphin, 2009). En outre, la densité favoriserait un environnement urbain qui réduit les besoins pour une automobile personnelle (Kenworthy, 2006). Leloup et Séraphin (2009) soulignent néanmoins l'absence de vérification empirique concrète sur le fait que la densité serait un avantage pour favoriser le transport actif. En effet, un milieu peut être dense et marchable, mais également dense et non marchable, tout comme peu dense et très marchable : il reste difficile d'isoler le facteur « densité » dans une causalité simple. Cependant, selon Cervero et Kockelman (1997), la densité est un des trois facteurs (avec le design et la diversité) qui favorisent un environnement marchable. Cette notion sera reprise plus en détail dans le paragraphe 1.2.1.

La notion de densité est ainsi reliée de façon complexe au développement urbain durable, et pas toujours de manière unanime pour les avantages évoqués. Nous retiendrons néanmoins l'importance de la densité pour varier les options de déplacement, et son lien privilégié avec le transport actif, notamment le fait qu'elle pourrait favoriser la marche à pied (Cervero et Kockelman, 1997 ; Forsyth, 2005 ; Kenworthy, 2006).

1.1.2. Définition de la densité et ses différentes formes

Définition formelle et générale de la densité

Selon Fouchier (1998), la densité peut généralement être définie comme

un rapport théorique entre une quantité ou un indicateur statistique (nombre d'habitants, d'emplois, d'entreprises, de mètres carrés de plancher, etc.) et l'espace occupé (surface de terrain brute ou nette, surface de terrain cessible, ou autres indicateurs de superficie à différentes échelles géographiques). (Fouchier, 1998, p. 20)

La densité est donc un concept sans signification intrinsèque (puisque'elle se rapporte à différents éléments), et différents types de densité peuvent ainsi être mesurés, comme la

densité résidentielle (généralement en nombre de logements par hectare³), la densité de population (habitants par kilomètre carré⁴...) ou la densité de construction (ratio d'aire de plancher sur la surface totale bâtie) (Dempsey, Brown et Bramley, 2012). Selon Leloup et Séraphin (2009, p. 8), la densité résidentielle « renvoie aux débats d'une part sur l'avenir et le rôle des centres-villes au sein des agglomérations urbaines de grande taille et, d'autre part, sur la doctrine du développement durable et ses applications dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement ». En outre, Fouchier (1998) constate que le mot densité est souvent utilisé à la place de *concentration* (qui relève plus de la superficie), de *compacité* (qui relève plus du rapport entre les surfaces bâties et non bâties⁵) et de *densification* (qui aborde le caractère dynamique de la densité).

Dimensions de la densité

D'après Duhayon, Pages et Prochasson (2002, pp. 10-12), la densité comporte également plusieurs dimensions, dont :

- la dimension psychosociologique, qui est celle des représentations mentales. La *densité sociale*, comme les densités de population par exemple, ou la *densité perçue* (positive ou négative, résultant de la proximité sociale) en font partie. Plusieurs facteurs influencent la perception de la densité, comme l'âge ou l'expérience, et les caractéristiques de l'environnement physique ;
- la dimension géographique, qui comprend ce que la densité peut caractériser au sens géographique, comme des éléments de la morphologie urbaine (par exemple étalement urbain, intensité d'activités humaines, etc.) et les phénomènes de densification. Duhayon, Pages et Prochasson (2002) soulignent toutefois qu'il n'existe pas de relation directe entre les concepts de densité vécue au sens psychosociologique et de densité au sens géographique (qui caractérise donc l'étalement urbain, l'intensité de présence et la distribution de population et d'activités humaines) ;

³ Abrégé par la suite en log/ha

⁴ Abrégé par la suite en hab/km²

⁵ Selon Vivre en Ville (n.d.), « la compacité permet de créer des milieux de vie à la fois denses et conviviaux, respectueux de l'échelle humaine et favorables à la création d'une ville des courtes distances ».

- la dimension juridico-économique et planificatrice, dont fait partie le COS (Coefficient d'Occupation du Sol, qui traduit la réglementation en matière de construction sur un terrain), qui est une dimension plutôt normative.

La densité peut ainsi se calculer sous différentes formes : densité d'activité humaine, logements par hectare, habitants par hectare, ...

Des densités à chaque échelle

La densité se calcule également à différentes échelles, et les surfaces à prendre en compte ne sont alors pas les mêmes, rendant toute comparaison difficile entre des densités mesurées à des échelles différentes. La densité n'a pas la même signification selon l'échelle de référence (Marry et Arantes, 2013). En effet, dans le cas du quartier ou de l'îlot (densité parcellaire), la densité « vise à cerner l'usage qui est fait de l'espace » (Leloup et Séraphin, 2009, p. 9). A l'échelle du bâtiment (densité par unité de micro-surface), « elle se rapporte plutôt à des questions de confort des individus et des ménages cherchant à identifier les situations problématiques liées au surpeuplement » (Leloup et Séraphin, 2009, p. 9). Il est également possible de travailler à des échelles plus larges, comme par exemple à celles de la ville-centre ou de la région.

On peut ainsi distinguer la notion de densité interne (correspondant au nombre de personnes dans une unité d'espace résidentiel) par opposition à celle de la densité externe (nombre de personnes par unité de surface dans un ensemble spatial plus vaste) (Schmitt, 1966, cité dans Fouchier, 1998). Par exemple, à Manhattan, la densité interne est faible alors que la densité externe est élevée ; ce qui est le contraire dans des quartiers plus pauvres comme des bidonvilles.

De plus, le découpage géographique peut également affecter la représentation de la densité résidentielle, selon les frontières retenues, la taille du territoire ou l'(in)égale répartition du cadre bâti sur ce terrain d'étude (Leloup et Séraphin, 2009, p. 106).

Le contexte : un paramètre important pour définir la densité

En plus de ces différentes dimensions, il est utile de mentionner l'importance du contexte local dans la définition d'une forte ou d'une faible densité. D'après Raman (2010,

p. 65), « the acceptability of high-density living may vary in different social and cultural contexts ». En effet, selon l'endroit étudié, une forte densité ne sera pas définie de la même façon qu'à un autre endroit, ni même exprimée de la même façon. Par exemple, dans le contexte nord-américain, une forte densité ne correspond pas à celle que l'on peut trouver à Hong Kong. Jenks et Dempsey (2005, cités dans Dempsey, Brown et Bramley, 2012, p. 137) insistent ainsi sur l'importance de la contextualisation de la densité : « This is fundamental to how high-density development actually is in an urban area, what that development looks like and how it is accepted. Clearly, density is not absolute, but rather culturally determined ». La recension des écrits réalisée par l'APUR (2003) dans son étude sur *la densité vécue et les formes urbaines* abonde dans le même sens. Elle énonce notamment que « les processus de perception et d'évaluation de la densité d'un espace dépendent aussi de nos référents culturels, de notre relation à l'espace pendant l'enfance, et plus généralement des rapports entre une société donnée et l'espace bâti » (APUR, 2003, p. 12). Outre le contexte, l'APUR (2003) souligne également le rôle des caractéristiques architecturales dans la perception de la densité (cf. section 1.1.3, p. 16). D'après Dempsey, Brown et Bramley (2012, p. 137), les formes urbaines et la notion de densité s'étudient d'une part avec le contexte démographique, technologique, économique, environnemental et social d'un endroit spécifique, d'autre part à différentes échelles.

Densité et formes urbaines : quelle relation ?

Tout d'abord, notons la différence entre les densités de contenu, qui concernent les usagers (habitants, employés, clients) et les densités de contenant qui concernent le bâti (par exemple le COS, notion détaillée plus loin) (Fouchier, 1998). Dans un quartier de tours à bureaux par exemple, la densité de contenu varie (départ des employés en dehors des heures de bureaux et donc diminution de la population dans ces quartiers) alors que la densité de contenant reste la même.

De plus, la densité, à une même échelle, peut se calculer de deux façons différentes, selon que l'on parle de densité brute, ou nette (Duhayon, Pages et Prochasson, 2002). La Figure 2 ci-dessous illustre la différence entre ces deux densités. Fouchier (1998) en donne les définitions suivantes :

- La densité nette est l'« ensemble des surfaces uniquement occupées par une affectation donnée (logement, activité,...), comprenant l'emprise du bâti, les espaces libres à l'intérieur des parcelles, les aires de stationnement, la voirie tertiaire de desserte interne. Toutes les surfaces occupées par d'autres affectations sont exclues » (Fouchier, 1998, p. 24). Dans le cadre d'une densité nette résidentielle, elle utilise seulement l'espace dévolu à la fonction résidentielle (Leloup et Séraphin, 2009) ;
- La densité brute concerne quant à elle un « espace considéré intégralement, sans exclusion : équipements collectifs, espaces verts, équipements d'infrastructure, caractéristiques physiques du terrain. Elle est très dépendante de l'échelle de référence » (Fouchier, 1998, p. 24). Elle est basée sur l'ensemble du territoire disponible (Leloup et Séraphin, 2009).

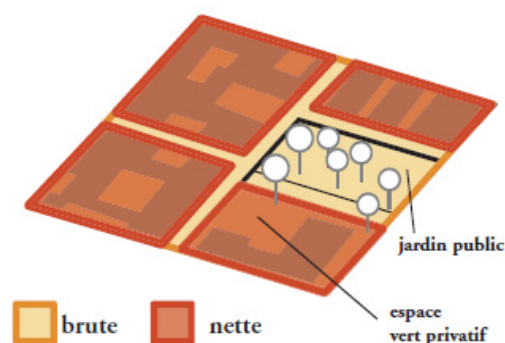


Figure 2 : Assiette de calcul de la densité (Moulinié et Naudin-Adam, 2005, p. 2)

En outre, pour décrire les formes urbaines, il existe différents indicateurs. Le COS en est un et il est défini comme étant le rapport de la SHON⁶ sur la surface du terrain (se rapporte à la notion de densité nette) (Fouchier, 1998). Selon Fouchier (1998), le COS brut rendrait mieux compte de la volumétrie externe du bâtiment et il permet d'intégrer les prolongements extérieurs comme les garages : il s'agit du rapport de la SHOB⁷ sur la surface de terrain. La SHOB se définit par l'épannelage (forme simplifiée des masses bâties constitutives d'un tissu urbain) multiplié par l'emprise au sol du bâti (Fouchier, 1998). Le chercheur suggère d'utiliser le COS brut pour des travaux sur la densité perçue ou visible lorsque le tissu est mixte ou que

⁶ SHON : Surface Hors Œuvre Nette

⁷ SHOB : Surface Hors Œuvre Brute

deux tissus urbains différents sont comparés, car il reflète mieux la densité d'un quartier. En effet, le COS brut permet de prendre en compte les parcs et espaces publics dans son calcul. Notons en revanche que le COS ne permet pas de statuer quant à la hauteur d'un bâtiment : pour un même COS (qui est un indicateur de la densité), les formes urbaines peuvent être très différentes comme l'illustre la Figure 3 ci-dessous (le COS brut est identique pour chaque forme bâtie).

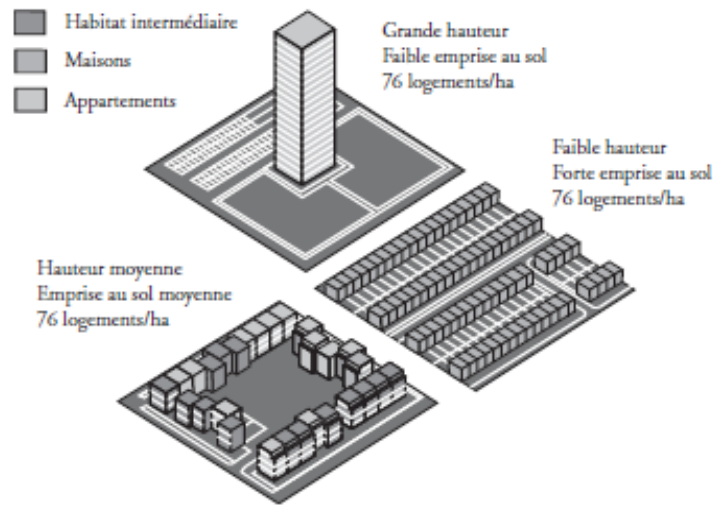


Figure 3 : Modulations morphologiques de la densité (Moulinié et Nadau-Adam, 2005, p. 1)

Ainsi, le COS (brut ou net) est un des indicateurs permettant de caractériser physiquement l'environnement bâti, et il existe d'autres paramètres révélateurs de la densité et permettant de caractériser la forme urbaine, comme le CES (coefficient d'emprise au sol). Le CES est le rapport entre la superficie occupée par un bâtiment et celle du terrain entier et s'exprime en pourcentage. Plus le CES est élevé et plus le bâtiment est étalé sur la parcelle. Il s'agit donc d'un indicateur qui complète les informations données par le COS sur la forme urbaine.

Le Tableau I ci-dessous récapitule les différents indicateurs et leurs définitions (calcul) qui sont liés à la densité (Moulinié et Nadau-Adam, 2005). Pour chaque calcul de densité, rappelons que le résultat obtenu est différent selon l'échelle d'analyse d'une part, et selon si l'on considère la densité brute ou nette d'autre part.

Densité de contenu	Densité de contenant
Densité de population = $\frac{\text{nombre d'habitants}}{\text{surface (ha ou km}^2\text{)}}$	Densité résidentielle = $\frac{\text{nombre de logements}}{\text{surface (ha)}}$
Densité d'emplois = $\frac{\text{nombre d'emplois}}{\text{surface (ha)}}$	COS = $\frac{\text{surface totale des planchers du bâti (m}^2\text{)}}{\text{superficie du terrain (m}^2\text{)}}$
Densité d'activité humaine = $\frac{\text{nombre d'hab. + nombre d'emplois}}{\text{surface (ha)}}$	CES = $\frac{\text{emprise au sol du bâti (m}^2\text{)}}{\text{superficie du terrain (m}^2\text{)}}$
	densité bâtie = CES * nombre d'étages

Tableau I : Synthèse des différents calculs de densité

En conclusion : de multiples définitions pour un seul concept, qui sont autant d'indices des paramètres physiques de la forme bâtie

Ainsi la définition du concept de densité est-elle très complexe et vaste et peut-elle renvoyer à de nombreuses conceptions, comme le souligne également Forsyth (2003) (citée dans Dempsey, Brown et Bramley, 2012, p. 95) : « However, while density is a well-used and complex concept, there is no consensus on which definitions of density should be used, and nations and professions take different approaches ». Il est important de prendre ceci en considération dans un travail sur la densité, notamment lorsqu'il s'agit de se pencher sur les représentations de certains individus : le besoin de définir la densité prend ainsi tout son sens et l'on peut donc s'appuyer sur ces différentes définitions pour trouver les paramètres influençant le cadre bâti, et caractéristiques de la densité. L'objet d'étude précis concerne la perception de la densité par les parents, dont les précisions dans les paragraphes suivants pourront permettre de mieux saisir tous les enjeux liés à la perception de la densité. Dempsey, Brown et Bramley (2012, p. 95) soulignent qu'il est important de faire une distinction entre la densité perçue et la densité réelle, à la fois dans les théories et la pratique. De nombreux chercheurs appuient également cette distinction (APUR, 2003 ; Campoli et MacLean, 2007 ; Marry et Arantes, 2013, entre autres).

1.1.3. Perception et densité

Densité perçue sociale

La densité perçue sociale fait référence à une densité créée par un nombre de personnes à un même endroit, comme le précisent Dempsey, Brown et Bramley (2012, p. 95, d'après Churchman, 1999) : « [...] difference between spatial and social density : the former describes the actual number of people in a given space, while the latter is 'created' by people in the space and both are experienced differently ». Dans un même lieu, les individus pourront avoir une impression de densité plus forte s'il y a beaucoup de personnes (forte densité humaine, foule), notamment si elle « perturbe les mécanismes de frontière entre soi et les autres » (APUR, 2003, p. 11). Hall (1978) emploie à ce sujet l'expression de « bulle » invisible, qui définit l'espace personnel de l'individu :

Mais si l'on envisage l'homme comme entouré d'une série de *bulles* invisibles dont les dimensions sont mesurables, l'architecture apparaît alors sous un angle radicalement différent. On peut alors concevoir que des individus soient brimés par les espaces où ils sont contraints de vivre et de travailler. (Hall, 1978, p. 159-160)

Hall (1978) introduit également la notion de proxémie (*proxemics*), distance qui varie selon la culture des individus. Selon lui, la perception de l'espace par l'humain, bien qu'issue de récepteurs sensoriels que tous les êtres humains partagent, est modelée par la culture. En outre, d'après Rapoport (1975), les éléments perceptifs visuels, sonores et olfactifs que l'on reçoit sont autant d'indicateurs sur la présence d'autres individus, dont l'évaluation peut être positive ou négative, et nous permettent d'apprécier ou non la densité. Hall (1978) distingue quatre types de distances spatiales pour les interactions entre individus (distances publique, sociale, personnelle et intime), qui varient selon leurs cultures. Ainsi, la planification urbaine devrait pouvoir s'adapter à son environnement en ne négligeant pas la réalité culturelle, et Hall (1978) souligne à quel point il est important de prendre en compte les différences culturelles (cf. aussi section 1.1.2, *Contexte*). Outre la question des distances, Sallez (2007, p. 8) mentionne également que la « construction sociale de la densité repose beaucoup sur les interactions entre les habitants ».

Enfin, selon Fouchier (1998), ce phénomène (de densité perçue sociale) peut influencer la perception de la densité du cadre bâti. Toutefois, nous n'orientons pas notre recherche sous cet angle a priori, puisque nous souhaitons nous concentrer sur la caractérisation physique de

certaines paramètres de la densité. En outre, selon Raman (2010, p. 67), « [social density] remains inconclusive and often does not consider building form and layout, which could change perceptions and experience of density ».

Densité perçue non sociale

Pour faire référence à la perception du cadre de vie sans tenir compte de la présence humaine, Fouchier (1998, p. 45) introduit la notion de densité perçue non sociale. Cette notion relève donc de la perception de la densité bâtie, quelle que soit la présence humaine.

La densité perçue est souvent différente de la densité mesurée : les formes urbaines et l'environnement influencent la façon dont la densité est perçue.

D'après Emelianoff (dans Gaudillère, 2005), la priorité en matière de ville durable est de rendre de nouveau la ville dense attractive. En pratique, dans les centres-villes, les densités de développement ont été plus hautes (en termes de forme) et elles ont pu mettre en danger un bon design et des communautés durables (Dempsey, Brown et Bramley, 2012). Ainsi, ces dernières années, la densité a été proposée en partie comme une superposition de tours par les concepteurs, les promoteurs et décideurs oubliant d'une part qu'une ville devait avant tout être conçue pour ses usagers, et d'autre part qu'une ville dense n'est pas nécessairement synonyme de tours (Charmes et Souami, 2009 ; Dempsey, Brown et Bramley, 2012). Ces formes denses peuvent être mal perçues (notamment par les familles), alors qu'une forte densité peut se trouver sous une forme acceptable pour les différents usagers sans qu'elle ne soit forcément une tour.

Le « paysage urbain » du cadre bâti est également un élément non négligeable dans la perception de la densité. En effet, pour une même densité urbaine et une même forme urbaine, le contexte peut être radicalement différent sur le plan qualitatif (par exemple s'il y a une forte présence de végétation, ou un échangeur autoroutier à proximité) et influencer ainsi la perception de la densité : « This creation/insertion of open space, grass and trees may also contribute to decreasing perceptions of crowding and density » (Dempsey, Brown et Bramley, 2012, p. 100, selon Rapoport, 1975). Selon Fouchier (1998, p. 48), la densité physique est ainsi définie par la densité mesurable et l'ajout des critères qualitatifs (qui sont des aspects non mesurables), et il introduit alors la notion de COS végétal. Plusieurs chercheurs et études (Cerema, n.d. ; Darley et Zunino, 2009 ; Kearney, 2006 ; Marry, 2009 ; Naudin-Adam et

Zunino, 2007) soulignent l'importance de la présence de nature en ville, qui joue un rôle positif dans la perception et l'appréhension de la densité :

En milieu urbain dense, la présence d'espaces verts est indispensable car ils permettent de structurer la ville et de lui donner un équilibre permettant de contrebalancer l'ambiance minérale. Ces espaces verts contribuent au bien-être des habitants en plus de leur intérêt esthétique et écologique. Ainsi il ne faut pas hésiter à parler de la densité végétale d'un projet pour évaluer sa qualité d'insertion urbaine et d'acceptabilité. (Chapuis, 2009, cité dans Cerema, n.d., p. 7)

De plus, Rapoport (1975, d'après Raman, 2010, p. 65) indique qu'il est nécessaire de considérer d'autres éléments en plus de la densité mesurable : « to understand how density is experienced by people, other characteristics of the built environment such as space between buildings, open space ratio, building height, layout and so on need to be considered ».

La densité perçue est donc la « traduction de composantes multiples de l'environnement physique et social, dont la densité mesurable ne constitue qu'un élément » (Fouchier, 1998, p. 49). En effet, à la densité mesurable s'ajoute la perception des individus par rapport aux autres individus, au cadre bâti, à la végétation et au paysage urbain, tout cela dépendamment du contexte du quartier et des habitants.

Néanmoins, il reste difficile de traiter la nature subjective de la densité perçue : en effet, une forte densité peut être préférée par certains individus (par exemple les petits ou jeunes ménages), tandis que d'autres préfèrent vivre dans un environnement de faible densité (familles, personnes âgées) (Dempsey, Brown et Bramley, 2012, p. 96). De plus, si l'augmentation de la densité de la population en ville est une stratégie politique clé pour le développement durable, des études récentes ont suggéré que de nombreux habitants ne pensent pas vivre à long terme dans un environnement très dense (à long terme, ils préféreraient des lieux de faible densité) (Buys et Miller, 2012 ; Dempsey, Brown et Bramley, 2012).

Enfin, les principes d'aménagement liés à la densification (densifier pour répondre à certaines considérations environnementales) préconisés par certains praticiens ou décideurs de la ville sont parfois très éloignés de la perception de cette densité par les habitants, et donc de leurs préférences (Gaudillère, 2005 ; Pélegrin et Pélegrin-Genel, 2008).

Design urbain et perception de densité

Selon Raman (2010), une forte densité, conçue de façon à ne pas être perçue comme telle, semble gagner les faveurs à la fois de la recherche et de la pratique. Il souligne également l'importance du design urbain dans l'acceptation d'une forte densité par les habitants. Le design urbain permet de tirer profit des avantages de la densité, tout en atténuant les nuisances qui lui sont associées, par exemple par la création de zones tampons entre l'espace privé et intime (le logement) et le quartier (Torres, 2012b). De plus, d'après Dempsey, Brown et Bramley (2012, p. 137), une forte densité devrait être vue comme une option attractive pour les résidents, à toutes les étapes de la vie, afin d'en faire une solution viable et durable.

Recherches sur la perception de la densité et sur son expression réelle

Peu de recherches ont cependant été menées sur la perception de la densité et sur ses caractéristiques objectives (APUR, 2003). Argent (2008) constate à travers sa revue de littérature que les aspects qualitatifs de la densité sont restés largement inexplorés. L'article de Cramer, Torgersen et Kringeln (2004) révèle l'une des premières études sur les effets de la densité sur la qualité de vie en ville : selon eux, l'augmentation de la densité de la population (donc de la densité sociale) dans un quartier serait liée à une diminution de la qualité de l'environnement perçu. Les auteurs ouvrent des perspectives de recherches futures sur les effets de la densité sur la vie humaine et l'adaptation à une densité plus forte. Par la suite, d'autres études ont été menées, notamment celle de Walton, Murray et Thomas (2008) qui apporte des conclusions intéressantes et différentes de celles de Cramer, Torgersen et Kringeln (2004) : selon les indices de perception utilisés, dans des milieux faiblement à fortement densifiés, ils observent soit une préférence des ménages pour une densité moyenne, soit aucune préférence (i.e. ni pour une densité moyenne, ni forte, ni faible). Leslie et al. (2005) remarquent également qu'il y a peu de recherches traitant de comment mesurer de la meilleure façon possible les perceptions des résidents sur les facteurs de l'environnement bâti d'un quartier, et de comment ces perceptions peuvent être reliées objectivement aux caractéristiques évaluées.

Ainsi, la question de la perception de la densité du point de vue de l'utilisateur et la compréhension qu'il peut en avoir paraissent être des éléments importants pour la pratique

professionnelle en aménagement, son but étant justement de concevoir des milieux de vie qui soient appréciés et vécus par tous (et non de répondre seulement à une théorie normative en vogue). De plus, le concept de densité est un concept complexe, concernant bien plus que la simple mesure de celle-ci comme nous venons de le voir : « Density is a complex concept, which goes far beyond simply measuring how built-up a place is or the number of residents in an area » (Dempsey, Brown et Bramley, 2012, p. 102). En outre, les connaissances au sujet de la perception du cadre bâti ne sont pas abondantes, alors qu'elles sont importantes et nécessaires pour mieux saisir les obstacles et opportunités à l'aménagement de milieux urbains plus denses et plus viables.

Dans notre recherche, nous avons souhaité étudier cette question de perception de la densité sous l'angle de la marche, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la mobilité durable est pleinement à l'ordre du jour, notamment dans nos institutions publiques et dans le milieu associatif. De plus, la marche est influencée par la densité, et il est intéressant de se questionner sur les formes de la densité et la perception du cadre bâti influençant la marche positivement. Enfin, se pose la question de comment peut être perçu l'espace, et c'est Hall (1978) qui en apporte une justification : selon lui, le mouvement constitue l'appréhension spatiale de la densité : « la perception de l'espace est dynamique parce qu'elle est liée à l'action –à ce qui peut être accompli dans un espace donné – plutôt qu'à ce qui peut être vu dans une contemplation passive » (Hall, 1978, p. 145).

1.2. Marche et environnement bâti

Marche et développement durable

Dans le paradigme du développement durable, l'attention portée aux formes urbaines s'est tournée vers la création de milieux caractérisés par une forte quantité d'activités et de population sur un territoire restreint (Pouyanne, 2004). Cela permet la réduction des distances et de la dépendance à l'automobile, encourageant ainsi le transport actif. La densité et la marche ont été étroitement liées historiquement : en effet, à la période préindustrielle, les rues étaient dessinées pour être traversées à pied et comportaient des noyaux denses d'habitations et de commerces. Néanmoins, ces dernières décennies, les planificateurs et promoteurs ont eu

plus de mal à saisir l'échelle du piéton, puisque tout a été orienté vers une mobilité individuelle motorisée (Campoli, 2012).

Les mouvements tels que le nouvel urbanisme, en faveur d'un environnement plus marchable, ont été appuyés par plusieurs recherches. Par exemple, Cervero et Kockelman (1997) ont démontré qu'un environnement plus compact, avec une diversité d'usages (mixité fonctionnelle) et pensé pour les piétons, permettait une diminution des trajets motorisés et encourageait le transport actif (marche ou vélo). Le lien entre la marche et l'environnement bâti a été très étudié durant ces dix dernières années, et la section suivante survole d'une part certains aspects de la littérature, afin de saisir les liens entre la pratique de la marche dans un quartier et les caractéristiques environnementales de ce dernier, et aborde d'autre part la relation entre la densité, la perception de celle-ci dans les milieux de vie et la marche.

1.2.1. La marche et ses déterminants environnementaux

Des environnements propices à une diminution de l'utilisation de l'automobile...

Selon Cervero et Kockelman (1997), il existe une connexion entre ce qu'ils appellent les 3Ds de l'environnement bâti – i.e. la *densité*, la *diversité* (mixité d'usages) et le *design*⁸ – et la demande des différents modes de transport. Selon eux, un quartier compact encourage des déplacements non motorisés pour plusieurs raisons : tout d'abord, les origines et destinations sont rapprochées, et il est possible d'aller à pied ou en vélo à destination. De plus, un voisinage compact permet moins de stationnements, plus de mixité fonctionnelle, plus de transport en commun et un plus grand partage des revenus, ce qui entraîne une diminution de l'utilisation de l'automobile. Ainsi, ces attributs du quartier (compacité, mixité et design adapté au piéton) coexistent, et c'est cette synergie qui est importante afin de créer un environnement moins enclin à l'utilisation de l'automobile. Cervero et Kockelman (1997, p. 219) ont ainsi démontré le lien ténu qui existe entre le choix du mode de transport et l'utilisation de l'espace.

Campoli (2012) mentionne que les 3Ds de Cervero et Kockelman (1997) ont été complétés plus récemment de deux autres D et un P : la distance au transport en commun

⁸ Cervero et Kockelman font ici référence à l'encadrement de la rue, à la continuité du réseau, au nombre d'intersections... Il ne s'agit pas du design tel qu'on l'entend habituellement.

(*distance to transit*), l'accessibilité de la destination (*destination accessibility* : la destination se trouve-t-elle proche de là où les individus habitent ?) et le stationnement (*parking* ; la présence de stationnements partout dans des immeubles n'incite pas à marcher, et encore moins lorsque ceux-ci sont à bas coûts). Les recherches ont montré jusqu'à présent que les environnements combinant ces caractéristiques entraînaient de plus faibles taux d'utilisation de l'automobile que les autres environnements (Campoli, 2012, p. 13).

Néanmoins, soulignons que pour d'autres auteurs, la ville compacte n'aurait pas d'effet sur la diminution de l'utilisation de l'automobile (Bochet et Pini, 2002 ; Neuman, 2005).

... à des environnements favorisant la pratique de la marche

La pratique de la marche dans un quartier est influencée par différents facteurs de l'environnement construit, ainsi que par d'autres facteurs comme la sécurité routière, le sentiment de sécurité personnelle, l'intérêt architectural, l'exposition aux éléments climatiques, la qualité de l'éclairage et du mobilier urbain, la présence d'autres piétons, les conditions aux intersections (Lavadinho et Pini, 2005). Les facteurs récurrents qui semblent influencer majoritairement la pratique de la marche sont la densité résidentielle et la diversité fonctionnelle (services, magasins) (Lavadinho et Pini, 2005), comme nous allons le voir plus en détail ci-après. Gehl (2012) et Campoli (2012) mentionnent également que la marche et la prise en compte de l'échelle piétonne sont étroitement liées, notamment par ce qu'ils nomment la densité à pied. Selon eux, la meilleure densité est celle conçue pour le marcheur.

Giles-Corti et Donovan (2003) constatent trois sortes d'influences sur la pratique de la marche (et plus précisément sur la pratique de la marche à un niveau recommandé pour la santé, ce qui était le sujet de leur étude) : tout d'abord, l'influence comportementale (les personnes qui ont décidé de marcher sont plus susceptibles de marcher) ; puis l'environnement social (marcher avec d'autres personnes), et enfin l'influence de l'environnement physique. Sur ce dernier point, Giles-Corti et Donovan (2003) ont relevé que la proximité à un parc, la présence de la circulation, d'arbres, de trottoirs et de commerces, une bonne accessibilité à des espaces publics attractifs et une rue esthétiquement plaisante, étaient des éléments influençant la pratique de la marche. Ils indiquent également qu'il y a une attention croissante portée au design du quartier, puisqu'il peut influencer les pratiques locales de la marche. Ainsi, selon

Giles-Corti et Donovan (2003), les environnements physiques dans lesquels les gens vivent influencent leur marche.

Pikora et al. (2003) relèvent quatre caractéristiques environnementales influençant positivement la marche : les caractéristiques fonctionnelles (largeur de la rue, design des intersections, stationnements,...), les caractéristiques de sécurité (croisements, feux de circulation,...), les caractéristiques esthétiques (propreté, parcs, pollution, arbres, architecture,...) et les caractéristiques des destinations (commerces de proximité, transport public, services,...). Au total, ils ont relevé 41 facteurs, issus de leur propre revue de littérature sur le sujet. Pikora et al. (2003) estiment que trois éléments sont prépondérants dans leur influence sur la pratique de la marche : la sécurité personnelle (ou tout du moins le sentiment de sécurité personnelle), l'esthétique du quartier (l'attractivité des paysages urbains, ce qui permet d'avoir une marche avec différents points de vue) et la présence de destinations comme des commerces ou des services.

Enfin, Bentley, Jolley et Kavanagh (2010) utilisent le cadre conceptuel proposé par Pikora et al. (2003) dans leur propre recherche et constatent notamment que l'augmentation de la longueur des sentiers piétons et leur rapprochement à la route, la diminution du nombre d'entrées de stationnements le long de la rue et un large choix de destinations de type commerces inciteraient les individus à marcher plus et sur un temps plus long (appréciation de la marche).

Ewing et al. (2003), quant à eux, se sont intéressés à un environnement urbain à plus grande échelle et notamment à la notion d'étalement urbain : leur recherche montre que les habitants qui sont dans des quartiers étalés marchent moins que ceux habitant dans des quartiers plus compacts. Afin de décrire ces différents environnements, Ewing et al. (2003) s'appuient sur l'indice d'étalement urbain, qui permet d'analyser quatre dimensions de la forme urbaine : la densité résidentielle, la mixité d'usage du sol, le degré de centralité du quartier, et l'accessibilité de la rue (i.e. la longueur et la taille des îlots). Ils constatent également que la pratique de la marche, fréquemment et sur de longues distances, est favorisée par la présence de trottoirs, de rues interconnectées plus denses et par une certaine mixité fonctionnelle.

Outre l'influence de ces différentes caractéristiques physiques, dont nous retiendrons principalement la mixité fonctionnelle et la densité résidentielle comme facteurs primordiaux,

il faut également prendre en compte l'influence des facteurs socio-démographiques, tels que l'âge ou le sexe, et des facteurs socio-culturels comme l'éducation et socio-économiques (quartiers défavorisés ou favorisés) (Ewing et al., 2003 ; Pikora et al., 2003). Enfin, le modèle écologique, développé par Bronfenbrenner (1979, cité dans Malo, 2000), postule que le développement et le comportement résultent d'influences mutuelles et continues entre l'individu et son environnement. Il s'agit donc plus d'une relation de réciprocité entre le comportement de l'individu et sa pratique de la marche (cf. également section 1.2.2, p. 25). C'est une lunette par laquelle nous pourrions aussi examiner le caractère multifactoriel de la marche.

L'introduction du concept de marchabilité

La marchabilité est un concept polysémique faisant référence à la capacité d'un milieu à favoriser la marche. Elle dépend de facteurs qui ne concernent pas seulement l'environnement physique, mais également les perceptions et représentations piétonnes. Selon Abley (2005, p. 3), la marchabilité d'un quartier se définit de la façon suivante : « the extent to which the built environment is friendly to the presence of people walking, living, shopping, visiting, enjoying or spending time in an area ». On parle également de potentiel piétonnier en français, et de walkability en anglais. Il existe différents outils de mesures afin de caractériser la marchabilité d'un quartier, et ils s'appuient sur des indicateurs aussi variés que les fonctions urbaines (utilisation du sol, proximité), les caractéristiques des voies de déplacement (trottoirs, mobilier urbain et éclairage, type de rue et vitesse), la configuration des intersections, l'ambiance urbaine et l'expérience de la marche (sécurité, esthétique), et l'accès physique au transport en commun et aux voies cyclables.

La morphologie influence la marchabilité d'un quartier (Ewing et al., 2006 ; Frank et al., 2007 ; Leslie et al., 2005). Frank et al. (2007) définissent l'indicateur de la marchabilité selon quatre mesures : le ratio de la surface de plancher de commerce sur la surface de la propriété du commerce (qui renseigne sur la présence de stationnements à l'extérieur par exemple), la mixité du mode d'occupation du sol (fonction résidentielle, commerciale ou de bureaux), la densité résidentielle nette, et la connectivité des rues (révélatrice de la facilité à marcher). Leslie et al. (2005) ont calculé cet indice à partir de la densité des intersections, de la densité résidentielle et de la mesure de la mixité du mode d'occupation du sol, et ils

constatent dans leur recherche que les habitants du quartier ayant l'indice de marchabilité le plus élevé font état d'une densité résidentielle plus forte, d'une plus grande mixité d'utilisation du sol, d'une connectivité importante des rues, et d'infrastructures pour la marche mieux développées.

Ainsi, l'aménagement global du quartier influence la marchabilité d'un quartier, notamment en termes de proximité, de densité et de mixité fonctionnelle, ainsi qu'en termes de sécurité pour le piéton. Outre ces facteurs d'ordre physique, il est nécessaire de mentionner que les perceptions du piéton sont tout aussi importantes que ces caractéristiques. En effet, selon Ewing et al. (2006), la marchabilité d'un quartier est influencée par ses perceptions : le ressenti des individus quant à leur âge par exemple et les facteurs individuels ont un rôle non négligeable dans l'appréciation de l'environnement. Ils relient les caractéristiques physiques de l'environnement bâti au comportement de la marche, en postulant que la perception intervient entre les caractéristiques physiques d'un environnement et le comportement lié à la marche.

Enfin, Leslie et al. (2005) soulignent le fait que des individus dans des quartiers différents peuvent avoir une perception différente de la marchabilité : « residents from neighbourhoods with different characteristics perceive these attributes differently » (p. 232) (les attributs renvoient ici à la densité résidentielle, la proximité de commerces et de services, la connectivité du réseau routier, les infrastructures piétons et vélos, l'esthétique et la sécurité). Selon ces chercheurs, l'environnement a un impact sur le comportement : on parle alors de déterminisme environnemental. Pour d'autres, l'influence de l'environnement sur la marche semble être relative dans certains cas et dépendante d'autres variables. Nous ferons ci-après un survol de ces différentes relations et expliquerons les théories du déterminisme comportemental et du déterminisme environnemental.

1.2.2. Différentes théories concernant la relation marche - environnement physique

Autosélection et préférences personnelles pour la marche

On oublie souvent de souligner que les facteurs de sélection d'un quartier (raisons de choisir un quartier) ou de préférences (quartiers qui sont préférés) ont un impact sur le comportement des individus (Frank et al., 2007). Dans les recherches existantes sur les

impacts de l'environnement bâti sur la marche, il est difficile d'évaluer dans une perspective de causalité l'effet des formes bâties sur le comportement des individus. D'après Frank et al. (2007), il existe une proportion significative d'individus qui ne vivent pas dans leur type de quartier préféré. De plus, leurs résultats confirment cette notion d'auto-sélection : les individus qui n'aiment pas vivre dans un environnement marchable marchent peu, que le type d'environnement dans lequel ils habitent effectivement soit fortement marchable ou non. De plus, ils constatent que les individus marchant le plus sont finalement ceux qui préfèrent vivre dans un environnement marchable et habitent dans ce type d'environnement. Soulignons néanmoins que le choix du lieu de résidence peut être plus ou moins accessible : des personnes captives – avec des contraintes financières par exemple – ne l'ont pas. En d'autres mots, les individus sont-ils plus enclins à marcher dans un environnement à forte marchabilité parce qu'ils y sont incités par l'environnement ou simplement parce qu'ils aiment marcher ? La Figure 4 ci-dessous représente le cadre conceptuel de la recherche de Frank et al. (2007) et met de l'avant le concept d'auto-sélection, de préférence de quartier (flèche a) et de choix de quartier (flèches b), ce qui incite seulement ensuite à un comportement spécifique de déplacement (flèches c) :

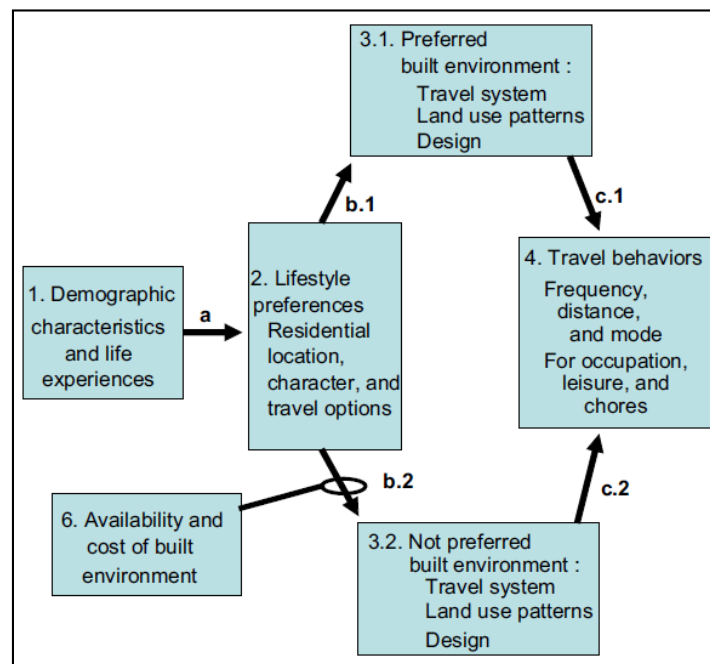


Figure 4 : Cadre conceptuel de Frank et al. (2007, p. 1900)

Finalement, ce constat d'auto-sélection et de préférences personnelles se révèle être une critique du déterminisme environnemental.

Pour résumer : adoption d'une perspective de déterminisme environnemental

Plusieurs théories existent quant aux interactions individus – environnement : le déterminisme environnemental, qui s'intéresse à la manière dont l'environnement physique détermine le comportement humain (qui est l'approche la plus répandue), le déterminisme comportemental, où l'on s'intéresserait plutôt à la manière dont le comportement (de mobilité par exemple) de l'individu déterminera son milieu de vie (Torres, 2012a), et l'interactivisme, où l'on s'intéresserait principalement à la manière dont les personnes et leur milieu de vie se façonnent réciproquement. Lors de cette recherche, nous adoptons une perspective de déterminisme environnemental (c'est-à-dire que nous cherchons à comprendre l'influence de l'environnement bâti sur les comportements des participants). Conscients des limites de cette perspective, nous nuancions notre regard en tenant compte de l'auto-sélection, i.e. au fait que les participants auraient pu choisir leur milieu de vie en fonction de leur comportement, notamment en ce qui concerne le rapport à la marche.

1.2.3. Lien avec les formes physiques de la densité

Cette recherche aspire à apporter des connaissances sur la possibilité de densifier la ville de façon durable, en comprenant mieux le lien entre la perception de la densité et la marche (pour le public des parents de jeunes familles). Dans cette partie, la relation entre les expressions de la densité (qui sont donc des caractéristiques particulières de l'environnement bâti) et la marche est explicitée plus en détail.

Tout d'abord, les dimensions de la densité peuvent être exprimées par différentes variables : la hauteur, la marge de recul, le COS, le CES entre autres. Ces variables influent indirectement mais nécessairement sur le design du quartier. Selon Cervero et Kockelman (1997, p. 217), la densité est la dimension qui présente le plus d'impact sur la diminution de l'utilisation de l'automobile : « Densities exerted the strongest influence on personal business trips ». Néanmoins, ils soulignent que la synergie des 3Ds (densité, diversité, design) est très importante et que malgré un bon design et la création d'un environnement pour des piétons

dans un milieu peu dense, il n’y aura pas plus de résidents qui marchent sans densité et diversité. D’autre part, dans toutes les recherches, la densité fait partie des éléments fondamentaux participant à la création d’un environnement marchable. Toutefois, dans la partie 1.1., nous avons constaté que la densité pouvait s’exprimer de différentes manières, et être perçue de ce fait de façon différente. Dans les recherches étudiées, les différentes composantes de la densité ne sont pas nécessairement distinguées, et c’est ce que cette recherche ambitionnerait de réaliser : explorer quelles sont les caractéristiques physiques de la densité qui peuvent influencer la marche, selon le point de vue des usagers qui nous intéressent.

1.3. Les manifestations spatiales de la densité favorables à la marche : perceptions parentales

1.3.1. Les parents de jeunes enfants comme population d’intérêt

D’après une étude menée par Statistique Canada, sur la *migration entre municipalité centrale et municipalités avoisinantes à Toronto, Montréal et Vancouver* (Turcotte et Vézina, 2010), les tendances sociales canadiennes confirment la migration de plusieurs jeunes adultes et de familles des municipalités centrales vers les municipalités avoisinantes, notamment à Montréal. Ces mouvements sont l’une des raisons qui contribue à maintenir l’écart du nombre de familles entre les villes et les banlieues. L’exode des familles vers des secteurs périphériques constitue un problème toujours actuel pour des « villes-centre » comme Montréal, comme on l’explique dans un article paru en mars 2015 dans *Le Devoir* : « Montréal est loin d’avoir gagné son pari d’attirer les familles avec de jeunes enfants, puisque c’est dans la catégorie d’âge des 0-14 ans que son déficit migratoire est le plus important, avec les 25-44 ans – qui représentent leurs parents » (Lévesque, 2015). A Montréal, cet écart est particulièrement prononcé et la ville tente de renverser la tendance migratoire en encourageant les jeunes adultes et leurs familles à choisir de s’y établir (plan d’action famille de Montréal, afin de mieux répondre à leurs besoins, de les fidéliser et d’en attirer de nouvelles). Les recherches de Turcotte et Vézina (2010) se sont intéressées aux individus de 25 à 44 ans puisque c’est cette part de la population qui est la plus nombreuse à effectuer les migrations, et

a l'âge de fonder une famille et d'acheter sa première maison. Comme nous l'indiquons en introduction, les maisons individuelles – dont l'offre est plus forte dans les municipalités avoisinantes que dans la ville centre (Groupe Cardinal Hardy, 2006 ; Leloup et Séraphin, 2009 ; Turcotte et Vézina, 2010) – sont plébiscitées par les jeunes familles. Ainsi, les nouveaux parents sont parmi les plus susceptibles de quitter la ville-centre : à Montréal, 34% des personnes devenues parents de 2 enfants ou plus entre 2001 et 2006 ont quitté la municipalité centrale (vs 7% pour les personnes vivant seules).

Les raisons de partir vivre en banlieue sont multiples, et certains ménages considèrent que la qualité de vie est meilleure en banlieue (tout en rappelant que l'accès au foncier reste la première cause de départ de la ville-centre de Montréal (Leloup et Séraphin, 2009)) : le désir d'avoir plus d'espace, des logements plus grands plus facilement disponibles et moins chers (Leloup et Séraphin, 2009), le désir de vivre à proximité d'autres familles qui ont des besoins similaires aux leurs (comme des écoles), l'absence de services leur correspondant dans la ville-centre, des secteurs perçus comme plus sécuritaires, mieux structurés pour élever des enfants, et parfois moins bruyants, qui sont autant d'éléments redoutés dans les quartiers plus denses des villes centres.

La densité ferait également partie des facteurs contribuant à l'exode des familles de la ville vers la banlieue. D'après une recherche menée par Senior, Webster et Blank (2006) au Royaume-Uni, les ménages (notamment les familles avec de jeunes enfants) préféreraient vivre dans des parties moins denses de la ville, la banlieue restant la forme préférée d'urbanisation. Comme nous l'avons précisé précédemment, ce résultat est toutefois à manier avec précautions considérant d'une part les dimensions socio-économiques des familles (leurs revenus), et d'autre part la disponibilité d'une offre adaptée à ce public aux centres-villes. Il y a aujourd'hui un paradoxe entre le désir urbain (profiter des services offerts par la ville) et le fait de vivre en banlieue (pouvoir profiter d'une maison individuelle et d'un jardin) (Neuman, 2005). Neuman (2005) constate une déconnexion entre ce qui est dit soutenable ou durable et ce que les individus veulent en réalité. D'après lui, ce que les individus souhaitent ne peut pas adhérer aux principes de la durabilité : il parle d'un « paradox between urban desirability and suburban livability » (Neuman, 2005, p. 11).

La densification a suscité des débats majeurs lors des consultations publiques organisées dans le cadre de l'adoption de ces plans (le PMAD notamment). Elle fait également

l'objet de nombreuses réflexions dans les milieux professionnels et académiques. Enfin, des organismes du milieu associatif, tels Vivre en Ville et le Centre d'Écologie Urbaine de Montréal (CEUM), préconisent des approches d'aménagement de milieux plus denses. La densification, très reliée aux principes d'aménagement durable, fait toutefois face à une acceptation sociale difficile au Québec, comme le souligne Christian Savard (Arsenault et Goulet, 2012, p. 26), car « la densité que l'on tente de créer n'est pas toujours conviviale ou de qualité ». En effet, les projets intégrant cette notion sont parfois mal insérés dans les quartiers existants, et l'offre est très « homogène » à Montréal : des condominiums, sans véritable mixité urbaine et sociale affichée. Montréal serait ainsi gagnante à sortir de la dualité « maison unifamiliale isolée ou condominium dans un immeuble à logements » (Christian Savard, cité dans Arsenault et Goulet, 2012, p. 26), afin d'être en mesure de présenter des projets intéressants pour les familles au cœur même de la ville (Groupe Cardinal Hardy, 2006 ; Leloup et Séraphin, 2009).

Souhaitant s'inscrire pleinement dans le contexte montréalais face à la compréhension des enjeux liés à l'exode des familles du centre de Montréal vers les banlieues, notre population privilégiée d'étude concerne donc les parents de jeunes enfants, puisqu'il s'agit de la population qui affiche la mobilité la plus forte des quartiers centraux (denses) vers les banlieues (moins denses). Il apparaît intéressant de mieux connaître leur rapport à la densité, qui est souvent préconisée comme une condition de la marchabilité. De plus, les connaissances au sujet de la perception du cadre bâti, notamment chez les familles avec enfants, ne sont pas abondantes, alors qu'elles sont importantes et nécessaires pour mieux saisir les obstacles et opportunités à l'aménagement de milieux urbains plus denses et plus viables.

1.3.2. Problématique et question de recherche

Dans une optique de développement durable, le PMAD préconise toute une série de cibles à atteindre en matière de densité. En même temps, on observe à Montréal un exode des jeunes familles des quartiers centraux (milieux denses) vers les banlieues (milieux moins denses) (Leloup et Séraphin, 2009 ; Secrétariat à la région métropolitaine, 2013). La densité, dont plusieurs expressions sont possibles, favoriserait la marche, un des thèmes dominants

dans la perspective des mobilités durables. Notre question de recherche s'inscrit dans ce contexte et prend la forme suivante :

De quelle manière les parents de jeunes enfants perçoivent-ils la densité du cadre bâti et quelle est la relation entre cette perception et la façon dont ils pratiquent leur environnement par la marche ?

D'une part, le lien entre les caractéristiques physiques de l'environnement bâti et la perception de la densité sera étudié, d'autre part celui entre la densité et la marche sera exploré en particulier pour le public des parents avec de jeunes enfants. Le concept de marchabilité est ainsi introduit en tant que résultat de la relation entre le cadre bâti et le comportement des individus en termes de déplacements, et en tant qu'angle d'approche pour explorer la perception et les pratiques spatiales des familles.

Les objectifs de notre démarche sont donc les suivants :

- le premier objectif est d'explorer la perception de parents de jeunes enfants au regard de la densité de leur cadre bâti ;
- dans un second temps, nous cherchons à comprendre les comportements des parents de jeunes enfants en termes de choix résidentiels et de déplacements dans le quartier (marche) ;
- le troisième et dernier objectif est d'explorer les relations entre les perceptions du cadre bâti et les pratiques de mobilité piétonne de parents de jeunes enfants.

1.3.3. Pertinences scientifique, sociale et pratiques de la recherche

La pertinence scientifique du sujet est démontrée par les travaux qui ont été réalisés par les chercheurs sur ce thème et les lacunes qui demeurent en termes de connaissances, notamment sur la question de la perception : « future research about the living experience in different densities, neighbourhoods and contexts is needed to better understand and enhance the high density residential experience » (Gifford, 2007 et Lewicka, 2010, cités par Buys et Miller, 2012, p. 335). Buys et Miller (2012) soulignent également qu'il reste à explorer comment des quartiers centraux à forte densité peuvent être souhaitables pour élever des enfants.

La pertinence pratique est mise en évidence par le fait que la densité urbaine fait partie des propositions phares du PMAD de Montréal, et était l'un des trois thèmes principaux soulevés lors de l'Agora métropolitaine à ce sujet à Montréal le 1^{er} mars 2013. Comme spécifiée précédemment dans ce document, la question de la densité fait partie des préoccupations du CEUM (dont le but est de participer à remodeler une ville qui soit toujours plus agréable à vivre), et de Vivre en Ville (dont la mission est d'améliorer la qualité de l'environnement et des milieux de vie par l'application des principes du développement durable) notamment. Enfin, il s'agit d'un thème particulièrement d'actualité auprès des praticiens de l'aménagement, notamment les urbanistes : la revue *Urbanité* y a consacré tout un dossier à l'hiver 2012, en insistant notamment sur la « fuite des familles » vers les banlieues, un des enjeux de la municipalité de Montréal.

Le but de cette recherche est d'une part d'alimenter le travail d'organismes associatifs, des autorités municipales ou des praticiens dans le cadre de leurs réflexions sur la densité, d'autre part de saisir de quoi parlent les familles lorsqu'elles s'expriment par rapport à la densité, leur perception de formes urbaines, et en quoi la densité affecte leur comportement, en matière de marche précisément. Ce travail permettra de mieux saisir les liens entre le cadre bâti et la marchabilité d'un quartier. Les études réalisées apportent ainsi un éclairage sur d'éventuelles appréhensions face à un type d'environnement bâti. Le travail aiderait ainsi à déterminer quels paysages urbains favorisent une expérience positive pour le piéton, et plus précisément, quels paramètres formels peuvent rendre les milieux denses à la fois favorables à la marche et attractifs pour les familles.

Chapitre 2. Perception de la densité et pratiques de la marche : démarche méthodologique

Dans le chapitre précédent, nous avons tout d'abord souligné le caractère polysémique de la densité, qui peut non seulement s'exprimer sous plusieurs formes, mais aussi être perçue de façon totalement différente selon les individus. Selon l'organisation de l'espace, les individus développent un certain comportement de mobilité, et nous avons considéré plus particulièrement le concept de marchabilité pour nous pencher sur cette relation environnement-comportement. Nous avons ainsi abouti au questionnement suivant : de quelle manière les parents de jeunes enfants perçoivent-ils la densité du cadre bâti et quelle est la relation entre ces perceptions et la façon dont ils pratiquent leur environnement à pied ? L'objectif ici est de rendre plus compréhensible la façon dont nous entendons explorer la question de la perception et cette relation, en présentant la méthodologie employée et les différents outils mis en œuvre afin d'opérationnaliser notre question de recherche.

2.1. Rappels théoriques et cadre d'analyse

2.1.1. Approche de recherche et considérations théoriques

Notre démarche prend la forme d'une recherche exploratoire, pour laquelle une des meilleures stratégies d'opérationnalisation est l'étude de cas. Ce projet s'appuie ainsi sur une approche par étude de cas multiples en étudiant la perception de certains individus : elle s'inscrit dans la tradition phénoménologique, offrant une perspective qualitative (interprétative). En effet, l'étude de cas (approche qui porte selon Yin (1994) sur un phénomène actuel pris dans son contexte réel et répond aux questions « comment » ou « pourquoi ») fait appel à différentes méthodes qualitatives, dont les entretiens semi-dirigés par exemple (Roy, 2009 ; Creswell, 2007). D'après Roy (2009, p. 207), il s'agit d'une « approche de recherche empirique qui consiste à enquêter sur un phénomène [*ici : la perception de la densité sous l'angle de la marche*], [...], un ensemble d'individus [*ici : les*

parents de jeunes enfants], sélectionné de façon non aléatoire, afin d'en tirer une description précise et une interprétation qui dépasse ses bornes ». Enfin, le choix d'une étude de cas multiple permet de mieux comprendre la dynamique de chaque cas, d'aborder différentes perspectives d'une même question de recherche, et de comprendre les différentes interactions existant entre les variables.

Ainsi, nous avons étudié deux cas dans notre recherche, en nous appuyant d'une part sur des données quantitatives (relevés de terrain, données sur la forme urbaine notamment), et d'autre part sur des données qualitatives issues d'entretiens semi-dirigés et d'un groupe de discussion auprès de parents de jeunes enfants qui résident dans deux quartiers différents. Nos outils de cueillette de données seront présentés en détail plus loin dans ce chapitre.

Notre démarche de recherche présentée ici est mixte :

- elle est déductive car nous prenons déjà en compte une série de variables (paramètres de densité, marchabilité du milieu selon les parents, etc.) cadrant les données que nous allons recueillir sur le terrain (relevés, données disponibles, entrevues, etc.) ;
- et elle est également inductive, puisqu'elle cherche à explorer le réel, sans hypothèses de départ fortes, avec seulement un thème d'enquête, mais sans présupposés sur les résultats. Il s'agit de saisir la manière dont les parents de jeunes enfants qualifient la densité et pratiquent leur environnement en tant que piétons, ce qui laisse la possibilité de voir émerger de nouvelles relations comportement-environnement. Cela implique une certaine souplesse dans le déroulement de l'enquête et d'envisager la possibilité de changer de technique pour recueillir de l'information, adapter le questionnement au fur et à mesure des découvertes et réévaluer la population à rencontrer pendant la collecte des données (Alami, 2009).

2.1.2. Présentation du cadre d'analyse

Au cours du chapitre précédent, nous avons pu nous rendre compte que la densité peut s'exprimer sous plusieurs formes urbaines. Ces formes urbaines présentent des caractéristiques objectives, comme la hauteur ou la marge de recul par exemple. Il s'agit ensuite de comprendre comment cet environnement est perçu par les parents, et quels sont les déterminants du cadre bâti qui influencent la perception. Par ailleurs, afin d'explorer le lien entre la perception de l'environnement bâti et la marchabilité dans le quartier (en étudiant les

déplacements à pied des parents), nous nous inscrivons plutôt dans la théorie du déterminisme environnemental (telle que décrite dans le chapitre 1, section 1.2.2, p. 25), tout en considérant l'influence de l'autosélection (ne serait-ce que pour nuancer l'interprétation de nos résultats).

Afin d'élaborer une méthodologie nous permettant d'étudier les perceptions des parents de jeunes enfants, nous nous sommes appuyée sur l'article d'Ewing et Handy (2009) pour la mesure des qualités d'une rue pouvant influencer la marche. En effet, la perception joue un rôle essentiel en tissant un lien entre les caractéristiques physiques d'un environnement et le comportement : l'environnement physique influence à la fois directement et indirectement (rôle de la perception) le comportement de chaque individu. En observant les caractéristiques physiques (à la fois objectives et subjectives) et les comportements, nous pouvons mieux articuler la relation entre les caractéristiques physiques de la rue et le comportement lié à la marche : ces variables influencent la façon dont un individu se sent et se comporte à un endroit donné (Ewing et Handy, 2009).

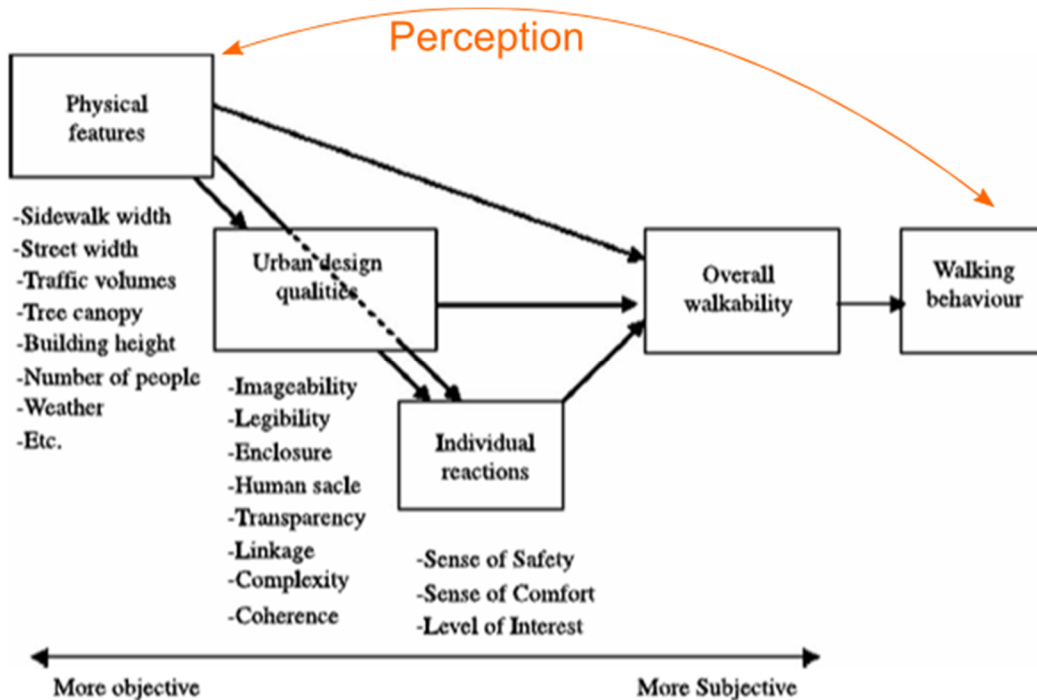


Figure 5 : Rôle de la perception entre les caractéristiques de l'environnement et le comportement lié à la marche (Ewing et al., 2006, p. S225)

Pour la densité en particulier, la Figure 5 ci-dessus nous donne une base intéressante de paramètres nous permettant de caractériser la forme que peut prendre la densité et les caractéristiques de l'environnement bâti dans le discours des participants. Ewing et Handy (2009, pp. 73-81) ont ainsi développé des indicateurs afin de mesurer les qualités d'une rue pouvant influencer le comportement lié à la marche. Afin de mesurer de façon objective les qualités subjectives d'un tel environnement urbain, ils proposent cinq qualités intrinsèques au design urbain en termes de caractéristiques physiques pour les rues :

- imageability (imagibilité), qui se retrouve dans la qualité d'un environnement physique à évoquer une image forte chez l'observateur ;
- human scale (échelle humaine), qui se retrouve dans la largeur des bâtiments et la hauteur ;
- transparency (transparence), qui joue sur le fait d'inviter des passants à entrer dans un bâtiment ou voir de nouvelles rues par exemple ;
- enclosure (encadrement), mesurable selon la proportion largeur de rue / hauteur du bâti ;
- complexity (complexité), dépendant des variations dans l'environnement bâti.

Certaines de ces composantes nous intéressent particulièrement, puisqu'elles ont aussi un lien avec la forme que peut prendre la densité (hauteur, forme des bâtiments, etc.). Il est important de noter également qu'*individuellement*, les caractéristiques physiques (comme la largeur des trottoirs, la largeur de la rue, la hauteur des bâtiments, la circulation, etc.) ne donnent pas d'information sur l'expérience de la marche : « they do not capture people's overall perceptions of the street environment perceptions that may have complex or subtle relationships to physical features » (Ewing et Handy, 2009, p. 66). C'est pourquoi nous avons choisi de relever plusieurs de ces caractéristiques, dont certaines sont intimement liées non seulement avec la notion de densité, mais également avec le comportement lié à la marche.

Certains paramètres difficilement mesurables quantitativement (comme le voisinage, l'attachement au quartier, ou l'entretien de la ville par exemple), peuvent aussi influencer la perception de la densité. Certains ont été décrits au travers des indicateurs PEQI (Perceived Environmental Quality Indices) et PREQ (Perceived Residential Environmental Quality) (Walton, Murray et Thomas, 2008). Le PEQI permet de voir comment les résidents perçoivent la qualité de l'environnement dans leur quartier (et comporte quelques indications sur l'idéal de voisinage des résidents) et le PREQ est utilisé dans le but d'évaluer les perceptions des

résidents dans leur environnement proche (il est plutôt centré sur la qualité du voisinage et la densité de population) (Walton, Murray et Thomas, 2008). Ces indicateurs ont été développés par Walton, Murray et Thomas (2008), liés à des paramètres comme la qualité esthétique du quartier. Ces indicateurs ont aussi été considérés dans notre démarche, notamment lors de la cueillette de données par des entrevues et du groupe de discussion, et lors de l'analyse des données.

Enfin, nous nous sommes appuyée sur des études faisant le lien entre la marchabilité et la perception de l'environnement qui travaillaient notamment avec quatre concepts (et pour lesquels de nombreux indicateurs ont été développés dans le cadre d'une démarche quantitative) : le design, le sentiment de sécurité, les possibilités de destination et l'esthétique (Bentley, Jolley et Kavanagh, 2010). Les indicateurs choisis pour caractériser nos quartiers d'étude prennent déjà en compte le design (caractéristiques physiques du bâti et de la trame urbaine), et les destinations (en étudiant l'usage du sol par quartier). Concernant le sentiment de sécurité et l'esthétique (participant à l'encouragement de la marche), des questions ont été formulées à cet effet lors des entretiens semi-dirigés.

Nous articulons ainsi notre cadre d'analyse autour de trois variables : les variables personnelles (caractéristiques des participants), la perception des parents, et les pratiques liées à cette perception (cf. Figure 6). Ce cadre d'analyse sera complété avec les résultats obtenus aux chapitres 3 et 4.

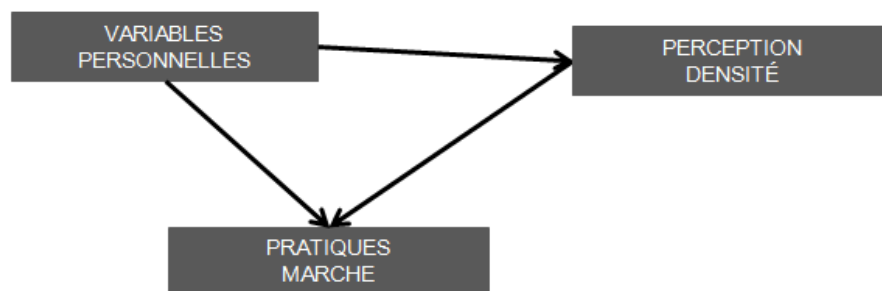


Figure 6 : Cadre d'analyse

2.1.3. Choix des variables et des indicateurs

Avant de commencer notre travail empirique, nous souhaitons nous doter de plusieurs moyens afin de caractériser nos terrains d'étude, et de contextualiser les discours des participants⁹. Ces moyens sont d'une part de caractériser chacun des environnements bâtis dans les quartiers d'étude, et d'autre part de saisir les comportements prédominants en matière de mobilité, en utilisant les données de l'enquête Origine-Destination. Le Tableau II ci-dessous présente les différentes données qui seront utilisées, l'ordre dans lequel nous envisageons de réaliser la collecte de données (et les outils qui seront utilisés), les différentes variables et des exemples d'indicateurs.

Données	Variables	Indicateurs
Caractéristiques physiques de chaque terrain d'étude (source : analyse des bases de données et cartographie municipales, outil Territoires du MAMOT, rapports du CEUM)	Cadre bâti	- Densité générale - Typologie de chaque quartier : hauteur des bâtiments mode d'implantation (marge de recul, espace entre les bâtiments) COS, CES, densité bâtie
Déplacements quotidiens dans les quartiers à l'étude (source : résultats de l'enquête Origine-Destination 2008)	Pratiques de mobilité quotidienne	- Pourcentage des déplacements motorisés, en transport en commun, en transport actif - Taux de possession d'une automobile
Profil des participants (source : court sondage auprès de parents de jeunes enfants dans les deux quartiers d'étude principalement)	Variables socioéconomiques	- Revenus - Nombre d'enfants et leurs âges - Localisation du foyer

⁹ En effet, l'être humain forge son expérience sur des référentiels culturels et expérientiels (Paillé et Mucchielli, 2012, p. 119) : « il [lui] est impossible de faire l'expérience de quoi que ce soit en l'absence d'un univers de référence, lequel forme le creuset de son expérience ».

<p>Discours des participants (sources : entretiens semi-dirigés et groupe de discussion)</p>	<p>a) Variables individuelles b) Perception c) Pratiques</p>	<p>a-1. Caractéristiques du logement (type, taille, espace extérieur) a-2. Années de résidence dans le quartier a-3. Contraintes financières du choix résidentiel a-4. Mobilité résidentielle a-5. Possession d'une automobile, d'un vélo *b-1. Caractéristiques physiques perçues du quartier *b-1.1. hauteur des bâtiments *b-1.2. mode d'implantation (marge de recul, espaces entre les bâtiments) *b-1.3. largeur des rues *b-1.4. rapport largeur / hauteur *b-1.5. largeur des trottoirs et état des trottoirs *b-1.6. trames de rue *b-1.7. forme / volumétrie du bâti *b-1.8. ensoleillement de la rue *b-1.9. monotonie / harmonie / esthétique du cadre bâti *b-1.10. végétation (type de végétation et quantité) *b-1.11. transparence des limites de la rue (façades) *b-1.12. mémoire et souvenirs du quartier *b-1.13. entretien des espaces publics et des bâtiments *b-2. Caractéristiques fonctionnelles perçues dans le quartier *b-2.1. présence de services de proximité *b-2.2. diversité des services de proximité *b-2.3. distance aux services de proximité</p>
--	--	--

		<p>*b-2.4. espaces publics et parcs (présence, taille, caractéristiques, quantité, achalandage)</p> <p>*b-2.5. circulation automobile</p> <p>*b-3. Présence humaine perçue dans le quartier</p> <p>*b-3.1. animation dans la rue</p> <p>*b-3.2. présence de monde sur les trottoirs</p> <p>*b-3.3 population / quantité de monde perçue</p> <p>*b-3.3. sentiment de sécurité</p> <p>b-4. Trajets appréciés / peu appréciés</p> <p>b-5. Connaissance des enjeux liés à la densité et à la marche</p> <p>c-1. Trajets pour le loisir : détail des déplacements</p> <p>c-2. Trajets avec destination : détail des déplacements</p> <p>c-3. Transport en commun (présence, fréquence, accessibilité)</p> <p>c-4. Déplacements en automobile dans le quartier</p> <p>c-5. Prévision déménagement</p> <p>Indicateurs considérés pour le groupe de discussion : <i>Ceux avec une * dans la liste ci-dessus, et :</i></p> <p>b-6. Habitudes et vécu (avec quels cadres bâtis les participants sont-ils familiers, dans quels environnements ont-ils grandi, ...)</p> <p>c-6. Marche avec enfant / marche sans enfant</p> <p>c-7. Marche avec destination / marche sans destination</p> <p>c-8. Habitudes de déplacements</p>
--	--	---

Tableau II : Données, sources, outils de cueillette, variables associées et exemples d'indicateurs

2.2. Choix des terrains d'étude

Nous avons choisi de réaliser notre recherche dans deux quartiers afin de saisir la diversité des pratiques et des perceptions que les participants peuvent avoir à l'égard des environnements dont les caractéristiques formelles (se rapportant à la densité) diffèrent. Il s'agit d'une exploration, pour faire ressortir la diversité, plutôt qu'une étude pour mesurer le poids d'une perception ou d'une forme de pratique en particulier. L'étude n'est donc pas exhaustive, et se concentre sur deux quartiers différents. Les critères généraux de sélection de ces quartiers sont :

- D'une part, des cadres physiques différents (deux quartiers qui sont morphologiquement différents) : cela nous a permis de travailler avec des personnes vivant dans des milieux bâtis différents (de la maison individuelle au quadriplex), donc pouvant avoir des référentiels différents, notamment en matière de perception de la densité et des idéaux résidentiels qui peuvent ne pas être les mêmes.
- D'autre part, nous souhaitons que ces quartiers bénéficient d'une desserte en transport en commun plus ou moins similaire, afin que la pratique de la marche ne puisse être altérée par cette variable.

À la lumière de ces différents critères, deux terrains d'enquête ont été retenus pour cette étude : il s'agit du quartier Plateau Est et du quartier Mercier Est, tous les deux ayant fait l'objet d'un projet récent dans le cadre du programme Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS) du Centre d'écologie urbaine de Montréal (CÉUM).

Les QVAS ont été initiés par le CEUM. Il s'agit d'« une nouvelle approche pour l'aménagement de l'espace public qui favorise la marche et le vélo » (CEUM et al., 2011, p. 5). Pour ce faire, des études assez complètes ont été réalisées par le CEUM sur des quartiers déterminés, notamment en termes de densité, de population, d'histoire du quartier et de caractéristiques urbaines (trame urbaine, typologie des logements, détermination des activités, cartes de densités urbaines, infrastructures conçues pour les piétons). La base documentaire ainsi développée est plutôt récente (de 2008 à 2010) et permet également d'avoir accès à des documents de référence pertinents pour notre recherche. Parmi les quartiers étudiés se trouvent

le QVAS Mercier-Est, et le QVAS Plateau-Est (ci-après dénommés Mercier-Est et Plateau-Est, et abrégés en ME et PE)¹⁰.

Ces deux quartiers présentent plusieurs avantages : ils sont morphologiquement différents mais ont tous les deux une desserte en transports en commun similaire. En effet, PE comporte une trame urbaine serrée et plus dense que ME, dont une partie du territoire est recouverte par des maisons unifamiliales (et ressemble plus de ce fait à un quartier de banlieue). En termes de population, PE connaît un exode de ses familles (explicable en partie par une offre de logements peu adaptée aux familles dans le Plateau Mont-Royal dans son ensemble et une hausse des prix qui rend les tarifs inabordables pour des familles moyennes (CEUM et al., 2011)), et est habité par une majorité de jeunes adultes. Quant à ME, la population y est plus variée, avec néanmoins une plus forte représentation des aînés (cf. section 2.6, p. 62 pour une description plus exhaustive des quartiers d'étude).

Ainsi le choix des quartiers s'est-il posé sur ces deux quartiers, où deux populations issues d'un environnement différent pourront être interrogées. Enfin, et ce dernier élément n'est pas sans importance, ce choix de quartier offre des contacts associatifs : pour PE, il s'agit de la Maison d'Aurore, et pour ME, de Solidarité Mercier-Est. Ces deux organismes ont l'avantage d'une part de connaître plusieurs résidents, et d'autre part d'avoir déjà travaillé avec ceux-ci sur des questions d'aménagement – notamment dans le cadre des QVAS avec le CEUM. En passant par ces organismes, nous avons eu accès à d'autres intervenants sur le terrain (notamment avec la Maison des familles de ME) et nous avons pu établir un lien avec la population locale plus facilement.

¹⁰ Au vu du recrutement, et des superficies de quartier très différentes, les deux quartiers d'étude ont des limites qui diffèrent légèrement des QVAS initiaux (cf section 2.5, p. 59).

2.3. La constitution de l'échantillon

2.3.1. Échantillonnage

Selon Ouellet et Saint-Jacques (2000, p. 87), il n'existe aucune règle concernant la taille d'un échantillon qualitatif. Elles précisent également que « les recherches qui s'inscrivent dans une perspective phénoménologique mettent à contribution quelques sujets seulement » (p. 87), ce qui nous concerne pleinement dans le cas de notre recherche.

Un échantillon non probabiliste et de type intentionnel est donc privilégié, nous permettant d'avoir accès à « une connaissance détaillée et circonstanciée de la vie sociale » (Deslauriers et Kérisit, 1997, p. 97 ; Savoir-Zajc, 2009).

Les critères de sélection ont été les suivants : des parents de jeunes enfants (de zéro à douze ans), hommes ou femmes, âgés entre 25 et 44 ans (cf. section 1.3.1, p. 28), appartenant à des catégories socio-économiques similaires, et qui habitent dans l'un des deux terrains retenus (PE et ME). Nous avons recruté huit parents dans chacun des deux terrains afin de participer aux entrevues semi-dirigées et au groupe de discussion, soit 16 participants au total (ce qui, compte tenu des ressources et du temps disponible pour cette recherche, était la cible initiale). Ainsi, 15 entretiens semi dirigés ont été effectués, dont un avec deux personnes simultanément (un couple). Le Tableau III ci-dessous regroupe certaines informations concernant les participants. Tout d'abord, nous avons attribué à chaque participant un identifiant (P1 à P15¹¹), que l'on retrouve dans la suite du mémoire pour identifier les citations issues de leur discours. Nous avons également identifié leur quartier de résidence, ainsi que le nombre d'années de résidence dans le quartier et le logement. Nous pouvons ainsi constater que l'ensemble des parents interrogés présente une certaine mobilité résidentielle, puisque tous ont déménagé plusieurs fois. Nous avons également mentionné le niveau de connaissance des participants : expert (urbaniste ou parents qui participent activement à la vie de quartier et ont une excellente connaissance du sujet), ou non expert.

¹¹ Le couple, qui nous a fourni des réponses distinctes, a été identifié en tant que P1A et P1B.

Participants	Sexe	Âge	Quartier actuel	Milieu de vie pendant l'enfance	Années de résidence quartier (dans logement)	Nombre d'enfants (et âges)	Nombre personnes dans ménage	Niveau de connaissance des parents sur le sujet
P1A	F	31	ME	Non renseigné	1 (1)	1 (2 ½)	3	Expert
P1B	M	40		Banlieue française				Non expert
P2	M	33	ME	Quartier suburbain	4 ½ (4 ½)	1 (2 ½)	3	Expert
P3	M	42	ME	En région	6 (6)	1 (8)	3	Expert
P4	M	44	PE	Montréal (Plateau)	8 (8)	3 (16 ; 7 ; 5)	5	Expert
P5	M	36	ME	Banlieue française	3 (3)	1 (3)	3	Non expert
P6	F	29	ME	Banlieue	6 (6)	2 (3 ; 1 ½)	3	Non expert
P7	F	34	PE	Paris	7 (7)	3 (9 ; 8 ; 3)	5	Expert
P8	F	41	PE	Banlieue	16 (14)	2 (10 ; 8)	4+1	Non expert
P9	F	35	PE	Banlieue	6 (5)	2 (8 ; 5)	4	Non expert
P10	F	33	ME	Banlieue	1 (1)	1 (4 mois)	3	Non expert
P11	F	32	ME	Banlieue	6 (6)	2 (4 ; 2)	4	Expert
P12	F	36	PE	Montréal (Plateau)	12+18 (7)	3 (7 ; 5 ; 2 ½)	5	Non expert
P13	M	34	PE	Banlieue	4 (2)	2 (3 ; 1)	4	Non expert
P14	M	42	PE	Banlieue française	12 (7)	1 (10)	3	Non expert
P15	F	37	PE	Ville de région	3 (3)	1 (4)	3	Non expert

Tableau III : Présentation des parents participants

Notre échantillon était également un peu particulier, notamment concernant plusieurs participants de ME : en effet, plusieurs avaient vécu en tant que locataire dans un quartier central (notamment le Plateau, Côte de Neiges, Rosemont ou la Petite-Patrie). Le Tableau IV ci-dessous présente quels sont les participants qui déclarent avoir choisi leur quartier de résidence en partie par contrainte financière, en plus des autres caractéristiques de leur logement.

	Quartier	Contrainte financière dans le choix du quartier	Propriétaire (P) ou Locataire (L)	Caractéristiques du logement		
				Type	Une chambre par enfant Oui / Non	Espace extérieur ¹²
P1A	ME	Oui	P	Bungalow	Oui	Cour
P1B						
P2	ME	Oui	P	Maison de ville	Oui	Cour
P3	ME	Oui	P	Unifamiliale	Oui	Cour
P4	PE	Non	P	5-plex (RDC)	Oui	Cour
P5	ME	Oui	P	Bungalow	Oui	Jardin
P6	ME	Non	L	Appartement	Oui	Balcon
P7	PE	Non	P	Condo (RDC)	Non	Cour
P8	PE	Non	P	Triplex (RDC+ 1 étage)	Non	Cour
P9	PE	Non	P	Triplex (RDC)	Oui	Cour
P10	ME	Oui	P	Maison	Oui	Cour
P11	ME	Oui	P	Duplex (RDC)	Non	Cour
P12	PE	Non	P	Cottage	Non	Terrasse rdc
P13	PE	Non	P	Cottage	Oui	Cour
P14	PE	Non	P	Triplex (dernier étage)	Oui	Terrasse
P15	PE	Non (car connaissance de l'agent immobilier)	P	Duplex (RDC et sous-sol)	Oui	Cour

Tableau IV : Caractéristiques des logements des participants

Notons que notre échantillon était particulier, car 14 familles possédaient un espace extérieur sur lesquels les enfants pouvaient jouer (dont 12 avec un accès direct à une cour et 2 à une terrasse), et seule une famille avait un petit balcon (sans espace pour les enfants).

¹² Les espaces extérieurs relevés correspondent aux propos des participants (cour, jardin, terrasse, balcon).

Pour le groupe de discussion, nous anticipions que plusieurs parents pouvaient ne pas être intéressés, voire disponibles. Nous avons prévu un taux de participation de 50% par rapport aux parents interviewés (8 personnes). Néanmoins, il a été compliqué de réunir plusieurs participants à la même date et de concilier les impératifs professionnels et personnels de chacun. Nous avons finalement réalisé un groupe de discussion avec quatre participants, deux issus de ME et deux de PE (P1B, P2, P7 et P15). Malgré cette contrainte, le groupe de discussion a été très riche et il y a eu de nombreux échanges, avec de nouveaux points complétant ce qui avait été dit lors des entrevues semi-dirigées.

2.3.2. Processus de recrutement

Le recrutement des participants a été effectué de mars à juin 2014. Tel qu'expliqué précédemment, nous avons avant tout commencé par contacter les deux organismes communautaires situés dans les quartiers choisis et en lien avec la population locale : Solidarité Mercier-Est pour le quartier ME et la Maison d'Aurore pour PE.

Nous avons tout d'abord téléphoné à la responsable de Solidarité Mercier-Est, en lui expliquant le but de la recherche et le profil des participants recherchés. Après nous avoir mis en contact avec une personne en lien avec les familles dans ME et la Maison des familles de Mercier-Est, nous avons transmis par courriel une lettre d'information à l'attention de l'organisme¹³, une lettre d'information à l'attention des parents¹⁴ et un lien dirigeant vers un court sondage¹⁵. Sous la forme d'un questionnaire, ce dernier a permis non seulement de présélectionner la population nous intéressant afin de valider le profil des futurs interviewés (sur le lieu d'habitation, leur situation familiale et leur intérêt à participer à un projet de recherche), mais également de recueillir de l'information (qui a complété celle recueillie au travers des autres outils). Il a permis également aux participants d'arriver en entrevue semi-dirigée un peu plus préparés, puisque le sondage comportait quelques questions sur différents cadres bâtis, les préférences des parents pour un cadre bâti particulier, ou encore les types d'environnements dans lesquels ils aimaient marcher avec ou sans but précis.

¹³ Voir *Annexe 1 : Lettre d'information envoyée aux organismes.*

¹⁴ Voir *Annexe 2 : Lettre d'information envoyée aux parents.*

¹⁵ Voir *Annexe 3 : Contenu du mini-sondage.*

Le CEUM s'est occupé d'envoyer notre lettre d'information à la Maison d'Aurore, mais cet organisme n'a pas pu nous aider pour le recrutement sur le PE.

Nous avons ainsi pu retenir plusieurs participants par le biais d'organismes, mais avons eu également besoin d'élargir notre réseau de contacts (pour compléter le recrutement sur ME et le commencer dans PE). Nous avons ainsi cherché à contacter le public visé par la recherche d'une part par effet « boule de neige », en demandant « à un ou deux [participants] de désigner d'autres personnes qui correspondent aux critères retenus et qui sont donc susceptibles de participer à la recherche. On demandera à ces nouvelles personnes de désigner, à leur tour, d'autres personnes qui correspondent aux critères retenus » (Ouellet et Saint-Jacques, 2000, p. 83). D'autre part, nous avons sollicité notre propre réseau de connaissances (personnelles et professionnelles) afin de pouvoir recruter des parents. Enfin, dans PE, nous sommes également passés par une école primaire et plusieurs garderies. Dans chaque cas, après avoir obtenu le consentement des directions de l'école primaire ou des crèches, nous leur avons fait passer la lettre d'information pour le recrutement, qu'ils ont ensuite transmis par courriel aux différents parents, ainsi que le lien vers le mini-sondage. Nous avons également contacté la direction du Centre du Plateau (Centre de loisirs dans PE), et avons obtenu leur accord pour solliciter les parents qui attendaient lors des activités physiques sportives de leurs enfants. Dans ce cas, nous avons expliqué de visu notre démarche aux parents, et s'ils étaient intéressés à participer, nous leur envoyions par courriel la lettre d'information et le sondage.

2.3.3. Obtention du consentement

Notre recherche a été menée avec l'approbation du Comité plurifacultaire d'éthique à la recherche de l'Université de Montréal (numéro de certificat CPER-14-005-D)¹⁶. Nous avons demandé le consentement¹⁷ des futurs participants à la recherche. La recherche et les modalités de participation spécifiques au sondage ont été expliquées rapidement avant la connexion dudit sondage. Puis les modalités de participation pour la recherche (entrevues et groupe de discussion) ont été expliquées aux participants avant leur première activité (de visu

¹⁶ Voir *Annexe 4 : Certificat d'éthique*.

¹⁷ Voir *Annexe 5 : Formulaire de consentement*.

ou par courriel). Nous avons récupéré tous les formulaires de consentement en personne, lors de l'entrevue individuelle. À noter qu'après avoir réalisé cette entrevue, il a toujours été demandé au participant s'il souhaitait encore poursuivre la recherche et participer au groupe de discussion.

2.4. Présentation des méthodes de collectes de données qualitatives

L'approche qualitative se situe au cœur de notre démarche d'analyse puisqu'il s'agit d'interpréter les témoignages des participants sur leurs perceptions à la lumière des caractéristiques tangibles (indicateurs sur la forme urbaine) de leur milieu de vie. Cette recherche a un caractère exploratoire car d'après la revue de littérature effectuée à ce jour, peu d'études ont été réalisées sur la perception de la densité et son influence par rapport aux déplacements à pied, phénomène que l'on souhaite comprendre en profondeur. Plusieurs outils de cueillette de données caractéristiques d'une approche qualitative ont été utilisés.

2.4.1. Rappel des objectifs et présentation des outils utilisés

Le rappel des objectifs va nous permettre de mettre en relation les moyens concrets (ou outils) utilisés pour y parvenir. Le premier objectif est d'explorer la perception de parents de jeunes enfants à l'égard de la densité du cadre bâti. Pour ce faire, nous avons choisi de réaliser des entrevues semi-dirigées et un groupe de discussion. Dans un second temps, nous cherchons à comprendre les comportements des parents de jeunes enfants à l'égard de leurs choix résidentiels et de leurs déplacements dans le quartier. En plus des entrevues et du groupe de discussion, les données quantitatives caractérisant les terrains d'étude et les données de l'enquête Origine-Destination nous permettent de contextualiser et de caractériser ces comportements. Enfin, nous explorons les relations entre la perception du cadre bâti et les pratiques de mobilité piétonne de parents de jeunes enfants, toujours en nous appuyant sur les entretiens semi-dirigés et le groupe de discussion.

2.4.2. Vue d'ensemble de la méthode

La Figure 7 ci-dessous présente la méthode de collecte de données. Les paragraphes suivants décrivent en détail ces méthodes et le protocole qui a été suivi. La démarche explicitée ci-dessous est répétée pour chacun des deux terrains d'enquête (PE et ME), et permet de répondre aux objectifs de la présente recherche. Les parents ont été convoqués à deux reprises : la première fois, de façon individuelle, la seconde, pour participer à un groupe de discussion avec l'ensemble des parents.

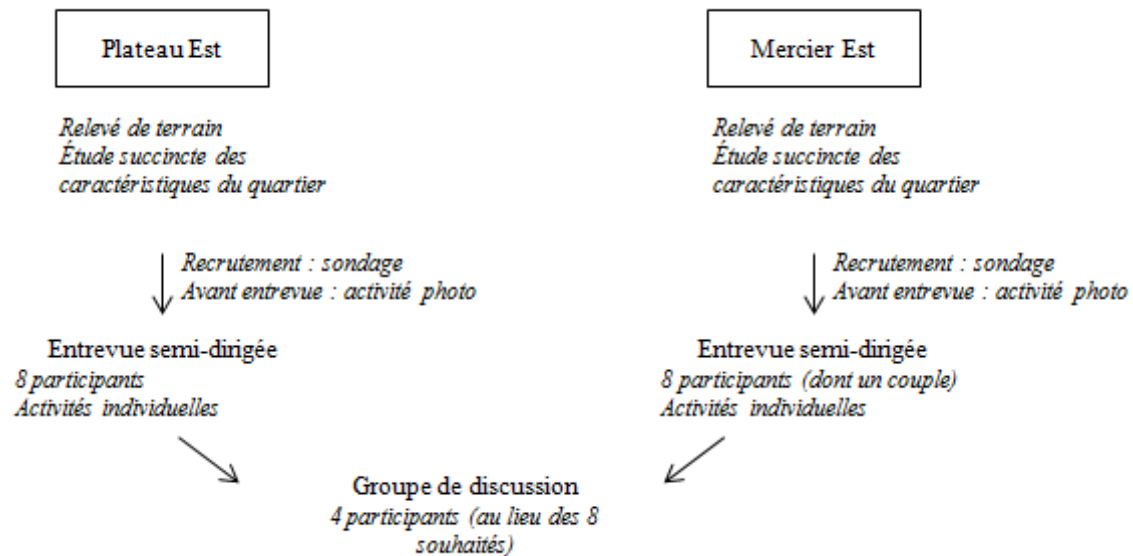


Figure 7 : Vue d'ensemble des méthodes utilisées pour la collecte de données

2.4.3. Justification de la méthode et ses limites

Des entrevues semi-dirigées ont été réalisées dans le cadre de cette recherche. Cette méthode permet de mieux dégager la compréhension d'un phénomène et de comprendre le sens que les individus peuvent donner à une expérience (Savoir-Zajc, 2009). Dans ce cas, le phénomène que l'on cherche à comprendre est la perception de la densité et son influence sur les déplacements à pied : cette méthode semble donc appropriée pour répondre à notre questionnement de recherche. Elle permet de « privilégier le médium de la relation interpersonnelle » (Daunais, 1992, p. 274 cité dans Mayer et Saint-Jacques, 2000, p. 120). Les entrevues semi-dirigées sont à questions ouvertes, et structurées sur la base d'un guide

d'entretien¹⁸ comportant ces questions ouvertes (Mayer et Saint-Jacques, 2000, p. 120). Le participant est guidé par une liste de questions et de thèmes, mais les réponses demeurent libres. Selon Mayer et Saint-Jacques (2000, p. 120), « ce type d'entrevue se prête bien aux recherches visant à circonscrire les perceptions qu'a le répondant de l'objet étudié, les comportements qu'il adopte, les attitudes qu'il manifeste ».

Un groupe de discussion a également été effectué avec des parents des deux quartiers. Permettant non seulement de « comprendre les sentiments des participants, leur façon d'agir et de penser » en s'attardant sur le « pourquoi » des choses (Geoffrion, 2009, p. 396), le groupe de discussion aide à faire ressortir d'autres éléments grâce à la dynamique de groupe et l'expérience de chacun. En effet, les « énoncés formulés par un individu peuvent engendrer des réactions et entraîner la réaction d'autres participants » (Geoffrion, 2009, p. 393). Les participants à notre recherche sont de plus déjà préparés pour aborder les thèmes du groupe de discussion, puisqu'ils auront préalablement participé à l'entrevue individuelle. Enfin, le groupe de discussion peut donner un certain sentiment de sécurité aux participants, et les inciter à prendre la parole et divulguer plus leurs émotions que lors d'un entretien semi-dirigé (Geoffrion, 2009, p. 393). Le groupe de discussion est ainsi utile et nous a apporté des informations complémentaires à celles obtenues durant les entrevues semi-dirigées.

Néanmoins il existe certaines limites intrinsèques à ces outils. Pour une entrevue semi-dirigée, ce qui a été entendu au cours de celle-ci dépend du moment où la question a été posée, de l'influence que peut avoir le chercheur sur l'interviewé, et de la mise en confiance de ce dernier (Guibert et Jumel, 1997, p. 101 ; Maxwell, 2000 ; Savoir-Zajc, 2009, p.341). Nous en avons tenu compte lors de l'analyse des résultats. En outre, le chercheur doit composer avec la question de la crédibilité des données récoltées (Savoir-Zajc, 2009) ; nous devons être particulièrement vigilants car les intérêts de chacun diffèrent : pour la chercheuse, il s'agit de « réussir l'entretien », alors que pour le participant il s'agit de « se faire comprendre » (Guibert et Jumel, 1997, p. 101). De plus, le concept de densité est complexe : comment poser des questions compréhensibles, qui ne donnent pas lieu à plusieurs interprétations différentes, sans influencer les réponses ?

¹⁸ Voir *Annexe 6 : Guide d'entretien semi-dirigé*.

Enfin, nous avons atteint une limite en raison de la nature de notre échantillon, puisque plusieurs personnes étaient non seulement intéressées par les questions environnementales, mais aussi très conscientes de ces enjeux ; dans ces cas-là, la manière dont l'entrevue a été menée (voir ci-après) nous a permis de faire sortir ces personnes d'un discours préétabli et des stéréotypes associés à la densité. Nous avons cependant gardé à l'esprit la particularité de notre échantillon et en avons tenu compte dans nos résultats et lors de la discussion de ceux-ci.

En plus des limites énumérées ci-dessus, il en existe qui sont inhérentes au groupe de discussion : certaines personnes peuvent être réticentes à exprimer ce qu'elles pensent devant le groupe, notamment dans le cas de la présence d'un « expert » (Geoffrion, 2009, p. 408). Enfin, animer un groupe de discussion passe par l'atteinte d'un équilibre délicat entre réussir à ce que tous les participants puissent s'exprimer malgré des opinions qui peuvent être contraires et le maintien d'une belle dynamique sans tension ni conflits (Geoffrion, 2009, p. 406). Cela était d'autant plus vrai dans notre cas que nous nous sommes retrouvés avec deux participants aux connaissances expertes (dont un urbaniste) dans notre groupe de discussion (de quatre participants au total). Toutefois, l'ensemble des participants a pu s'exprimer de façon équitable, et surtout exprimer leurs points de vue, ce qui était le plus important pour nous.

2.4.4. Les entrevues semi-dirigées

Opérationnalisation

Nous avons sélectionné 16 participants (8 dans chaque quartier) pour participer aux entrevues semi-dirigées, qui sont des rencontres individuelles entre la chercheuse et le participant (un parent). Les entrevues ont duré environ une heure, et se sont déroulées dans un lieu choisi par l'interviewé (nous avons néanmoins vu avec les organismes communautaires contactés pour réunir notre échantillon s'il était possible d'avoir accès à une salle dans leurs locaux, dans le cas où le participant était intéressé par ce genre d'endroit pour réaliser l'entretien¹⁹), à une date selon sa convenance. À noter que l'ensemble des entrevues semi-dirigées s'est déroulé à la fin de l'hiver, de mars à début mai 2014. Chaque rencontre a débuté

¹⁹ Une entrevue a ainsi eu lieu à la Maison des Familles de Mercier Est.

par une brève introduction sur la recherche et ses objectifs, une description des activités proposées, et un temps de questions pour le participant au sujet du projet de recherche si nécessaire. Le consentement signé a été récupéré au début de cette entrevue (il a systématiquement été envoyé aux parents par courriel avant la première rencontre, lors des premiers échanges). Comme mentionné précédemment, l'entrevue semi-dirigée a été encadrée par un guide d'entretien. L'entrevue a été enregistrée, afin de faciliter le déroulement de la discussion et l'analyse ultérieure de l'information recueillie. Les enregistrements ont tous été transcrits. Un journal de bord a également été tenu, d'une part pour ne rien oublier après les différentes activités, d'autre part pour favoriser une certaine émulation réflexive lors de la relecture.

Enfin, avant de réaliser ces entretiens semi-dirigés sur le terrain, nous avons effectué plusieurs tests de cet instrument de collecte de données auprès de personnes de notre entourage, d'âges et de situations familiales comparables à ceux des participants prévus, mais ne résidant pas nécessairement dans les quartiers ciblés. Cela nous a permis d'ajuster le guide d'entrevue, de préciser des questions qui pouvaient être incomprises et de valider la longueur de l'entrevue.

Préalable

Préalablement à l'entrevue, nous avons demandé au participant de prendre lui-même des photos de son environnement bâti et de les apporter le jour de l'entrevue, afin de pouvoir y faire référence pendant l'entrevue. Nous lui avons offert le choix de prendre les photos avec un appareil, ou en faisant des captures d'écran sur Google Street View (solution prisée par plusieurs participants). Il a été demandé au participant de prendre ces photos avant l'entrevue sans connaître en détail le contenu de celle-ci²⁰. Les consignes données à l'interviewé pour la prise de photos sont les suivantes :

Il s'agit soit de **prendre en photo** (iphone, appareil photo, google street view, autre...), **soit de penser à la description de** :

1) un environnement urbain (de la rue aux trottoirs et bâtiments) dans votre quartier qui rend la marche très agréable d'après vous ; (2 photos maximum)

²⁰ Voir *Annexe 7 : Courriel type envoyé aux parents*.

2) un environnement urbain (de la rue aux trottoirs et bâtiments) dans votre quartier qui rend la marche désagréable d'après vous ; (2 photos maximum)

3) un environnement urbain (de la rue aux trottoirs et bâtiments) dans votre quartier dans lequel vous vous sentez bien en général ; (2 photos maximum)

4) un environnement urbain (de la rue aux trottoirs et bâtiments) dans votre quartier qui n'est pas agréable pour vous en général. (2 photos maximum)

Justification du travail sur photos

Demander à l'interviewé de prendre lui-même des photos sur lesquelles on l'interrogera comporte plusieurs avantages : selon Stanczak (2007), cela permet de pousser le processus plus loin que lorsque les photos sont prises par le chercheur lui-même, et ces photos sont plus à même de refléter ce que l'interviewé peut vouloir exprimer et de faire un pont entre le monde du chercheur et celui du participant : « Auto-driven photo elicitation takes this method one step further by removing the researcher from the image-making process altogether » (Stanczak, 2007, p. 12); « [...] photographs taken by the research subjects themselves are likely to reflect more accurately their world, and thus, using them is better suited to bridging the culturally distinct worlds of the researcher and the researched » (Samuel, 2007, p. 199).

De plus, utiliser les propres photos du participant lors du processus d'entretien lui donne un certain avantage (c'est l'interviewé qui présente sa compréhension du monde l'entourant), et permet ainsi à l'interviewé de fournir sa propre compréhension et de se révéler au chercheur (Beyers, 1966, Cavin, 1994, Clark, 1999 et Heisley et Levy, 1991, cités dans Stanczak, 2007). Cela permet également de passer au-delà des cadres fixés par le chercheur (même inconsciemment), et d'augmenter la participation et l'expression du sentiment propre du participant, sans manquer ce qui est significatif pour le participant : « increase the likelihood for interviewees to take greater part in constructing meaning and expressing their personal perspectives » (Samuel, 2007, p. 208). Enfin, travailler avec des images apporte un autre type de données, en plus des relevés terrain et des interventions orales des participants : « Images [...] add an additional layer of data from which a critical reader may triangulate between statistical data, theoretical or conceptual argumentation, and the subjectively interpreted lived experience of the participants » (Stanczak, 2007, p. 12).

Contenu de l'entretien semi-dirigé

Un guide d'entretien, séquencé en trois parties, a permis de guider les entretiens semi-dirigés. Il répond aux trois questions suivantes : « 1. Qui est l'interviewé ? 2. Que fait-il ? 3. Que pense-t-il ? » (Guibert et Jumel, 1997, p. 103). Le plan d'entretien a tenu compte du thème général de la recherche ainsi que des buts de l'entretien (Mayer et Saint-Jacques, 2000, p. 125). Les sous-thèmes sont également précisés, ainsi que leur ordre d'apparition. Pour chacun d'eux, plusieurs questions ouvertes ont été proposées. Le guide a été élaboré selon le « principe de l'entonnoir » : des questions les plus générales aux plus particulières, et des questions les plus factuelles à celles demandant un plus grand développement (Mayer et Saint-Jacques, 2000, p. 125).

En vue d'une collecte des données la moins biaisée possible, un maximum d'informations contextuelles ont été récoltées ainsi que les caractéristiques des participants (Savoir-Zajc, 2009). En outre, quelques règles élémentaires ont été suivies pour élaborer le guide d'entretien, comme : une diversité dans les questions et les activités, des exemples pour les questions compliquées ou des reformulations, la compréhension du contexte culturel des personnes interrogées, éviter l'interrogation « pourquoi », qui pourrait amener l'interviewé à se sentir obligé de se justifier, l'utilisation d'un vocabulaire simple et sans double connotation, des questions simples et avec une seule question à la fois, et des questions qui tiennent bien compte de l'expérience réelle de l'informateur (Mayer et Saint-Jacques, 2000, p. 125).

Ainsi, la première partie du guide permet d'établir le profil du participant et d'aborder la question du biais d'autosélection - les facteurs de sélection d'un quartier (i.e. raisons de choisir un quartier) ou de préférences (i.e. quartiers qui sont préférés) impactent la sélection du quartier et le comportement des individus (Frank et al., 2007) (problématique soulevée dans la revue de littérature). Dans cette optique, les interviewés ont été interrogés sur leurs résidences passées, et leur choix de quartier actuel entre autres (« pour quelles raisons habitez-vous dans ce quartier ? »)²¹.

La seconde partie du guide d'entretien porte sur les pratiques des parents. Tout d'abord, il a été demandé aux participants de situer sur une carte les déplacements qu'ils effectuent à pied dans le quartier (des questions permettent également de guider le participant

²¹ Pour l'intégralité de cette première partie, voir la section 1 à l'Annexe 6 : *Guide d'entretien semi-dirigé*.

si celui-ci éprouve des difficultés à faire part de ses trajets), en distinguant deux types de trajets : ceux effectués pour le plaisir dans le quartier (donc sans destination), et ceux effectués pour se rendre aux magasins, services locaux ou à des arrêts de transport en commun (donc avec destination). Ces informations nous ont permis de voir si certains trajets sont préférés, et de voir si le bâti a un impact sur certains trajets empruntés, notamment pour les trajets sans destination. La carte permet également aux participants de visualiser les rues par lesquelles ils aiment passer et celles qu'ils souhaitent éviter, et de provoquer certains souvenirs. Quelques questions concernant les déplacements du participant ont également été posées²².

La dernière partie du guide d'entretien porte sur les perceptions des participants (pour finir par le plus « intimiste », une fois que le lien de confiance est établi entre le chercheur et le répondant). Elle comporte trois sous-parties. C'est dans la première sous-partie que les photos prises par le participant ont été utilisées, afin de lancer une discussion et de permettre au participant d'illustrer ses propos ou de se remémorer des émotions. Ce sont des questions plutôt générales sur la perception du participant qui sont posées, en s'appuyant notamment sur des indicateurs de la densité (par exemple au niveau de la hauteur du bâti, de l'échelle humaine, de la portion de ciel visible, etc.). Dans un premier temps, nous ne souhaitons pas nommer ce concept (la densité) explicitement, afin de ne pas influencer les participants s'ils avaient des *a priori* par rapport à cette notion. Ainsi, le guide d'entretien contient des questions telles que « pour vous, quelles caractéristiques physiques décrivent votre environnement ? » en donnant quelques exemples de ce que sont les caractéristiques physiques et en demandant aux personnes interrogées d'étayer leurs propos. Il leur a également été proposé des adjectifs reliés à des qualités de perception (comme le confort, l'ouverture, l'espace, la diversité, etc.) (tirés de la liste d'Ewing et Handy, 2009) en demandant à la personne interrogée son ressenti par rapport à son propre environnement, si la personne venait à manquer d'idées. Il a aussi été demandé aux parents de décrire le cadre bâti, afin de voir quels éléments semblent être prédominants dans leur perception.

La deuxième sous-partie vient apporter les derniers éléments d'analyse concernant le biais d'auto-sélection du choix de quartier discuté préalablement. Ces questions ne sont pas posées dans la partie Profil du participant, en raison de leur caractère plus intimiste. Le

²² Pour plus de détails, voir la Section 2 à l'Annexe 6 : *Guide d'entretien semi-dirigé*.

participant a été questionné sur la possibilité d'un autre endroit où il aimerait vivre s'il pouvait (« aimeriez vous habiter ailleurs ? » « Si oui, et sans prendre en compte les considérations financières, où auriez-vous aimé vivre ? » « Pour quelles raisons ? »), afin d'essayer d'isoler les variables liées aux considérations socio-économiques des familles et le processus d'auto-sélection²³. Une dernière question concerne l'importance de l'environnement urbain dans le choix d'un logement (et d'un quartier)²⁴.

Enfin, la dernière sous-partie porte sur la signification du mot densité pour l'interviewé, ce que ce mot pouvait lui évoquer. Cela nous a permis de voir à quoi fait appel ce nom, s'il en ressort stigmatisé ou non, associé à des connotations positives ou négatives, dans le cas montréalais. En questionnant le participant à la fin sur ce mot, d'une part nous n'influons pas les réponses aux questions précédentes, d'autre part cela peut nous permettre d'observer un décalage possible entre ce que pense l'individu libre de tout cadre théorique ou concept, et les idées véhiculées par ce concept. Cela apporte un éclairage supplémentaire sur sa perception face au discours inhérent à la ville durable (construire plus dense), et le confronter à son ressenti vécu de la densité d'après les questions précédentes. En effet, la séquence des questions nous a permis de saisir les premières impressions et les idées spontanées des participants au sujet de la densité, avant de susciter, par les questions posées et la confrontation des participants à leur propre discours, une réflexion qui les mène à nuancer, voire à contredire leur déclaration initiale.

2.4.5. Le groupe de discussion

Opérationnalisation

Comme nous l'avons indiqué précédemment, 16 participants ont été sollicités pour les entrevues. La participation espérée de huit participants pour le groupe de discussion n'a pu être atteinte pour des raisons d'organisation, et nous avons réuni quatre participants : deux de ME, deux de PE (avec un participant « expert » de chaque quartier). Le groupe de discussion a

²³ Selon Frank & al. (2007), il est difficile de définir si les gens vivent dans un endroit qui soutient leurs préférences, et dans ce cas si les individus sont dans des environnements marchables car ils aiment marcher (auquel cas l'environnement n'aurait a priori aucune influence pour encourager la marche).

²⁴ Pour plus de précisions, voir la Section 3, sous-partie 2 de l'*Annexe 6 : Guide d'entretien semi-dirigé*.

eu lieu début juin 2014. Il était prévu pour durer une heure mais il s'est étendu sur deux heures (le groupe était très dynamique et avait de nombreux éléments à partager). Le lieu de rencontre a été choisi afin d'être facilement accessible en transport en commun pour les habitants des deux quartiers, et à mi-chemin pour chaque participant. En tenant compte de ces critères, c'est finalement la Caserne 18-30 du CCSE²⁵ Maisonneuve (au métro Joliette) qui a pu nous prêter gracieusement une salle. Le groupe de discussion a eu lieu peu de temps après les derniers entretiens semi-dirigés, selon les disponibilités et les contraintes des participants. Pour les mêmes raisons évoquées pour l'entretien semi-dirigé, nous avons effectué un enregistrement audio du groupe de discussion et complété le journal de bord après la rencontre. Nous avons également sollicité l'aide d'une personne extérieure, afin de prendre des notes durant la rencontre et de libérer la chercheuse pour l'animation du groupe. Cette personne avait été mise au courant des règles de confidentialité de la recherche, et sa présence avait été annoncée par courriel aux participants avant la rencontre.

Justification du travail sur photos

Nous avons également travaillé lors du groupe de discussion avec des photos, mais prises par la chercheuse, afin de cadrer les réponses et d'orienter le développement de la discussion sur le thème de la recherche – ce qui est venu compléter le travail réalisé sur les photos prises par le participant lors de l'entretien semi-dirigé. Cela a également permis au participant de comparer des environnements entre eux, par rapport à leurs propres vécus (et systèmes de référence). D'une manière générale, autant pour l'activité sur les photos prises par le participant que celles prises par la chercheuse, les interviews photos permettent d'aller plus loin dans la pensée et de générer des idées que l'on n'aurait pu obtenir sinon (Clark-Ibàñez, 2007, p. 171) : « photo elicitation can be a powerful tool to simultaneously gather data and empower the interviewee » (Clark-Ibàñez, 2007, p. 174).

²⁵ Centre communautaire culturel, social et éducatif.

Contenu

Le guide de discussion sert de repère et en général il se construit en trois temps : une phase de discussion, puis l'abord de sujets plus délicats, et la conclusion (Geoffrion, 2009, p. 402). Notre guide a été ébauché sous la forme de questions ouvertes et d'exercices, en s'efforçant de respecter ces trois temps forts. Le guide de discussion est constitué de questions simples, qui devront être comprises par l'ensemble des participants.

Tout d'abord, nous avons prévu de commencer par un tour de table afin de connaître les noms, âges et voix des participants (pour l'enregistrement audio). Il leur a également été proposé d'apposer un carton devant eux avec leurs prénoms afin de faciliter les échanges (Geoffrion, 2009, p. 402). Après avoir rappelé les objectifs de recherche et présenté le déroulement de l'entretien et les activités, nous avons fait remarquer aux participants qu'il n'existe ni bonne ni mauvaise réponse (Geoffrion, 2009, p. 402).

Après une question ouverte concernant les pratiques de marche des parents (donc un sujet relativement facile et permettant d'amorcer la discussion), ceux-ci ont été sollicités à travers deux exercices avec des photos rassemblées par la chercheuse (nous entamons ainsi la deuxième phase, plus précise et délicate). Dans un premier temps, des photos de cinq quartiers montréalais morphologiquement différents (dont une photo issue de ME, et une de PE) ont été présentées aux parents, et il leur a été demandé de caractériser chacun de ces environnements, d'identifier celui dans lequel ils se sentiraient le plus à l'aise pour marcher et d'expliquer pour quelles raisons²⁶. Dans un second temps, il leur a été présenté des photos de plusieurs environnements différents (indépendants des quartiers d'étude), avec une densité similaire et des formes urbaines différentes, et des densités différentes (plusieurs combinaisons possibles), et nous leur avons demandé quel environnement était le plus dense selon eux, s'ils pouvaient classer ces différents environnements du plus dense au moins dense en expliquant leur choix, et dans lequel il leur serait le plus agréable de marcher (exercice inspiré de Bergdoll et Williams, 1990). Les photos ont été présentées sous forme de planche, avec différentes prises de vues²⁷. Pour ce faire, les photos ont été issues de plusieurs sources d'inspiration en Amérique du Nord et en Europe (comme dans Campoli et McLean, 2007 ; DU DGP, 2012 ;

²⁶ Voir *Annexe 9 : Photos présentées lors de l'exercice 1 du groupe de discussion.*

²⁷ Voir *Annexe 10 : Planches photos présentées lors de l'exercice 2 du groupe de discussion.*

Zunino et Naudin-Adam, 2009) qui offrent une sélection de photos d'environnements avec des densités similaires, des morphologies différentes, des densités différentes, des cadres bâtis différents, etc. Présenter différents environnements nous a permis non seulement de faciliter la discussion et de susciter un échange entre les participants, mais également de voir si des individus de quartiers différents ont le même ressenti ou non face à un environnement bâti d'un autre quartier (pour permettre d'apporter quelques éléments de réflexions sur l'expérience personnelle et comment elle peut influencer la perception des individus ou non). En effet, le cadre bâti qui entoure les participants pourrait influencer leurs perceptions et amener les participants à avoir un discours différent selon les photos qui seront présentées lors de l'exercice collectif. De plus, le fait de présenter des images peut permettre de stimuler les souvenirs vécus par les participants et les aider à étayer ou illustrer leurs propos.

A noter que chaque photo a été numérotée, afin de pouvoir attribuer lors de l'analyse de l'enregistrement les propos des participants aux bonnes photos :

Careful and patient listening to the data, as required in other qualitative methods, is key in photo elicitation. The same attention to detail is required of the photographs. I numbered each photograph before the interview so that I could refer to the number throughout the taped conversation. (Clark-Ibàñez, 2007, p. 177)

Quelques questions sur la marche leur ont également été posées dans ce contexte²⁸.

Enfin, nous avons terminé ce groupe de discussion par une question ouverte assez générale, sur les préférences des parents dans l'aménagement en tant que jeunes parents (ce qui entamait la phase de conclusion, avant de demander s'il y avait des questions supplémentaires et de passer aux remerciements). Le guide de groupe de discussion a été validé en faisant un test avec des personnes de notre entourage, non spécialistes, pour la bonne compréhension des questions et des exercices et valider la longueur du groupe de discussion.

²⁸ Voir *Annexe 8 : Guide du groupe de discussion*.

2.5. Analyse des données : protocole suivi

Nous avons adopté une approche qualitative d'analyse des données. L'analyse des entretiens et du groupe de discussion a été réalisée en cinq étapes, en nous inspirant des méthodes et étapes proposées par Savoir-Zajc (pp. 355-356, 2009) et Geoffrion (p. 410, 2009) :

1/ Tout d'abord, nous avons repris les notes du journal de bord prises pendant les entretiens directement après la rencontre, et les avons complétées avec les réactions initiales que nous avons pu observer (notamment dans le cadre du groupe de discussion), les points clés de la discussion, les réactions non verbales, et l'aisance des participants ;

2/ Puis nous avons réalisé la transcription « verbatim » (i.e. mot à mot) de l'entretien. Cela nous permet de réunir tout le matériel oral sans effectuer de tri préalable, et donc d'être au plus proche de ce qui a été dit, sans interprétation (Savoir-Zajc, 2009, p. 355), sans oublier d'ajouter également tout le non verbal à la transcription (car la transcription n'est pas l'entretien).

3/ Nous avons choisi de réaliser une analyse thématique, c'est-à-dire d'« attribuer des thèmes en lien avec un matériau soumis à une analyse (puis effectuer des regroupements de plus en plus complets) » (Paillé et Mucchielli, 2012, p.235). Nous avons réalisé une thématization en continu, c'est-à-dire que nous avons lu les transcriptions au fur et à mesure en notant les thèmes qui apparaissaient. Au bout de trois entretiens, nous avons dégagé deux tableaux d'analyse (un sur la perception de la densité, et un sur les déplacements à pied des participants en lien avec l'environnement bâti) avec les thèmes et sous-thèmes principaux. Ceux-ci ont été complétés et ajustés à la lecture de l'ensemble des entretiens et groupe de discussion. Les thèmes et sous-thèmes ont à la fois été fixés d'après la littérature (notamment sur le modèle d'Ewing et Handy (2009)), et à la fois déduits de la lecture des entretiens. Nous avons donc créé progressivement un « relevé de thème » (Paillé et Mucchielli, 2012, p.241), et créé une carte conceptuelle dans laquelle nous avons placé les thèmes retenus, avant de faire des fusions de thèmes, des subdivisions, et de les hiérarchiser. La carte conceptuelle nous a également permis de faire un lien entre les différentes catégories. Nous avons travaillé selon une méthode ascendante, c'est-à-dire des thèmes vers les rubriques (plus abstraites) (Paillé et Mucchielli, pp. 244-245), jusqu'à trouver des thèmes de plus en plus stables et efficaces. Nous

nous sommes attardés sur la valeur ou la pertinence d'un thème et à sa présence ou absence, et non au nombre de fois que ce thème est apparu (Guibert et Jumel, 1997, p. 140 ; Paillé et Mucchielli, 2012).

Tout du long de l'analyse du discours des participants, nous sommes restés vigilants sur les « écarts entre ce que les participants ont pu dire et la signification réelle de leurs propos » (Geoffrion, 2009, p. 410) : nous nous sommes intéressée aux réactions et aux changements d'opinion, au langage non verbal, et nous avons tenu compte du « niveau d'expérience » du participant. Le journal de bord nous a parfois permis de tisser des liens entre les différents éléments (Roy, 2009). Sans classifier les propos selon l'analyse du type de sens de Guibert et Jumel (1997, p. 140), nous avons néanmoins gardé à l'esprit que quatre types de sens sont opératoires : a) État, statut ; b) Expérience, vécu ; c) Représentation ; et d) Stéréotype.

4/ La quatrième étape a consisté à prendre une période de recul, qui nous a permis de revenir aux résultats et données sous un nouvel angle. C'est à cette étape que nous avons réalisé un tableau classant nos thèmes et sous-thèmes selon trois dimensions : physique, sociale et fonctionnelle. À cette étape, nous avons d'ailleurs dû faire plusieurs compromis (ontologiques, épistémologiques et méthodologiques) (Paillé et Mucchielli, 2012, p. 83). En effet, comme le rappellent Paillé et Mucchielli (2012), nous ne pouvons pas aborder tous les sujets et thèmes relevés de façon exhaustive : « prendre acte de la complexité d'un regard et tenter de dépasser une vision étriquée ne signifient pas qu'il faille tout étreindre » (Paillé et Mucchielli, 2012, pp. 82-83).

Nous avons également porté attention à la nature des citations, selon qu'elles relataient plus une expérience (que nous avons définie comme une vue objective du participant), une perception (interprétation des parents) ou une préférence (au vu de l'expérience des participants et de leurs perceptions, quelles sont leurs préférences).

5/ Enfin, nous avons procédé à la rédaction finale de l'analyse des données, présentée dans les chapitres 3 et 4. Les résultats ainsi présentés ne suivent pas forcément le déroulement de la grille d'entretien, car nous avons choisi la présentation qui nous semblait la plus évidente pour le lecteur.

2.6. Quartiers d'études et données existantes sur la mobilité : contextualisation du discours des participants

2.6.1. Principales caractéristiques des deux quartiers à l'étude

Nos deux quartiers d'étude sont PE et ME. Nous présentons ici tout d'abord succinctement chacun des deux quartiers. Pour ce faire, nous nous sommes appuyée sur la documentation existante de la ville de Montréal (parcellaire, plans d'urbanisme), du CEUM (documents sur les QVAS de PE et de ME), et sur l'outil Territoires²⁹ du gouvernement du Québec.

Présentation du quartier PE

Le territoire étudié (en rouge) est délimité par la rue Fabre à l'ouest, la voie de chemin de fer au nord, la rue d'Iberville à l'est et la rue Rachel au sud. Il dépasse légèrement celui auquel nous avons pensé initialement (le QVAS de PE, en vert sur la Figure 8 ci-dessous), de par la localisation des logements de nos répondants. De plus, lors de la description des trajets effectués à pied par les parents, si tous marchent dans ce périmètre, beaucoup en sortent aussi pour aller jusqu'à la rue Saint-Denis à l'ouest (pour rejoindre le parc Laurier, le métro Laurier ou le métro Mont-Royal) et jusqu'au Parc Lafontaine au sud.

²⁹ Nous avons utilisé l'outil Territoires, du Ministère des affaires municipales et de l'occupation du territoire du Québec (MAMOT, disponible sur <https://territoires.mamrot.gouv.qc.ca/territoires/default.aspx>) pour les calculs précis de densité résidentielle brute, densité de population, et nombre d'habitants dans nos deux quartiers d'étude.



Figure 8 : Plan du quartier d'étude Plateau Est (source : Google Maps, modifiée par l'auteure)

Le quartier est desservi par le métro (à 15 minutes à pied du centre du quartier), et sept lignes d'autobus (lignes 47, 27, 45, 97, 10, 94 et 427) (CEUM et al., 2011).

En termes de mobilité des individus, nous nous sommes appuyée sur les données quantitatives de l'enquête Origine-Destination de 2008³⁰ à Montréal (les résultats détaillés de l'étude de 2013 n'étant pas encore disponibles). Dans le secteur municipal du Plateau Mont-Royal (territoire de l'enquête OD), les modes de transport privilégiés, pour les déplacements produits, sont les transports actifs (36,6% des déplacements), suivis par les déplacements en auto (33,9%) et le transport en commun (27,5%). La majorité des ménages n'a pas d'automobile (49,3%), pour 43,9% possédant une auto et 5,5% en ayant deux.

³⁰ Nous nous sommes appuyés sur les résultats du secteur municipal du Plateau Mont-Royal (Enquête Origine-Destination, 2008, p. 76) : le territoire est donc bien plus grand que notre quartier d'étude, mais les chiffres nous donnent néanmoins une idée de la tendance dans le quartier PE : ils nous permettent d'éclairer le discours des participants par la suite.

En termes de population, on décompte 17 453 personnes sur notre territoire à l'étude³¹. D'après le portrait réalisé par le CEUM pour le QVAS (CEUM et al., 2011), 13,3% de la population a moins de 20 ans (pour 20,3% à Montréal) et 20,9% en a plus de 50 (pour 32% à Montréal). Les jeunes adultes de 20 à 29 ans sont surreprésentés dans ce secteur, avec une part de 25,3% de la population (pour 16,2% à Montréal). En outre, il y a moins de ménages familiaux dans ce quartier (39,2%) qu'à Montréal (52,2%). D'après le CEUM (CEUM et al., 2011), la rétention des familles est au cœur des préoccupations des habitants dans ce quartier, et l'on observe un exode des familles dû à la pénurie de l'offre des logements.

La densité brute de population dans notre territoire d'étude PE est de 12 410 hab/km² (123,5 hab/ha)³², pour une densité de logements de 71,6 log/ha³³. En comparaison, la densité brute de population dans la ville de Montréal est de 4 517 hab/km².

En termes de formes urbaines, le bâti va de deux à quatre étages hors-sol, le taux d'implantation au sol est défini de moyen à élevé (Ville de Montréal, 2005a), et la trame urbaine est serrée (CEUM et al., 2011). Le paysage bâti est principalement constitué de « plex » (en majorité des triplex), avec les caractéristiques typiques que l'on retrouve pour ce type de bâti : forme des îlots (majorité des îlots orientés nord-sud, avec une ruelle, et en forme de H) et dimension du parcellaire (environ 7,6 m de largeur et entre 22 et 30 m de profondeur en général), forme du bâti (en longueur), escaliers extérieurs et ruelles à l'arrière (Ville de Montréal, 2004). Les Figure 9, Figure 10 et Figure 11 sont des photos des principaux types de constructions que l'on retrouve dans le quartier de PE.

³¹ La quantité de population a été calculée pour notre territoire d'étude précisément, à l'aide de l'outil Territoires en ligne précédemment décrit (cf. note de bas de page 29).

³² Le quartier d'étude a été dessiné sur le site Territoires précédemment nommé, et nous avons ainsi obtenu la densité de population brute pour PE.

³³ Cela correspond à un peu moins de 2 habitants par logement. En effet, seuls 10,7% des ménages sont constitués d'un couple avec enfants dans le district de Lorimier (territoire aux frontières similaires avec notre quartier PE, sauf la frontière sud qui descend jusqu'à la rue Sherbrooke). Les ménages de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal sont composés majoritairement de personnes seules (Ville de Montréal, 2014, p. 8).



Figure 9: Triplex, rue Chabot, PE (source : photographie prise par l'auteur)



Figure 10 : Walk-up, boulevard Saint Joseph, PE (source : photographie prise par l'auteur)



Figure 11 : Duplex, rue Marquette, PE (source : photographie prise par l'auteur)

La densité résidentielle brute dans le quartier de PE s'élève à 71,6 log/ha³⁴ (7 197 log/km²)³⁵. Enfin, il s'agit d'un quartier avec de nombreux services de proximité, parcs et équipements³⁶.

Présentation du quartier ME

Le quartier de ME étudié est délimité par la rue Sainte Claire au nord, l'avenue Pierre Bernard à l'est, le fleuve Saint Laurent au sud et la rue Honoré Beaugrand à l'ouest. Il diffère également du QVAS de ME, qui couvrait un territoire très grand (cf. Figure 12 ci-dessous). Les participants de ce quartier effectuent leurs déplacements dans les limites du quartier défini, sauf en direction du nord où plusieurs se rendent jusqu'à la station de métro Honoré-Beaugrand sur la rue Sherbrooke.

³⁴ Pour la densité résidentielle, les données sont exprimées en logements par hectare (log/ha) car c'est dans ces unités qu'elle est généralement exprimée dans la littérature.

³⁵ Voir la carte à l'Annexe 11 : *Densité de logements, PE*.

³⁶ Voir la carte à l'Annexe 12 : *Usages prédominants au sol, PE* ; notons toutefois qu'il y a de nombreux commerces sur l'avenue du Mont-Royal qui n'apparaissent pas dans les usages prédominants du sol sur cette carte.



Figure 12 : Plan du quartier d'étude Mercier Est (source : Google Maps, modifiée par l'auteur)

Le quartier est desservi par le métro (à 15 minutes à pied), et sept lignes d'autobus (lignes 26, 22, 28, 185, 189, 410 et 430) (CEUM et Solidarité Mercier-Est, 2010).

En termes de mobilité des individus, nous nous sommes appuyée comme précédemment sur les données quantitatives de l'enquête Origine-Destination de 2008 à Montréal³⁷. Dans le secteur municipal de Mercier (territoire de l'enquête OD), le mode de transport privilégié, pour les déplacements produits, est l'automobile (58,1% des déplacements), suivi par les déplacements en transport en commun (27,8%). Les transports

³⁷ Nous nous sommes appuyés sur les résultats du secteur municipal de Mercier (Enquête Origine-Destination, 2008, p. 82) : le territoire est donc bien plus grand que notre quartier d'étude, mais les chiffres nous donnent néanmoins une idée de la tendance dans le quartier ME.

actifs ne représentent qu'une faible part des déplacements (13,8%). La majorité des ménages possède une automobile (52%), et 16,3% en a deux. 28,5% des ménages n'a pas d'automobile. Si la part modale du transport collectif est similaire dans nos deux quartiers d'étude, on constate une grande différence quant à la possession et l'utilisation d'une automobile : en effet, les ménages de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal (dont fait partie PE) sont près du double à ne pas posséder d'automobile par rapport aux ménages du secteur municipal Mercier (dont fait partie ME). De plus, la part des déplacements non motorisés est également près de trois fois plus élevée pour les ménages du Plateau Mont-Royal que pour ceux de Mercier.

En termes de population, ME compte 14 328 habitants³⁸. La part des personnes de 40 à 65 ans (38%) y est plus élevée que pour le reste de la ville de Montréal (32,9%), et les 20-35 ans sont sous-représentés dans le QVAS de ME (19,2%, contre 24% pour Montréal) (CEUM et Solidarité Mercier-Est, 2010). Le QVAS Mercier Est est néanmoins familial et on y trouve de nombreux jeunes dû à la proximité des écoles et des logements adaptés aux familles (CEUM et Solidarité Mercier-Est, 2010). La densité brute de population à ME dans notre territoire d'étude est de 7 593 hab/km² (75,6 hab/ha).

En termes de formes urbaines, le bâti va de un à trois étages hors-sol, le taux d'implantation au sol est défini de faible à moyen (Ville de Montréal, 2005b), et plusieurs variations de densités urbaines sont observables : au nord ouest du quartier, il s'agit plutôt de maisons unifamiliales, alors qu'on approche des densités plus fortes du côté de la rue Notre-Dame (duplex et triplex) (CEUM et Solidarité Mercier-Est, 2010). On observe ainsi au sein du même quartier un côté plus campagnard, avec une riche verdure et des maisons unifamiliales, et un côté plus urbain, avec la présence de blocs, duplex et maisons de ville (CEUM et Solidarité Mercier-Est, 2010). Les Figure 13, Figure 14 et Figure 15 ci-dessous sont des photos des principaux types de constructions que l'on retrouve dans le quartier de ME.

³⁸ La quantité de population a été calculée pour notre territoire d'étude précisément, à l'aide de l'outil Territoires en ligne précédemment décrit (cf. note de bas de page 29).



Figure 13 : Maisons individuelles, rue Liébert, ME (source : photographie prise par l'auteur)



Figure 14 : Blocs appartements, rue Liébert, ME (source : photographie prise par l'auteur)



Figure 15 : Cadre bâti hétéroclite, rue des Ormeaux, ME (photographie prise par l'auteur)

La densité résidentielle brute dans le quartier de ME s'élève à 36,7 log/ha (3 687 log/km²), soit deux fois moins que celle de PE³⁹ (cf. Tableau V ci-dessous). Enfin, il s'agit d'un quartier où les services de proximité sont relativement manquants, mais où il y a de grands parcs⁴⁰.

	Plateau Est	Mercier Est
Densité de population brute (hab/km²)	12 410	7 593
Densité résidentielle brute (log/ha)	71,6	36,7

Tableau V : Rappel des densités dans nos deux quartiers d'étude

2.6.2. Description détaillée et quantitative de rues particulières dans les deux quartiers d'étude

Préalable

Afin de finaliser le portrait des deux quartiers d'étude, nous avons ciblé plusieurs rues dans chacun des quartiers et qui ont été citées par plusieurs parents (si ce n'est la majorité pour certaines rues, notamment les moins appréciées). Nous présentons succinctement six tronçons de rues (deux que les participants trouvaient agréables en général, et une qu'ils trouvaient désagréable, pour chacun des deux quartiers).

En plus de la densité de population et la densité résidentielle, nous avons également considéré d'autres éléments, qui peuvent influencer la perception de la densité résidentielle :

To understand how density is experienced by people, other characteristics of the built environment such as space between buildings, open space ratio, building height, layout and so on need to be considered. (Rapoport, 1975, d'après Raman, 2010, p. 65)

La hauteur objective des bâtiments constitue un critère objectif déterminant la perception de la densité. Plus les habitants vivent dans des immeubles hauts et plus ils ont tendance à considérer, non seulement que la hauteur des bâtiments est oppressante, mais encore qu'il y a trop de constructions dans leurs quartiers. (APUR, 2003, p. 61)

Ainsi, des indicateurs clés liés à la forme urbaine, à la densité et à la perception de la densité ont été calculés, comme la hauteur de référence des bâtiments, la marge de recul, la

³⁹ Voir la carte à l'Annexe 13 : Densité de logements, ME.

⁴⁰ Voir la carte à l'Annexe 14 : Usages prédominants au sol, ME.

distance entre les constructions, la largeur des rues, le COS, le CES, et la largeur des trottoirs. Ces différents relevés nous servent à contextualiser le discours des parents (habitants du quartier) et à illustrer de façon quantitative différents types d’environnement bâti. Quelques catégories générales de types d’habitat sont présentées (tenant compte des indicateurs mentionnés précédemment), mais nous ne nous sommes pas attachée à faire un relevé pour chaque bâti présent dans les quartiers d’étude.

Le Tableau VI rassemble les indicateurs que nous avons calculés, ainsi que différents paramètres d’implantation du cadre bâti que nous avons relevés pour chacun des tronçons particuliers de rue.

Caractéristiques physiques (qui permettent de caractériser les formes urbaines de la densité)	Densités et perception : calculs d’indicateurs
Largeur des rues	COS = surface totale des planchers du bâti / superficie terrain
Marge de recul	CES = emprise au sol du bâti / superficie terrain
Hauteur des bâtiments ou nombre d’étages	Densité bâtie = (emprise au sol * nombre de niveaux) / surface îlot
Distance entre les constructions	
Largeur des trottoirs	

Tableau VI : Récapitulatif des différents relevés et calculs réalisés

Types de bâti et morphologie des rues du PE

La majorité des participants de PE nous a dit ne pas trouver agréable être sur la rue Papineau, entre Rachel et la voie ferrée à cause de la circulation, mais également en raison du cadre bâti, des rapports largeur de rue et hauteur du bâti, et de l’absence de marges de recul. Le premier tronçon de rue présenté, qui nous semblait représentatif de l’ensemble de la rue évoquée par les participants, est la rue Papineau, entre l’avenue Mont-Royal et la rue Gilford⁴¹.

⁴¹ Voir *Annexe 15 : Types de bâti et coupe, avenue Papineau, PE*.

Les deux autres tronçons sont issus de rues que les participants ont décrites comme étant agréables, et où ils aimaient bien marcher. Il s'agit de l'avenue Laurier⁴² (entre le parc Laurier et Papineau), et le tronçon choisi se situe entre les rues Fabre et Marquette ; et de la rue Marie-Anne⁴³ (entre Papineau et Saint-Denis), et le tronçon choisi se trouve entre les rues Fabre et Marquette. D'une manière générale, les parents ont décrit comme harmonieuses ces rues, avec un cadre bâti varié, une faible circulation (et qui plus est, à sens unique), et des rapports hauteur du bâtiment et largeur de rues à échelle humaine. Ils ont également souligné le caractère mixte de l'avenue Laurier (présence de commerces, cafés, et d'habitations).

Types de bâti et morphologie des rues de ME

Tous les participants de ME nous ont nommé la rue Hochelaga comme étant une rue désagréable pour marcher, et dont ils trouvaient le cadre bâti peu agréable d'une manière générale (donc sur l'ensemble du territoire d'étude, de la rue Honoré Beaugrand au boulevard Pierre Bernard). Soulignons ici que certaines justifications concernaient aussi l'abandon de la rue, des commerces en désuétude et l'état des trottoirs. Le premier tronçon de rue présentée est donc sur la rue Hochelaga⁴⁴, entre l'avenue Lebrun et la rue Baldwin.

Les deux autres tronçons sont issus de rues que les participants ont décrites comme agréables, et où ils aimaient bien marcher. Les avis ayant été assez variés à ce sujet, les rues présentées ici n'ont pas été citées par l'ensemble des participants, mais par quelques-uns. Nous avons néanmoins fait attention dans notre choix de tronçon à sélectionner des rues qui n'avaient pas été trouvées agréables pour certaines mais désagréables pour les autres. La première rue agréable que nous avons retenue est donc la rue Sainte Claire⁴⁵, du parc Liébert au boulevard Pierre Bernard, principalement constituée de maisons individuelles, et le tronçon choisi pour l'étude se trouve entre la rue Saint Donat et le boulevard Lapointe. La seconde rue agréable est la rue Tellier, et le tronçon choisi se trouve entre l'avenue Lebrun et la rue Baldwin⁴⁶. Elle est bordée de duplex et de quelques maisons individuelles.

⁴² Voir *Annexe 16 : Types de bâti et coupe, avenue Laurier, PE.*

⁴³ Voir *Annexe 17 : Types de bâti et coupe, rue Marie-Anne, PE.*

⁴⁴ Voir *Annexe 18 : Types de bâti et coupe, rue Hochelaga, ME.*

⁴⁵ Voir *Annexe 19 : Types de bâti et coupe, rue Sainte-Claire, ME.*

⁴⁶ Voir *Annexe 20 : Types de bâti et coupe, rue Tellier, ME.*

Chapitre 3. La densité dans le discours des parents participants

Ce chapitre, tout comme le suivant, ne suit pas exactement la structure du guide d'entretien ou du groupe de discussion, car nous avons choisi de présenter ces résultats selon trois dimensions, relevées lors de l'analyse des données : la dimension physique (qui porte sur l'espace, le cadre bâti, la dimension des rues, etc.), la dimension sociale (qui traite du nombre de personnes, des rapports entre les personnes selon le type de voisinage, de l'animation, etc.) et la dimension fonctionnelle (où nous nous sommes intéressée aux transports en commun, aux services de proximité, etc.). Ces trois dimensions sont considérées dans chacun des thèmes abordés ci-après : la densité dans le discours des parents, (chapitre 3), leurs pratiques de la marche et le lien entre ces pratiques et leurs perceptions du cadre bâti (et plus spécifiquement, des indicateurs de la densité) (chapitre 4). Il est important de garder à l'esprit qu'il y a un chevauchement entre les éléments étudiés : les dimensions et les thèmes sont interdépendants. Ils sont présentés de manière analytique simplement pour faciliter leur compréhension.

Nous commençons ce chapitre en étudiant la perception de la densité par des parents de jeunes enfants selon la dimension physique. Puis dans une seconde partie, nous évoquerons plus précisément la dimension sociale. La troisième partie concernera la dimension fonctionnelle. Ces trois parties seront étudiées selon l'expérience des parents, leur perception et leurs préférences vis-à-vis de la perception de la densité. Par la suite, une synthèse nous permettra tout d'abord d'étudier l'évolution de la définition de la densité par les parents, puis de souligner les compromis et dilemmes auxquels sont confrontés les parents participants. Enfin, nous relèverons les indicateurs de la densité qui ressortent de l'analyse et apparaissent pertinents d'après les perceptions des parents.

3.1. Dimension physique

3.1.1. Logement

Tout d'abord, l'ensemble des participants établit un lien très clair entre la taille de leur logement et le quartier où ils habitent (donc de façon plus ou moins directe avec la densité du quartier en question). Cette relation est particulièrement facile à établir pour les habitants de ME ayant vécu auparavant dans des quartiers centraux (Rosemont, Plateau Mont-Royal) :

Depuis que t'es avec ta famille, est-ce que tes anciens logements étaient plus grands ou plus petits que celui que t'as ?

[rire] Ah non, immensément plus petits ! (P3, ME)

Une participante verbalise même très précisément le lien entre une densité élevée et le fait d'avoir un nombre de pièces insuffisant, considérant son expérience à Paris (le nombre de pièces est d'ailleurs pour elle un indicateur de la densité, qui lui fait dire que le quartier où elle réside n'est pas très dense) :

[...] si j'étais à Paris puis si j'habitais centralement, j'pense [...] [que] mes enfants partageraient une chambre [...]. (P9, PE)

La taille du logement est importante pour la plupart des participants, afin d'avoir assez d'espace pour leur famille. La norme d'un enfant par chambre est bien présente dans le discours des parents, notamment à ME. Cela dit, quasiment tous les participants ont mentionné qu'ils aimeraient avoir un plus grand logement ; pour certains, cela pourrait même justifier un déménagement :

[...] on veut avoir un 2^{ème} enfant mais on sait que avant un certain temps, ça va prendre une maison un p'tit peu plus grande. (P2,ME)

[à propos d'une participante qui aurait préféré habiter dans NDG]

Les logements sont plus grands, c'est la raison pour avoir [un] sous-sol, rez-de-chaussée, c'est ça, les logements sont plus grands en fait, plus d'espace au niveau de la maison. (P9, PE)

Pour quelques parents, la taille du logement en devient même plus importante que le quartier de résidence et la vie de quartier (cf. également section 3.2.1, p. 91) :

[...] j'irais pas dans un triplex en rangées tout pogné où [tu as] un petit corridor avec des petites chambres, [...] je serais difficile, t'sais je chercherais une maison, et entre les 2, si c'est un coin que j'aime beaucoup pour la vie de quartier, dans Petite Patrie là, mais si je trouve pas de maison, j'aimerais mieux rester ici quand même. [...] Pour l'espace, pas la grandeur, mais l'espace, que ce soit aéré [...]. (P11, ME)

Un autre point qui a été soulevé par de nombreux participants quant à la taille du logement concerne la densification (ou la façon dont ils perçoivent la densification) sur l'île de Montréal. Pour de nombreux participants, tant du Plateau que de Mercier, la densification consiste surtout en la construction de condos, qui actuellement ne peuvent répondre aux besoins des familles car ils n'offrent bien souvent pas plus qu'une chambre à coucher (cf. également section 3.1.3, p. 83) :

[à propos de la densification à Montréal]

J'associe ça à l'abondance de programmes de condos qui ont été construits puis qui pour moi correspondent pas à l'attente des gens là. [...] Ils ont pas tenu compte des besoins, puis les besoins c'est des endroits comme nous on est là, faut des maisons individuelles avec 3 chambres puis ça c'est pas possible à trouver là, quand on cherchait [...] on avait la nécessité d'avoir au moins 3 chambres, trouver un condo avec 3 chambres c'est impossible. (P5, ME)

C'est construit plus pour quelqu'un qui est célibataire [...]. [...] y'a beaucoup de constructions qui se font actuellement, au centre-ville c'est des tours, c'est très sympa, mais c'est pas pour des familles en fait [...]. (P9, PE)

Nos répondants constatent aussi un lien entre l'insonorisation acoustique (le bruit, d'un logement à l'autre) et le cadre bâti. Dans une maison (individuelle ou en rangée), il n'y a pas de voisins à l'étage du dessus, donc pas de bruit d'un plancher à l'autre. L'inverse est aussi vrai : s'il n'y a pas de voisins aux étages inférieurs, il n'y a donc pas de risques de déranger. Tandis que dans des formes urbaines plus denses, telle qu'elles existent à Montréal, à commencer par le duplex, jusqu'au bloc appartement, se pose la question de l'isolation acoustique, et donc de l'intimité. Les quartiers centraux denses, comme le Plateau Mont Royal ou Rosemont, constitués en grande majorité de duplex et triplex, sont des quartiers dans lesquels les nuisances liées au bruit seraient accentuées par l'ancienneté du bâti et le manque d'isolation acoustique. Cette question est primordiale pour plusieurs parents.

[...]c'est sûr que nous on entend un p'tit peu en haut chez nous, c'est vieux, c'est pas très bien insonorisé, c'est une raison aussi pourquoi j'aurais tendance à vouloir une maison avec personne au-dessus de moi [...]. (P9, PE)

Qu'est-ce qui vous fait préférer la maison unifamiliale à un duplex ou triplex ?

[Ne] pas se faire marcher sur la tête ! Puis pas marcher sur la tête à quelqu'un, t'sais avec un enfant [...] on est un peu sensible à ça. (P1A, ME)

La haute densité se traduirait donc par des logements moins insonorisés et, en même temps, par une plus forte exposition au bruit, généré par une intensité plus forte d'usage. On voit ici la

relation entre densité et animation, et les nuisances qu'une telle animation engendre en termes de bruit (cf. également section 3.2.1, p. 91) :

C'est plus silencieux ici par contre [que sur le Plateau]. [...] Pas de bar, et pas les sorties de bar à 3h du matin. (P1B, ME)

Néanmoins, pour certains, le bruit ne fait pas partie de leurs préoccupations et ils arrivent au contraire à s'accommoder des bruits qui peuvent être entendus d'un logement à l'autre. C'est le cas de plusieurs participants du PE, ayant des voisins au-dessus et la seule participante de ME habitant en appartement :

[...] on les entend, on a des locataires en haut aussi qu'on entend mais ça se vit assez bien. (P8, PE)

[à propos de si elle entend ses voisins]

Ouais, un p'tit peu quand même, ouais.

Puis c'est dérangeant ou ça va ?

Moi j'me suis toujours bien adaptée, j'ai pas de problème. (P6, ME)

Outre les questions relatives au bruit, une autre contrainte a été soulignée par une participante, reliée à la forme urbaine typique montréalaise des milieux denses. La forme très particulière des duplex et triplex toute en longueur peut poser quelques défis en termes d'éclairage naturel, contrairement à une maison détachée.

[...] t'sais moi en ce moment j'suis dans un duplex mais attaché juste d'un côté, donc j'ai des fenêtres au moins sur 3 côtés. [...] Et même dans le quartier, t'as beaucoup de maisons toutes seules donc t'as les 4 côtés, t'sais c'est pas comme dans les duplex en rangées [...]. (P11, ME)

Enfin, l'une des dernières caractéristiques du logement soulevée par les parents lors de la discussion à propos de leur perception de la densité concerne le jardin individuel et l'importance ou la signification de celui-ci pour une famille. Tout d'abord, plusieurs parents ont mentionné l'importance d'avoir une cour (ayant influencé leur choix résidentiel) : on constate notamment que plusieurs personnes installées à ME n'avaient pas les moyens d'acheter un logement présentant ces caractéristiques dans un quartier central.

On voulait aussi avoir une cour, dans notre précédent logement on en avait une mais on avait accès à la cour, c'était pas tout à fait exactement la même chose, mais on voulait avoir une cour, parce qu'on avait un enfant rendu là [...]. (P3, ME)

[à propos des raisons qui lui ont fait choisir le quartier de Mercier est plutôt qu'un autre]

Je voulais une cour, donc une maison, ou un bas de plex [...]. (P10, ME)

Pour plusieurs familles habitant le Plateau, la cour est également un critère important, et presque tous les parents interrogés issus de ce quartier avaient la particularité de posséder un espace privé extérieur (7 familles sur 8).

En fait moi j'ai grandi sans jardin ça m'a beaucoup manqué. Donc sachant qu'on s'installait à Montréal et qu'ici c'était possible d'être en centre-ville avec un jardin, le critère est devenu un des premiers. (P7, PE)

En outre, certains parents ont mentionné que le fait de posséder un espace extérieur privatif les rassurait sur la question de la sécurité et le fait de laisser les enfants seuls dehors :

T'sais j'ai des gens que je connais qui sont au 2^{ème} étage puis qu'y'a pas de cour, et ça j'trouve que c'est difficile. [...] de pas avoir d'espace pour pouvoir juste envoyer mes enfants dehors pendant que je prépare le souper, que ce soit sécuritaire, ça j'trouve ça difficile, pas grand-chose, nous autres on a 20 par 12, 15, je sais pas, sauf que ça permet, c'est à côté de la cuisine, j'ouvre la porte, les enfants jouent, été comme hiver, ils sont dehors pendant que je prépare le souper, c'est formidable la différence que ça fait ça entre juste pouvoir les mettre dehors et être obligé, t'sais le parc c'est génial, mais quand tu prépares ton souper, tu peux pas aller au parc avec eux autres [...]. (P12, PE)

Si, pour tous les parents, posséder une cour est essentiel, l'idée de compenser son absence par la proximité aux parcs du quartier a tout de même été soulevée.

[...] je n'ai pas de problème à ne pas avoir d'espace privatif chez moi, une cour, parce qu'on retrouve tout ce qu'on a besoin dans les parcs qui sont juste de l'autre côté de la rue de chez nous, et qui sont extrêmement intéressants. (P2, ME)

Ces différentes caractéristiques du logement (taille, insonorisation acoustique, lumière naturelle, espace privé extérieur) sont prises en considération par les parents et utilisées pour différencier les quartiers, en les associant implicitement ou explicitement à leur densité.

3.1.2. Végétation

Comme nous l'avions vu dans le chapitre 1, la végétation est un élément qui a toute son importance en milieu urbain par rapport à la perception d'un milieu plus ou moins dense et son appréciableté. Nous avons constaté que la présence (ou l'absence) de végétation est un élément qui a été cité par tous les participants, pour décrire leurs environnements.

[...] on a été un an dans Ahuntsic et le coin Sauvé Acadie, ça c'était grand, c'était un coin de maisons, mais j'ai détesté le coin, parce que y'avait presque pas d'arbres [...], y'avait pas de vie de quartier, j'ai vraiment pas aimé. (P11, ME)

En outre, certains participants associent la présence de végétation à un fort esthétisme : pour des quartiers similaires en termes d'architecture, un quartier avec plus de verdure sera plus « beau » que celui en ayant moins :

Outremont est probablement encore un petit peu plus beau que le Plateau Mont Royal. Beaucoup plus de verdure encore, beaucoup plus de parcs. (P13, PE)

A la question « quelles sont pour vous les caractéristiques non négociables dans votre quartier ? », plusieurs parents ont répondu en premier lieu et spontanément « de la verdure », alors que la discussion à ce moment-là n'était pas orientée spécifiquement sur la végétation. Pour plusieurs parents, la présence de végétation ou d'un parc à proximité a été d'ailleurs un facteur de choix résidentiel (voir également paragraphe suivant).

[...] quand on a vu le parc Bellerive, on s'est mis à chercher presque exclusivement autour du parc Bellerive. (P3, ME)

Mais c'est ça qui fait la différence, [...] j pense pas qu'on aurait acheté [...] si la maison avait pas été en face d'un parc et si y'avait pas des arbres. (P1B, ME)

Lorsque nous avons proposé aux participants, préalablement à l'entrevue, de photographier des environnements urbains qu'ils trouvaient agréables, de nombreux parents ont pris un parc en photo, ce qui est assez démonstratif de l'importance de parcs et de verdure pour eux dans l'environnement urbain (voir Figure 16).



Photo 1 : prise par P9, PE



Photo 2 : capture d'écran de P1A, ME



Photo 3 : capture d'écran de P2, ME



Photo 4 : capture d'écran de P14, PE

Figure 16 : Photos prises par les participants

Toutefois, le poids donné à la présence de la végétation dans un quartier est souvent indissociable de l'importance d'autres éléments, comme la vie de quartier ou les commerces de proximité comme nous avons pu le voir dans les citations précédentes (cf. aussi section 3.4.2, p. 105).

Pour plusieurs participants (principalement de ME), la végétation permet aussi de cacher la ville :

[...] On a l'impression d'être en campagne, même au chalet, parce que toutes les fenêtres, quand y'a de la verdure on ne voit pas la ville. (P1A, ME)

Trois étages c'est une bonne hauteur parce que justement les arbres, la végétation est plus imposante que les bâtiments, et du coup le coup d'œil dans ces rues là, on voit beaucoup plus la végétation que les bâtiments en premier. (P14, PE)

À ME, où la végétation est décrite comme luxuriante et omniprésente par plusieurs parents, certains avouent avoir l'impression d'habiter en banlieue (telle qu'ils l'imaginent : verte, avec de nombreux arbres), mais avec les avantages de la ville : transport en commun, services de proximité (même si ces mêmes participants considèrent pendant la même entrevue qu'il manque de diversité et de proximité dans les services à ME) (cf. section 3.1.3, p. 83). La

végétation permettrait d'une certaine manière de « cacher » le fait que ce soit dense et peuplé, et, pour certains, de contribuer à l'intimité des familles ou à la sécurité dans le quartier.

[...] j'ai l'impression que ça nous rapporte un peu de nature en ville, je sais pas si sur le fait que ce soit des maisons s'apparente un peu plus à des maisons de banlieue, [...] c'est un peu comme si on cachait Montréal en fait, c'est bête mais c'est un peu comme si on apportait le côté sécuritaire de la banlieue en ville là. (P6, ME)

Si, pour certains, l'explication de la quantité de verdure s'appuie sur un ressenti ou une expérience, d'autres participants (notamment les plus experts) expliquent ce lien de manière assez rationnelle : si le quartier est dense, il y a en général moins d'espace pour accueillir la végétation. De plus, la présence de marge de recul (aussi abordée dans la section 3.1.3, p. 83) joue également un rôle dans la présence ou l'absence de végétation. C'est un élément important que nous avons relevé dans le discours des parents. Tout d'abord, lorsqu'ils décrivent un cadre bâti qu'ils trouvent agréable, ils ont très souvent parlé de l'espace en avant de l'immeuble ou de la maison comme d'un espace apprécié, notamment grâce aux possibilités de végétalisation.

C'est sûr que des maisons où est-ce que la cour t'sais y'a beaucoup d'espace en avant, mais ça c'est plus en banlieue, tu trouves pas ça souvent à Montréal, [...]. Moi j viens de ce type de milieu là, fait que c'est sûr que j'trouve ça beau, là, d'avoir du gazon puis un aménagement paysager puis tout ça [...]. (P10, ME)

Effectivement, si y'a quand même un espace, idéalement un p'tit jardin, là, quelque chose avant la maison, c'est plus agréable. (P13, PE)

Minéralisée, elle n'offre plus les mêmes avantages (même si, d'une manière générale, les participants préfèrent qu'il y ait une marge de recul, cf. section 3.1.3, p. 83). Plusieurs participants associent donc la présence d'une marge de recul à la présence de végétation, et ils la ressentent comme nécessaire, notamment dans les milieux denses.

Par exemple, sur la rue Fabre, si on avait une succession de blocs appartements collés sur le trottoir, j'ai l'impression que la rue serait pas mal moins agréable qu'elle l'est présentement. Ben ça laisse la place pour mettre des arbres quand t'as une distance. (P13, PE)

D'ailleurs, lorsque nous avons demandé aux participants de nous nommer des rues qu'ils n'aimaient pas et de nous les décrire, plusieurs mentionnent que ces rues n'ont pas de cours avant, donc pas d'arbres ni de verdure entre le trottoir et l'entrée du bâtiment.

[à propos d'une rue peu agréable]

Y'a peu de verdure en général, [...] c'est ça sur de La Roche, les gens ont pas de cours avant, les portes sont directement sur le trottoir, comme on voit beaucoup dans le Mile End en fait

[...]. J'aime beaucoup le Mile End, mais la verdure me manque beaucoup quand je suis dans le Mile End. (P4, PE)

Si la présence de végétation en ville est de manière unanime un élément très important pour les parents, plusieurs ont néanmoins insisté sur la différence entre une simple bande de gazon, et des arbustes, une végétation plus vivace, des arbres matures... La « qualité » et la quantité de la végétation ont quasiment autant d'importance pour ces parents que sa présence. De plus, la présence de végétation plus fournie permet d'atténuer les îlots de chaleur et d'agrémenter d'ombre les rues, augmentant ainsi la sensation de confort des participants (aspect aussi important pour certains dans le choix de leurs trajets à pied, cf. section 4.2.3, p. 119 au chapitre 4).

[à propos du quartier Angus, où la participante n'aimerait pas retourner vivre]

J'trouve juste que les tailles des jardins c'est un peu petit, ce que je trouve à NDG, c'est un quartier où les arbres sont très grands, c'est un quartier mature, tandis que ce quartier là [Angus] est encore un peu jeune, donc les arbres sont plus petits, y'a moins de verdure [...]. [À NDG] c'est plus vieux donc les tailles des arbres sont plus imposantes, pendant l'été y'a plus de feuillage, y'a plus d'ombre... Y'a moins de chaleur aussi, donc on a moins chaud, tandis que là-bas, il faisait chaud quand même l'été. (P9, PE)

Certains quartiers deviennent à leurs yeux acceptables alors qu'ils n'auraient même pas été considérés sans végétation :

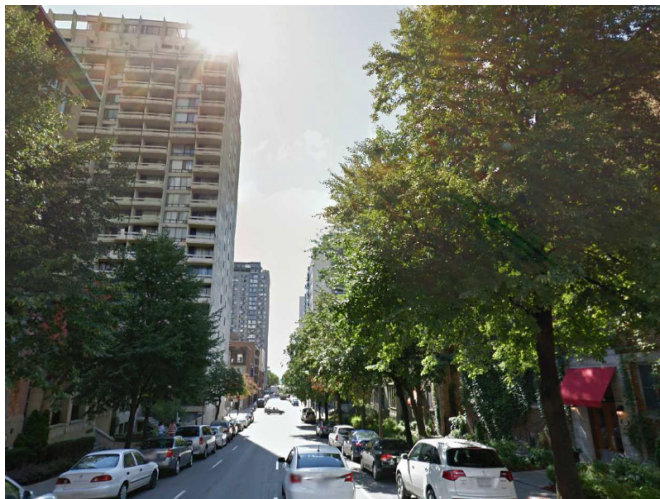


Figure 17 : Photo 5 présentée lors du groupe de discussion pendant l'exercice 1

- Ce qui la sauve, c'est la verdure !
- Oui, c'est ça ! (GD)

En outre, la présence d'arbres et de verdure peut donner aux participants l'impression d'être dans un quartier peu dense, notamment pour certains habitants de PE (et qui ne sont pas spécialistes de la question).

Est-ce que vous pensez que vous habitez dans un endroit qui est dense ?

Pas vraiment.

Et qu'est-ce qui vous fait dire ça ?

[...] j'ai quand même un jardin, j'ai un parc en face de chez moi, j'trouve que c'est vert, y'a des arbres... (P9, PE)

Ainsi la présence de végétation modifie-t-elle considérablement la perception du cadre bâti – et l'améliore-t-elle pour la majorité des participants interrogés.

Enfin, le dernier point abordé sur le thème de la végétation concerne la présence des parcs, et leur importance pour les parents dans des milieux plus denses (cf. aussi section 3.1, p. 74, et section 3.2.1, p. 91, sous l'angle de la socialisation). En effet, en plus de la végétation que l'on trouve dans la rue et sur les bâtiments, la majorité des participants citent d'eux-mêmes l'importance d'avoir des parcs non seulement dans leur quartier résidentiel, mais à proximité de leur domicile. Ils sont un atout indéniable pour une famille. Cela dit, lorsque nous avons demandé aux participants ce qu'ils souhaiteraient changer pour que leur quartier se rapproche du quartier idéal, quasiment tous ont mentionné qu'ils aimeraient encore plus de verdure ou de parcs, bien qu'ils soient déjà satisfaits de la quantité de parcs dans leur quartier.

J'ajouterais beaucoup de parcs et tout ça, y'en a déjà beaucoup mais j'en mettrais encore d'autres [...]. (P6, ME)

C'est sûr qu'on se dit toujours plus d'arbres, plus de verdure [...]. (P12, PE)

La présence et quantité de parcs semblent déterminantes en milieu dense, où les familles ne bénéficient pas toujours d'un espace extérieur privatif d'une part, et qui permet au quartier de « respirer », d'autre part.

Qu'est-ce que ce mot vous évoque, quand on parle de densité ? Est-ce que ça vous évoque plutôt quelque chose de positif, de négatif, ou ni l'un ni l'autre ?

C'est plutôt positif, tant qu'à habiter en ville, aussi bien avoir une haute densité. Ceci dit, j'trouve que les espaces verts sont non négligeables puis j'trouve que dans le quartier on ajoute beaucoup de logements, mais on n'augmente pas les espaces, les parcs. Fait que par exemple le parc Laurier est rendu paqueté, paqueté, l'été, et c'est mur à mur euh serviettes ! (P8, PE)

T'sais si tu regardes on a un super beau parc, ok, mais à part ça, t'sais à part les gros parcs là t'sais y'en a pas des tonnes, fait que tu veux mettre encore plus de monde ? Hum pas sûre. (P11, ME)

3.1.3. Formes urbaines

Les formes urbaines modifient la perception de la densité. En effet, comme nous l'avons vu dans le chapitre 1, une même densité peut s'exprimer sous différentes formes (cf. Figure 3 p. 14), et elle sera aussi perçue de manière différente selon les expériences de chaque individu. La notion de contexte est également un élément important à prendre en compte (cf. section 1.1.2 chapitre 1) afin de mieux appréhender le discours des différents participants : en effet, selon l'origine des participants notamment (française vs nés au Québec, urbaine vs de banlieue), l'appréciation des formes urbaines et de la densité n'est pas la même du tout. Lors des entretiens individuels, nous avons relevé qu'une variété de paramètres influence la perception des parents, par rapport au cadre bâti en général, et certains caractérisant directement la densité bâtie (comme la hauteur, la forme, l'implantation du bâtiment). Lors du groupe de discussion, nous avons présenté pendant l'exercice 2 différents environnements urbains, avec des formes très variées, et des densités (brutes, en logements par hectare) qui ont parfois surpris les participants et questionné les référentiels qu'ils avaient.

Tout d'abord, selon les différents témoignages des participants, le type de bâti lui-même influence leur perception de la densité : les maisons avec terrains renvoient à un environnement peu dense, tandis que la présence de « plex » fait référence à un quartier plus dense.

Et est-ce que là où t'habites tu penses que t'habites dans un endroit dense ?

Non. T'sais, de 0 à 100% j'dirais que c'est un 40%. T'sais y'a quand même des duplex, c'est pas très grand comme maisons, mais y'a aussi beaucoup de maisons avec des terrains qui font le tour de la maison, qui sont pas collées. T'as des p'tites maisons basses, t'as pas... donc non, c'est pas dense. (P11, ME)

Le Plateau c'est beaucoup plus dense, c'est encore une fois plus des plex, des duplex. (P10, ME)

Lorsqu'ils se représentent un quartier plus dense, plusieurs participants décrivent la présence de tours, soit un environnement en hauteur.

Densité de population ? Ben forcément ça va être la quantité de personnes qui vont habiter dans une certaine surface, ça se traduit habituellement pour moi dans le fond dans le type de maisons qu'il va y avoir, donc... Habituellement si c'est une forte densité, j'imagine plus les grandes tours justement, les grandes tours résidentielles au centre-ville [...]. (P13, PE)

Puis un peu plus précisément, comment est-ce que tu me décrirais un environnement dense ?

J'irais peut être plus justement du côté des immeubles, des buildings, du fait que si c'est dense on a besoin de construire peut être plus en hauteur que sur le long, je sais pas, pour essayer de gagner de la place, donc... dense là j'imagine vraiment, je sais pas, le centre-ville, vraiment

avec les buildings très hauts, les tours, les rues très p'tites, très serrées là, c'est ce que ça m'évoque. (P6, ME)

D'autres parents nous ont aussi fait part de cette première impression (des tours synonymes d'un milieu dense), avant de revenir sur leurs paroles pour constater que s'il y avait des tours mais de grands espaces vacants entre, ce n'était finalement plus si dense que ça. L'espace entre les bâtiments, la forme urbaine globale impacte sur la densité d'un quartier. Nous reviendrons également sur ces nuances à la section 3.4.1, p. 104.

Puis est-ce que y'a des choses au niveau de l'environnement bâti qui vous feraient dire aussi que c'est dense ? Ou non ?

Oui ben c'est sûr qu'on voit des appartements à 3 étages côte à côte, c'est pas des maisons unifamiliales. Puis y'a des tours, [...], y'a des quartiers où y'a des tours résidentielles, mais y'a des grands espaces entre les tours, fait que j'pense pas que c'est forcément plus dense qu'ici. (P8, PE)

Tout d'abord, je ne suis même pas sûre que ce soit si dense que ça, parce qu'y'a des habitations c'est dans des tours, c'est dans des grands machins là de 15 étages, mais y'a beaucoup beaucoup beaucoup d'immenses terrains de stationnements, d'immenses centres commerciaux... y'a beaucoup d'espaces où y'a rien en fait. Donc j'sais même pas si c'est tellement dense, j'en doute. (P7, PE)

Cette notion d'espace est un élément qui est revenu souvent dans le discours des parents, dans leur appréhension d'un environnement plus ou moins dense. Certains parents ont mentionné plutôt les espaces qu'il y avait entre les logements, comme étant un indicateur de la densité.

Mais les quartiers qui sont plus denses, t'sais tous les triplex, comme le Plateau, Rosemont... Rosemont c'est dense là ! C'est collé ! Y'a pas d'espace entre les bâtiments ! (P10, ME)

Ce faisant, certains associent le fait de densifier à la maximisation de l'espace, et à des logements nécessairement plus petits (perception déjà évoquée dans la section 3.1, p. 74), ou, dit autrement, à une certaine rentabilisation de l'espace.

[à propos d'Angus]

Ils ont construit, j'pense qu'ils ont essayé de maximiser l'espace, donc ils ont mis beaucoup de logements, ils sont plus en hauteur, ils sont plus étroits. (P9, PE)

La densification devient alors possible, si tant est qu'il y ait de l'espace libre ou des terrains vacants ; sans ces conditions, plusieurs participants ont exprimé leurs inquiétudes face à une densification « en hauteur » du territoire.

[...] puis là y'a un truc pour une des réunions du conseil qui voulait modifier pour que ça puisse avoir 4 étages au lieu de 3, puis... ça m'a vraiment surprise en fait. A prime abord, là, spontanément, moi c'est quelque chose que je vois comme péjorativement de monter t'sais la hauteur des logements. Fait que densifier, t'sais, si tu me dis la partie que je disais dans le coin

des shops angus [terrains vacants], t'sais oui, tout à fait, mais si tu me dis on va construire à côté du Platonpolis des blocs à 6 étages, ben... non ! (P15,PE)

Enfin, la majorité des participants a associé la densification qui se fait à Montréal à la construction de tours à condos, alors qu'ils décrivent eux-mêmes (y compris les moins « experts ») des formes alternatives qui permettraient une autre densification.

Mais c'est ça j'pense qu'on est capable de développer de manière plus dense, mais par exemple au lieu de faire des tours à condos, on peut faire des espaces peut être moins élevés, mais quand même développer des projets domiciliaires plus familles, avec des parcs, du vert, [des cours] ouvertes, centrales, donc t'sais si tu fais autour de l'espace de jeux pour enfants, donc ça peut faire différent... (P11, ME)

Pour certains, le quartier PE en est un exemple, qui respecte l'intimité de la vie de famille, et la possibilité d'avoir un jardin, qui sont des éléments essentiels pour la majorité des jeunes familles interrogées.

J'pense que ce que ce quartier offre, c'est une autre densité mais avec t'sais, c'est pas des tours, fait qu'on a chacun nos plus petits espaces de vie, puis y'a des p'tits jardins partout [...]. (P8, PE)

Si l'on aborde plus dans le détail les paramètres d'implantation et de description du cadre bâti, la première caractéristique physique citée d'emblée par les participants soit pour décrire un environnement, soit pour décrire une rue, est la hauteur. D'un point de vue plutôt pragmatique, plusieurs parents ont relié la hauteur acceptable pour un bâtiment à l'ensoleillement de la rue (un ressenti alors mesurable).

[...] pour moi ça l'a pas une si grande importance, la hauteur puis ainsi de suite, tantôt je l'ai mentionné une fois, à cause de l'ombre que ça peut donner, c'est le seul critère. Pour moi la hauteur des bâtisses va... c'est quand même plus plaisant d'être là où il fait soleil [...]. (P3, ME)

Mais moi j'trouve ça le fun que ça soit 3 étages en général au maximum, t'sais. C'est quelque chose que j'apprécie, t'sais on a comme le soleil, encore [...]. (P15, PE)

Pour d'autres, c'est la notion d'« échelle humaine » qui délimite la hauteur maximale qu'ils acceptent : tant que le bâtiment reste visuellement accessible depuis la rue, avec des détails qui attisent notre curiosité (cf. aussi paragraphe suivant), alors la perception du bâti reste agréable.

[Les rues] peuvent très bien avoir des bâtiments de 5-6 étages d'un côté et de l'autre si il y a de la verdure et si ces bâtiments sont construits aussi de cette façon, en dialogue avec la rue, pas juste le mur, la porte, les fenêtres. Y'a aussi les balcons, y'a aussi des irrégularités qui interpellent. (P7, PE)

Quelques parents ont néanmoins fait la distinction entre préférer vivre avec leur famille dans un quartier dont les constructions ne sont pas trop hautes, et trouver intéressants et pas nécessairement étouffants les quartiers où les constructions sont plus hautes, comme par exemple le centre-ville; du même souffle, ces parents précisent que de tels milieux à Montréal sont peu adaptés pour y vivre avec une famille, notamment en termes de services.

Outre la question de la hauteur se pose aussi celles de la forme et du volume : en effet, selon le contexte urbain, la volumétrie du bâtiment joue un rôle dans la perception de la hauteur. Par exemple, une participante avait déclaré qu'elle n'aimait pas lorsque les bâtiments dépassaient trois étages pendant l'entrevue. Lors de l'exercice 2 du groupe de discussion, la photo 1 représentait pour elle un des environnements dans lesquels elle aurait pu se voir vivre (voir Figure 18 ci-dessous)⁴⁷, et que la hauteur ne la dérangeait pas (alors que les bâtiments présentés avaient 5-6 étages). Dans un autre contexte, et parce que les bâtiments avaient des volumes et une organisation différente, la hauteur limite n'était plus celle qui semblait pourtant décisive et infranchissable.



Figure 18 : Photo 1 du groupe de discussion (source : Vivre en Ville)

De la même façon, un triplex ne sera pas perçu comme des blocs appartements, qui font pourtant parfois la même hauteur.

⁴⁷ Pour la planche entière présentée lors de l'exercice 2, voir *Annexe 10 : Planches photos présentées lors de l'exercice 2 du groupe de discussion*.

Est-ce que y'a aussi des choses qui vous plaisent particulièrement dans le cadre bâti, dans cette rue là ?

Ben c'est des résidences, c'est... de pas faire rapport par exemple au bloc, là on parle tout de triplex ou quinquplex, avec les escaliers extérieurs et tout ça là,... y'a pas de monstruosité... (P13, PE)

La marge de recul est également un autre paramètre important pour décrire l'implantation du cadre bâti, et les familles l'ont souvent mentionnée, pour différentes raisons (cf. section 3.1.2, p. 78 et chapitre 3 sur la marche).

Les maisons sont peut-être à 3 pieds, 4 pieds [...], ça c'est assez rapproché de la rue, puis [...] ça me va aussi, ça me va très bien, t'sais y'a quand même des balcons... J'dirais que c'est p't'être le minimum un mètre, fait que moins que ça j'trouverais ça désagréable, mais plus, j'trouve ça plus joli [...]. (P12, PE)

S'agissant d'un espace qui leur permet de se sentir moins écrasés par le bâtiment, d'avoir plus de recul sur celui-ci, et à formes et hauteurs équivalentes, les parents ont préféré l'environnement où il y avait une marge de recul à celui où il n'y en avait pas.

L'architecture est super belle mais c'est trop collé sur la rue. (GD⁴⁸, P15, PE)

[à propos de la photo 5, exercice 1⁴⁹ où P2 ne s'y verrait pas avec une famille]

- Mais pourquoi pas avec une famille ? (P15)

- [...] J'aimerais mieux qu'il y ait un p'tit peu d'espace. Il me semble que c'est plus oppressant une photo comme ça malgré que ce soit pas si mal vu la densité [...] (P2)

- Par exemple, pour toi, ça va être quoi les différences entre la 2 et la 5 ?

- C'est la marge de recul qu'il peut y avoir entre le trottoir et les bâtiments, on a une faible marge, ici on n'a pas de marge du tout, la hauteur du bâtiment, le type de bâtiment... (P2) (GD)

Certains participants ont néanmoins ajouté une nuance à cette observation : la marge de recul idéale dépend aussi de la fonction du rez-de-chaussée du bâtiment : s'il s'agit d'un commerce, alors cette marge n'est plus nécessaire et les parents apprécient majoritairement que ces bâtiments soient accolés au trottoir.

D'ailleurs, là où y'a pas de marge de recul du tout, si c'était des commerces, la perception serait différente. (GD, P7, PE)

Ainsi plusieurs participants ont mentionné qu'ils ne percevaient pas de la même manière les rues résidentielles et les rues commerçantes, et que l'impact des formes, de la volumétrie, et de la marge de recul n'était pas le même selon le type de rues. De plus, certains parents de ME,

⁴⁸ GD fait référence au groupe de discussion.

⁴⁹ Voir *Annexe 9 : Photos présentées lors de l'exercice 1 du groupe de discussion.*

qui préfèrent avoir des espaces entre les maisons, aimeraient un tissu plus continu sur la rue Hochelaga, avec un bâti qui se touche, car il s'agit justement pour eux d'une rue à vocation commerciale. Comme l'a fait remarquer une participante québécoise ayant vécu quelques années à Paris, à Montréal on destine des rues à être commerçantes (avec une certaine mixité fonctionnelle toutefois comme sur l'avenue Mont-Royal) et l'on attend des rues résidentielles qu'elles soient plus calmes, avec une marge de recul, plus de verdure,... (cf. section 3.2.1, p. 91). D'une manière générale, c'est donc dans le cas de logements au rez-de-chaussée qu'un recul est apprécié. En outre, pour certains parents, qui ont notamment grandi dans le contexte de la banlieue, l'espace en avant des maisons est également une question d'intimité.

J'ai toujours trouvé ça un peu bizarre que la maison soit collée directement sur la rue, [...] donc le fait que ça l'a un impact aussi, sur le fait de se sentir coincée aussi. Le fait qu'on entre pas dans l'intimité des gens, dans l'intimité aussi facilement que... (P6, ME)

À ce sujet, dépendamment de l'origine des participants, nous avons constaté que la taille d'une marge de recul appréciée n'était pas nécessairement la même pour tous les participants, selon le besoin d'intimité (cf. section 3.2.1, p. 91). Outre la présence des marges de recul, les participants ont également souligné l'importance d'une certaine harmonie dans les marges de recul : l'environnement bâti leur était plus agréable si les marges étaient « linéaires » le long de la rue, plutôt qu'avec des écarts entre chaque bâtiment et des marges complètement irrégulières.

En plus de la hauteur à proprement parler du bâtiment, et de sa forme, c'est aussi l'équilibre qui se dégage entre le rapport à la rue et au bâtiment qui fait qu'un environnement sera agréable ou non. Pour une même hauteur, la perception peut changer, selon que la rue soit très étroite, ou très large, ou même selon la largeur des trottoirs (élément qui influence aussi les déplacements des parents, cf. section 4.2.2, p. 118). Plusieurs parents l'ont mentionné lors de la rencontre, lorsque nous abordions la hauteur des bâtiments entre autres.

Puis est-ce qu'y'a une rue dans votre quartier qui n'est pas agréable pour vous ?

Ben j'pense que je mentionnerais la rue de la Roche. [...] elle est large mais c'est principalement des duplex, donc ça fait un peu... la rue est comme trop large par rapport aux hauteurs des bâtisses [...]. (P4, PE)

C'est quoi pour vous votre limite en hauteur ?

3-4 étages. J'dirais que j'trouve ça bien. Pour notre type de secteur, en tout cas là. T'sais, si t'as un nouveau développement qui est fait au complet de maisons différentes avec par exemple des rues plus larges, pas qu'on se sente quand même serré puis tout ça, ça pourrait probablement

être correct aussi. Mais avec les rues qu'on a, les trottoirs qu'on a et tout, je verrais pas ici des maisons de 16 étages là. (P12, PE)

Enfin, les derniers paramètres du cadre bâti influençant les perceptions des parents s'appuient sur des aspects moins faciles à mesurer, comme l'harmonie, l'uniformité, la variété, les couleurs ou textures. Si chacun en a une interprétation différente et unique, les avis des participants se rejoignent en général sur plusieurs points, à quelques nuances près. Tout d'abord, reprenant le paramètre de la hauteur, plusieurs participants ont mentionné que le plus important pour eux était que les hauteurs soient en harmonie avec le reste du quartier.

Il faut pas que ce soit haut parce que y'a rien qui est haut dans le quartier fait que s'ils commencent à donner des permis pour construire en hauteur là, ça serait vraiment mauvais. [...] Ouais ben ce serait pas uniforme avec le reste du quartier, t'sais si y'avait des 4-5 étages là. (P10, ME)

Les participants ont également constaté que la variété architecturale et la mixité du bâti était un élément très important pour eux, dans la définition d'une rue agréable.

Y'a une maison unifamiliale dans l'image, mais aussi des walk up, des duplex, y'a toutes sortes de types de logements dans le quartier, mais dans cette rue là en particulier on dirait que tout ça est mélangé et fait quelque chose d'intéressant. (P2, ME)

Toutefois, malgré ces variations, plusieurs insistent sur l'importance d'une unité architecturale et d'une certaine cohésion esthétique. Pour certains, elle est caractéristique de ce qui fait le charme du quartier, sa particularité.

J'aime bien qu'ils soient pas pareils, mais avec une cohérence là quand même, avec une cohésion. J'aime pas en fait quand ils sont tous pareils, tu sais quand ils font des condos puis que c'est comme une rangée d'une longue bâtisse, là, [...] ça je trouve ça vraiment plate. (P15, PE)

Mais cette notion de monotonie et de répétition n'est pas la même pour les participants, selon leurs origines et leurs goûts. Pour certains, ce sont les maisons de banlieue qui vont représenter la monotonie par excellence, pour d'autres ce sont les condos qui vont être identiques.

[...] la banlieue aussi même si t'sais les maisons sont différentes, elles me semblent toutes pareilles, même dans les quartiers de banlieue où elles sont différentes, elles sont toutes bâties à la même année [...]. (P3, ME)

Cependant l'ensemble des participants se rejoint sur la présence essentielle de détails dans le bâti, qui permettent de personnaliser le bâtiment et de distinguer l'individualité de chacun (cf. aussi section 3.2.3, p. 96).

[...] les maisons du Plateau, tout en ayant un style escalier extérieur, brique, triplex, ben petite cour en avant, malgré ça elles sont toutes différentes, parce que... elles ont toutes... c'est pas la même brique, c'est pas forcément exactement le même volume, des fois on a deux étages, des duplex au lieu d'avoir des triplex, puis ça change, y'a des couleurs différentes, y'a des choses comme ça, c'est un peu le bordel finalement ! (P14, PE)

[...] fait que là t'as deux voisins qui ont la même maison, mais dans certains cas, y ont changé, ils ont ajouté une petite rallonge ici, ou ils ont changé les fenêtres de place, la porte de place, c'est très le fun de regarder ça. (P3, ME)

Ce goût pour le détail est poussé jusqu'à l'observation de la texture du bâtiment, ou de sa couleur ; si ces paramètres peuvent sembler futiles, ils n'en sont pas moins importants dans la définition d'un environnement agréable, et influencent directement la perception du cadre bâti.

3.2. Dimension sociale

Plusieurs participants associent assez naturellement le nombre de personnes, la présence de monde, l'achalandage, à la notion de densité, et bien souvent avant même de prendre en considération les caractéristiques physiques de l'environnement urbain (cf. section 3.4.1, p. 104).

La vie de quartier, la présence (ou l'absence) d'autres familles, la présence de vie dans le bâti, sont autant de lectures possibles de ce que nous avons appelé ici la dimension sociale, et qui conditionnent, avec des nuances, la façon dont les parents perçoivent la densité. En passant à travers leurs expériences (notamment car les familles interrogées se sont révélées être des familles à forte mobilité résidentielle), les participants décrivent ce que représente pour eux un quartier dense (ou peu dense) en termes de population, et de relations sociales. Il s'agit d'un élément qui peut être décisif dans leurs choix résidentiels, et pour plusieurs, on a vu se dessiner une certaine dualité physico-sociale (cf. section 3.4.2, p. 105).

3.2.1. Une population génératrice de vie de quartier et d'animation : des attentes variées

Tout d'abord, nous allons revenir sur la présence de monde et comment les parents perçoivent cette présence d'une part, puis d'autre part dans quelle mesure les formes urbaines sont les témoins d'une certaine densité de population. D'un point de vue assez pragmatique, le lien entre densité et population est fréquemment énoncé de la façon suivante : plus il y a de monde, plus le quartier est dense (et inversement).

Et comment est-ce que vous me décririez un environnement dense ?

Ici je sais que notre quartier est dense, fait que c'est un quartier où y'a beaucoup de monde [...].

J'pense c'est plus par rapport aux gens qui vivent ici, que j'dis que c'est dense. (P8, PE)

Plusieurs parents, de PE notamment, mentionnent néanmoins que la perception de densité de population dans leur quartier n'est pas la même que la densité mesurée, ce qui peut être expliqué par leurs rues résidentielles tranquilles.

Je crois savoir que le Plateau Mont Royal est très dense, que la densité de population sur le Plateau est très importante, mais j'ai pas, personnellement je n'ai pas ce ressenti de forte densité de population. (P14, PE)

Pour plusieurs participants, l'appréhension d'avoir trop de monde est en lien avec la forme urbaine elle-même (notamment dans le cas de tours ou de condos). On parle alors d'une accumulation de personnes, voire une surpopulation, pour plusieurs participants (issus de ME ou de PE indifféremment).

Mais là en même temps ça va devenir tellement dense que je... [...] ils ont construit des condos, il va y avoir combien de personnes là-dedans ! J'en reviens pas, t'sais, c'est vraiment de... on passe de personne, personne, personne, à tout d'un coup 10 000 personnes ! Je sais pas combien il va y avoir de personnes dans ces gros blocs là mais c'est immense là. (P15, PE)

Enfin, d'un point de vue plus pratique, plus il y a de monde dans un quartier, plus les espaces publics doivent être adaptés à cette quantité de personnes. Certains participants ont ainsi souligné le danger à densifier intensément, sans se soucier des espaces publics qui ont tendance à être surpeuplés alors qu'ils sont d'autant plus importants dans un quartier où les habitants ne disposent pas d'espace extérieur privatif (cf. section 3.1, p. 74 et section 3.1.2, p. 78).

C'est facile de faire des cages à lapins, mais de prévoir que les gens ils aimeraient sortir de leur cage, là c'est pas... c'est un peu caricatural là mais faut pas s'étonner qu'il y ait des problèmes, on a tous besoin de notre espace. (P5, ME)

Au-delà de la présence de monde, c'est la vie de quartier elle-même qui est souvent nommée : tantôt générée par la densité, tantôt impulsée par ses habitants, tantôt induite d'une certaine forme urbaine, une chose est sûre : si les participants lui trouvent des origines différentes et en ont une représentation bien personnelle, ils s'entendent pour souligner l'importance de la vie de quartier et des liens sociaux qu'ils peuvent établir dans leur cadre de vie (et encore plus lorsque l'on a une famille).

Qu'est-ce que ce serait pour toi les éléments non négociables ?

[...] Puis j'irais peut être aussi dans tout ce qui est la vie de quartier, dans l'organisation aussi... C'est sûr qu'avec une famille j'trouve que c'est quelque chose qui est important. (P6, ME)

[A propos de l'exercice préliminaire, où il s'agissait de prendre en photo une rue dans laquelle le participant se sent bien]

J'veis essayer de t'en trouver une vraiment bien réussie. Celle là... ça te donne un peu une idée là. C'est la rue Laurier, avec un café au coin, des gens qui sont assis, qui prennent le café, des gens qui jasant au coin. (P4, PE)



Figure 19 : Photo prise par P4, PE

L'intensité de la vie de quartier serait néanmoins reliée à la densité du quartier d'après les expériences des participants.

Quelles différences tu remarques dans le quartier entre ici puis sur le Plateau ?

C'est pas aussi vivant, c'est sûr que nous, on aimait beaucoup la vie du Plateau... [...] comme on avait pas de jardin on sortait beaucoup plus on va dire, dans la rue, aller se balader... là on va dans notre jardin, on va au parc qui est juste à côté donc c'est un p'tit peu différent. Mais la vie de quartier c'est moins dense là, c'est juste que ça a absolument rien à voir. (P5, ME)

Dans ce sens, certains parents associent même directement la densité à la vie de quartier et reconnaissent qu'ils perçoivent la densité urbaine d'une manière assez positive dans ce cas. La vie de quartier fait ainsi partie des critères de choix résidentiel pour de nombreux parents, mais nous nous sommes rendus compte qu'ils étaient face à un dilemme : avoir une maison plus grande, et son terrain individuel, ou bénéficier d'une vie de quartier qui leur correspond. Ce sont surtout les participants de ME qui ont habité dans des quartiers plus centraux qui l'ont verbalisé ; cela fait partie des compromis qu'ils ont eu à faire (cf. également section 3.4.2, p. 105 et section 3.1, p. 74).

C'est pas le quartier, le quartier j'adore, mais c'est pour avoir une plus grande surface au niveau de mon logement. Ici ça reste des logements qui sont assez petits en fait, c'est difficile d'avoir une maison. (P8, PE)

Certains participants rapportent connaître leurs voisins proches et pouvoir discuter des heures de jardin à jardin (notamment les habitants de ME), tandis que d'autres sont plus à même de rechercher ces liens sociaux en sortant dans leur quartier, quand quelques-uns se sentent mieux en toute intimité chez eux. Comme le décrit bien un participant ayant vécu dans les deux quartiers, l'expérience sociale y est très différente :

Là on peut rester ben y'a les enfants aussi, ça joue là, mais on peut rester dehors chez nous des fois à discuter une heure avec des voisins ou même avec des gens qui passent, c'est vraiment... socialement c'est une expérience totalement différente [du Plateau] là. Mais c'est lié au quartier. (P5, ME)

Ceci étant dit, un participant souligne que le rapport à l'intimité n'est pas le même pour tous les individus : de grandes marges de recul et un jardin permettent à certains de se sentir vraiment dans leur cocon et de retrouver l'intimité dont ils ont besoin.

Y'a des gens qui veulent leur cocon, pas beaucoup d'interactions avec le reste du monde, ces gens là ils trouvent que le Plateau c'est horrible comme endroit, y'a plein de monde, t'entends des bruits de tout le monde, tu te fais marcher dessus, t'sais... puis eux ils ont 2500 pi², ils ont leur piscine, leur gazon, t'sais... puis ils aiment ça, tu pourrais pas les payer assez cher pour qu'ils déménagent, c'est une question de tempérament. (P1B, ME)

Pour d'autres, le contact avec autrui est un élément primordial : par exemple, l'un des participants de PE expliquait que la présence de marges de recul étroites contribue à la création d'un contact (apprécié) avec les passants et ne déconnecte pas le bâtiment de l'espace social de la rue.

[à propos des marges de recul et de leur taille idéale]
J'sais que de mon point de vue, quand j'suis sur mon balcon puis t'sais j'prends vraiment plaisir à m'installer sur mon balcon avec une guitare l'été, puis de voir les gens passer puis de les saluer, ça j'aime vraiment ça. (P4, PE)

Un dernier élément, mais qui prend toute son importance pour les parents, concerne la sécurité. En effet, si le quartier est vivant, et que le voisinage se connaît, alors il sera plus facile d'y avoir une surveillance informelle par les habitants – surveillance qui rassure les parents. Pour certains, la question de sécurité est aussi directement reliée à la présence d'ouvertures en façade (thème abordé au chapitre 4).

En fait ce que je trouve important aussi c'est qu'il y ait des yeux sur la rue, c'est Jane comment elle s'appelle la [...] Jane Jacobs qui disait ça. Qui disait que en fait un quartier de vie c'était des yeux sur la rue, c'était des gens qui sont là, qui regardent, qui interagissent, qui connaissent le petit bonhomme en face [...]. Mais ils sont là, ils savent, la rue est habitée en fait. (P7, PE)

Néanmoins, si le fait d'être dans un environnement plus dense, avec un voisinage bien connu et présent rassure, une participante a souligné que son référentiel d'environnement sécuritaire demeurait la banlieue, avec ses maisons et la ville cachée.

Enfin, la majorité des parents a insisté, lors des entrevues individuelles, sur le fait qu'avoir une vie de quartier était un élément important, si tant est qu'elle respecte un juste équilibre (qui est ensuite propre à chaque personne) et qu'elle soit adaptée à la vie familiale. En général, le centre-ville représente un endroit avec trop d'animation pour une vie de famille.

Mais le centre-ville c'est un endroit qui est très dense, y'a beaucoup d'activités, y'a du bruit, c'est des facteurs pour certains déplacements, pour magasiner, pour le travail, y'a aucun problème, mais si j'devais vivre dans un quartier comme ça j'trouverais ça moins intéressant avec une famille là [...], on dirait que trop c'est comme pas assez. (P2, ME)

À noter que pour une personne, l'animation au centre-ville était attirante avec sa famille, c'est en revanche l'offre de logements peu adaptée aux familles qui la dissuade d'y habiter (cf. section 3.1, p. 74). Certains ont d'ailleurs fait le choix d'habiter dans des rues résidentielles calmes, tout en étant à proximité de l'animation dans le quartier de PE.

3.2.2. Importance de la présence d'autres familles

Si la vie de quartier est une dimension sociale importante dans l'appréciation et le choix résidentiel des parents, c'est surtout une vie de quartier adaptée à la famille qui retient

leur attention. Chez plusieurs participants, nous avons remarqué le besoin d'identification qui les anime, et qui a même été un élément moteur dans le choix du quartier, plus que la forme urbaine du quartier ou le type de bâti.

Et quand t'es venue à Mercier, qu'est-ce qui t'avait fait choisir ce quartier plutôt qu'un autre quartier ?

J'trouvais que c'était un quartier qui était très résidentiel, familial aussi, [...] le fait d'avoir beaucoup de parcs pour la famille en fait, j'trouvais que c'était un bel attrait. (P6, ME)

Ceci dit, pour d'autres, le type de bâti est assez révélateur de la présence de famille et l'on observe un lien implicite entre la qualité de vie et la présence de familles, qui sont dans l'esprit de certains parents souvent plus stables et propriétaires (cf. aussi section 3.2.3, p. 96 pour le soin et la propriété).

Est-ce que d'après toi y'a un rapport entre la qualité de vie dans ton quartier pis la forme des constructions qui s'y trouvent ?

Oui, oui, oui, j'pense oui. Parce que ça conditionne aussi le type de personnes qui habite le quartier là...

C'est-à-dire ?

Dit autrement, c'est des maisons individuelles, qui sont ben la majorité c'est des propriétaires j'imagine, [...] donc ça va être souvent des familles [...]. (P5, ME)

La présence d'autres familles dans le quartier est un paramètre très important pour plusieurs des parents interrogés, notamment car les besoins et loisirs des familles sont les mêmes.

[...] pour moi l'autre côté du Plateau c'est plus in, tendance, [plus d'] artistes, moins familial, fait que... c'est un peu pour ça qu'on voulait être à l'est [...]. (P12, PE)

Donc puis c'est souvent des familles, donc on est un peu dans le même modèle, donc un peu les mêmes envies aussi là, donc... quand on a des enfants on veut que ce soit sécuritaire on fait attention à ça, les gens qu'ont un peu les mêmes envies au même moment on va dire là. (P5, ME)

Pour deux participants, cette présence d'autres familles revêt presque un caractère nécessaire pour se sentir bien dans les espaces publics.

Fait que c'était ce coin là en particulier, on aimait beaucoup que c'était beaucoup des familles, y'en a beaucoup aussi dans Mercier est, mais moins, en moins concentré disons, y'a aussi beaucoup de personnes âgées dans Mercier est là... puis ben y'a les familles étaient tellement nombreuses que les lieux publics, les parcs appartenaient aux familles même au dehors des espaces de jeux là... alors que le parc Bellerive, y'a une zone qui appartient aux aînés. (P3, ME)

De ce fait, les parcs représentent un lieu de sociabilisation très fréquenté (d'où la nécessité d'avoir assez d'espaces verts selon le nombre d'habitants dans le quartier) par les familles. Quelques parents ont également mentionné l'importance des ruelles, notamment dans les

quartiers plus denses, où les espaces verts peuvent être moins nombreux ; ces ruelles, typiques dans la forme urbaine montréalaise, permettent aux parents de laisser jouer leurs enfants en toute sécurité, à l'abri de la circulation, et dans un espace de rencontre avec d'autres enfants.

Y'a beaucoup d'interactions... parce que nous bon on n'est pas proche d'un parc [...] mais y'a toute l'interaction avec le voisinage qui se passe dans la ruelle, et qui n'arriverait pas si on vivait dans un environnement comme... une ville là t'sais où t'as une clôture entre chaque jardin, puis ils sont tous les uns à côté des autres, mais ils sont vraiment dans leur box, et l'avantage énorme de la ruelle c'est que c'est quasiment comme un parc, sauf que t'ouvres la porte de ta cour, puis c'est ça [...]. (GD, P7, PE)

Si la majorité des parents interrogés trouvent important de vivre dans un environnement familial, plusieurs ont néanmoins souligné l'importance de la diversité (ethnique, culturelle ou sociale) de l'environnement dans lequel ils vivent. Pour certains, cette diversité est liée à la densité de population. Il s'agit d'un élément à considérer au même titre que le cadre bâti, notamment pour inculquer aux enfants des valeurs comme la diversité.

Y'a encore un peu de densité, quand même, comparé à la banlieue, puis les gens sont différents. Y'a des gens différents ! Là tout le long, on parlait uniquement des bâtisses, puis tout ça, mais y'a un élément important aussi c'est qu'y'a de la diversité dans le quartier. [...] Notre enfant vit dans un milieu diversifié. (P3, ME)

Enfin, au-delà de l'identification entre les familles, de la forme urbaine et du cadre de vie, nous avons pu remarquer que quelques parents ont développé un fort sentiment de communauté, avec des habitants partageant les mêmes valeurs.

[...] y'a une certaine communauté d'esprit en tout cas moi je partage beaucoup de valeurs avec les gens du quartier... (P4, PE)

3.2.3. Présence de vie dans le bâti

Au cours des différentes rencontres, nous avons également pu constater que la personnalisation des bâtiments, leur soin et leur histoire sont des paramètres rentrant en ligne de compte dans la perception du cadre bâti, voire de la densité (et également dans les trajets empruntés, cf. 4.3.3, p. 126).

Lorsque questionnés sur les rues qu'ils trouvaient désagréables et pourquoi, plusieurs participants ont mentionné des bâtiments (ou des ensembles) qu'ils n'aimaient pas a priori à cause de la forme. En leur demandant de préciser leurs réponses, nous nous sommes rendue

compte que c'était plus le soin apporté au bâtiment (ou le manque de soin) qui rendait le bâtiment désagréable, plutôt que la forme elle-même.

Ça c'est la vue qu'on a de la grande barre d'appartements. [...] T'sais c'est pas bien entretenu encore là, t'sais y'a beaucoup de devantures qui sont minéralisées, asphaltées, les commerces sont pas jolis.

[...]

J'pense que des p'tites actions pourraient être faites, ben simples là, des balcons fleuris, t'sais ça change toute la dynamique je pense. Des p'tits commerces plus entretenus là. T'sais si les vitrines étaient lavées... C'est sale ! (P1A, ME)



Figure 20 : Photo prise par P9, PE, selon la consigne : photographiez un environnement urbain (de la rue aux trottoirs aux bâtiments) dans votre quartier qui n'est pas agréable pour vous en général

En outre, une participante mentionne qu'elle fait un lien entre un quartier à forte densité et un cadre bâti détérioré (et plus généralement, une plus grande pauvreté). Elle perçoit assez négativement les quartiers de forte densité pour cette raison-là.

Comment est-ce que vous décririez un environnement dense pour vous ?

[...] malheureusement dans ma tête c'est souvent associé à délabré, vraiment... manque de ressources, manque de revenus, manque de bouffe, manque de... t'sais pour moi, c'est plutôt à du négatif là. (P12, PE)

Outre le bâti lui-même, c'est souvent la présence de vie, l'implication de ses occupants qui influence aussi la perception de l'environnement urbain. En effet, certains parents trouvent encourageant de passer devant des bâtiments où ils sentent que leurs habitants en prennent soin (cf. aussi section 4.3.3, p. 126).

[...] c'est vraiment agréable parce que les gens prennent soin, et on sent que les gens aiment habiter là parce que y prennent soin de l'endroit où ils habitent. Donc ça dégage une impression de gens qui sont heureux d'être là contrairement à d'autres endroits où on sent plus que les gens y laissent à l'abandon [...]. (P1B, ME)

Il est ainsi important de sentir que les habitants investissent les lieux, et ces traces de vie influencent directement la perception esthétique de certains parents.

Enfin, la dernière dimension mentionnée par plusieurs participants, et que nous n'avions pas anticipée, concerne l'histoire du bâti, qui joue un rôle non négligeable dans l'appréciation du cadre bâti, des hauteurs et des volumes, ainsi que dans l'appréciation des milieux de vie autres que ceux auxquels les participants pouvaient aspirer. Plusieurs participants avouent notamment accepter plus facilement les rues étroites et des maisons collées sur la rue, ou ils pourraient même envisager vivre dans un centre historique dans une ville de banlieue pour les plus urbains d'entre eux.

[à propos de son ancien logement dans Faubourg Saint Jean]

[...] j'aime cette impression là de vieille maison, de vieil urbanisme, [...] et même si ça fait que les trottoirs sont plus petits et que y'a les autos qui me passent proches, ça donne l'impression d'être dans un vieux quartier. C'est même plus qu'une impression là ! Mais j'apprécie ça d'être à un endroit où y'a de l'histoire. [...] (P3, ME)

En l'occurrence, quelques participants reconnaissent qu'un bâtiment historique va influencer leur jugement esthétique, et leur appréciation des formes et des volumes. Par le simple fait d'être un bâtiment patrimonial ou vieux, la perception peut en être positivement changée.

[...] parce que dans le fond même quelque chose dans une façade que je trouverais laide, le fait que ça soit un vieux bâtiment me le ferait apprécier. Mais oui, c'est beaucoup l'histoire en fait. (P3, ME)

Et est-ce que le fait qu'il y ait des maisons, et ensuite un immeuble, ce sont des choses qui vous sont plutôt agréables, vous dérangent pas, ou ça va être quand même problématique à partir du moment où ça monte trop haut même si y'a des maisons pas trop loin ?⁵⁰

En fait c'est le style d'immeubles. C'est des magnifiques immeubles qui ont 100 ans ça, c'est vraiment très beau. Ça aurait été une boîte à chaussures comme ça là, ça serait complètement différent. (GD)

Le patrimoine bâti a aussi une valeur positive lorsqu'il est reconverti, même s'il s'agit de formes moins populaires à l'accoutumée. On constate donc que l'histoire du bâti a une place particulière dans l'appréciation des formes, des hauteurs, de la volumétrie, et que la perception du bâtiment ou du quartier peut en être vraiment modifiée.

⁵⁰ Voir la photo 5, *Annexe 9 : Photos présentées lors de l'exercice 1 du groupe de discussion.*

3.3. Dimension fonctionnelle

La dimension fonctionnelle de la perception de la densité, telle que nous l'avons envisagée, s'articule autour de trois axes : les services (comprenant les commerces), les transports en commun et la circulation. Elle vient compléter les dimensions physique et sociale, tout en étant indissociable d'elles. La majorité des participants est très consciente que s'il y a des commerces de proximité, c'est grâce à une certaine densité de population qui peut les soutenir. On peut en dire autant par rapport au transport en commun. Enfin, dans cette partie, nous avons également jugé important de mentionner la circulation, qui est un facteur pouvant affecter la perception du cadre bâti, quelle que soit la densité. L'ensemble des parents a mentionné à un moment donné cet aspect⁵¹.

3.3.1. Services de proximité et distances

D'une manière générale, l'ensemble des participants a mentionné d'une part l'importance d'avoir des services à proximité, et d'autre part qu'il était nécessaire d'avoir une densité de population adéquate pour supporter ces services-là. Dans ce sens-là, la densité de population est plutôt perçue comme un atout. D'ailleurs les quelques participants de ME qui se verraient bien retourner habiter en banlieue ont mentionné que l'absence des commerces de proximité était problématique (tout en reconnaissant une cause : ces environnements sont trop peu denses). L'ensemble des participants de ME ont admis qu'ils trouvaient qu'il n'y avait pas assez de commerces de proximité dans leur quartier, sentiment d'autant plus fort pour ceux ayant habité dans un quartier central auparavant (Plateau ou Rosemont), et qui en regrettent notamment les artères commerciales ;

[...] les commerces de proximité, tu vois ça c'est quelque chose que je trouve qu'il manque dans Mercier est, c'est quelque chose que je pourrais changer, j'ajouterais des commerces de proximité. (P6, ME)

Alors que les parents de PE interrogés sont satisfaits de l'offre de services dans leur quartier (certains ont choisi ce quartier pour cette raison ; pour d'autres c'est un constat qu'ils ont fait depuis qu'ils y habitent sans l'avoir cherché délibérément).

⁵¹ Les parcs et équipements de proximité ne sont pas mentionnés dans cette partie, car ils seront abordés dans le chapitre 4 (résultats pour la marche).

Puis ben le fait que l'école est proche, ça c'est... disons que c'est aussi un gros atout là.

Donc la proximité des services aussi.

Ouais, c'est ça, exactement. La qualité puis la quantité des services offerts, t'sais... [...] c'est vraiment définitivement un atout, t'sais y'a une petite école de musique, y'a des cours de ci, de ça, tu peux faire tout ce que tu veux, vraiment à 5 minutes là, de la maison t'sais. (P15, PE)

Notons que pour plusieurs parents, la présence d'écoles (et garderies) à proximité est un paramètre recherché et indispensable pour eux :

(À propos du quartier Griffintown)

On en parle souvent, c'est la question des services de proximité mais aussi les écoles, garderies, tout ça, qui peut être vont finir par arriver dans le secteur, mais qui est problématique actuellement, et c'est pour ces raisons que je me verrais pas avec ma famille vivre à cet endroit là. (P2, ME)

Tout d'abord, les participants font le constat général (d'après leur propre expérience, ou selon leurs connaissances) que pour avoir des commerces de proximité, ou des services, il est nécessaire qu'il y ait une certaine quantité de personnes.

Mais en même temps quand le quartier est assez dense, c'est là que y'a des commerces qui vont venir s'installer, évidemment, c'est là qu'ça vaut la peine. (P13, PE)

Ainsi, certains établissent un lien direct entre un environnement dense, la mixité fonctionnelle dans un quartier, et la présence de services (incluant les transports en commun, cf. également section 3.3.2, p. 101). La densité de population peut ainsi être perçue de manière très positive, et la présence de services devient également créatrice d'animation dans la rue (ce qui nous renvoie à la section 3.2.1, p. 91). Dans le même esprit, plusieurs participants mentionnent, notamment dans ME, que certains commerces doivent fermer car la densité de population ne permet pas de supporter la vitalité commerciale (et met ainsi plusieurs habitants de ME face à un dilemme : comment bénéficier d'une certaine vitalité commerciale, tout en conservant leur tranquillité ; cf. section 3.4.2, p. 105).

Selon moi ça pourrait être un p'tit peu mieux, ça pourrait être un p'tit peu plus dense, ça pourrait avoir un p'tit peu plus de mixité, malheureusement on le voit sur Hochelaga y'a beaucoup de commerces qui ont fermé, les gens vont magasiner dans les centres commerciaux à proximité [...] (P2, ME)

Outre le manque de services de proximité à ME, plusieurs participants ont également souligné le manque de diversité et l'importance d'une variété de commerces, intrinsèquement relié à une densité de population peu élevée.

Qu'est-ce que vous changeriez dans ce quartier pour que ça se rapproche de votre quartier idéal ?

Qu'y ait plus de magasins, genre, ben ça c'est plus lié à notre culture, mais des boulangeries, ou des boucheries, ou des choses comme ça, vraiment des... puis j'parle pas forcément du gros IGA, j'ai rien contre IGA là mais plus vraiment des personnes qui s'installent là ! (P5, ME)

Ainsi les participants font notamment la distinction entre un commerce de qualité, et une grande surface ; c'est vraiment le commerce de proximité qui est recherché. Toutefois, si la densité est nécessaire à la présence de services de proximité, elle n'en est pas toujours garante. En effet, une forte densité n'implique pas toujours ni diversité des services, ni la présence d'équipements (comme des parcs). Plusieurs participants estiment que souvent, on densifie des quartiers, mais sans se soucier des infrastructures qui devraient aller de pair avec l'augmentation du nombre d'habitants.

Parce que malheureusement rarement la densité de population, c'est accompagné vraiment d'un développement où y'avait tout qu'était prévu, que ce soit les commerces, les espaces verts, les trucs comme ça [...]. (P5, ME)

En l'occurrence, à Montréal, lorsque questionnés sur la densification et ce que les parents en pensaient, plusieurs ont mentionné l'exemple de Griffintown, quartier réhabilité et densifié au centre-ville, mais sans services (et encore moins pour les familles).

J'ai rien contre la densification quand elle se fait de façon réfléchiée avec un apport de services, qui va de pair avec le projet de densification, et quand elle se fait à échelle humaine. C'est-à-dire que par exemple un quartier comme Griffintown, en construction, c'est très très beau la densification, mais y'a pas une nouvelle école qui va être construite là, les services vont pas enfin de ce que je lis à droite à gauche, on compte sur les services existants puis va falloir qu'ils arrivent [...]. (P7, PE)

Ceci dit, plusieurs participants ont souligné que le centre-ville était un quartier très dense pour eux (en s'appuyant notamment sur les formes du cadre bâti), mais qu'il n'offrait en général pas de services de proximité pour ses habitants, ce qui en faisait un quartier non envisageable pour y vivre (sans compter l'offre de logements non adaptée, cf. section 3.1, p. 74 et section 3.1.3, p. 83).

3.3.2. Transport en commun

Plusieurs parents reconnaissent que pour avoir des transports en commun (et qui plus est, efficaces), cela prend une certaine densité de population. Ils estiment que la présence de

transports en commun efficaces est importante pour eux, et souhaitent encourager la densification afin d'avoir un meilleur réseau. Dans ce cas, la densité est alors vue de manière positive.

Puis c'est ça, pour moi la densité ça égale aussi possibilité de transport en commun plus efficace, donc ça c'est super important pour moi. (P4, PE)

En l'occurrence, les participants de ME ayant habité dans des quartiers centraux remarquent au travers de leur expérience que l'accessibilité en transport en commun est meilleure dans ces quartiers (plus denses) que dans ME :

[...] dans Rosemont aussi c'était plus facilement accessible avec les autobus, les déplacements se faisaient plus facilement. (P6, ME)

De plus, pour certains participants, la proximité aux transports en commun, et surtout au métro, est un élément rentrant en ligne de compte dans leur choix résidentiel. Tout comme la présence de services, certains parents reconnaissent qu'il faut parfois choisir entre la taille du logement, et la proximité à une ligne de transport en commun efficace ; là encore, c'est une question de compromis. En outre, plusieurs participants ont mentionné qu'ils ne quitteraient pas l'île de Montréal, même s'ils souhaitent avoir une plus grande maison, afin de rester à proximité des lignes de métro : cela représente à leurs yeux un avantage considérable.

Si y'avait eu un choix à faire, on aurait pris plus petit, mais c'est certain sur l'île et avec accès direct au métro. (P5, ME)

3.3.3. Circulation

Un autre aspect rentrant en ligne de compte dans la perception de la densité, de manière indirecte, est la présence d'automobiles et leur circulation. Notons préalablement qu'une majorité de parents nous a dit préférer vivre dans des quartiers où une majorité de services étaient accessibles à pied, et qu'autant que possible ils souhaiteraient se passer d'une auto (ce thème là sera plus largement développé dans la seconde partie des résultats).

Tout d'abord, la circulation peut vraiment déterminer le fait qu'une rue soit aimée ou non, et son rôle peut être aussi important que la volumétrie des bâtiments (cf. également section 4.4.1, p. 129).

[...] quand je regardais les photos, le choix des endroits par rapport aux photos j'me suis aperçu que ce serait beaucoup conditionné par la densité de circulation, la tranquillité quoi ! (P5, ME)

Lorsque questionnés sur les rues qu'ils trouvent désagréables, de nombreux parents citent en priorité les rues où la densité de circulation est élevée, avant de se préoccuper du cadre bâti, car elle est étroitement reliée à l'augmentation de la saleté, de la pollution, et au manque de soin, aspects plutôt négatifs dans l'appréciation du bâti alentour.

Effectivement, beaucoup de bruit, c'est plus sale parce qu'évidemment la circulation automobile j'ai l'impression qu'elle laisse plus de poussières sur les maisons, les fenêtres, etc. (P13, PE)

En outre, pour plusieurs participants, un quartier plus dense est associé à des rues plus circulées. Cette impression est d'autant plus accrue dans le contexte montréalais, car les quartiers les plus denses sont des quartiers centraux, et donc traversés par une circulation de transit importante (mais qui n'est alors pas liée directement à la densité du cadre bâti des quartiers, mais à leur localisation). Pour ces parents, le flux de circulation fait partie des désavantages d'un quartier dense, alors perçu comme étant plus circulé.

[...] plus qu'on est dans un quartier central, plus que va y avoir des automobilistes qui vont traverser le quartier... Mercier est y'a un peu de ça sur les rues est ouest, mais sur les rues nord sud c'est très tranquille, tandis que dans le Plateau toutes les rues vivent cette problématique là. (P2, ME)

La densification peut également être perçue négativement lorsque certains parents pensent à la quantité de voitures qui peuvent être ajoutées, étant donné les politiques actuelles et la place de la voiture dans la société québécoise. La question de la santé et en particulier de la pollution de l'air est revenue plusieurs fois à ce sujet.

Est-ce que pour toi [la densité] c'est plutôt une connotation négative, ou positive, ou ça dépend ?

Ça dépend, vraiment. Puis j'suis pas sûre aussi... je sais qu'y'a comme un peu des philosophies différentes là, je sais que ça commence à être bien vu de se limiter, au lieu de faire de grosses banlieues, puis du développement, puis je comprends ça, en même temps des fois j'ai l'impression que ça dépend de notre efficacité, parce que si on a tous des autos puis on les prend tout le temps, puis on est tous confinés dans le même espace, ben... j'veux dire la qualité de l'air est vraiment plus mauvaise. [...] pour moi c'est disons, c'est pas un aspect négatif si on est super efficace, puis qu'on fait des toits verts, puis qu'on ramène la nature là-dedans puis qu'on éloigne la voiture ! (P15, PE)

Enfin, un dernier aspect lié à la circulation, mais non des moindres lorsqu'on est parent de jeunes enfants, concerne la sécurité, qui joue vraiment un rôle dans le choix résidentiel, la

perception de l'animation (s'il y a beaucoup de monde sur les trottoirs, cela devient compliqué de se promener avec les enfants), et la perception du cadre bâti (si la rue est étroite, avec une circulation prononcée, c'est plus dangereux pour les enfants). Cet aspect sera traité au paragraphe 4.4.1, p. 129, dans la partie sur la marche.

3.4. Synthèse

3.4.1. Évolution de la définition de densité par les parents

Afin de comprendre ce que représente la densité pour les parents interrogés, nous leur avons posé simplement la question à la fin de l'entretien : « Pour vous, qu'est-ce que la densité ? ». Nous souhaitons par là explorer les différents sens donnés à ce concept complexe par les parents. En général, la première réponse donnée fait état d'un simple rapport entre le nombre de personnes et l'espace physique :

La densité de combien de personnes habitent dans un espace tel. [...] Comme où j'ai grandi, y'avait une trentaine de maisons et donc une trentaine de familles dans la rue, alors qu'ici y'en a je sais pas combien, des centaines, de gens qui habitent ici, c'est ça, c'est le ratio entre l'espace qu'y'a et le nombre de gens qui habitent. (P8, PE)

C'est le nombre de personnes au km². (P3, ME)

Certains participants précisent cette définition en reliant densité et le sentiment d'être entassés ou non et d'espace physique :

J'irais [...] soit avec la quantité de gens, ou avec la quantité de si c'est très dense, j'dirais collé, ou [...] si les gens sont un peu l'un par-dessus l'autre, ou si au contraire, c'est plus vaste [...]. (P6, ME)

[les gens] sont vraiment très très très serrés, pour moi, c'est une grosse densité. (P9, PE)

Enfin, trois personnes ont donné des définitions un peu plus abstraites de la densité, qu'ils relient à la notion d'échelle, de rentabilisation d'espace, et différencient la densité chiffrée de la perception (il est à noter que l'une d'entre elles est urbaniste, et les autres participent à des comités en lien avec l'aménagement dans leur quartier).

Toutefois, en décrivant un environnement dense, la majorité des participants en a mentionné plusieurs aspects, se rendant compte de la difficulté de l'exercice : malgré une

définition qui peut sembler au départ évidente pour la plupart des participants, ceux-ci tissent rapidement des liens complexes entre les différents éléments qui composent un environnement dense (quel que soit le quartier de résidence des participants), comme nous l'avons vu dans les sous-parties précédentes.

Habituellement si c'est une forte densité, j'imagine plus les grandes tours justement. [...] Finalement, le Plateau est forcément un [quartier dense], parce que si j'prends l'exemple centre-ville, t'as des grandes tours, les grandes tours résidentielles après ça tu peux être un bout de temps sans voir d'autres résidences, au final ça fait plus tellement dense. (P13, PE)

La densité ne se limite pas non plus à un simple chiffre, comme le mentionne ce participant :

[...] t'sais tantôt je disais c'est moins dense que les quartiers centraux, plus dense que la banlieue, c'est à la fois vrai quand on regarde les chiffres, mais c'est aussi vrai quand tu te promènes dans le quartier. [...] Parce qu'une densité, [...] y'a pas des bonnes et des mauvaises densités, [...] c'est pas aussi clair que ça, mais en soit ce n'est rien une densité, c'est un chiffre. (P3, ME)

Elle vient avec la notion de commerces de proximité, de parcs, de transports en commun, d'une sociabilité différente, etc. Un environnement plus dense peut offrir non seulement de nombreuses possibilités – appréciées ou non des parents, c'est ce que nous vous avons présenté au travers de l'expérience des 15 participants, mais souligne également les dilemmes auxquels font face les parents. Il s'agit pour plusieurs parents de trouver un juste milieu entre l'intimité à laquelle aspire la famille d'aujourd'hui, et l'accessibilité à laquelle elle prétend également.

3.4.2. Des préférences aux compromis

Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, les parents font face à différents compromis dans leurs choix résidentiels (compromis induits en grande majorité par la contrainte budgétaire). Rappelons à ce sujet que la majorité des participants interrogés sur le Plateau possèdent une cour et sont propriétaires parfois du cottage au complet, tandis que pour plusieurs habitants de Mercier, en raison de leurs considérations financières, le choix résidentiel a vraiment été influencé par les compromis.

Ces compromis s'articulent pour certains autour des commerces de proximité, des transports en commun, et de l'espace privé résidentiel (taille, possibilité d'avoir une maison

unifamiliale), et sont propres à chaque individu : pour certains, la présence de commerces de proximité reste plus importante, pour d'autres c'est l'habitat individuel qui est privilégié.

Pour la maison comme telle et le terrain, y'a un autre endroit qui me tente, aussi, ce serait dans le coin de Cité Jardin, c'est près du parc Maisonneuve, sauf que là bas, j'aurais pas [...] une aussi belle connexité avec tous mes magasins. Alors même milliardaire, j'hésiterais à aller là pour ces raisons là. (P12, PE)

Et est-ce que vous déménageriez pour aller dans un quartier centra l?

Ben pas si j'ai pas une cour puis ce type d'architecture là, t'sais des p'tites maisons. (P10, ME)

Pour d'autres, le compromis s'est énoncé plutôt au niveau de la vie de quartier, de l'animation et de l'espace privé résidentiel. Si pour certains, la vie de quartier est plus importante que la taille du logement par exemple, et notamment pour les habitants de PE, qui reconnaissent bénéficier de superficies plus petites que dans d'autres quartiers, pour d'autres, le type de logement sera privilégié à la vie de quartier, comme par exemple pour P1B, puisque dans leurs choix résidentiels accessibles, le quartier idéal n'existe pas.

La dynamique du quartier c'est quelque chose qui va être plus importante que la taille du logement ou le type ?

Définitivement. Sinon on serait allé habiter en banlieue pour moins cher et plus grand. (P14, PE)

La vie de quartier me paraît [importante], la localisation dans un quartier vivant, dans un quartier où j'peux tout faire à pied, [...] on est 5, et on a réaménagé un peu, et on se sert un peu, et les enfants partagent leur chambre, et nous on dort dans le salon, et ben ça se fait quand même... (P7, PE)

Ça serait ça le quartier idéal pour moi ! Prendre cette maison là, le terrain qui va avec, rajouter un étage, et la mettre sur le Plateau. [...] ça serait vraiment [une] maison unifamiliale où y'a une vie de quartier à pied. (P1B, ME)

Certains passent aussi outre ces compromis, comme une participante du Plateau qui aime l'animation du centre-ville, et se dit prête à acheter une maison de campagne pour bénéficier malgré tout d'un terrain et de verdure si elle vit au centre-ville. De plus, plusieurs participants de ME ont appris à aimer ce quartier, qui n'était pas leur choix de quartier idéal. Malgré un déficit de services de proximité et de vie de quartier avoué par ces parents, la taille du logement et la présence de parcs et de verdure en sont des atouts incontestables qui leur ont permis de s'accommoder à ce cadre de vie et de rationaliser leur choix.

Maintenant qu'on est rendu dans Mercier est, on apprécie la place. (P11, ME)

Inversement, une participante de PE, issue de Rimouski, a aussi appris à aimer un environnement plus dense et ne souhaiterait plus revenir en arrière aujourd'hui.

[à propos de la photo 1 de l'exercice 1 du groupe de discussion]

Si j'avais pas habité en ville, à Montréal, j'aurais pu habiter dans un quartier comme ça. Mais tranquillement on dirait que je change d'idée, mais dans mes premiers choix, quand j'étais plus jeune disons, ça aurait pu être quelque chose comme ça. (P15, PE)

Par-delà ces phénomènes d'accommodation, nous avons également remarqué que les participants avaient souvent pour milieu de vie préféré, le milieu auquel ils sont habitués.

Finalement, les participants des deux quartiers cherchent un équilibre, leur équilibre, et chacun pense l'avoir trouvé, alors que les formes urbaines de ces deux quartiers sont très différentes. Nous avons également observé que pour certains participants, la notion d'équilibre n'est plus la même selon qu'ils soient avec ou sans enfant.

C'est-à-dire que j'aimerais mieux rester en périphérie du centre-ville qu'au centre-ville avec des tours d'habitation, mais c'est pas un milieu que je trouve inintéressant, j'travaille près du centre-ville puis marcher au centre-ville j'ai aucun problème avec ça, mais lorsqu'on ajoute les enfants dans l'équation ben là c'est là où j'ai un problème là. (P2, ME)

Plus qu'un compromis, et à la recherche du meilleur, il s'agit donc que chaque parent trouve le « juste milieu » pour son projet résidentiel. Le juste milieu est un concept qui a été développé par Aristote⁵², qui consiste en un art de l'équilibre, à l'évitement des excès contraires : « Tout homme averti fuit l'excès et le défaut, recherche la bonne moyenne et lui donne la préférence, moyenne établie non relativement à l'objet mais par rapport à nous-même »⁵³. En effet, si les parents interrogés nous parlaient au départ d'un compromis, ils nous ont vite expliqué qu'il s'agissait d'un équilibre, sans connotation négative. La Figure 21 ci-dessous résume les différents éléments en jeu dans la recherche de l'équilibre pour les parents, par rapport à leur perception du cadre bâti.

⁵² Pour Aristote, le juste milieu s'apparente à la vertu. Nous nous sommes néanmoins appuyée sur ce concept, car nous trouvons qu'il illustre assez bien la position des parents et la recherche de leur équilibre résidentiel.

⁵³ Aristote, *Éthique à Nicomaque*, Livre II, Chap. VI, 1106b

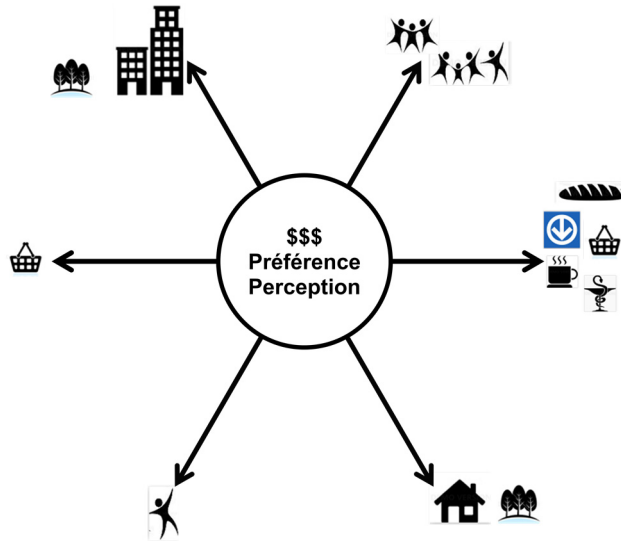


Figure 21 : Paramètres influençant la recherche de l'équilibre résidentiel pour les parents

3.4.3. Indicateurs qui ressortent de l'analyse

Nous résumons dans la Figure 22 ci-dessous les indicateurs que nous avons pu repérer dans le discours des parents, directement (dimension physique mesurable) ou indirectement reliés à la perception de la densité du cadre bâti.

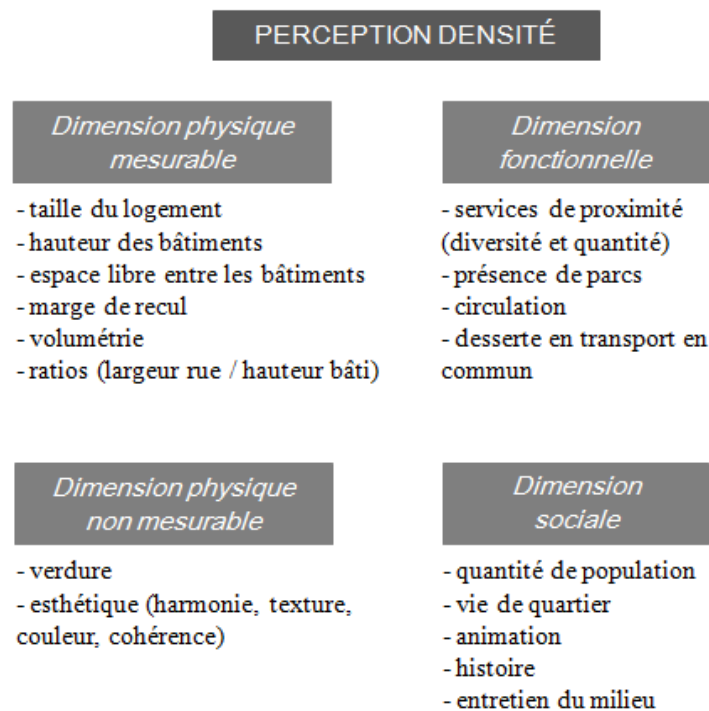


Figure 22 : Synthèse des résultats - Paramètres qui influencent la perception de la densité

Chapitre 4. La marche en relation avec la perception de la densité pour les parents participants

Les résultats présentés ici font corps avec le chapitre 3 et doivent en être rapprochés. Ces deux chapitres sont intimement liés, et nous reprenons ici les mêmes dimensions d'analyse que pour la perception de la densité. Nous allons d'une part présenter les déplacements à pied des parents interrogés, et d'autre part montrer les déterminants environnementaux, sociaux et fonctionnels qui influencent de telles pratiques selon leurs propres discours.

4.1. Considérations générales

Avant de présenter les résultats de la recherche sur les pratiques des parents et le lien entre la perception de la densité du cadre bâti et ces pratiques, nous allons évoquer dans les paragraphes suivants quelques points qui nous semblent compléter et ajouter des clés de lecture aux résultats.

4.1.1. Des milieux pour marcher qui ne sont pas nécessairement pour vivre

Tout d'abord, nous avons constaté auprès de plusieurs parents qu'il était important de faire une distinction entre les environnements dans lesquels les parents aiment marcher, et les environnements dans lesquels ils aiment vivre. S'ils aiment généralement marcher dans les quartiers où ils habitent, l'inverse n'est pas toujours vrai.

Moi j'pourrais marcher là, y'aurait pas de problème. Vivre là, p't'être pas, mais marcher là y'aurait pas de problème. (GD, PIB, ME)

Plusieurs parents ont par exemple reconnu qu'ils aiment bien se promener au centre-ville, au milieu des tours, mais qu'il s'agit d'un milieu dans lequel ils n'aimeraient pas vivre.

4.1.2. Marche avec ou sans destination : des perceptions et envies qui diffèrent

Un autre point que nous avons jugé important de relever concerne les changements dans la perception et les envies selon le but de la marche.

- *Puis toi dans quel environnement tu serais le plus à l'aise ?*
- [...] j'pense que ce serait le 6 ou le 3⁵⁴.
- Ça dépend pour quoi moi.
- C'est ça. La 3 plutôt pour t'sais bon chercher mon pain, emmener les enfants ici à droite à gauche,
- Ouais.
- pour aller quelque part, pour avoir quelque chose à faire, et juste pour marcher pour le plaisir la 6 me dirait bien.
- Pareil. 3 pour faire les courses, avec les enfants. 6 pour vivre tous les jours, sortir avec ma fille, puis... (GD)

Pendant le groupe de discussion, quelques parents ont notamment précisé que lorsque leur marche avait un but utilitaire (aller faire une course, se rendre dans un lieu précis), ce qui comptait le plus était la proximité du service lors de leur choix de trajet (faible temps de marche, donc faible distance, thème que l'on retrouve à la section 4.4.2, p. 132). En revanche, lorsqu'ils se promènent sans but précis, l'architecture des bâtiments, les volumétries, et la présence de parcs seront les éléments motivateurs dans leurs parcours (cf. section 4.2.1, p. 112 et section 4.2.3, p. 119).

- Si je sais que je vais pouvoir passer par de beaux endroits, je vais marcher une demi-heure ou trois quart d'heure sans problème.
- Mais ça dépend pour quelle raison, dans le fond, pour aller chercher une pinte de lait, p't'être pas.
- [...] mais juste [pour] le but de marcher, l'environnement compte plus que la distance. (GD)

Toutefois, plusieurs participants ont souligné que ces deux dimensions (cadre bâti / architecture et distance de marche / commerces) étaient généralement indissociables pour qu'ils apprécient l'environnement. Ainsi, le rythme de la marche est de ce fait influencé par l'environnement, comme le décrit un participant pendant l'exercice 1 du groupe de discussion :

J'm' imagine juste très concrètement en train de marcher sur chacun des trottoirs, puis ici là, en fait j'commencerais par celle là, ici là, j'me verrais marcher lentement, aller à ma destination tranquillement [*à propos de la photo 2*], tandis que ici je vois pas c'est quoi l'intérêt, de

⁵⁴ 6 et 3 réfèrent aux numéros des photos présentées lors de l'exercice 2 du groupe de discussion. Ces photos sont présentées à l'Annexe 10 : *Planches photos présentées lors de l'exercice 2 du groupe de discussion*.

marcher tranquillement. J'aurais tendance à me dépêcher un peu plus [*à propos de la photo 5⁵⁵*]. (GD)

4.1.3. Des pratiques différentes avec ou sans enfant

Le dernier point à présenter dans ce préambule concerne plusieurs parents, qui ont des pratiques et des appréhensions de leur environnement qui sont différentes selon qu'ils se trouvent avec ou sans leur enfant. Nous avons déjà vu dans la partie précédente que plusieurs parents ressentaient le besoin de changer de milieu de vie pour le bien-être de leur enfant (stéréotype de l'environnement familial idéal, où les parents changent de préférences lorsqu'ils ont des enfants, cf. section 3.4.2, p. 105) ; on constate un phénomène similaire pour la marche : certains éléments sont pris en compte lorsqu'il y a un enfant.

Tout d'abord, et notamment quand l'enfant est petit, se pose le problème de la distance ; en effet, les distances de marche parcourues par un enfant sont nécessairement plus petites que celles de l'adulte. Plusieurs parents ont à ce sujet mentionné l'importance et le rôle des transports en commun (cf. section 4.4.3, p. 139). Ils privilégieront les axes desservis en transport en commun, alors que seuls, cela ne serait pas un critère de choix.

Quelques participants (de ME et PE) soulignent également leur réticence à se promener dans des environnements urbains plus denses, avec de nombreuses interactions entre les différents types d'usagers (piétons, conducteurs, cyclistes...), privilégiant des environnements où l'enfant peut marcher aisément, en sécurité et avec plus de liberté (cf. section 4.4.1, p. 129).

- [...] Le problème de la photo 2⁵⁶, c'est qu'on est quand même en ville, et que y'a beaucoup plus d'interactions aux intersections, et beaucoup plus de trafic que ce soit piéton, vélo, voiture, camion, etc. que dans la photo 1. Du coup avec des enfants, des petits enfants qui ont tendance à pas s'arrêter aux coins etc., c'est p't'être plus sécuritaire de marcher dans la photo 1 que dans la photo 2. (P7, PE)

- [...] Seul je préfère marcher dans la photo 2, avec ma fille j' préfère marcher dans la photo 1, pour des raisons de sécurité mais aussi pour sa liberté à elle, si elle veut courir après un écureuil, elle peut. (P1B, ME) (GD)

A l'opposé, certains parents mentionnent qu'ils préfèrent l'environnement urbain plus dense, pour les autres avantages que cela leur offre.

Mais moi j' pense que même avec un enfant, j' aime mieux vivre, si c' est juste dans ces photos là, là, j' aime mieux vivre dans la photo 2. J' trouve que c' est plus simple, le quotidien, disons,

⁵⁵ Pour les photos 2 et 5, se référer à l' *Annexe 9 : Photos présentées lors de l'exercice 1 du groupe de discussion.*

⁵⁶ Pour les photos 2 et 1, se référer à l' *Annexe 9 : Photos présentées lors de l'exercice 1 du groupe de discussion.*

t'sais aller faire des courses, t'as pas besoin de prendre la voiture, c'est compliqué t'sais tout ce que ça implique, j'veux dire c'est simple de juste sortir, aller à 5 minutes, revenir, en poussette... c'est plus simple. (GD, P15, PE)

Enfin, la présence de parcs constitue un autre élément significatif pour les parents : en effet, plusieurs ont indiqué qu'ils faisaient en sorte d'avoir des parcs le long de leurs promenades quand ils étaient avec leurs enfants, car ceux-ci constituaient non seulement des haltes à considérer, mais sont devenus pour plusieurs familles les buts de leur promenade (alors qu'auparavant les participants n'auraient pas eu cette destination-là). Ce thème sera plus largement abordé dans à la section 4.2.3, p. 119, sur la végétation.

4.2. Influence de la dimension physique dans le choix du trajet

Nous allons tout d'abord présenter l'influence du cadre bâti et des formes urbaines dans le choix des itinéraires des parents, avant de nous concentrer plus spécifiquement sur l'importance de l'échelle du piéton. Enfin, nous aborderons la dimension des parcs et de la végétation.

4.2.1. Cadre bâti et formes urbaines

Comme nous l'avons vu dans la partie 1, plusieurs éléments du cadre bâti influencent la perception de la densité du cadre bâti. Ces éléments-là sont également des paramètres pris en compte par les parents (consciemment ou inconsciemment) lors du choix d'un trajet, ou dans l'appréciation ou non d'une rue, comme le résume bien la citation suivante (cf. également section 4.2.2, p. 118 pour l'équilibre du cadre bâti).

Y'a l'échelle du bâti que j'aime bien, qui est un peu moins dense que les quartiers plus centraux mais quand même on a du 2 étages, c'est en continu, c'est pas une implantation pavillonnaire, y'a une faible marge de recul, j'trouve ça intéressant [...]. (P2, ME)

Quasiment tous les participants ont mentionné l'influence de la hauteur du cadre bâti dans leurs déplacements à pied, allant de l'impact du choix de trajet à l'appréciation de la rue. Pour plusieurs parents, une rue bordée de bâtiments trop hauts correspond à des bâtiments dépassant 3-4 étages ; dans ce cas, ils déclarent se sentir écrasés dans ces rues où il leur est

désagréable de marcher, d'autant plus s'il n'y a pas d'espaces entre les bâtiments (impression plutôt ressentie par des participants issus de ME).

[...] les bâtisses ont pas trop de hauteur ce qui fait qu'y'a du soleil qui rentre, par comparaison avec par exemple Liébert qui a tout une tour, ben des tours c'est pas des tours là c'est des 3-4 étages, faut pas exagérer, mais y'a une colonne de maisons toutes collées l'une à l'autre, fait qu'on a l'impression d'être dans un couloir [...]. (P3, ME)

Pour d'autres, c'est au milieu de tours ou de bâtiments plus hauts que va venir cette sensation d'étouffement, et pour certains c'en est même rédhibitoire pour emprunter les rues en question.

[à propos de la photo⁵⁷]

- Dans un environnement où c'est du bâti plus haut, comment est-ce que vous vous sentez ?
- Ecrasée.
- Ouais.
- Ecrasée ?
- Complètement, complètement. Moi j'ai aucun désir de marcher dans cette rue là.

Certains participants parlent d'un juste milieu pour la hauteur, dans les environnements qu'ils apprécient pour marcher, et l'on retrouve les mêmes critères que dans le chapitre 3 : permettre l'ensoleillement dans la rue, le contact humain du bâti à la rue (cf. également section 4.2.2, p. 118 et section 4.3.2, p. 124).

Quand c'est plus haut, comme à Montréal c'est beaucoup des 3 étages, puis j'aime bien ça, dans ce quartier en tout cas, c'est 3 étages... quand c'est plus haut, le soleil touche difficilement la rue, puis j'trouve [...] [que] c'est plus froid, moins sympathique, et aussi le contraire, un 2 étages, 2-3 jusqu'à 4, j'trouve ça bien mais moins quand c'est un ou quand c'est des maisons séparées, c'est ça j'trouve [que] c'est moins intéressant pour la marche parce que [...] on marche plus loin ! [...] j'pense que j'aime ça être un peu divertie quand j'marche en ville, ce qui veut dire voir la vie humaine. (P8, PE)

Néanmoins, plusieurs parents ont souligné qu'il n'y avait pas seulement la hauteur qui avait un rôle dans le trajet qu'ils empruntaient, mais aussi la végétation (cf. section 4.2.3, p. 119) et la largeur des trottoirs (cf. section 4.2.2, p. 118).

Le second paramètre que l'on a relevé en termes d'indicateur de la densité dans le cadre bâti et qui a été souvent décrit par les parents dans les trajets qu'ils empruntent ou non est la marge de recul. D'une manière générale, plusieurs participants ont indiqué que lorsqu'il y avait une marge de recul, ils se sentaient moins écrasés par la circulation et plus en sécurité

⁵⁷ Se référer à l'Annexe 9 : Photos présentées lors de l'exercice 1 du groupe de discussion.

(cf. également section 4.4.1, p. 129). Ils ont signalé ressentir le besoin que la marge de recul soit d'autant plus profonde sur les artères achalandées.

[...] si j'marche comme ça, y'a beaucoup de dégagement à droite et dans l'autre sens à gauche, mais on se sent moins écrasé entre d'un côté la voiture qui passe ou le bus qui passe à toute vitesse puis de l'autre côté la façade du bâtiment. (P7, PE)

En outre, lorsque la marge de recul est étroite (pour le participant), un sentiment d'oppression peut naître.

Un mètre ça me semble pas suffisant. [...] quand on marche nous autres [dans] ces rues là, t'es un p'tit peu plus serré par le bâtiment. (P13, PE)

Enfin, en termes de volumétrie, les préférences varient beaucoup entre les participants au sujet de marcher dans un environnement avec des bâtiments espacés ou un cadre bâti plus serré. En revanche, plusieurs participants ont souligné préférer des duplex ou triplex (même en rangées) à des blocs appartement de même hauteur.

[en réponse à la question : une rue qui rend la marche très agréable d'après toi ?]
[...] Et de l'autre côté c'est une série de duplex. Donc t'sais c'est quand même sympathique, moi ça me dérange pas qu'y'ait une maison ou un duplex. C'est sûr que quand les blocs appartements, j'trouve ça trop... (P11, ME)

Un autre élément à prendre en compte, et qui est vraiment ressorti dans les entretiens et le groupe de discussion lorsque nous avons abordé la question de la marche, est le rez-de-chaussée, qui contribue à l'expérience du piéton dans la rue. Tout d'abord, plusieurs participants ont fait une distinction entre les rues commerciales, et les rues résidentielles : le type de rez-de-chaussée souhaité n'est pas le même. Pour une rue commerciale, plusieurs parents s'attendent à avoir un bâti en continu et des vitrines proches du trottoir, alors que dans une rue résidentielle où ils aiment se promener, ils apprécient qu'il y ait une marge de recul, et des détails sur les façades des logements.

[à propos d'une rue commerciale]
Ça pourrait être Hochelaga, mais que ça soit tout continu comme ça sur le bord du trottoir, un peu comme Laurier. Moi ça c'est vraiment la rue que j'trouve le fun à marcher. (P1A, ME)

Moi ce que je trouve important au rez-de-chaussée c'est qu'on ait l'impression que ce soit ouvert, c'est-à-dire que si, ben si c'est des commerces on aura toujours l'impression que c'est ouvert parce que c'est une vitrine, puis on voit à l'intérieur, mais si c'est résidentiel... que ça soit... qu'on n'ait pas l'impression d'être écrasé contre le bâti, comme on serait directement à la frontière du trottoir, mais plutôt que le bâti ait un petit peu de retrait, parce que quand on est dans juste du résidentiel, souvent les rideaux sont fermés, t'as pas envie que les gens regardent chez nous, donc la façade est moins avenante du coup c'est important d'avoir un petit espace de retrait par rapport à la rue, ou par rapport à la bordure extérieure du trottoir. (GD)

Plusieurs parents remarquent également que la hauteur du bâti n'a pas autant d'importance que la forme et la fonction du rez-de-chaussée, pour déterminer s'il est agréable ou non de marcher dans la rue. Une participante souligne à quel point le dialogue entre le bâtiment et le piéton est primordial selon elle (cf. également section 4.2.2, p. 118) :

Si y'a quelque chose d'ouvert au sol, que ce soit un café, un commerce, une bibliothèque... le bâti haut est moins gênant je trouve, mais si c'est vraiment de haut en bas la même chose, par exemple marcher sur Papineau [...] y'a ces 2 tours au coin de Gauthier et ensuite un peu plus loin y'a le Dauphin, et ensuite un peu plus loin y'a le salon funéraire, et tous ces trucs là sont très fermés au niveau du rez-de-chaussée. On n'a pas l'impression de pouvoir dialoguer avec le bâtiment, on n'a pas l'impression d'être accueillis, ou d'être bienvenus sur le trottoir, faut passer vite pour se retrouver devant quelque chose qui nous parle. Alors que si c'est plus des quadruplex ou des quintuplex donc qui sont plus hauts, qui ont plus d'étages, mais bon y'a toujours ces escaliers à l'extérieur, le perron, le balcon, etc., ben là y'a un dialogue entre le bâtiment et la rue, y'a une espèce d'espace tampon, où il peut se passer quelque chose j'ai envie de dire, on peut croiser le regard de quelqu'un qui sort... (P7, PE)

L'organisation urbaine, et la trame de rues plus précisément, sont également des déterminants environnementaux de la marche selon les parents interrogés. Tout d'abord, plusieurs participants nous ont mentionné la localisation des stationnements (dans la rue, en bordure, ou en avant des bâtiments) qui représentent souvent un obstacle physique ou visuel dans leurs parcours.

Ce que vous entendez par le bâti n'est pas intéressant [...] ?

C'est vraiment la manière qu'ils l'ont fait, au lieu d'avoir traditionnellement dans le quartier des ruelles avec le stationnement à l'arrière, on se retrouve avec [...] là d'un bout à l'autre de l'asphalte avec des stationnements en avant des bâtiments, des garages qui donnent en avant des bâtiments, les escaliers, j'trouve que le rapport au trottoir est vraiment pas bon, [...] c'est pas intéressant pour un piéton de passer là. (P2, ME)

Notons également le rôle des espaces entre les bâtiments (appréciés ou non dépendamment des participants), indicateurs de la densité bâtie, et qui vont avoir une incidence directe sur les déplacements vers des destinations précises.

[...] Ici y'a beaucoup d'espace entre les logements hein y'a moins de densité de population, et pour faire les courses tout ça c'est moins adapté à... pied j'dirais. (P1B, ME)

-[...] Mais l'aspect aussi que te promener sur Iberville sur le trottoir là, qui est absolument pas dangereux parce que y'a un vrai trottoir, mais c'est pas agréable parce que d'un côté t'as la route, de l'autre côté t'as soit des stationnements avec plein de voitures, soit des bâtiments plutôt industriels, soit un peu plus loin des terrains vagues... ce qui est pas non plus... donc voilà. Pauvre Iberville ! (P14, PE)

La forme urbaine elle-même a un rôle important dans les déplacements des parents. Prenons l'exemple des ruelles, typiquement montréalaises. Nous avons déjà évoqué leur rôle social dans la partie 1, pour les habitants du PE. Nous avons pu constater qu'à ME, milieu moins dense, les ruelles étaient empruntées par la quasi-totalité des répondants pour la marche (vers des destinations ou pour le plaisir). Les ruelles permettent tout d'abord de raccourcir les trajets à pied, et d'éviter la circulation. Elles permettent aussi d'avoir une autre perspective des logements, et certains participants les empruntent pour le simple plaisir de les emprunter (cf. aussi section 4.4.1, p. 129).

Et la ruelle c'est pareil c'est parce que c'est plus court ?

C'est plus court mais aussi ça permet de voir, j'déteste pas les ruelles, voir les maisons d'en arrière, c'est plaisant, j'sais pas c'est comme...

Et qu'est-ce qui est plaisant ?

J'sais pas ! C'est... voir une perspective différente. Mais c'est aussi parce que c'est plus court. (P3, ME)

Mais j'passe souvent par les ruelles parce que j'aime ça voir les cours en arrière. (P10, ME)

Nous nous sommes également aperçue de l'importance du quadrillage de rues pour plusieurs participants, facilitant l'orientation et la marche.

En fait tu peux utiliser toutes les rues pour te rendre à peu près n'importe où, là, [...]. Contrairement si j'fais le lien avec Saint Léonard, justement, y'a beaucoup de... de rues qui tournent, puis qui finissent en cul de sac, puis qui aboutissent pas... [Alors qu'ici] t'as le moyen très perpendiculaire, si on peut dire, tu prends une rue tu sais que ça va aboutir quelque part, [...].

C'est bien quadrillé...

Ouais c'est ça, ouais. C'est facile de se promener de cette façon là puis de se repérer aussi. (P6, ME)

Un des participants nous a aussi fait remarquer que lorsqu'il y avait des tours, la trame de rues rendait plus compliqué de se déplacer à pied.

[...] C'est des grandes tours puis t'as pas vraiment envie de te- ben moi j'ai pas vraiment envie de me promener là bas en tout cas.

Parce que c'est trop haut ? Ou parce que c'est déstructuré comme environnement urbain, ou ?

Parce que c'est trop haut, ça joue. [...] Ouais c'est trop haut, c'est trop... y'a autre chose, j'suis sûr qu'y'a autre chose. J'ai l'impression que ces tours qui sont pas construites dans des rues qui existent, qui sont construites dans un terrain vague, y'a pas de structure pour se promener, c'est comme posé au milieu de nulle part et on n'a pas envie de se promener. (P14, PE)

Enfin, les paramètres plus esthétiques, recensés à la fin du paragraphe 3.1.3, p. 83 (formes urbaines), ont également une influence sur les pratiques de la marche à pied chez les parents. À ce sujet, notons que l'harmonisation des hauteurs, qui était un point plusieurs fois

soulevé dans l'appréciation d'un cadre bâti, n'a pas été désignée comme déterminant environnemental de la marche par les parents. Un seul participant a mentionné l'importance d'une certaine « cohésion esthétique » et patrimoniale, dans les rues dans lesquelles il trouve agréable de marcher.

[à propos de ce qui l'encourage en tant que piéton à passer par une rue]

[...] Y'a une continuité là, t'sais c'est tout pas mal le patrimoine bâti à peu près de la même époque, là t'as pas des affreusetés modernes là qui viennent un peu déparer le pâté de maisons là sur des Erables, j'pense que c'est ça. (P4, PE)

A contrario, plusieurs participants (et de ME, et de PE) ont souligné que des bâtiments datant d'époques différentes, rendaient les rues plaisantes.

[...] C'est pas ennuyant de marcher dans les rues, y'a comme une vie, y'a quelque chose, le bâtiment est beau à regarder, et puis le fait j'pense que p't'être chaque maison est différente, y'a comme pas de... je sais pas qu'est-ce qui s'est passé au niveau de la réglementation, mais y'a des vieux bâtiments, puis juste à côté y'a quelque chose de très moderne, donc cette différence là entre...

Elle est plutôt agréable ?

Ouais elle est agréable à regarder. Autant des fois ça peut faire un peu bordélique, autant j'trouve que ça apporte quelque chose quand on se promène dans le quartier. (P6, ME)

D'une manière générale, les participants ont spécifié qu'un cadre bâti monotone ne leur donnait pas envie de marcher. Pour certains, cette uniformité est due à un développement résidentiel par un promoteur. L'uniformisation enlève de la personnalisation au bâti (cf. également section 4.3.3, p. 126),

[...] J'essaie de limiter au maximum de marcher sur la rue Sherbrooke parce que c'est [...] vraiment super monotone là [...]. (P1A, ME)

Comme nous l'avons déjà vu au fil des citations, la présence de détails est ainsi primordiale pour les parents, autant dans le choix de leurs trajectoires (marche pour le plaisir) que dans leur appréciation des rues empruntées.

Il faut que ce soit des formes différentes, pour pas que l'œil s'ennuie, pas que ce soit tout le temps la même chose, la même pierre grise, la même forme, la même truc, mais... mais d'un autre côté, il faut aussi qu'on sente une attention portée au détail dans le bâtiment, c'est-à-dire que juste la boîte, les 4 côtés un toit, c'est pas suffisant, même si elle est différente de sa voisine. Un rebord de fenêtre un peu travaillé ou une corniche avec quelque chose d'original, ça va être tout de suite très différent [...]. (P7, PE)

4.2.2. Caractéristiques intrinsèques de la rue et proportions

Tout d'abord, et bien que ce thème s'éloigne a priori des déterminants environnementaux de la marche liés à la densité du cadre bâti, nous avons constaté pour l'ensemble des parents l'importance de la présence de trottoirs et de leur largeur, éléments incontournables et décisifs dans le choix d'un itinéraire à pied. Très souvent, lorsque questionnés sur les caractéristiques des rues dans lesquelles ils aiment marcher, l'ensemble des participants ont nommé la présence de trottoirs (larges et adaptés à l'animation dans la rue) parmi les paramètres les plus importants, notamment lorsqu'il y a des enfants.

Donc vous parliez des rues Fabre, Garnier, Marquette, puis si vous me décriviez un peu plus précisément ces environnements urbains ?

Ok, ben des trottoirs assez larges... [...] (P4, PE)

A partir d'Ontario ils ont refait les trottoirs, donc c'est bête sauf que c'est très facile de marcher dessus, même avec les enfants, avec la poussette là, y'a pas de pente, y'a pas de trou... ils sont faits un p'tit peu plus larges aussi j'crois... (P6, ME)

Plusieurs parents ont affirmé que dans les quartiers moins denses, il n'y avait souvent pas de trottoir, et que c'était par conséquent plus compliqué de se déplacer à pied.

Puis de l'autre côté si on va sur la Rive Nord, t'sais oui y'a des beaux coins de développement de maisons de cottage, de bébelles, sauf que c'est tout des développements pas de trottoir, [...]. (P11, ME)

- [à propos de la photo 4⁵⁸]

- *Pourtant c'est un environnement où y'a presque pas de circulation, à part les résidents. Malgré ça vous aimeriez pas marcher ?*

- Non, non. Pas de trottoir déjà ça me choque.

- Pas de trottoir ça marche pas. (GD)

La largeur de la rue elle-même, indépendamment de la hauteur des bâtiments adjacents et des marges de recul, est un paramètre qui conduit les participants à marcher dans une rue ou dans une autre, et à les trouver agréables ou non. Plusieurs parents (de PE notamment) se disent plutôt encouragés à marcher dans des rues qui ne sont pas trop larges (qui rappellent pour certains les petites rues comme dans les villages) :

Et qu'est-ce qui vous encourage en tant que piéton à passer par la rue Laurier ou la rue des Érables plutôt qu'une autre rue ?

⁵⁸ Se référer à l'Annexe 9 : Photos présentées lors de l'exercice 1 du groupe de discussion.

La rue des Érables est pas trop large, elle est assez boisée, les maisons sont magnifiques, puis... ça c'est pour les rues résidentielles, ma préférence va vers ces rues là, les rues plus étroites [...]. (P4, PE)

Quand la rue est trop large, d'une part ce n'est pas agréable pour ces parents, et d'autre part cela leur donne l'impression que l'environnement n'est pas fait pour le piéton.

Y'en a une des rues qui est très très large, mais c'est comme une p'tite rue, puis j'trouve ça [trop large]... et j'aime pas ça marcher dessus, on dirait que... on se sent un peu perdu, c'est trop large, la rue elle-même. (P8, PE)

A l'opposé, d'autres participants (issus de ME) préfèrent marcher dans des rues plus larges, car ils se sentent plus en sécurité (cf. aussi section 4.4.1, p. 129).

Mon œil peut plus se perdre ! Alors c'est une des raisons que j'aime des rues larges, mais aussi... même lorsque t'es sur le trottoir pis qu'y'a une rangée d'autos stationnées, donc techniquement les autos sont pas en train de te frôler, mais le fait que les rues soient larges, ça donne l'impression que quand tu marches, t'es pas à travers les voitures. (P3, ME)

On peut se demander si cette diversité d'avis n'est pas reliée à l'expérience des participants dans leur quartier résidentiel (ceux de ME préfèrent a priori des rues plus larges, et les rues sont effectivement plus larges que sur le Plateau).

4.2.3. Végétation

Nous avons montré l'importance de la végétation pour les parents dans la perception du cadre bâti, notamment dans les milieux plus denses, à la section 3.1.2, p. 78. Nous allons nous concentrer ici principalement sur l'importance de la végétalisation des rues dans le choix des déplacements, et la présence de parcs, qui sont générateurs de trajets et de promenade avec les enfants.

Tout d'abord, la présence de végétation dans la rue permet d'offrir une protection contre les aléas climatiques lorsque les parents se promènent avec des enfants notamment.

[...] j'ai vraiment l'impression qu'il y a moins d'arbres, donc ça fait une grosse différence aussi, surtout bon ça fait longtemps là l'été mais habituellement on aime ça qu'il y ait des zones d'ombre des fois avec les enfants [...]. (P13, PE)

C'est une rue très large, donc y'a pas d'espèce de couvert végétal, t'sais tu marches t'es... seulement quand il mouille ben il te mouille sur la tête, y'a rien qui te protège... (P11, ME)

Comme nous l'avons déjà vu, plusieurs parents qualifient de « très agréables » les rues qui comportent de la végétation, et apprécient beaucoup moins les rues sans verdure.

C'est très minéralisé, un, le bâti est pas intéressant, deuxièmement, ça laisse aucune place à un verdissement, ça fait en sorte qu'y'a beaucoup [...] d'autos stationnées sur rue [...]. Grosso modo, ça fait une rue qui est pas intéressante du point de vue du piéton selon moi. (P2, ME)

Mais j'aime ma rue, t'sais j'aime ça marcher dessus la rue des Érables, je l'aime beaucoup. Y'a des gros arbres matures... c'est vraiment agréable. (P15, PE)

À ce sujet, les participants n'ont pas abordé les différences entre l'hiver et l'été, alors qu'ils ont été interrogés à la fin de l'hiver et que la nature n'avait pas encore repris ses droits. Plusieurs ont souligné néanmoins l'importance d'arbres matures dans leur trajet (végétation dense plutôt qu'une végétation plus rase).

J'aime les rues où y'a beaucoup d'arbres, la végétation est vraiment assez dense dans ces secteurs là, y'a des vieux érables, donc c'est très haut, ça fait comme des espèces d'arche l'été, j'trouve que ça fait un beau couvert donc pour se promener. (P6, ME)

Aussi, de nombreux participants ont mentionné que la végétation sur rue était un paramètre qui les encourageait clairement à marcher, voire à choisir un trajet particulier.

Mais j'trouve qu'ici les rues sont... c'est vraiment le côté agréable là d'être un peu plus dans la nature que... Saint Léonard aussi c'est très béton, très trottoir duplex là si j'peux dire... donc j'trouve que Mercier porte à ça, en fait, porte à marcher. (P6, ME)

Qu'est-ce qui m'encourage à prendre une rue plutôt qu'une autre?... Les arbres. Présence d'arbres [...]. (P7, PE)

De plus, la présence d'arbres peut changer du tout au tout la perception d'un boulevard circulé et l'envie de le parcourir à pied, comme l'indique le témoignage ci-dessous par rapport à la rue Sherbrooke et au boulevard Saint Joseph.

- Une rue à peu près aussi large que Sherbrooke mais plus agréable à marcher c'est Saint-Joseph.
- Ouais, c'est vrai, c'est moins pire. Je sais pas pourquoi.
- A mon avis, c'est à cause de la présence d'immenses arbres.
- Ouais.
- Ouais. (GD)

Ainsi, pour la plupart des parents interrogés, la présence de parcs est un élément primordial, notamment lorsque l'on a des enfants. Pour quelques parents, les parcs sont devenus des destinations en soi, depuis qu'ils ont des enfants.

Comme j'disais tantôt, j'me promène rarement, je vais à des destinations, ou je me promène au parc Bellerive. (P3, ME)

Maintenant habituellement avec les enfants on a le but de la promenade, qui est un parc. (P13, PE)

La présence de parcs encourage les parents à marcher, et oriente même certains itinéraires.

Ben c'est sûr que la présence de parcs va favoriser un itinéraire, sur Laurier y'a deux parcs, donc y'en a un qui est tout de suite très proche de la maison, qui est déjà comme un bon incitatif à passer par là, puis ensuite le parc Laurier qui est tout au bout de cet itinéraire là, ben souvent ça fait un beau but dans une promenade d'aller à ce parc là. (P4, PE)

Moi j'trouve que la présence des parcs, le parc Bellerive en premier lieu, ça donne le goût de marcher. (P3, ME)

Enfin, plusieurs participants établissent un lien direct entre la présence de parcs, et les formes urbaines : en milieu très dense, il n'y aura pas forcément suffisamment de parcs en regard du nombre d'habitants, tout comme en banlieue, ou chacun dispose de son jardin privatif, alors que dans tous les cas la présence d'un parc est incontournable pour la marche, d'autant plus avec des enfants.

Les enfants j'sais pas où ils s'en vont quand ils s'en vont au parc, y'a pas de parc. Chacun a son mini parc derrière. (GD)

4.3. Influence de la dimension sociale dans l'appréciation du trajet

La dimension sociale est également un facteur important dans la marche chez les parents, tant dans l'existence d'une vie de quartier, que dans la présence d'autres piétons participant à la dimension sécuritaire, qu'au soin apporté aux quartier et bâtiments et à la présence de vie.

4.3.1. Vie de quartier

La vie de quartier à pied est un paramètre très important pour l'ensemble des parents interrogés et plusieurs participants l'ont citée comme étant un critère de choix résidentiel. La vie de quartier ainsi nommée concerne la présence d'animation dans la rue (en termes de personnes, et d'activités proposées) et de commerces de proximité.

En outre, nous avons pu constater une différence entre les participants de PE et ceux de ME : plusieurs parents ayant habité sur le Plateau, puis à ME, nous ont indiqué que la vie de quartier n'était pas la même, et qu'il y avait moins d'animation à ME. Plusieurs des répondants de ME ont reconnu aller se promener dans d'autres quartiers, et d'aller chercher cette animation ailleurs.

Et j'prends aussi mon auto pour sortir du quartier, pour des activités avec les enfants, donc comme j'te disais il manque beaucoup de trucs d'animation [...]. (P11, ME)

Certains éprouvent une sensation d'ennui face à ce manque d'animation et déclarent préférer des environnements « vivants » :

Puis est-ce qu'y'a des rues dans lesquelles vous avez comme une sensation d'ennui quand vous vous promenez ?

Ben oui, Hochelaga. C'est plate ! C'est vide, y'a pas personne ! C'est la rue principale puis y'a pas personne qui marche ! (P10, ME)

J'pense que j'aime ça être un peu divertie quand j'marche en ville, ce qui veut dire voir la vie humaine. (P8, PE)

Lorsque questionnés sur les rues qui rendent la marche très conviviale, les parents de PE ont systématiquement mentionné dans leur énumération la présence de personnes, de la vie dans le quartier (et pour certains, c'est important que cette vie de quartier, cette sociabilité déborde dans les rues résidentielles).

[...] Un café en coin là, ça c'est le summum, c'est vraiment super le fun là ! Là on le voit pas mais l'été dans un des coins de ces 4 coins là y'a un marché bio, fait que là y'a des fruits et légumes, un beau kiosque, y'a plein de monde là. (P4, PE)

Cela est très encourageant pour marcher pour certains parents, comme pour cet habitant de ME, ayant habité Rosemont précédemment et qui regrette cette dimension (et celle des commerces de proximité, cf. section 4.4.2, p. 132) :

[...] Puis les gens marchaient dans les rues, sur la rue Beaubien, t'as tout le temps du monde qui marche, tu croises du monde qui marche, tu marches pour aller à la boutique A, puis la boutique B, puis à la boutique C, puis ça ça fait un... un 100m ! C'était ça qu'on appréciait particulièrement ! (P3, ME)

Pour plusieurs parents, la possibilité de croiser des personnes que l'on connaît dans un quartier où il est facile de marcher est non seulement important, mais également un incitatif à sortir et marcher.

[...] Puis aussi j'ai plus de chance de rencontrer des gens que je connais sur la rue Laurier. Soit des familles avec leurs enfants que je connais, ou des connaissances, alors que ça peut arriver sur Mont-Royal aussi mais disons que c'est moins convivial, j'sais pas y'a quelque chose qui fait dans la dimension de la rue Laurier, sa largeur, c'est ça, c'est moins large... fait qu'on dirait qu'on sent comme... dans une p'tite communauté on dirait. On a comme envie de saluer les gens. (P4, PE)

En l'occurrence, nous avons remarqué que si ces contacts sociaux étaient recherchés par les parents de PE, ils ne l'étaient pas forcément par ceux de ME. En effet, bien que quelques participants de ME ayant habité dans des quartiers centraux regrettent la vie de quartier à pied qu'il y avait, d'autres préfèrent néanmoins la tranquillité de ME et constatent avoir simplement des rapports sociaux différents dans leur quartier : plus proches de leurs voisins immédiats, et une nécessité moindre de rencontrer du monde dans la rue.

- On a moins de contact avec les voisins, pour vivre maintenant dans un endroit [similaire à la photo 1], j'ai des contacts avec mes 2 voisins.
- Les 2 voisins, les voisins immédiats.
- Voilà, les voisins immédiats, mais après le reste... Tandis que là, pour avoir vécu dans un quartier très proche [de la photo 2], je connaissais tout le monde. [...] Ici c'est plus on rentre dans le cocon familial mais on a moins de contact avec... (GD)

Toutefois, avec la présence de monde dans la rue, vient la question de l'équilibre entre animation dans le quartier et l'affluence. Tout d'abord, il s'agit d'une question de ressenti personnel, et pour certains parents de ME, les quartiers centraux sont trop animés. Outre ce ressenti, plusieurs participants de PE soulignent l'importance d'avoir un environnement aménagé en conséquence lorsque la densité de population est élevée, d'une part car ce n'est pas agréable de marcher avec difficulté sur un trottoir lorsqu'il y a trop de monde, d'autre part car l'environnement devient moins sécuritaire avec les enfants (cf. également section 4.4.1, p. 129).

[...] y'a beaucoup de monde sur les trottoirs, en fait j'trouve, j'me suis rendu compte de ça dernièrement, je me faisais la réflexion que les trottoirs étaient vraiment trop étroits sur Mont-Royal par rapport à la densité de gens qui passent là, c'est difficile de circuler avec des enfants,... (P4, PE)

Plusieurs parents évitent d'ailleurs (ne serait-ce qu'à certains moments) les rues dans lesquelles ils éprouvent des difficultés à se déplacer.

Mont-Royal c'est bien mais des fois y'a beaucoup de monde en fait. J'pense que ça attire quand même beaucoup de gens qui viennent à l'extérieur pour se promener, donc j'emprunte souvent [Marie-Anne] pour éviter les foules ! (P9, PE)

De cette vie de quartier vécue pendant les déplacements des parents dépend aussi leur perception de la densité, souvent associée au monde qu'ils voient dans la rue. Une participante a notamment eu du mal à nous dire comment elle percevait la densité dans son quartier (PE), puisqu'elle l'associait à la difficulté de ses déplacements (en termes d'achalandage piéton) :

Va y'avoir des jours ou des endroits où on va avoir l'impression de pas pouvoir se déplacer tellement y'a de monde, puis l'été au parc Lafontaine quand il fait beau c'est ça devient plus problématique, puis y'a d'autres endroits où c'est vide. Donc ça dépend des... c'est pour ça que [la densité] est mixte en fait, y'a des poches, des moments, et ça ça rend la pratique du quartier très variée. (P7, PE)

Enfin, plusieurs parents ont abordé la question de la présence d'autres enfants à distance de marche dans le quartier, chez qui il était aisé de se rendre à pied. A l'opposé, en banlieue (donc dans un environnement moins dense), l'enfant ne peut en général se rendre seul à pied chez ses amis (d'une part, l'environnement n'est pas adapté, d'autre part, les distances sont grandes).

[la participante dessine ses trajets sur la carte]

Alors là on va chez le copain Gabriel qui habite ici... on va aussi là, y'a un autre copain. (P7, PE)

Il s'agit pourtant d'un facteur qui incite et les parents, et les enfants à marcher dans leur quartier et à retrouver leurs connaissances.

Là ma grande fille ayant 7 ans on commence à avoir des amies sur la rue aussi là, là on commence là à aller chercher des amies chez [elle], pour aller au parc ensemble, fait que dans ce temps-là on passerait devant les amies mais elles sont presque toutes dans ce quadrilatère là aussi celles qui sont à pied, proches. (P12, PE)

4.3.2. Sûreté (par rapport aux passants)

Plusieurs participants ont évoqué, outre l'animation d'un quartier, l'aspect de la sûreté⁵⁹ (ou de l'absence de sûreté), et des lieux faisant ressortir ce sentiment. Ces impressions ont été relevées par plusieurs participants et sont liées à la forme urbaine.

Tout d'abord, et reprenant ce que nous avons écrit à la section 4.2.1, p. 112, un sentiment d'insécurité peut apparaître chez les participants selon la fonction et la forme du rez-de-chaussée des bâtiments, notamment lorsque le bâti « tourne le dos » à la rue, car cela pourrait amener des problèmes de sécurité d'après quelques parents (ils ne savent pas ce qu'il

⁵⁹ Nous distinguons ici la sûreté (en lien avec les menaces d'agression) de la sécurité (en lien avec les accidents).

se passe dans la rue, et il n'y a pas la notion d' « œil » dans le quartier) (surveillance évoquée à la section 3.2.1, p. 91).

[...] C'est un bâtiment qui est plus à sa place mais qui tourne le dos aussi à la rue Dubuisson [...] donc pour un piéton là c'est inintéressant de passer dans des lieux comme ça.

Et qui tourne le dos, vous voulez dire quoi ?

Y'a pas de façade sur la rue Dubuisson, y'a pas d'ouverture, y'a pas de fenêtre, y'a pas d'entrée, [...] souvent quand on parle sécurité bon c'est pas un problème mais plusieurs personnes se sentiraient pas à l'aise dans un endroit comme ça parce que [...] y'a personne qui regarde cet endroit là, c'est pas vivant [...]. (P2, ME)



Figure 23 : Capture d'écran Google Street View réalisée par P2 avant la rencontre, qui illustre son propos précédent

[à propos de la question sur une rue qui rend la marche désagréable]

[...] Comme un gros garage de un étage, mais gigantesque avec une fenêtre fait que t'sais quand tu marches même le soir t'sais c'est un peu désert là, c'est comme une grosse grosse zone déserte, t'sais c'est pas super le fun, il fait noir, t'sais c'est pas des maisons puis y'a pas de fenêtre puis c'est comme un peu beuheu ! (P15, PE)

Certains parents ressentent jusqu'à une certaine crainte à se promener dans une zone laissée à l'abandon, d'autant plus quand il y a peu (voire pas) de monde dans le voisinage. Les formes urbaines, et la sensation d'être seul, sont ainsi deux aspects influençant la perception de sécurité dans une rue (qui peut ôter l'envie de marcher si l'on se trop en insécurité).

[...] y'a des bouts pour se rendre dans Hochelaga que t'sais même en après-midi, à un moment donné je me disais Ah, j'suis avec ma fille, puis j'me suis sentie comme pas au bon endroit au bon moment, t'sais. Mais il était 4 heures de l'après-midi là t'sais. Mais j'sais pas y'avait un espèce de viaduc, on dirait qu'y'a des zones t'sais qui sont encore un peu laissées à l'abandon là. [...] y'avait pas beaucoup de maisons proches, puis là y'avait un gros viaduc là bas, puis c'était un peu déserté [...]. (P15, PE)

Enfin, une participante a mentionné que la vie de quartier et un voisinage qui se connaît est extrêmement important pour elle pour laisser ses enfants marcher seuls. En outre,

le type de population fréquentant le quartier est un élément qui peut rassurer les parents, en plus de la sécurité liée aux rues à traverser.

Pour les enfants, c'est important pour moi de pouvoir les laisser sortir dehors, de pouvoir les laisser aller acheter une pinte de lait, ou chercher du pain ou aller chez le nettoyeur, tous seuls, mais... comment dire...

Fait que le voisinage est presque plus important finalement que le cadre bâti.

Oui. [...] y'a des coins du Plateau, si j'habitais à l'est de Frontenac au nord de Rachel, ben y'a pas grand-chose là mais à l'est de Frontenac, au sud de Rachel mettons, ben... j'suis pas sûre que je les laisserais aller [...] (P7, PE)

4.3.3. Soins et présence de vie dans le bâti

Nous avons constaté au cours de nos entretiens qu'il y avait une forte corrélation entre un bâti soigné, et le sentiment de sécurité. (cf. également section 3.2.3, p. 96). Tout d'abord, plusieurs parents constatent que certains milieux donnent ou pas envie de marcher, selon le soin apporté aux rues, et à l'environnement alentour.

[à propos de la rue Sherbrooke à Mercier est]

On sent que y'a aucun effort qui a été fait pour se dire « Eh ça c'est un endroit où [...] on veut que les gens y vivent À pied ». Au contraire, c'est un endroit pour que les gens y viennent en voiture. (P1B, ME)

Bien qu'ils dénoncent au premier abord la forme des bâtiments comme élément décourageant, plusieurs participants décrivent par la suite l'environnement à l'abandon comme étant ce qui ne leur plaît pas dans leurs itinéraires (au-delà de la forme elle-même).

Ben on va dire en allant par là, c'est pas terrible là, Hochelaga.

Pour quelles raisons ?

Ben parce que c'est... c'est peut être des immeubles à habitations multiples là, [...] pour l'instant c'est pas très beau là, pis y'a beaucoup de passage, y'a des immeubles qui sont en désuétude [...]. (P5, ME)

Ainsi, le manque de soins change la perception d'une rue et l'envie d'y marcher : c'est une impression qui l'emporte sur la perception du cadre bâti et des formes urbaines. Lorsque questionnés sur les rues dans lesquelles il leur était agréable de marcher, la majorité des participants a spécifié dans sa description que la rue était bien entretenue. À l'inverse, plusieurs participants mentionnent que ce n'est pas agréable de marcher dans les rues dans lesquelles le cadre bâti est désaffecté. Ces perceptions, liées au soin dans le bâti, peuvent aller jusqu'à donner envie ou non de passer dans un endroit, comme le soulignent certains participants :

Moi y'a une rue que j'aime pas beaucoup là [...]. Ici Liébert et Arthur Buis, c'est un coin... je crois que c'est un coin à HLM. C'est un coin assez désagréable... t'sais c'est des blocs, facilement 8 logements et plus là, t'sais des 4 étages, moi ce que j'aime pas... être ici quand tu marches l'été, t'as plein de monde, ça gueule dehors... t'as souvent devant les entrées des tas de vidanges, [...]. pas entretenu, c'est ça, vraiment laissé... laissé à l'humain là, t'sais que tu prends pas soin là. Fait que t'sais c'est désagréable [...]. C'est trop massif, t'sais t'arrives, des gros blocs, t'sais, plus vieux... on dirait qu'ils sont pas trop entretenus, t'sais avec le truc de métal qui va rouiller, la brique on dirait qu'elle est sale,... Et d'ailleurs c'est le p'tit coin que souvent les gens vont appeler le ghetto. [...] Et mon chum déteste, c'est sur le chemin de la garderie, et juste pour ce coin là, lui il aimerait qu'on déménage. (P11, ME)

De la même façon, plusieurs parents du Plateau nous ont parlé de Papineau.

[...] mais 80% du bâti est à l'image des gens qui vivent sur le bord de l'autoroute, on n'a pas l'impression que les gens en prennent soin, qu'ils sont heureux de vivre là, qu'ils essaient d'améliorer leur cadre de vie, c'est un peu difficile hein ? (P7, PE)

Ainsi, pour de nombreux participants, des bâtis et rues soignées sont importants car cela leur montre que les gens aiment vivre dans leur quartier et que c'est habité.

Parce que c'est aussi un bon indicatif de à quel point les gens ils aiment vivre là, j pense, bon en plus des revenus, mais y'a une rue pas loin de chez nous, [...], et c'est clair que les gens ils aiment leur rue, parce que même quand c'est pas une maison, même quand c'est un immeuble à appartements, y'a du soin qui est donné dans les plates-bandes du coin.

Et c'est important pour toi qu'il y ait du soin ?

Oui parce que c'est une réflexion sur [le fait que] les gens ils aiment vivre là. (GD)

La présence de vie dans le bâti et la présence d'autres personnes dans le quartier (là ou non, mais en tout cas que les participants ressentent qu'il y ait d'autres personnes) dépend du cadre bâti, et par exemple pour certains d'un juste milieu entre peu ou trop de bâtiments.

[à propos de l'espace urbain qui entoure les rues qu'elle aime]

[...] on dirait que l'espace entre les immeubles des deux côtés [est] crucial, que ça soit pas trop proche, pas trop loin, que j'ai un sentiment de vie, qu'y'a d'autres personnes qui marchent et qui habitent les endroits autour [...]. (P8, PE)

Après, nous observons que selon les participants, le type de quartier et les formes urbaines correspondant à la présence de vie dépendent vraiment des perceptions de chacun. Par exemple, pour plusieurs participants de ME, les quartiers avec des maisons sont synonymes de vie (appréciation des jardins, des devantures, personnalisation selon les habitants,...). Tandis que d'autres formes urbaines sont plus froides, et présentent moins de personnalisation. Une participante nous a expliqué à ce sujet qu'elle prenait moins de plaisir à marcher le long de tours en verre, car il s'agit d'une texture plus froide et impersonnelle pour elle. Notons à ce sujet que ce n'est pas tant la hauteur du bâtiment qui la dérange.

[à propos d'un environnement dans lequel la participante n'est pas à l'aise pour marcher]

Donc Jean Talon y'a pas beaucoup de tours, mais c'est quand même un peu plus haut là... C'est plus le côté froid j'pense qui me dérangerait.

Comment tu définis le côté froid ?

J'pense que tout ce qui a beaucoup de tours vitrées, je sais pas... ce côté-là que tu regardes dehors, puis tu regardes un bâtiment puis c'est les vitres qui reflètent ce que tu vois dehors finalement, là, ça me... je sais pas, ça me rebute, donc tout ce qui est... c'est fort un peu rebuter mais bon... ouais, c'est ça, le côté vitre, le fait que c'est moins personnel, c'est moins personnalisé aussi [...]. (P6, ME)

En outre, quelques participants ont spécifié que quand le bâti leur était familier, cela les incitait à marcher, pour voir les nouveautés, noter les changements.

[...] puis voir Ah oui, ah ok elle a peinturé son balcon... zyeuter le voisinage ! (P12, PE)

Enfin, la dimension historique est également un déterminant dans le choix et l'appréciation des parcours à pied de plusieurs parents interrogés (il s'agit là d'un point que nous n'avions pas anticipé) (cf. section 3.2.3, p. 96). En effet, cette dimension patrimoniale donne envie à plusieurs participants d'emprunter certains itinéraires en particulier.

[...] y'a 3 rues là qui sont pas nommées comme telles, mais c'est presque 3 rues patrimoniales du quartier, y'a la rue Fabre, y'a la rue Garnier, puis la rue Marquette, c'est les 3 rues qui ont été immortalisées dans les chroniques du Plateau de Michel Tremblay [...] c'est juste tellement beau là, toutes les maisons sont vraiment magnifiques l'une après l'autre, y ont été bien entretenues, bien préservées, puis... non y'a vraiment quelque chose, fait que souvent ça va être ces 3 rues là que je vais descendre. (P4, PE)

Finalement, ce patrimoine attire l'œil et offre une distraction au piéton (et une multitude de détails à observer), et pour cette raison plusieurs participants reconnaissent aimer marcher de préférence sur des rues où il y a d'anciens bâtiments.

[à propos de la rue Marie Anne, où la participante trouve que les déplacements piétons sont agréables]

[...] c'est une rue avec une très belle architecture aussi, des magnifiques anciennes maisons, et elle me mène partout le long sur Mont-Royal sans que j'ai besoin d'être sur Mont-Royal, parce que Mont-Royal c'est très pratique avec les commerces, mais c'est très moche ! (P7, PE)

Au-delà de l'histoire, les quartiers ont une signature particulière et un patrimoine reconnaissable parmi d'autres, qui encouragent les parents à s'y promener et à emprunter ces rues typiques (la rue pourra être plus appréciée car identifiée à un patrimoine connu). Néanmoins, les déterminants environnementaux (caractéristiques historiques, hauteur d'un bâtiment, largeur de la rue) sont très nombreux et en interaction, et il est difficile de départager ce qui a une influence directe ou plus forte.

4.4. Dimension fonctionnelle

Les mêmes thèmes que dans le chapitre 3 seront repris ici, à savoir la circulation, les services de proximité et le transport en commun, qui affectent les pratiques spatiales des participants.

4.4.1. La circulation : perceptions et sécurité

A priori, le paramètre de la circulation est indirectement lié à la densité du cadre bâti, mais il en influence la perception (et notamment la perception du cadre bâti) et joue un rôle dans le choix des itinéraires (notamment par rapport à la sécurité). Lorsque les parents ont eu à décrire les rues qu'ils trouvaient agréables ou désagréables, la présence (ou l'absence) de circulation y figurait toujours.

[à propos des parcours que le participant trouve agréable]

Qu'est-ce que très beau, c'est quoi très beau ?

Ah ah ok. Ben d'abord, y'a pas de circulation dans ces rues là [...]. (P3, ME)

Nous avons constaté que la circulation était au moins aussi importante que le cadre bâti, voire plus, pour la majorité des parents interrogés. En effet, lorsque nous avons présenté des photos de différents environnements lors du groupe de discussion en demandant aux participants s'ils s'y sentiraient à l'aise pour y marcher, une personne a souligné qu'il était difficile de répondre seulement en regardant le cadre bâti et sans avoir une idée de la circulation.

Je pense que dans la photo 5 y'a une grande partie de notre perception qui dépendrait aussi des automobilistes, parce que la rue est beaucoup plus étroite, en toute logique ça devrait vouloir dire qu'il faut ralentir, mais ça veut pas nécessairement [dire que] les gens vont aller moins vite, et si on se sent déjà un peu oppressé contre le mur de pierres, si en plus les voitures vont vite [...] [parce qu'] elles savent qu'elles peuvent aller tout droit puis qu'elles ont pas besoin de faire attention ben... ça serait encore plus insécurisant. (GD)

De plus, comme nous l'avons mentionné en introduction, lorsque questionnés sur les rues qu'ils trouvaient désagréables, la réponse était souvent en rapport avec la circulation.

Et puis si je vous demandais votre définition d'agréable ?

J'dirais beaucoup moins de trafic, c'est plus calme, [...] Notre-Dame par exemple en journée y'a du camionnage, c'est moins intéressant là, le bruit, la pollution, le volume de circulation, c'est sûr que c'est moins agréable. (P2, ME)

Plusieurs parents indiquent qu'ils évitent les rues avec un flux de circulation élevé, ou où les voitures circulent rapidement. Ils évitent d'autant plus ces rues lorsqu'ils marchent avec leurs enfants, pour des raisons de sécurité. Certains n'hésitent pas à faire un détour pour les contourner.

Est-ce que quand vous marchez avec [vos enfants] vous prenez des itinéraires particuliers ou vous évitez certains chemins volontairement ?

Oui alors j'évite les grosses artères, j'aime mieux les faire marcher sur les p'tites rues, sauf évidemment on est sur de De Lorimier, mais par exemple si j'peux j'évite Papineau.

A cause de la circulation ?

Parce que ça va vite, parce que les trottoirs sont pas tellement larges, parce que c'est laid, parce que c'est dangereux, c'est pas agréable. (P7, PE)

De plus, comme nous l'avions déjà évoqué dans la section 4.2.1, p. 112 pour d'autres raisons (prendre un raccourci), plusieurs participants de ME nous ont indiqué prendre des ruelles dans le but d'éviter les artères circulées.

Quand j'marche avec les enfants, justement pour aller au parc [...] j'passe par les ruelles pour éviter le plus possible où est-ce qu'il y a des autos. (P11, ME)

La forme urbaine et l'organisation des rues influencent aussi le débit de circulation. Certains participants nous ont dit qu'ils préféreraient les rues à sens unique pour se promener, d'une manière générale, car la circulation y était moindre d'après leur expérience (et le sentiment de sécurité plus grand). De la même façon, des rues plus étroites concentreraient moins de circulation d'après certains participants. On observe en outre un lien entre les rues larges et fortement circulées, comme Notre Dame ou Sherbrooke à ME, très peu structurées en termes de cadre bâti, avec peu de commerces, un cadre bâti mal entretenu, selon plusieurs participants. Sur le Plateau, la rue qui est évitée par quasiment tous les participants est Papineau pour des raisons similaires.

Et quand tu me parlais, sur Notre-Dame tu trouvais ça moins agréable ?

Ouais. Ben j'pense que c'est un peu à l'inverse aussi, y'a énormément de circulation, y'a beaucoup de camionnage aussi, donc ça va vite, c'est très bruyant, le fait justement que y'ait de longs espaces sans avoir quelque chose de beau ou d'agréable, y'a pas... y'a les gros silos... c'est terne comme environnement. Donc j'trouve ça... moins agréable. (P6, ME)

Enfin, plusieurs parents ont soulevé la problématique de la voiture dans le paysage urbain : qui dit circulation dit stationnement, et plusieurs participants (du PE et de ME) nous ont expliqué que les voitures stationnées avaient une influence sur leur perception du cadre bâti (un participant a notamment fait la distinction entre du stationnement en épi devant des triplex, et

du stationnement sur le côté, et pour un même cadre bâti, sa perception changeait beaucoup). Pour quelques parents, notamment de ME, le stationnement dans des rues étroites est problématique car ils se sentaient serrés par les autos et avaient l'impression de marcher dans un stationnement. Ce ressenti dépend aussi de l'habitude de chacun (et notamment de l'espace que chacun est habitué à avoir).

Maintenant qu'on est rendu dans Mercier est, on apprécie la place. [...] t'sais j'trouve ça agréable que t'aies justement des entrées, les autos sont espacées, t'sais pas l'impression d'avoir un parking devant toi quand tu marches là. En comparaison moi j'habitais sur le Plateau, j'me sens pognée sur le Plateau, toutes les autos pognées, collées, collées, collées, les p'tites rues moi j'aime pas. (P11, ME)

En plus de modifier la perception du cadre bâti, la circulation crée différentes nuisances : artères bruyantes, pollution atmosphérique, insécurité, etc. Plusieurs parents ont également précisé que la largeur de la rue et des trottoirs, et les marges de recul influencent le sentiment de sécurité et de confort du piéton par rapport aux autos. Le stationnement en bordure de rue apporte ainsi une « protection » supplémentaire au piéton sur des artères très circulées et où les voitures roulent vite.

Cet aspect sécuritaire est d'autant plus important lorsqu'il y a des enfants, auquel cas la largeur du trottoir et de la rue sont des facteurs importants pour les parents.

[à propos d'une rue qui incite la participante à marcher]

[...] Le fait que ce soit large [les voitures] prennent un peu plus, surtout en sens unique, c'est un peu plus dans le milieu de la rue, j'ai pas l'impression qu'[elles] vont rouler près de moi... j'me sens pas comme poursuivie, si j'peux dire, je sais aussi que si jamais mes enfants sortent aussi un peu du trottoir, j'ai le temps de les rattraper avant qu'ils se fassent frapper. C'est ça vraiment pour le sentiment de sécurité mais en même temps j'suis consciente que c'est pas nécessairement vrai. (P6, ME)

Finalement, un certain nombre d'éléments rentrent en ligne de compte pour la perception du cadre bâti, plus spécifiquement de la densité, et influencent la pratique de la marche chez les parents interrogés. Un environnement plus dense implique qu'il y ait plus de monde, et, si l'environnement n'est pas adapté au piéton, plus d'automobiles. Ce qui est d'autant plus désagréable pour la marche. Une participante fait ainsi le lien entre la forme urbaine, la densité, la présence de nombreuses autos et le fait que ce ne soit pas un environnement sécuritaire pour les enfants (ce qui va conditionner leurs préférences résidentielles).

Et pour vous est-ce qu'il y a un rapport entre la qualité de vie dans votre quartier puis la forme des constructions qui s'y trouvent ?

Ben c'est sûr que si t'es une famille, puis tu veux du gazon, ben t'irais pas dans une tour à appartements. Fait que c'est sûr que oui là y'a un lien direct là. Puis t'sais moins c'est dense, moins y'a d'autos, puis quand t'as des enfants t'sais c'est plus... moins dangereux. (P10, ME)

4.4.2. Présence de services de proximité

Les services de proximité font partie des paramètres les plus cités par les parents, que ce soit comme déterminant environnemental du cadre bâti ou de la nécessité d'une destination dans leurs déplacements. La présence de services de proximité dépend non seulement de la densité de population (comme le soulignent d'ailleurs de nombreux participants, comme nous le verrons plus loin), mais également de la densité bâtie. Elle est un élément primordial dans la marche des parents, à commencer par le fait que la majorité des parents se déplacent à pied pour jouir des services et équipements culturels et sportifs à proximité, donc des déplacements avec destination.

Le fait de pouvoir se déplacer à pied dans leur quartier est très important pour les parents. Pour la plupart d'entre eux, la marche fait partie de la qualité de la vie (et pour certains, le fait de se déplacer sans auto dans leur quartier est important ; cf. en fin de la présente section et cf. section 4.4.3, p. 139).

Parce que moi j'trouve que ma qualité de vie c'est que j'fais mes déplacements à pied. T'sais la fin de semaine, à moins qu'on aille chez des amis qui sont vraiment loin et tout ça, bon on se promène à pied ou en transport en commun toute la fin de semaine [...]. (P12, PE)

Lorsque nous avons demandé aux participants si leur quartier de résidence facilitait la marche, les réponses ont été drastiquement différentes selon que le participant était issu du PE ou de ME. Tous les parents du PE ont répondu sans hésiter que leur quartier facilitait la marche, et le premier élément concernait en général la présence de commerces et services de proximité, et des écoles.

[...] facilite la marche, hé c'est une bonne question ça en fait ! Est-ce que ça facilite la marche... ben parce que tout est proche, en fait, surtout ça. Tous les commerces dont j'ai besoin... tout ce dont j'ai besoin est proche. (P4, PE)

A l'opposé, pour les participants de Mercier, la réponse a été moins évidente et plusieurs parents ont notamment souligné que le fait d'avoir peu de commerces et qu'ils soient éloignés ne facilitait pas la marche.

[...] ça facilite pas la marche dans le sens où les commerces sont loin. (P11, ME)

Notons néanmoins que cette réponse dépendait du vécu résidentiel des parents interrogés : pour ceux ayant habité dans les quartiers centraux, ME ne facilite pas la marche. A contrario, pour une participante ayant grandi en banlieue, elle trouve tout ce qu'il faut à proximité à ME.

D'un point de vue pragmatique, il y a aussi moins de commerces à ME que dans les quartiers centraux, dans lesquels il peut être plus simple de marcher.

[Le quartier] a pas la densité et la mixité qu'on peut retrouver dans les quartiers plus centraux. Et y'a des affaires qui sont un peu plus loin, [la] maison de la culture, par exemple, là nous autres on est relativement chanceux où on est on a des services de proximité [...]. J'dirais que c'est quand même un peu moins intéressant qu'un quartier central.

Donc c'est principalement parce que c'est pas assez dense, ou est-ce que c'est aussi par rapport à l'architecture, ou les trottoirs ?

J'dirais que c'est parce que c'est pas assez dense. [...] C'est quand même pas si mal ! Parce que y'a moyen de faire presque tout à distance de marche, là, à pied, mais [...] par exemple Côte des Neiges c'était encore mieux ! (P2, ME)

En outre, les participants de ME ayant habité dans des quartiers centraux précédemment font tous le constat qu'ils marchent moins qu'avant et utilisent plus la voiture (et inversement, quelques participants du Plateau ayant habité dans d'autres environnements ont observé qu'ils marchaient plus sur le PE).

Par rapport à Petite Patrie, non, je marchais tout le temps sur la Petite Patrie, même tu vois mon conjoint quand il était dans Petite Patrie, il marchait tout le temps, on avait même pas d'auto, puis maintenant il prend tout le temps la voiture. (P11, ME)

[...] Effectivement étant sur le Plateau, j'ai quand même plus tendance à marcher, par exemple, l'épicerie, quand j'habitais dans Villeray, j'allais faire l'épicerie en auto. D'ailleurs c'est pratique aussi pour ramener des sacs. Donc oui je marche définitivement plus depuis que je suis sur le Plateau. Toutes les courses en fait pratiquement je les fais à pied quand c'est des trucs que je peux acheter dans le coin. (P13, PE)

L'expérience est ainsi tout à fait différente entre le PE et ME, car dans les quartiers plus centraux, tout est à proximité et l'offre est assez diversifiée, ce qui incite les parents à profiter des différents services à pied, dans un rayon d'action acceptable. Il est important pour nos répondants d'avoir accès aux services de proximité à pied, mais dans des distances qui sont acceptables, et pour les parents, mais surtout pour les enfants, notamment par rapport à leur école.

Les distances sont raisonnables, [...] je parle toujours de marche pour se rendre quelque part, mais comme aller à l'école c'est 10 minutes c'est raisonnable, [...] puis les filles sont contentes

d'y aller, mais si c'était 40 minutes ce serait autre chose. [...] même chose pour aller prendre un chocolat chaud, ou aller faire l'épicerie. [...] J'me rends facilement à pied si c'est un 15-20 minutes, mais dès que ça dépasse une demi-heure, ça commence à être un projet spécial. (P8, PE)

[...] moi j'ai un enfant en bas âge là puis d'avoir des trop longues distances de marche c'est difficile aussi avec l'enfant parce qu'il va s'impatienter, fait que 15 minutes aller, 15 minutes retour c'est un peu le maximum si on veut pas des situations un peu pénibles. (GD, P2)

Ainsi, si la distance entre les différents services est trop grande, les participants vont utiliser leur auto. Nous avons pu constater également que les parents de ME qui habitaient avant dans un quartier central et qui n'avaient pas de voiture s'en sont procuré une depuis qu'ils y habitent. Les parents qui avaient déjà une voiture ont admis qu'ils s'en servaient plus depuis qu'ils habitaient là (pour aller faire des courses, ou pour aller dans un quartier plus animé,...), car les différents services se trouvaient trop loin les uns des autres. Tous les participants de ME possèdent d'ailleurs une voiture, contrairement aux participants du Plateau où seuls quelques parents en ont une (et ils s'en servent seulement pour sortir de l'île).

[...] là j'pourrais le faire à pied mais ce serait beaucoup plus long. [...] La bibliothèque, c'est souvent aussi en passant. Ou parce que j'suis avec mon fils, puis ben c'est long un peu, des p'tites pattes, bon il a 8 ans là mais quand même, des p'tites pattes ça va moins vite que des grandes pattes, fait que c'est plus simple de prendre la voiture à cette occasion.

D'accord. Est-ce que tu marches plus que dans ton lieu de résidence antérieur [Rosemont] ?

Je marche moins.

Pour quelles raisons ?

Parce que l'équivalent de ce type de sorties là je le faisais à pied. (P3, ME)

Plusieurs parents ont également constaté que la façon de faire ses courses n'était pas la même, selon le quartier de résidence : quelques parents de ME ont mentionné qu'ils faisaient des grosses courses une fois par semaine, en voiture, tandis que les participants du PE se reposent sur les commerces de proximité pour faire des courses plus petites, mais plus fréquentes, et à pied (ce qui est rendu possible grâce à la diversité des commerces dans le quartier du PE par exemple).

[...] On dirait que la mentalité est vraiment différente, les commerces sont proches proches puis on y va tout le temps, t'sais on fait pas comme une épicerie par semaine on y va une fois, j'vais à quelque part à tous les jours, j'vais chercher mes affaires pour mon souper, puis... (P15, PE)

Ah, est-ce que tu marches euh plus ou moins fréquemment que quand t'étais sur le Plateau ?

Moins fréquemment, c'est sûr. Moins fréquemment c'est certain.

Et pour quelles raisons ?

Parce que la façon de faire les courses est pas la même, c'est sûr que... sur le Plateau j'allais chercher mon pain systématiquement à pied, j'allais à la boucherie aussi pratiquement tous les jours à pied, etc... là le mode de... pour faire même l'épicerie il est pas le même, c'est sûr

que... on a adopté le... on s'est intégré et on va à Costco régulièrement ou des choses comme ça, il n'empêche qu'on va aussi chez les p'tits commerçants mais ça va être souvent... on va souvent y aller en auto là. Donc c'est vraiment... ça c'est un changement, c'est sûr que pour l'épicerie quotidienne, c'est souvent en auto là.

Parce que c'est plus loin ? Ou... ?

Parce que c'est plus loin, ouais. Parce que c'est plus loin. [...] (P5, ME)

Notons néanmoins qu'en plus de la question de la distance se pose la problématique de l'accessibilité aux commerces. Par exemple, plusieurs participants nous ont mentionné que les commerces étaient accessibles à pied, mais lorsque questionnés sur leurs habitudes de déplacement, certains disent utiliser leur auto pour aller faire leurs courses de proximité. Cela fait partie des limites du quartier choisi (et n'est pas lié à la densité du cadre bâti, mais bien à la forme urbaine)⁶⁰.

En outre, la perception de la distance varie selon le cadre bâti. En effet, comme l'a notamment décrit un couple ayant vécu dans le Plateau avant d'habiter à ME, la distance qu'il parcourt pour aller à un commerce est la même, mais le trajet lui semble plus long dans ME.

Moi j pense que les distances pour se rendre mettons au marché sont pas plus grandes que où est-ce qu'on allait dans le Plateau mais [...] comme c'est pas dense y'a pas beaucoup de commerces, c'est plus long on dirait marcher, c'est moins agréable, c'est moins divertissant. (P1A, ME)

Pour d'autres, issus du PE, les distances en banlieue paraissent nécessairement plus grandes, car ils n'y trouvent pas grand-chose d'intéressant à y regarder (selon eux).

Pour d'autres participants, c'est leur rayon de marche qui s'est agrandi (ou qui diminue) selon le quartier, dépendamment de l'activité, de la présence de commerces proches et variés : s'ils s'ennuient moins en marchant, ils vont marcher plus.

En fait notre rayon d'action à pied s'est agrandi en arrivant ici par rapport à ce qu'il était en arrivant à Outremont. [...] on allait maximum à pied jusqu'à... Fairmount, et déjà Fairmount on trouvait ça super loin, pourtant c'est juste 3 blocs.

D'accord. Et là le rayon d'action c'est ?

Et là le rayon d'action ben jusqu'à Brébeuf, c'est j'sais pas une dizaine de blocs [...]. (P7, PE)

Par ailleurs, la diversité des services de proximité est tout aussi importante que leur proximité. L'expérience des participants est à ce sujet très différente, selon qu'ils vivent à ME

⁶⁰ Dans l'analyse des QVAS, ME est reconnue pour avoir des difficultés en termes de connexion dans le quartier. En effet, plusieurs participants de Mercier ont souligné que la présence de l'autoroute 25 ou de la voie de chemin de fer les décourageait à marcher, sur de faibles distances, pour aller dans un endroit à une distance acceptable.

ou à PE. Nous avons constaté que lorsque nous avons demandé aux parents de dessiner leurs itinéraires de marche sur une carte, la majorité des participants de ME ont dessiné des itinéraires qui comportaient des destinations précises et des commerces ou services identifiés, tandis que plusieurs participants de PE ont dessiné des trajectoires le long de rues et beaucoup moins précises (et non se rendant à un point précis)⁶¹. De plus, à ME, lorsque nous avons demandé aux participants ce qu'il manquait dans leur quartier pour qu'il se rapproche de leur quartier idéal, nombreux sont ceux qui ont souligné l'absence de commerces diversifiés (boutiques, mais aussi terrasses,...), et d'une offre qui donnerait envie de marcher : c'était souvent la première chose qu'ils souhaitaient changer (avoir une artère commerciale, avec un cadre bâti continu et structurant la rue).

[...] Qu'il y ait une vie commerciale plus le fun ! T'sais que justement un dimanche matin on se dit Oh tiens on va aller prendre un petit déjeuner. On va marcher jusque là puis on revient !
(P1A, ME)

Plusieurs participants ont également mentionné qu'il était important de vivre dans un quartier qui avait une certaine mixité fonctionnelle, pour plusieurs raisons. D'une part, pour plusieurs parents, c'est important d'avoir une certaine proximité du logement avec le travail ; pour ce faire, le quartier doit supporter cette diversité fonctionnelle. D'autre part, plusieurs parents de ME nous ont dit qu'ils souhaitaient rajouter davantage de mixité fonctionnelle à Mercier, notamment dans les rues qui devraient être commerciales. La présence de différentes activités encourage ainsi les parents à marcher, plutôt qu'à utiliser leur voiture.

J'vais jamais me dire Oh, j'va à une place, je marche jusqu'à l'autre place sur Hochelaga. Les gens vont à un endroit, essentiellement au Jean Coutu, et ils reviennent chez eux ! Quand on va à un seul endroit, on est bien plus tenté d'utiliser l'auto. (P3, ME)

Je sais pas pourquoi c'est comme ça ici, mais le fait que c'est plein de petits commerces un après l'autre, t'sais, puis que c'est comme au lieu d'une grosse épicerie à l'autre bout, t'sais ça fait qu'on marche. (P15, PE)

De plus, plusieurs participants de Mercier ont souligné qu'ils devaient sortir du quartier pour effectuer leurs courses, car l'offre en commerces et services n'est pas satisfaisante dans leur quartier.

⁶¹ Voir *Annexe 21 : Carte des déplacements à pied dessinés par P7 (PE)* et *Annexe 22 : Carte des déplacements à pied dessinés par P3 (ME)*.

Quand on achète des fois des trucs frais, du poisson, c'est pas à mon épicerie qu'on va trouver ça. Donc là on va prendre l'auto soit pour aller aux halles d'Anjou, ou encore au Loblaw Place Versailles, c'est là qu'on est capable d'avoir du poisson frais là. (P11, ME)

Une famille explique que c'est justement la différence d'avec le Plateau, où ils n'avaient pas besoin de sortir du quartier pour faire leurs courses.

Outre la diversité, c'est aussi la qualité des commerces qui est importante. En effet, le type de commerces influence le passage à pied pour certains parents : si les commerces sont à l'abandon, que les vitrines sont mal présentées, ou que les commerces ne sont pas intéressants pour l'œil, le trajet sera moins agréable. A l'inverse, si le cadre environnant suscite la curiosité de se promener, alors c'est un incitatif à marcher plus pour la plupart des parents.

[Ne trouve pas agréable de marcher sur Mont Royal à cause du type de commerce]

[...] l'autre côté que je trouve pas très agréable c'est par exemple tout ce qui est des grosses enseignes, des Ardennes, des grosses enseignes cheap... [...] ça dépend donc ça, ça dépend plus du type de commerces, donc c'est quelque chose qui change en fait. (P7, PE)

[...] la possibilité des commerces sur Notre-Dame, mais c'est pas très bucolique comme espace, t'sais c'est un centre d'achat, puis bon... ça dépend t'as une SAQ, un Dollarama, puis une épicerie, puis une pharmacie, mais à part ça, c'est un peu... plate. [...] c'est pratique, tu vas là pour acheter ce que t'as besoin, ça finit là. Tu vas pas te balader parce que Oh j'me balade puis t'sais j'vois quelque chose [...]. (P11, ME)

Plusieurs parents ont également souligné la nécessité d'avoir des services de proximité adaptés pour leur famille, comme la présence d'une école où l'enfant pourrait se rendre à pied, ou d'équipements récréatifs. Notons à cet effet l'importance de parcs de quartier, leur proximité et leur quantité (cf. section 4.2.3, p. 119), qui sont des éléments essentiels pour les parents et souvent le but d'une promenade avec un enfant.

Toutefois, au vu des différences observées entre les pratiques des répondants de ME et du PE, et des changements de comportements pour les résidents qui sont passés d'un quartier central (plus dense) à un quartier moins central (moins dense), plusieurs sont conscients que la densité (de population, principalement, et du cadre bâti) influence la présence et la diversité des services de proximité. Notons également que ces remarques n'ont pas été faites que par les participants « experts ». Plusieurs parents nous ont donné l'exemple de quartiers de banlieue où les résidents sont obligés de prendre leur voiture, pour des services qui pourraient être de proximité dans d'autres formes urbaines.

En fait c'est un environnement où par définition tu marches pas avec les enfants, parce que s'ils veulent aller chez leurs amis, tu peux pas les envoyer à pied. Enfin à moins qu'ils habitent la porte à côté. Mais t'sais, aller faire l'activité, le soccer le mardi soir, ça t'es obligé de les amener en voiture (GD, à propos de la photo 4⁶²)

De nombreux participants sont conscients qu'il est nécessaire d'avoir une certaine densité de population pour pouvoir supporter des commerces de proximité en nombre suffisant, et avec une certaine diversité.

Pour avoir des commerces de proximité ça prend quand même une densification de quartier. Si je prends le modèle des villes de banlieue et tout ça, quand tu fais une marche, généralement pour le loisir tu prends une marche, mais sinon t'as besoin d'aller quelque part, que ce soit aller travailler, aller faire les courses, aller n'importe où, faut prendre la voiture, tout ça. (P13, PE)

Précisons néanmoins que pour plusieurs parents, la distance et la diversité de commerces ne sont pas indissociables du cadre bâti, qui reste tout aussi important à leurs yeux. Il ne s'agit pas de valoriser un seul paramètre, c'est bien à chaque fois un ensemble de paramètres qui les incitent à marcher dans telle ou telle rue.

Enfin, les services de proximité sont un paramètre important dans la dimension fonctionnelle car leur présence (et diversité), et l'assurance que le quartier soit marchable, a influencé le choix résidentiel de plusieurs parents. Pour certains, il s'agissait d'un critère non négligeable dans le choix de leur logement.

Moi mon critère, c'était, je veux, le soir en rentrant du travail, s'il me manque un paquet de couches, une ampoule et du pain, et de la viande, pouvoir faire tout ça à pied de chez moi.

D'accord. Ce qui était pas possible à Outremont ?

C'était possible mais c'était long. Très très long. (P7, PE)

Pour d'autres, c'est vraiment le fait de pouvoir se déplacer à pied dans leur quartier qui a constitué le choix du quartier (et donc d'éviter une dépendance à l'automobile).

D'accord. Est-ce que les déplacements à pied c'est comme une condition sine qua non pour-
Pour moi, oui... j'ai vécu en banlieue, qui était super jolie, mais... il fallait forcément des voitures pour aller tu peux pas aller acheter rien à pied, il faut aller dans une épicerie qui nécessite forcément un déplacement en voiture. J'aime pouvoir aller faire beaucoup de vélo, et de me déplacer dans un quartier où je peux tout faire à pied. (P9, PE)

⁶² Voir *Annexe 9 : Photos présentées lors de l'exercice 1 du groupe de discussion.*

À ce sujet, la proximité des écoles en particulier et leur accessibilité à pied joue un rôle dans le choix du quartier de résidence et de la localisation du logement pour plusieurs parents (7 parents sur 15 l'ont évoquée)⁶³.

(À propos du choix de quartier)

La proximité de pouvoir tout faire à pied... la proximité des écoles. (P12, PE)

Toutefois, comme nous l'avons évoqué à la section 3.4.2, p. 105, plusieurs parents se retrouvent face à un dilemme : ils souhaitent à la fois bénéficier de commerces de proximité et d'un environnement marchable, mais aussi d'une maison individuelle et d'une cour par exemple. Et dépendamment des parents, le choix se fera au détriment de l'un ou l'autre, selon leur fameux équilibre de choix résidentiel.

[...] moi j'veux des commerces proches à pied, j'veux un très grand parc au bord de l'eau, j'adore habiter à côté de Bellerive, j'veux des trottoirs, j'veux des arbres, une cour, donc... et on est pas riche, fait qu'on trouve pas. (P11, ME)

4.4.3. Transports en commun

La majorité des parents interrogés, tant de ME que du PE, prennent les transports en commun pour se déplacer (travail), notamment en hiver. Ceux-ci ont été mentionnés plusieurs fois par les parents comme des incitatifs à marcher plus (voire à rendre une marche plus agréable). Les participants ont pour la plupart spécifié que le transport en commun était intimement lié à la densité de population, pour s'assurer d'une desserte convenable. À ce sujet, certains nous ont même indiqué que ce qui les rebutait principalement à l'idée d'habiter en banlieue n'était pas tant la forme urbaine, mais l'absence de transport (cf. aussi section 3.3.2, p. 101).

La présence d'arrêts de bus ou de stations de métro dans le quartier incite les parents à marcher pour s'y rendre et utiliser le transport en commun. Plusieurs participants de ME ont souligné qu'ils pourraient marcher plus si le quartier était mieux desservi en arrêts d'autobus, plutôt que de prendre la voiture (notamment pour leurs courses ou pour se rendre à une activité).

⁶³ Nous avons néanmoins remarqué que plusieurs parents ne soulignaient pas la nécessité de cette proximité car ils souhaitaient envoyer leurs enfants dans des écoles spécialisées, et donc nécessairement hors quartier.

Donc c'est loin aller prendre les autobus, fait que ça incite pas à marcher, prendre l'autobus.
(P11, ME)

Un autre élément décourageant et signalé par des parents tant de ME que du PE concerne la faible fréquence des bus. À ME, plusieurs parents nous ont dit utiliser alors leur voiture pour de petits déplacements.

[à propos de Rosemont où elle a vécu]

Donc c'est facile de marcher, puis de revenir, les bus passaient souvent, fait que t'sais tu marches un peu trop ou un peu trop loin, les sacs sont lourds, t'embarques dans l'autobus, tu reviens. (P11, ME)

En outre, quelques participants (du PE et de ME) ont spécifié que la présence de transport en commun était importante lorsqu'on marchait avec un enfant (et était ainsi un fort incitatif).

C'est aussi un quartier où y'a beaucoup de transport en commun. Ça paraît bizarre, mais surtout avec un enfant, ça facilite la marche parce que on sait que si on marche et que, ben plus maintenant, il est grand, mais quand il était plus petit, si on marche, on va toujours pouvoir revenir, en prenant l'autobus, même si l'enfant est mort de fatigue, donc... (P14, PE)

Enfin, plusieurs participants ont établi un lien entre la présence de transport en commun, et la forme urbaine. Parmi leurs préférences, résidentielles, ils se trouvent à nouveau devant des incompatibilités : de l'espace, mais pas de transport en commun, ce qui n'encourage pas la marche (et inversement) (cf. section 3.4.2, p. 105).

[à propos de Mercier est]

C'est agréable, c'est beau, t'sais c'est aéré comme quartier, c'est l'fun de marcher [...] mais on facilite pas avec le transport en commun [...]. (P11, ME)

4.5. Synthèse de l'ensemble des résultats

La Figure 24 synthétise et résume l'ensemble des résultats analysés dans les chapitres 3 et 4, d'après les discours des participants. Réalisée à partir de notre cadre d'analyse (présenté à la section 2.1.2 p. 34), nous y présentons d'une part les différents facteurs affectant la perception de la densité (partie de la figure déjà présentée à la section 3.4.3 p. 108), et, d'autre part, les différentes pratiques liées à la marche selon l'environnement bâti, selon si le déplacement est utilitaire ou non et selon s'il est effectué avec des enfants, d'après le discours des participants.

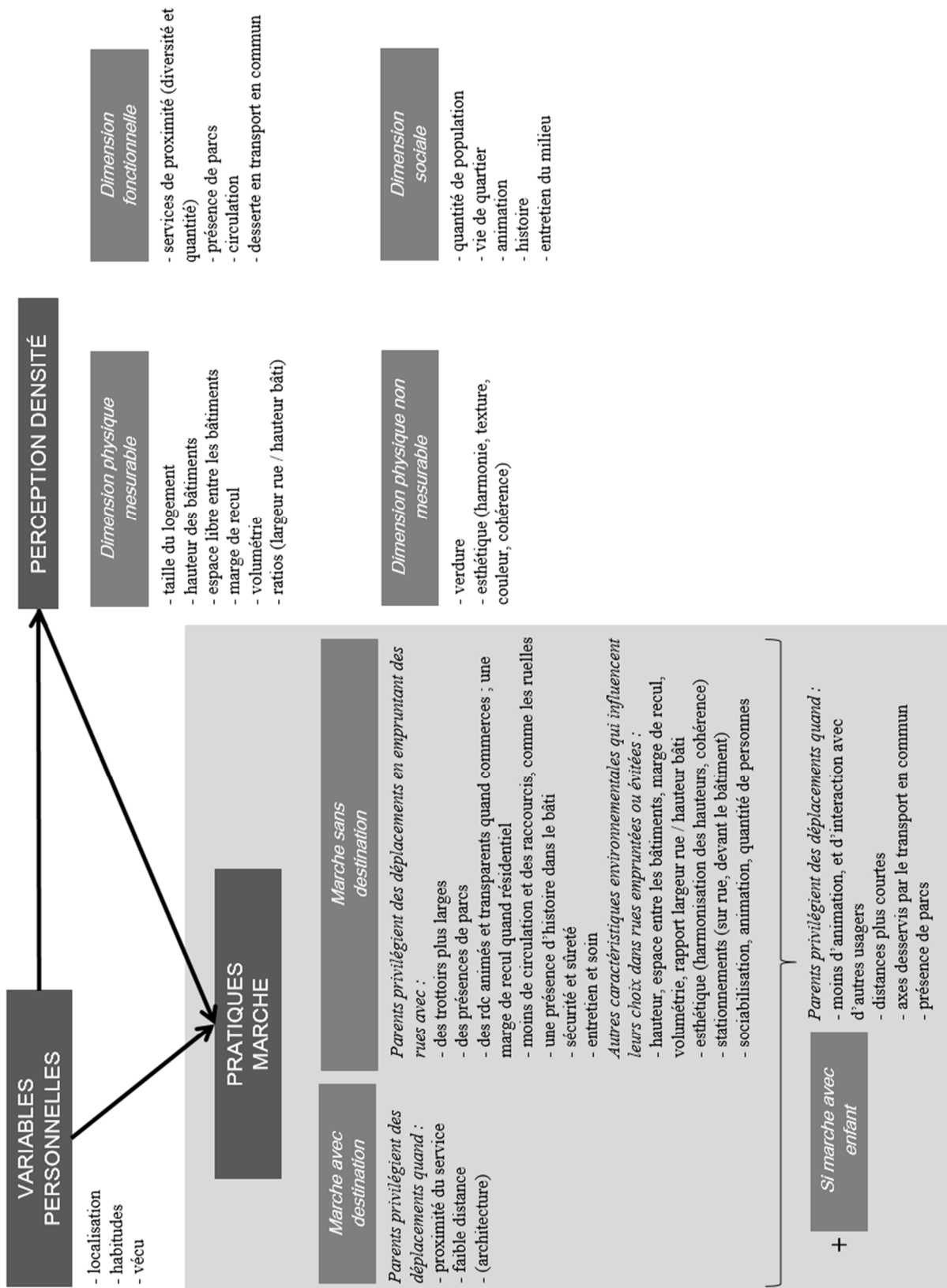


Figure 24 : Synthèse de l'ensemble des résultats analysés

Chapitre 5. Discussion

5.1. Perception de la densité

Au regard de la revue de littérature effectuée dans le premier chapitre, il convient de rappeler à quel point la notion de densité est polysémique et complexe. Une fois définie la densité comme un rapport entre des « éléments dénombrables sur une surface donnée » (Duhayon, Pages et Prochasson, 2002, p. 3), nous nous trouvons confrontés à une multitude de calculs d'indices et d'interprétations possibles pour ce concept pourtant indissociable des projets urbains actuels (Da Cunha et Kaiser, 2009 ; Duhayon, Pages et Prochasson, 2002 ; Fouchier, 1998). S'exprimant non seulement sous différentes formes (densité d'activité humaine, densité de déplacements, nombre de logements par unité de surface, nombre d'habitants par unité de surface...), la densité est également dépendante de l'échelle d'analyse : de la parcelle, à l'îlot, au quartier à l'échelle métropolitaine, le rapport qui définit la densité ne sera pas le même et ne donnera pas ni la même mesure, ni la même indication (Leloup et Séraphin, 2009) : selon Marry et Arantes (2013, p. 199), « chaque spécialiste a sa définition de la densité, selon des échelles (interne, micro, macro), des surfaces (nette, brute) et des critères (contenant, contenu) ». En outre, la densité ne renseigne pas sur l'organisation de l'espace, les formes urbaines ou la qualité des espaces publics, et d'autres indicateurs deviennent alors nécessaire pour refléter la réalité (Da Cunha et Kaiser, 2009 ; Moulinié et Naudin-Adam, 2005). De même, la densité résidentielle, exprimée en logements par hectare (et qui est l'unité de mesure employée pour les données quantitatives dans ce mémoire) et utilisée par de nombreux professionnels, ne prend pas en considération « the intensity of residential and its characteristics, as well as the quality of public space or accessibility to jobs, mobility, social life, shopping and leisure » (Declève et Ananian, 2008, p. 3). À cette notion complexe de densité mesurée vient se greffer la notion relative de densité perçue par les individus (Dempsey, Brown et Bramley, 2012 ; Fouchier, 1998) : influencée par de multiples éléments du cadre bâti (appelée la densité perçue non sociale) (Fouchier, 1998) ou par la présence d'un grand nombre d'individus dans un lieu donné (appelée la densité perçue sociale)

(Fouchier, 1998). La façon dont le monde est perçu par un individu dépend de plusieurs facteurs, comme le décrivent Bailly et al. (1995) dans leur livre *Représenter la ville* :

C'est que nous saisissons la ville à travers nos représentations, c'est-à-dire les images mentales qui émergent de notre personnalité ou de notre culture, de notre désir de comprendre, de notre volonté d'agir. [...] Les représentations de la ville sont donc multiples, comme est multiple l'homme qui la pense. (1995, p.5)

Ainsi, la densité (et notamment son appréhension) dépend de l'expérience de la personne qui perçoit, comme nous avons pu le constater lors de nos entretiens, et du contexte (culturel et spatial).

Enfin, tout au long du chapitre 3, nous avons montré à quel point la perception de la densité du cadre bâti (tout en restant reliée à la densité sociale) dépendait non pas d'un seul facteur, mais de multiples éléments tous intimement liés les uns aux autres. Ils peuvent être intrinsèques à l'individu (sa culture, son origine sociale, son âge, sa situation, le type de relations sociales qu'il est à l'aise d'établir), et inhérents à l'espace physique (les caractéristiques physiques de l'environnement bâti).

5.1.1. Perception de la densité du cadre bâti et caractéristiques physiques : vers un espace public de qualité ?

Lors de la définition d'un environnement dense et de sa description, les participants n'ont pas une fois « mesuré » la densité, mais ont au contraire relevé divers éléments dans le cadre bâti pour décrire ce genre d'environnement (cf. Figure 22, p. 108) : marge de recul, hauteur du bâtiment, espaces vacants, espace libre entre les bâtiments, volumétrie et ratio, quantité de végétation. Ces paramètres sont autant d'indicateurs qui influencent la perception de la densité du cadre bâti et que nous devons prendre en considération (Raman, 2010). Soulignons toutefois qu'au sujet du cadre bâti, nous avons observé une différence de discours, parfois très marquée, selon l'expertise des participants (précisée dans le Tableau III, p. 44). Il s'agit d'une des limites de l'étude : en effet, nous avons tout d'abord cherché à recruter des participants par le réseau du CEUM, puis dans notre propre réseau, dans lesquels les individus intéressés par notre projet étaient souvent déjà sensibilisés à la question de la densité et des formes urbaines.

La hauteur demeure l'élément descriptif d'un environnement dense le plus souvent cité par nos participants, notamment par les non spécialistes. D'une part car il s'agit d'un critère qui reste très ancré dans l'imaginaire collectif (APUR, 2003 ; Marry et Arantes, 2013) (cf. section 2.6.2, p. 70), et plusieurs de nos répondants ont commencé par décrire un environnement dense par la présence de tours, a priori. Notons néanmoins que vers la fin de l'entretien, la majorité des répondants est revenue sur cette définition d'un environnement dense en prenant rapidement en compte l'espace entre les bâtiments, corroborant les observations de Rapoport (1975, cité dans Raman, 2010) (cf. section 3.1.3. p. 82). D'autre part, car les politiques de densification actuelles passent encore souvent par la construction d'édifices hauts (Charmes et Souami, 2009 ; Dempsey, Brown et Bramley, 2012), constat fait par plusieurs parents sur l'île de Montréal : les nouvelles constructions sont souvent des tours⁶⁴ à condos, ne s'adaptant ni au contexte local, ni aux besoins des familles. En outre, les tours viennent souvent disloquer la trame urbaine en s'y inscrivant mal, sans mixité fonctionnelle, en plus de présenter une densité surestimée (Sallez, 2007) (cf. aussi section 4.2.1, p. 112, où un participant mentionne que les tours ne s'intègrent pas à la trame urbaine). À ce sujet, soulignons également l'importance du contexte culturel (cf. section 1.1.2, p. 9) dans la perception d'une densité plus ou moins forte (Dempsey, Brown et Bramley, 2012 ; Paquot, 2008 ; Raman, 2010). En effet, à Montréal, une forte densité ne correspondra pas à une forte densité de Paris ou Hong-Kong. C'est d'ailleurs pourquoi plusieurs participants parlent d'immeubles de quatre ou cinq étages lorsqu'ils mentionnent la présence (ou la construction) de tours dans certains cas, et que d'autres ayant vécu à l'étranger en ont une toute autre perception :

Mais je pense que là y'a le vécu qui joue beaucoup, le fait d'avoir habité à Paris par exemple, fait que avant de trouver un autre quartier densément peuplé, il faut que ça soit méchamment densément peuplé. (P14, PE)

Outre la forme urbaine à proprement parler, la dimension « esthétique » et la qualité architecturale influencent également la perception de la densité (Cerema, n.d. ; Easthope et Judd, 2010 ; Zunino, 2009). Plusieurs participants avaient une perception plutôt négative de l'environnement bâti quand les bâtiments étaient de faible qualité, que peu d'attention était

⁶⁴ Ce que certains parents appellent des tours concerne en fait des immeubles de quatre étages et plus. La référence au mot tour n'est pas la même selon les participants.

portée au fini, et que certains bâtiments paraissaient vraiment être des blocs (comme les blocs appartements par exemple).

Je trouve que c'est une architecture beaucoup plus homogène et moins accueillante, là je regarde pas ça quand je passe. (P8, PE).

D'après le rapport du Cerema (n.d.), la qualité architecturale permet de donner des « repères visuels forts [qui] contribuent à une architecture moins compacte » (Cerema, n.d., p. 7).

L'ensemble des parents a également insisté sur l'importance de la végétation, non seulement dans leur cadre de vie, mais également sur son rôle dans la perception d'un environnement plus ou moins dense : un environnement paraîtra moins dense (et sera mieux accepté) s'il y a des arbres et des parcs (Kearney, 2006 ; Rapoport, 1975). Fouchier (1998) a ainsi défini un indicateur spécifique à la présence de la végétation, le COS végétal, afin de souligner la prise en compte de la dimension végétale lorsque l'on étudie la densité. Selon Marry (2009), les personnes associent la densité végétale à une meilleure qualité urbaine : la végétation est ainsi un élément primordial dans leurs milieux de vie pour tous les parents interrogés (que ce soit en termes de présence de parcs, ou de rues et bâtiments plus verts). Plusieurs auteurs considèrent que la végétalisation d'une ville doit faire partie intégrante du processus de densification :

Dans la perspective durabiliste, le végétal devient un outil essentiel des compositions urbaines que l'urbaniste doit intégrer comme un élément primordial. Il contribue à faire vivre le tissu urbain (rythme des saisons, changements de couleurs, mouvement) et à créer des jeux d'ambiances indiscutablement appréciés par les usagers. (Stefulescu, 1993, cité dans Da Cunha et Kaiser, 2008, p. 47)

Le verdissement ne peut se penser en tant que petit projet ponctuel, mais bien à l'échelle du quartier, voire de la ville.

Plus largement, les espaces verts et la végétation font partie intégrante de l'espace public. Un des avantages de la densité est la possibilité de créer des espaces publics (grâce à l'espace libéré au sol) (Marry et Arantes, 2013; Wiel, 2006), et selon Wiel (2006), la densité ressentie dépend de l'espace public (car la configuration spatiale urbaine, pour une même densité, peut être ressentie comme oppressante ou stimulante) (cf. section 5.1.2, p. 147). En effet, Zunino (2009, p. 64) indique que « la trame d'espace public a un rôle majeur dans la perception de la densité : plus elle est conçue de manière globale, avec des espaces et des ambiances différentes et réalisées avec qualité, plus elle accepte des formes urbaines denses et

hautes ». Si la notion d'espace public influençant la perception de la densité est omniprésente chez plusieurs chercheurs, les parents ne nous en ont pas fait part directement, même si les caractéristiques qu'ils mentionnent appartiennent à la façon dont le domaine public est façonné (marges de recul, volumétrie, hauteurs). Plusieurs participants ont en revanche mentionné le lien entre la taille du logement et la densité du quartier (souvent d'après leur propre expérience). À ce sujet, des recherches ont montré que si l'espace dans le logement était trop petit (ou ressenti comme tel), cela pouvait modifier la perception de la densité dans le quartier (APUR, 2003 ; Easthope et Judd, 2010). Toutefois, pour les quelques parents interrogés habitant le PE et qui pouvaient trouver leur logement trop petit (notamment quand des enfants devaient partager leur chambre) il n'est pas ressorti que le quartier leur semblait trop dense. L'espace public dans PE permet certainement aux parents de ce quartier de se sentir confortables. En revanche, on constate plutôt qu'à Montréal les parents interrogés associent la taille du logement et une offre adaptée à leurs besoins à des quartiers moins centraux (donc moins denses). En outre, selon Zunino (2009, p. 62), si l'intimité du logement est bien respectée, alors les habitants sont plus aptes à investir l'espace public, espace de transition entre le domaine privé et le domaine extérieur (Torres, 2012b).

La perception des caractéristiques physiques de la densité est également étroitement reliée à la présence de services, et plus largement à l'offre d'aménités urbaines (espaces de rencontre, parcs publics, services de proximité...), et plusieurs participants en ont souligné non seulement l'importance, mais aussi l'absence dans des nouveaux projets de construction (l'exemple de Griffintown et du manque de services pour les familles a été mentionné par plusieurs participants) (cf. également section 5.1.3, p. 149). Ce facteur semble pourtant être un des éléments majeurs qui encourage les familles à rester en ville⁶⁵ (notamment, afin d'éviter le navettage et faire leurs déplacements à pied (cf. section 5.2.1, p. 154)). Toutefois, selon Bailly (1984, cité par Sénécal, Hamel et Vachon, 2005, p. 22), même si les « besoins fondamentaux » des individus sont pris en compte, il reste un paramètre que nous ne pouvons pas contrôler et qui concerne les aspirations personnelles et valeurs de chacun (c'est-à-dire qu'un quartier aura

⁶⁵ À ce propos, plusieurs parents ont mentionné résider sur l'île car leur travail était sur l'île ; si leur travail était en dehors de l'île, ils habiteraient certainement à l'extérieur. Il s'agit d'un paramètre que nous n'avons pas pu traiter et dont plusieurs participants nous ont parlé.

beau comporter tous les services nécessaires et équipements, il reste une part de perception propre à l'individu pour déterminer sa meilleure qualité de vie (cf. section 5.3.2, p. 164)).

5.1.2. La dimension sociale dans la perception de la densité : un rôle indissociable de celui des caractéristiques physiques ?

Comme nous l'avons rappelé en introduction, Fouchier (1998) distingue la densité perçue non sociale de la densité perçue sociale. Si nous nous étions inscrite au départ dans une perspective de densité perçue non sociale, nous nous sommes aperçue dans notre étude exploratoire qu'il restait difficile de distinguer clairement la densité perçue non sociale de la densité perçue sociale dans le discours des parents participants : « Densité de contenant [cadre bâti] et densité de contenu [usagers] étant souvent complémentaires, l'étude de la perception de l'une ne peut pas être indépendante de l'autre » (Fouchier, 1998, p. 45). En effet, et notamment dans les milieux plus achalandés, d'une part la présence d'autres individus influence la perception du cadre bâti, comme l'illustre Hall (1978, p. 96) : « Dans les bibliothèques, les restaurants, les lieux publics, la réduction des mouvements dans le champ visuel périphérique permettrait de diminuer l'impression d'entassement, l'augmentation de la stimulation périphérique contribuant, inversement, au résultat opposé ». D'autre part, réciproquement, la qualité de l'espace public et de sa conception agit sur la perception à la fois de l'environnement bâti et de la présence du nombre d'individus (ressenti alors comme oppressant ou agréable). C'est aussi le design de l'espace public qui pourra donner ou non la sensation d'entassement, de surpopulation, ressentie par certains participants. En effet, selon plusieurs auteurs (Churchman, 1999, cité dans Kearney, 2006; Rapoport, 1975), les espaces publics peuvent être conçus pour donner l'impression d'une densité de population moins forte, en respectant la « bulle » (distance personnelle) (Hall, 1978, p. 150) de chaque individu :

Areas with identical numbers of people per unit area can have quite different perceived density and be evaluated quite differently to the extent that even in a culture with strong preferences for low density, the more densely settled area may be evaluated as less dense and hence, in this case, more desirable if it is laid out and designed so as to minimize interaction and if this low interaction is made clear through appropriate cues. (Rapoport, 1975, p.147)

On ne peut ainsi pas s'attarder seulement à la densité sociale en tant que quantité de personnes, car les formes urbaines et la conception de l'espace jouent aussi un rôle dans ce ressenti (Raman, 2010).

Selon Dempsey, Brown et Bramley (2012), un milieu plus dense permet de diminuer le sentiment d'exclusion et d'isolement. Plusieurs parents, notamment du Plateau est, nous ont expliqué aimer cette proximité sociale et la possibilité de croiser des personnes qu'ils connaissent. En outre, d'autres participants ont mentionné qu'il était aussi plus agréable d'habiter dans un milieu dense si les personnes du voisinage étaient des visages connus (habitants ou commerçants). D'après le rapport de l'APUR (2003), s'appuyant sur de nombreuses études en psychologie, la forme urbaine serait responsable du type d'échanges et de liens sociaux entre les habitants, plus que la densité elle-même. En effet, « les immeubles comprenant un grand nombre de logements favorisent le sentiment d'anonymat et rendent plus difficile le contrôle des interactions sociales ». Il s'agit d'interactions subies, et non choisies (et donc d'une densité de population subie, influençant la perception négative de la densité (Charmes, 2010)). En outre, plusieurs participants du PE ont illustré cette notion de densité choisie ou subie, en mentionnant notamment que leur quartier leur permettait d'avoir accès à toute l'animation désirée, tout en pouvant se retirer au calme quand ils le souhaitaient.

Qu'est-ce qui me plaisait dans le quartier ? La tranquillité. La proximité de choses plus vivantes, comme l'Avenue Mont-Royal est vraiment tout proche, le centre-ville est pas très loin non plus. (P14, PE)

En revanche, une densité à échelle humaine, permettant les échanges choisis entre les habitants, sera perçue de manière beaucoup plus positive :

[...] Le fait que ce soit pas trop haut on n'est jamais complètement en retrait de la rue, même si on est au balcon au troisième étage on est quand même en contact encore, j'veux dire j'ai un voisin plus bas que j'vois régulièrement fumer sa cigarette sur son balcon alors on se dit bonjour, puis s'il habitait au huitième étage ce serait plus difficile. (P7, PE)

Plusieurs parents ont mentionné néanmoins le risque d'achalandage des espaces verts et des équipements et d'une certaine compétition entre les usagers pouvant se traduire par un sentiment d'entassement, si ces équipements ne sont pas prévus pour la quantité de population (APUR, 2003) (cf. également section 5.1.3, p. 149). Certains parents ont donc souligné l'importance de garder un certain équilibre entre la quantité de population et les équipements.

Montréal a un équilibre entre parcs, personnes... rapport aussi à... à son extérieur, c'est ce que je reprochais beaucoup à Paris. (P9, PE)

Pour certains, la densification causerait nécessairement une surpopulation des équipements publics.

Nous avons également abordé le soin, la personnalisation du bâti et son histoire dans la dimension sociale de la densité. Pour la majorité des participants interrogés, des bâtis soignés et personnalisés (dans lesquels on pouvait y voir des traces de vie) contribuent à l'agrément de leur cadre de vie, élément d'autant plus important en milieu dense :

[...] Mais la hauteur de la bâtisse, non, [ça ne fait pas une différence], mais l'entretien, la saleté, la façon dont l'aménagement extérieur, ça a beaucoup d'importance [...]. (P3, ME)

L'APUR (2003) relève également dans son étude que la propreté et l'entretien des espaces publics, qui « sont la marque de la présence des autres » (2003, p. 13) peuvent modifier la perception de la densité. C'est également le constat fait par Zunino (2009), à propos d'un quartier plus dense à Paris : si la densité est acceptée par les habitants et positivement vécue, il ne faut pas oublier qu'elle « impose une gestion de proximité exigeante en propreté et en vigilance contre les dégradations pour la ville » (Zunino, 2009, p. 66). Plusieurs participants ont également mentionné l'importance du patrimoine et de l'histoire, qui leur feraient accepter de vivre dans des endroits plus denses, voire plus oppressants (rues étroites, petits trottoirs) d'après leurs critères d'apprétabilité d'une rue.

[...] J'ai une certaine nostalgie de ça. Mon premier appartement était dans le Faubourg à Québec, Faubourg Saint Jean, j' précise, [...]. J'aime cette impression-là de vieilles maisons, de vieil urbanisme... [...] et même si ça fait que les trottoirs sont plus petits et que y'a les autos me passent proche, ça donne l'impression d'être dans un vieux quartier. C'est même plus qu'une impression là ! Mais j'apprécie ça d'être à un endroit où y'a de l'histoire. (P3, ME)

Chapuis (2010, cité dans Cerema, n.d.) a également constaté que la valorisation du patrimoine permettait une meilleure acceptation de la densité. Il explique en effet que « conserver le patrimoine existant pour le réinvestir, s'en inspirer ou l'utiliser comme élément de support du projet est un moyen de conserver le passé, mais surtout de faciliter l'acceptation du projet par la population et par conséquent de rendre tolérable une certaine densité » (Chapuis, 2010, cité dans Cerema, n.d., p. 8).

5.1.3. Perception de la densité et politiques publiques

Les politiques de densification, notamment le PMAD à l'échelle de la ville de Montréal et à l'échelle métropolitaine, restent encore avec des objectifs très chiffrés en termes de densité bâtie. Des seuils minimaux de densité résidentielle ont été établis, selon la localisation du site et sa desserte en transport en commun, tandis que le plan fait seulement état d'orientations pour la présence de services : « favoriser une mixité et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, des usages (commerces, services, résidences et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique (mixité des fonctions) » (CMM, 2012, p. 90). Selon un article de Roux (2013) dans la revue *Esquisse* (revue de l'Ordre des architectes du Québec), la densification imposée par le PMAD pourrait être contre-productive, puisque les municipalités ne sont pas nécessairement outillées pour maîtriser une « bonne » densité, qui ne peut se réduire qu'à un chiffre. En effet,

plusieurs projets, en particulier dans les banlieues, proposent des tours en hauteur ou d'autres aspects de densification. Cependant, ils prennent peu en considération le danger que représente une mauvaise combinaison de l'échelle, de la mixité des usages et des caractéristiques des lieux. (Propos de Brent Toderian, cité par Roux, 2013, p. 14)

Quant à eux, certains parents (autant de ME que du PE) ont constaté que la politique de densification de la ville de Montréal était principalement axée sur la construction de tours à condos, d'une part sans regard au contexte environnant, et d'autre part sans réflexion à propos de la qualité de vie et des services à développer.

En fait le problème que j'ai avec la ville de Montréal c'est la façon dont elle veut densifier. J'ai rien contre la densification quand elle se fait de façon réfléchie avec... un apport de services qui va de pair avec le projet de densification, et quand elle se fait à échelle humaine. (P7, PE)

Souvent ils mettent à terre des bâtisses qui ont... t'sais des p'tites maisons, puis ils construisent des triplex, des quadruplex, ou ils mettent à terre des stationnements, des garages, puis là ils vont construire des tours, fait que ça dépend ce qu'ils entendent par densité... où est-ce qu'ils sont situés quand ils parlent de densité là. T'sais au centre-ville oui, là, on met des condos en tour puis c'est bien correct parce que c'est le centre-ville, là, mais il faudrait pas qu'ils se mettent à faire ça ailleurs. (P10, ME)

Cela rejoint le constat fait par plusieurs auteurs (Arsenault et Goulet, 2012; Emelianoff, 2007; Gaudillère, 2005; Leloup et Séraphin, 2009; Pélegrin et Pélegrin-Genel, 2008), que nous avons relevé dans le premier chapitre : trop souvent, les principes d'aménagement liés à la densification restent éloignés des préférences des habitants et de leurs besoins en logements (et ne rencontrent donc pas l'acceptabilité sociale dont ils auraient besoin). La question ne se

pose plus en termes de densification ou d'étalement urbain, mais de la façon dont cela est fait. En outre, Wiel (2006) émet l'hypothèse que, plutôt que le fait de densifier lui-même, c'est la vitesse à laquelle on densifie qui est rejetée (il parle de « rejet de la vitesse d'urbanisation », p.14).

Ceci étant dit, au vue des éléments marquants pour les parents influençant leur perception de la densité, nous nous sommes questionnée sur la pertinence de nouveaux outils pour le calcul de la densité (ou de nouveaux indicateurs), incluant les paramètres du tableau de synthèse (cf. Figure 22, p. 108). Marry et Arantes (2013, p. 199 d'après Fouchier, 1997) font effectivement état de l'existence d'un indice de densité complexe, créé dans les années 1970 aux États-Unis, le *degré d'intensité d'occupation du sol* (Land Use Intensity Rating, LIR), qui tenait compte du COS, des espaces verts, des espaces habitables, des espaces de loisirs et du stationnement. Toutefois, cet outil a été jugé trop complexe et n'a jamais été utilisé dans la pratique (Marry et Arantes, 2013). Tout comme la notion de densité est polysémique, l'utilisation d'un indice qui engloberait toutes les facettes de l'espace urbain (bâti et non bâti) semble très complexe. Sans pour autant développer un tel indice, plusieurs auteurs (Charmes, 2010 ; Da Cunha et Kaiser, 2009 ; Declève et Ananian, 2008 ; Marry et Arantes, 2013 ; Zunino, 2009) abordent la notion d'*intensité*, plutôt que de densité.

L'intensification agit non seulement sur le volume du bâti ou les surfaces de plancher, mais aussi sur la « structure d'opportunités », c'est-à-dire sur l'offre globale d'aménités urbaines et environnementales dans un rayon donné, dont peuvent disposer habitants et usagers d'un périmètre densifié. (Da Cunha et Kaiser, 2009, p.25)

Au regard de nos résultats analysés, c'est naturellement vers cette notion d'intensité que nous nous sommes penchée. La majorité des participants (spécialistes ou non) a fait le lien entre la présence de services, et la nécessité d'une certaine population pour les soutenir. Dans leur discours, les parents ont une connotation plutôt positive liée aux possibilités de mixité fonctionnelle que peut offrir une certaine densité de population.

Puis est-ce que vous pensez qu'il y a un rapport entre la forme des bâtiments dans ce quartier, et votre qualité de vie ?

Oui... Pour avoir des commerces de proximité ça prend quand même une densification de quartier. (P13, PE)

La densité « bien pensée » encourage effectivement la présence de parcs, de commerces, de transports en commun, de rues conviviales (De Cunha et Kaiser, 2009 ; Marry et Arantes,

2013). En effet, selon Paquot (2008, p. 5), « il est possible de densifier en ayant un habitat beaucoup plus bas que des tours. Mais je suis contre l'idée de densité et je préfère parler d' « intensité urbaine ». Ce qui fait le plaisir d'être en ville c'est une certaine intensité de commerces, de services, de parcs, de transports en commun... ».

Plusieurs participants ont ainsi mentionné à juste titre qu'un environnement dense n'est pas forcément générateur de l'ensemble des services de proximité et d'un espace public de qualité, constat également fait par Da Cunha et Kaiser (2009) dans la littérature. Plusieurs auteurs soulignent l'importance d'une densité de qualité : la densité ne doit pas s'exprimer seulement en une forme bâtie physique, mais aussi sur une programmation pertinente permettant de développer différentes aménités dont la densité peut faire bénéficier un quartier (APUR, 2003 ; Cerema, n.d. ; Charmes, 2010 ; Zunino, 2009). En effet, les participants nous ayant décrit des environnements denses agréables nous ont surtout décrit des environnements *intenses* (et, a contrario, les environnements peu agréables qu'ils nous ont décrits, denses ou pas, n'étaient pas *intenses*). La densité devrait surtout être le pilier d'une « ville intense et accueillante, une ville de la diversité, valorisant la qualité paysagère, intégrant la temporalité et les évolutions des modes de vie, et permettant la réversibilité d'occupation des bâtiments » (Mariolle, 2007, p. 67, citée dans Marry et Arantes, 2013).

Plusieurs participants ont néanmoins soulevé leurs inquiétudes quant à une densification dans un milieu déjà dense pour eux (selon leurs propres références, puisque cela a été mentionné par des résidents et de PE, et de ME).

[...] parce que entre densifier le Plateau est, c'est pas évident, ça peut être effrayant même parce que y'a plus beaucoup d'espace et y'a une forte densité de population déjà, sur le Plateau. Maintenant densifier ce qui s'est passé par exemple pas loin d'ici y'a pas très longtemps, Angus, ben y'avait rien, donc densifier Angus ça a transformé le rien en quelque chose, pourquoi pas. (P14, PE)

Cela vient soutenir la vision de Charmes (2010), qui estime que l'enjeu ne se trouve pas dans la densification des centres (ou des quartiers centraux), mais dans les quartiers plus périphériques et les banlieues. Rappelons aussi que si plusieurs participants nous ont dit être plutôt d'accord avec une politique de densification, si tant est qu'elle soit bien faite, d'autres (ou parfois les mêmes, mais notamment de ME) ne peuvent a priori se passer d'une maison unifamiliale avec un terrain (cf. section 5.3.2, p. 164) et ne souhaitent pas que la densification s'effectue dans leur quartier (*principe du pas dans ma cour*).

Ben rationnellement j'dirais que [la densification] peut être positive, mais moi j'aurais tendance à dire personnellement c'est négatif... J'pense que c'est positif mais j'aimerais pas ça. A mon avis on est déjà tellement pogné... ça serait dur d'aller plus pogné que ça. (P11, ME)

5.2. Pratiques spatiales, influences et nature du lien entre marchabilité et densité

Le but poursuivi par une politique de densification est notamment de créer une ville plus durable et moins étalée, une ville des courtes distances et des mobilités actives. Plus encore même qu'un quartier dense, un quartier compact encourage la marche à pied et crée des espaces publics à échelle humaine (rappelons que la compacité renvoie à la notion de densité, à la mixité fonctionnelle et à la concentration de l'urbanisation (Charmes, 2010)) (Cervero et Kockelman, 1997 ; Da Cunha et Kaiser, 2009 ; Declève et Ananian, 2008). De nombreux auteurs ont décrit des ensembles d'éléments du cadre bâti pour déterminer les paramètres qui influencent la marche. Rappelons par exemple à cet effet les 3D devenus 5D+P (densité, diversité, design, puis destination au transport en commun, accessibilité de la destination, stationnements) influençant la marche selon Cervero et Kockelman (1997) et Campoli (2012). Pikora et al. (2003) relèvent quant à eux quatre autres types de caractéristiques environnementales influençant la marche : fonctionnelles, de sécurité, esthétiques et des destinations (cf. section 1.2.1, p. 21).

Nous avons également introduit le concept de marchabilité, qui traduit la capacité d'un quartier à favoriser la marche à pied, en s'appuyant sur des indicateurs variés (dont les caractéristiques du cadre bâti, et l'expérience de la marche) (Abley, 2005 ; Ewing et al., 2006 ; Leslie et al., 2005).

Ainsi, dans notre revue de littérature, nous avons pu constater non seulement que de très nombreuses recherches avaient été faites sur le sujet, mais surtout qu'il s'agissait toujours d'un ensemble de caractéristiques environnementales (ou de paramètres) qui influencent la marche, de manière interdépendante (Torres, 2012a). C'est également ce que nous avons pu constater au fil des entretiens avec les participants : un paramètre du cadre bâti n'était jamais avancé seul, et c'est bien un ensemble de paramètres qui les encourageait ou non à marcher et à emprunter une rue particulière.

[...] mais la rue Laurier c'est fantastique ça ! Le trafic est beaucoup moins dense, y'a moins d'autos, la rue est plus étroite fait qu'on se sent vraiment comme dans une p'tite rue presque dans un village, les commerces, à part quelques exceptions, les commerces sont vraiment jolis, sont vraiment variés puis intéressants, correspondent beaucoup à qu'est-ce que moi je recherche

comme genre de commerces, soit d'alimentation ou restos, ou cafés... y'a beaucoup d'enfants, c'est ça [...]. (P4, PE)

Rappelons que les liens entre la marche et l'environnement physique sont cependant assez complexes à établir, et deux approches principales s'opposent à ce sujet : celle du déterminisme comportemental (selon laquelle c'est le comportement de mobilité qui fait que l'individu choisi tel environnement) et du déterminisme environnemental (l'environnement peut encourager ou décourager la marche). Afin de répondre à notre question de recherche, concernant le lien entre la perception de la densité et la pratique de la marche chez les parents, nous avons choisi cette seconde approche. Toutefois, nous avons aussi prévu quelques questions dans l'entretien, afin d'explorer le phénomène de l'autosélection (dans une approche de déterminisme comportemental) (Franck et al., 2006).

5.2.1. Des caractéristiques physiques, sociales et fonctionnelles qui se vérifient

Les facteurs influençant la marche ont été très largement étudiés ces dernières années. Certains auteurs se sont concentrés sur l'aspect purement physique, tandis que d'autres ont étudié la synergie de ces différents facteurs. Comme nous le rappelions, Campoli (2012), en s'appuyant sur les recherches de Cervero et Kockelman (1997), a mis en évidence les liens entre les caractéristiques physiques et fonctionnelles menant à une plus faible utilisation de l'automobile. Lavadinho et Pino (2005) ont quant à eux étudié non seulement l'importance de l'environnement construit, mais aussi de la sécurité routière et de la sécurité personnelle, l'exposition aux éléments climatiques, la présence d'autres piétons. Bentley, Jolley et Kavanagh (2010) ont mis en relation le sentiment de sécurité, l'esthétique et la possibilité des destinations, comme des éléments incitant à marcher. Selon Giles-Corti et Donovan (2003), les caractéristiques de l'environnement physique principalement soulevées sont la présence de parcs à proximité, le flux de circulation automobile, la présence d'arbres, les trottoirs, les commerces, des espaces publics attractifs et des rues esthétiquement plaisantes. Nous avons pu relever l'ensemble de ces éléments dans notre analyse des résultats, mentionnés dans le discours des participants, toujours de manière interdépendante. Notons néanmoins que, parmi ces caractéristiques (cf. Figure 24, p. 141), il y en a qui influencent le choix modal (marcher ou pas), ce qui est le cas notamment de l'absence de trottoirs, de rues trop circulées, de

stationnements en façade créant un environnement hostile au piéton ou d'une trop faible concentration et variété de services de proximité. Nous avons remarqué que la question ne se posait pas pour les participants interrogés issus du PE. En revanche, plusieurs parents de ME et ayant habité dans un quartier central ont relevé un changement dans leur comportement pour faire leurs courses : depuis qu'ils habitent ME, ils utilisent plus fréquemment leur auto afin de se rendre dans les commerces, d'une part car ils ne sont pas forcément accessibles,

C'est comme un p'tit centre commercial au rez-de-chaussée d'un immeuble mais le problème c'est comme toujours, les stationnements sont devant donc c'est pas fait pour être à pied. (P1B, ME)

et d'autre part car le quartier n'est pas bien desservi en commerces de proximité et les participants font alors des courses pour leur semaine, plutôt que des courses plus régulières dans des commerces de proximité, comme c'est le cas sur le PE par exemple parmi les parents interrogés.

Quelles sont les différences entre Mercier est et Petite Patrie ?

Le commerce de proximité, un gros plus qu'on avait qu'on n'a plus, donc là à part si tu vas à l'épicerie, tu peux pas partir à pied aller chercher des bagels frais, y'en n'a pas. [...] puis encore là tu vois faut prendre une auto pour venir, tandis que dans Petite Patrie je pouvais avoir plein de bons petits cafés à pied. (P11, ME)

Puis il y a des caractéristiques (physiques, sociales et fonctionnelles) qui influencent le choix du trajet (rue qui va être préférée à une autre pour différentes raisons). Le choix du trajet dépend de deux facteurs : si l'individu se déplace pour une destination précise, auquel cas il va généralement préférer le trajet le plus court, ou si l'individu se promène (auquel cas les paramètres esthétiques et la propreté de la rue peuvent influencer son trajet, alors qu'ils ont une influence minimale dans le cas d'un déplacement avec un but).

La marchabilité d'un quartier est aussi influencée par les perceptions de l'individu piéton. Ewing et Handy (2009) en proposent une interprétation assez complète pour les perceptions liées aux caractéristiques physiques du cadre bâti. Ils ne tiennent donc pas compte de l'achalandage piéton (densité de population perçue), ni des flux de circulation (les participants ont mentionné, dans le contexte particulier de Montréal, que les quartiers centraux et plus denses étaient d'après eux plus circulés et plus dangereux pour leurs enfants), ni de la présence de services de proximité. Dans le discours des participants, il reste difficile de dissocier complètement les paramètres physiques des paramètres fonctionnels et sociaux.

L'environnement social (Giles-Corti et Donovan, 2003) est également un paramètre qui a été mentionné par les participants : plusieurs trouvaient plus intéressant et encourageant de marcher s'il y avait d'autres marcheurs, tout en ayant un juste équilibre au niveau de l'achalandage piéton. Gehl (2012, p. 80) parle d'une « masse critique de gens » souhaitant occuper l'espace public. D'un autre côté, lorsque l'espace se révèle trop achalandé (« trop de monde ») par rapport à la largeur des trottoirs notamment, il s'agit là aussi d'un paramètre qui peut influencer le choix d'un trajet, en particulier lorsque les participants marchent avec leurs enfants (perception d'un environnement moins sécuritaire pour l'enfant quand il y a trop d'interactions).

Nous n'avons pas étudié ici l'influence des facteurs socio-démographiques, socio-culturels et socio-économiques (étudiée notamment par Pikora et al., 2003 et Ewing et al., 2003). En revanche, avec notre population d'étude particulière (des parents de jeunes enfants), nous avons observé dans le discours de plusieurs un changement de comportements quand ils ont eu une famille (traité plus en détail à la section 5.3.1, p. 162).

5.2.2. Lien marche densité – retour sur la question de recherche ; vers une ville intense ?

Quoique étudié par plusieurs chercheurs, le lien entre densité, mobilité et durabilité reste encore très complexe à définir (Fouchier, 1998 ; Bochet et Pini, 2002). Entre partisans de la ville compacte et opposants de celle-ci (Bochet et Pini, 2002), nous avons cependant effectué quelques constats sur le lien entre la perception de la densité et la marche des participants interrogés.

Ewing et al. (2003) ont constaté que les individus marchaient moins dans un quartier étalé que dans un quartier compact. Ils s'appuient sur les quatre indicateurs suivants pour définir la compacité d'un quartier : la densité résidentielle, la mixité d'usage du sol, le degré de centralité du quartier, et l'accessibilité de la rue. Selon ces critères, pour nos quartiers d'étude, nous pouvons qualifier le quartier PE de plus compact que le quartier ME (densité résidentielle plus élevée, mixité d'usage du sol plus variée, le quartier de PE se trouve plus au centre que ME ; en termes d'accessibilité de la rue, les deux quartiers sont similaires). Lorsque nous avons interrogé les participants sur leurs pratiques, nous avons constaté que les parents

de ME marchaient moins que les parents de PE (notamment pour les services de proximité et l'accès à l'animation). D'autre part, les participants de ME qui habitaient précédemment un quartier central plus dense ont reconnu majoritairement se déplacer plus souvent en auto que précédemment. Cela étant, les participants de ME utilisaient leur auto pour deux raisons notamment. Tout d'abord, la raison la plus fréquemment citée concernait l'absence (ou la distance) de commerces et services variés à proximité, et pour certains l'absence d'animation dans le quartier - la perception de la densité avait a priori peu d'impact dans leur choix d'emprunter la voiture, c'était plus la conséquence d'habiter dans un quartier moins dense (conséquence néanmoins liée pour certains à la perception de la densité en termes de taille de logement). La deuxième raison parfois évoquée portait sur l'inaccessibilité à pied de certains commerces (sur Sherbrooke par exemple), remettant directement en cause la forme urbaine (des stationnements en devanture) et un cadre bâti non continu (construit sur l'utilisation de la voiture).

Lorsqu'interrogés plus largement sur les paramètres du cadre bâti qu'ils aimaient bien ou non, avec des exemples indépendants de leur quartier, nous avons pu constater que plusieurs de ces paramètres étaient en lien avec les expressions que peut prendre la densité, mais également interdépendants avec la densité perçue sociale et de la mixité fonctionnelle. Les participants ont par exemple à plusieurs reprises mentionné que la hauteur des bâtiments, notamment lorsqu'il s'agissait de tours, avait une influence sur leurs itinéraires : ils constatent souvent que le rez-de-chaussée d'une tour n'est pas adapté à l'expérience piétonne, de par un manque de transparence, voire d'une déconnexion d'avec la trame de rue existante, sans parler du manque d'ensevelissement dans la rue. Le sentiment d'oppression et d'insécurité est souvent décrit par les participants dans ce genre de situation. Gehl (2012) rappelle notamment que pour un piéton, regarder vers le haut n'est pas chose aisée (du fait de notre morphologie). Si le bâtiment a au-delà de 5 étages, la communication entre celui-ci et la rue n'est plus possible. En outre, la présence de façades ouvertes en rez-de-chaussée est essentielle, non seulement pour éviter au piéton de se sentir écrasé, mais aussi car cela influence la perception globale du quartier :

Si le complexe immobilier est agréable à voir à la hauteur du regard, ce sera aussi le cas de tout le secteur. Il importe donc de veiller à ce que la zone avoisinant les façades soit invitante et riche en détails, et de ne pas trop investir d'efforts dans les étages supérieurs, nettement moins déterminants sur le plan visuel et fonctionnel. (Ralph Erskine cité dans Gehl, 2012, p. 94)

Ainsi, Gehl (2012) et Campoli (2012) soulignent-t-ils l'importance de bâtir des environnements à échelle humaine, respectant l'échelle du corps humain et la vitesse du piéton (et éliminant donc les tours de l'environnement urbain), ce qui avait également été repris en d'autres mots par nos participants (la sensation d'oppression quasiment omniprésente face à de grands immeubles).

Ce qui est important dans la densification je trouve c'est de toujours respecter l'échelle du piéton, que ce soit l'échelle géographique là, de ce qu'on peut faire à pied ou à vélo, ou l'échelle de perception de sécurité ou de bien-être, je connais personne qui se sent particulièrement bien dans un environnement d'immeuble de 12 étages minimum avec... un vétérinaire au rez-de-chaussée ! (P7, PE)

La notion d'échelle humaine va ainsi impacter la manière de façonner l'espace public (rues, jardins, parcs, places...), qui, rappelons-le, structure les formes urbaines et existe grâce à une certaine densité du cadre bâti (Da Cunha et Kaiser, 2009 ; Gehl, 2012 ; Marry et Arantes, 2013).

Enfin, nous avons constaté que les paramètres sociaux sont étroitement reliés aux paramètres physiques. Une participante mentionnait notamment que, pour elle, un environnement dense signifiait qu'il y avait plus de monde, et donc plus d'autos si l'environnement n'avait pas été conçu pour être adapté au piéton. Dans ce cas, entre les voitures stationnées et le flux de circulation, l'environnement devient désagréable pour la marche, voire dangereux pour des enfants. Il est donc important de faire attention à chaque paramètre, qui peut avoir une influence sur un autre. Revenons à notre question de recherche posée en début de mémoire, à savoir : quelle est la perception de la densité par les parents de jeunes enfants et quel est le lien entre cette perception et leurs déplacements à pied ? Dans le schéma ci-dessous (cf. Figure 25, adaptée de Marry et Arantes, 2012), nous avons synthétisé nos résultats obtenus en les mettant en lien avec la densité, selon plusieurs angles. En effet, nous avons demandé aux participants de nous raconter leur expérience dans l'espace public (autant en termes de perception que de marche), et, comme nous l'avons souligné plus tôt, c'est cet espace qui est défini par la densité du cadre bâti (c'est la présence d'une certaine densité qui permet la création de l'espace public (physique), et son occupation adéquate par une densité de population qui en permet son attractivité (Gehl, 2012)). Les usages et pratiques se concrétisent ensuite sur cet espace public, façonné par les formes urbaines, et d'où les

individus ressentent l'environnement selon leurs perceptions (liées à leurs références, à leur expérience et à leurs habitudes). Ainsi, c'est dans l'espace public que l'individu perçoit son environnement, selon les formes urbaines et les déplacements qu'il peut y faire. Nous avons également schématisé la notion d'intensité, qui recoupe dans un même ensemble la densité du cadre bâti, mais aussi les pratiques (le mouvement), et l'espace public (notamment l'animation et le fait qu'il soit attractif).

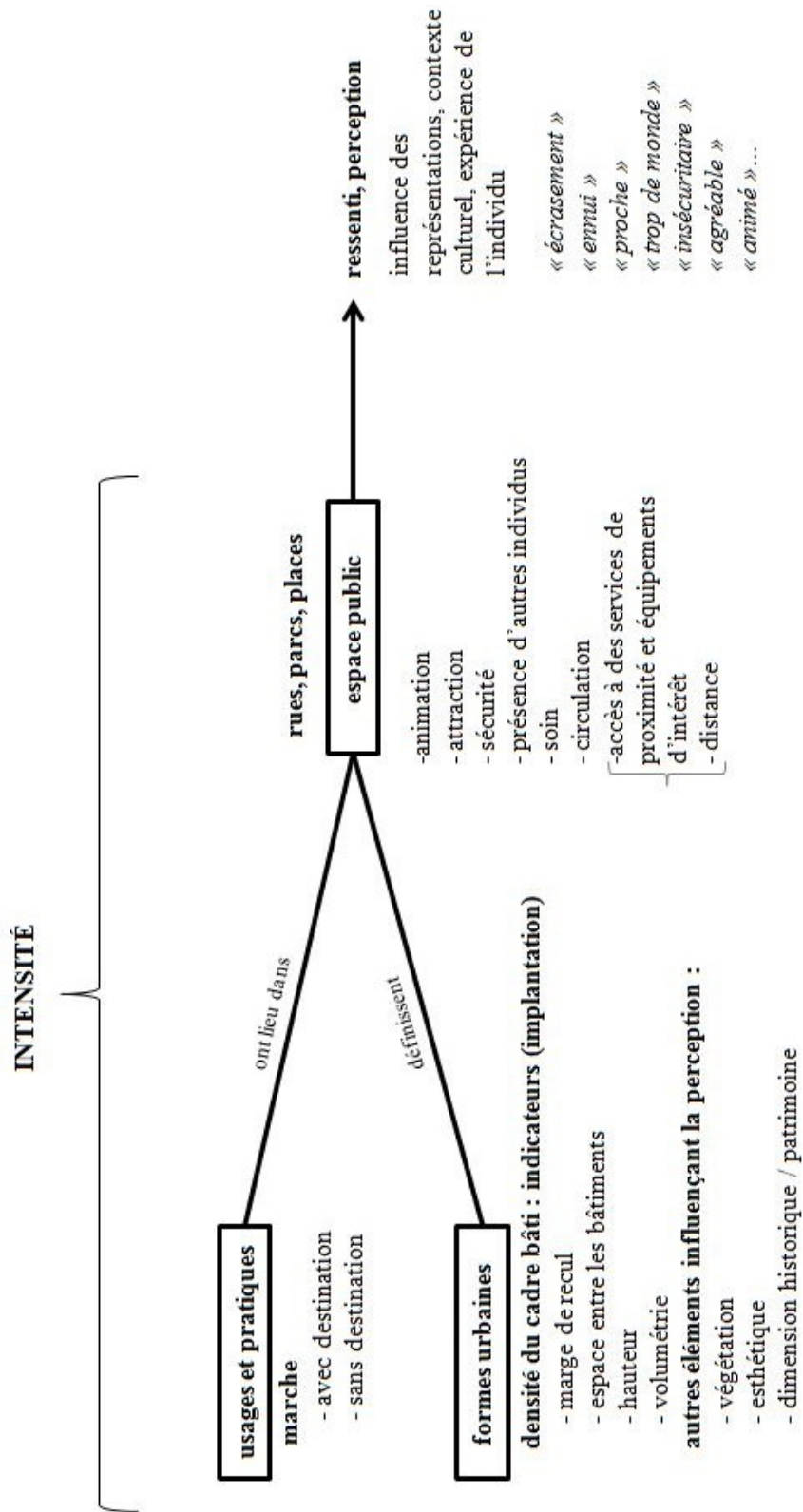


Figure 25 : Schématisation du lien entre marche et perception de la densité du cadre bâti

La notion d'échelle humaine rejoint la notion plus large de compacité, voire d'intensité (qui prend en compte les flux entre les différents usagers et interroge ainsi la densité perçue sociale, l'attractivité), plutôt que la seule notion de densité. Les partisans de la ville compacte estiment que celle-ci offre une « distance marchable » entre les différentes aménités, grâce à une certaine densité de population et du cadre bâti (Declève et Ananian, 2008). Selon Marry et Arantes (2013), la ville compacte, de par la proximité des équipements et services, permet de valoriser l'espace public et la mobilité alternative. Pour Charmes (2010, p. 22), la ville intense est « synonyme de destinations nombreuses et variées accessibles simplement à pied ou en transports en commun ». Si, dans le langage commun, on pourrait appeler l'intensité une « bonne » densité (car ce sont finalement ces paramètres dont on tient compte), en plus, « l'intensité urbaine évoque immédiatement la réalité d'une ville en mouvement » (Da Cunha et Kaiser, 2009, p. 19). La densité sert ainsi de levier pour concevoir des espaces publics de qualité, comme les trottoirs ou les parcs, et pourrait inciter les parents à trouver leur équilibre dans des milieux plus denses, et qui les inciteraient à plus marcher.

5.2.3. Autosélection

Outre l'impact du cadre bâti et de sa perception, Frank et al. (2007) rappellent que le phénomène d'autosélection vient nuancer la théorie du déterminisme environnemental, en observant d'une part que les individus qui aiment marcher choisissent, lorsque cela est possible, des quartiers où il leur est possible de marcher,

Quelles sont les raisons qui vous avaient fait choisir le quartier de Plateau est, plutôt qu'un autre quartier ?

[...] la proximité de pouvoir tout faire à pied... la proximité des écoles, de tous les services aussi, que ce soit les cours de danse, l'arène, les piscines, les parcs... c'est vraiment la proximité de tout. (P12, PE)

et d'autre part, que les individus n'aimant pas marcher marchent peu, indépendamment du type d'environnement dans lequel ils marchent. Parmi les parents habitant le quartier de PE, aucun n'a mentionné de réticence particulière à la marche, et nous ne pouvons pas savoir si les quartiers centraux et denses incitent les gens n'aimant pas marcher à marcher (d'autant plus que pour ces participants-là, la proximité et les distances de marches faisaient partie des critères du choix du quartier en général).

Néanmoins, nous avons pu observer, du fait de notre échantillonnage particulier de ME (nombreux parents ayant habité dans un quartier central précédemment), que la majorité des participants qui avaient l'habitude de marcher dans des quartiers centraux, notamment pour faire leurs achats du quotidien, marchaient moins depuis qu'ils habitaient à ME.

Est-ce que vous marchez plus fréquemment maintenant [à ME] que quand vous étiez à Hochelaga ?

Non parce que où est-ce que j'habitais avant c'était encore plus près de tout, et en plus j'avais un commerce à 2 minutes à pied de chez nous, fait que... t'sais, je marchais, j'habitais presque sur la rue Ontario. [...] Puis aussi sur le Plateau tout était pas mal à portée de main là si on veut, l'épicerie, pharmacie, tout ça, donc... (P10, ME)

Plusieurs participants de ME nous ont d'ailleurs indiqué qu'ils avaient acheté une voiture depuis qu'ils habitaient à ME (propos corroboré par les résultats de l'enquête Origine Destination de 2008, qui montrent que le taux de possession d'une automobile et la part modale de l'automobile est plus importante dans ME que dans le Plateau par exemple). Dans ce cas particulier, l'environnement urbain joue bien un rôle sur la motivation à marcher.

5.3. Les variables personnelles : une influence non négligeable pour nuancer ces résultats

Comme nous le mentionnons à l'aide du schéma récapitulatif de nos résultats (cf. Figure 24, p. 141), nous avons constaté à travers l'expérience des participants que les variables personnelles avaient aussi une influence dans la perception de la densité, la marche, et le choix du quartier. Ces variables nous permettent de nuancer les résultats obtenus au chapitre 3, et de prendre un peu de recul sur la discussion en cours concernant la perception de la densité et le lien entre la marche et cette perception.

5.3.1. Fonder une famille : renversement de l'idéal résidentiel et stéréotypes

Tout d'abord, rappelons que nous avons choisi d'interroger de jeunes parents (entre 25 et 44 ans) car il s'agit de la part de la population qui quitte Montréal chaque année pour la banlieue ou la région. Au moment de fonder une famille, les aspirations et idéaux résidentiels changent bien souvent (Rossi, 1955, cité dans Jean, 2014). C'est ce que nous avons notamment constaté avec les résidents de ME, dont le déménagement coïncidait pour la plupart avec la venue du premier enfant, afin d'accéder à la propriété (« accession à la

propriété à tout prix », Jean, 2014, p. 122), d’avoir une cour, voire d’habiter en maison unifamiliale (Dieleman et al., 2000 et Jaillet, 2004 cités dans Jean, 2014).

[...] [ma blonde] souhaitait pas avoir de voisins au-dessus, ni en dessous. Alors pour le type de logement c’est ça. [...] on voulait avoir une cour, parce qu’on avait un enfant rendu là. (P3, ME)

Jean (2014) constate ainsi que la présence d’enfants a une influence dans les choix résidentiels des (nouvelles) familles, notamment car les parents recherchent l’environnement idéal pour élever leurs enfants.

[...] c’est un genre d’environnement qui me plairait si j’avais décidé de vivre en couple sans enfant. [...] lorsqu’on ajoute les enfants dans l’équation ben là c’est là où j’ai un problème là. (GD, P2, ME)

Lorsque les enfants grandissent, les parents ont aussi tendance à rechercher un nouveau logement plus grand, qui permette à chaque enfant d’avoir sa propre chambre (tendance observée pour les participants de ME, mais pas pour ceux du PE dont plusieurs ont des enfants qui partagent leur chambre – préférence du quartier versus préférence du logement).

Plusieurs recherches montrent notamment que la banlieue est dépeinte comme le milieu de vie idéal et est un « choix naturel » pour les futures familles (Sennett, 1970 cité dans Jean, 2014, p. 109). Parmi les parents de ME interrogés, plusieurs ont notamment mentionné que l’espace (physique), la proximité des espaces vert et bleu (le fleuve) et la tranquillité étaient des éléments qui les avaient encouragés à s’y installer (remarquons néanmoins que ME reste un quartier de Montréal et ne fait pas partie de la banlieue ; mais à ce sujet, les opinions des parents divergent : ceux qui auraient aimé vivre dans un quartier central disent habiter avant tout dans un milieu urbain à ME, tandis que ceux qui ont une préférence pour la banlieue décrivent ME comme « la banlieue en ville »).

La recherche de cet idéal résidentiel se fait dans l’optique d’un environnement plus sain et plus sécuritaire pour l’enfant (ou de ce que le parent pense plus sain et sécuritaire pour l’enfant) (Walker et Fortin, 2011 cité dans Jean, 2014). Nous avons constaté le même discours concernant la marche chez les parents : plusieurs participants (de ME et du PE) ont reconnu avoir changé leurs pratiques et privilégier d’autres trajets depuis qu’ils sont parents.

Moi c'est conflictuel, par exemple, si j'suis avec ma fille de 3 ans, j'préfère marcher dans la photo 1⁶⁶. (GD, P1B, ME)

Logiquement, on retrouve l'influence du flux de circulation, et du flux piéton, mais aussi de la présence d'arbres, et du nombre d'interactions dans l'espace public, la présence d'espaces verts et de parcs, dans la modification des comportements des parents par rapport à la marche.

5.3.2. Idéal résidentiel des parents interrogés

Il est important de connaître cet idéal résidentiel et les attentes des parents, car les « aspects liés à la densité spatiale et sociale sont étroitement liés au degré de satisfaction résidentielle » (Bonnes et al., 1991, cités dans APUR, 2003, p.13).

Tout d'abord, soulignons ici que les parents interrogés représentent un échantillon *particulier* de la population, et ne représentent pas les perceptions et choix de l'ensemble des parents de la région montréalaise (il s'agit d'une étude qualitative exploratoire). Sept participants interrogés du PE (sur les huit) sont propriétaires d'un rez-de-jardin (d'un plex) ou d'un cottage, et six familles sur huit ont une cour (les deux autres familles possèdent une grande terrasse, sur laquelle les enfants peuvent jouer). Ces parents vivent effectivement dans un quartier dense, mais dans un cadre résidentiel privilégié et particulier, et il s'agit d'une des limites de l'étude. D'autre part, les participants de ME privilégiaient tous l'accès au transport en commun dans leurs critères de choix résidentiel, et la proximité d'un maximum de services; encore une fois, il s'agit d'un échantillon *particulier*, révélateur d'expériences personnelles, mais que nous ne pouvons généraliser en aucun cas. En outre, la majorité des parents de ME ayant habité auparavant dans un quartier central aspirent aux types de logement et de vie de quartier dont bénéficient certains participants de PE (un cottage, avec une cour, dans un quartier avec des services accessibles à pied – alors que l'ensemble de la population ne recherche pas forcément ce type de quartier).

Ça serait ça le quartier idéal pour moi ! Prendre cette maison-là, le terrain qui va avec, rajouter un étage, et la mettre sur le Plateau. (P1B, ME)

⁶⁶ Voir *Annexe 9 : Photos présentées lors de l'exercice 1 du groupe de discussion.*

Ceci étant, nous avons constaté que, pour la plupart des parents interrogés à ME, l'idéal résidentiel était une maison (individuelle ou non, dépendamment des participants), avec une cour.

[...] Sans contraintes financières, on serait dans un unifamilial où on est tout seul, mais dans un quartier comme celui-là [Rosemont]. Pas besoin d'une grande cour, mais une cour... ouais. (P3, ME)

La maison individuelle est un idéal qui reste encore très marqué pour les familles (Jean, 2014 ; Marry et Arantes, 2013). En outre, certains parents perçoivent les quartiers denses comme étant dépourvus de maisons, d'architecture basse, et dans lesquels il n'est de toute façon pas possible d'avoir son espace individuel.

Et est-ce que vous déménageriez pour aller dans un quartier central ?

Ben pas si j'ai pas une cour puis ce type de... d'architecture là, t'sais des p'tites maisons. Ce qui est peu probable là. Même en général c'est plutôt très dense. (P10, ME)

L'importance d'un chez soi individuel, où retrouver une certaine intimité, est primordial pour l'ensemble des parents (Marry et Arantes, 2013 ; Paquot, 2008), que ce soit au niveau de l'intimité acoustique (c'est d'ailleurs la raison principale des parents interrogés pour vivre en maison unifamiliale, ou occuper l'ensemble d'un duplex ou d'une maison jumelée), des vues, ou de l'espace extérieur privé. Selon Marry et Arantes (2013, p. 9), « il est important d'imaginer des formes d'habitat adaptées à une densification attractive de la ville, et qui permettent de conserver les qualités – même supposées ou mythifiées – de la maison individuelle ». Ce constat a également été appuyé par bon nombre de praticiens et de chercheurs (Cerema, n.d. ; Da Cunha et Kaiser, 2009 ; Paquot, 2008 ; Zunino, 2009). En 1980, Rapoport posait déjà la question de comment adapter le design urbain, les constructions, dans l'idée de diminuer la consommation des ressources non finies (énergie, espace), tout en proposant un environnement qui conviennent aux familles « normales » (p. 131) et soit accepté par celles-ci. Ainsi, *faire croire* à l'habitat individuel en milieu collectif, tel que souligné précédemment, serait une forme résidentielle qui pourrait porter plus de parents à accepter de vivre dans un autre milieu que la maison individuelle.

Même un ptit bloc avec une entrée commune, on aime pas ça ! Je sais pas... t'sais, je sais pas... c'est comme le sentiment de... ta maison là, on dirait, plutôt que une affaire que tu partages avec plein de monde. (P15, PE)

À ce sujet, l'exemple des participants de PE est assez éloquent : chacun bénéficie de son jardin, de son entrée, et peut retrouver son intimité dans son logement, contrairement aux immeubles et aux nouvelles constructions souvent décriées, par exemple, où la « sociabilité » est non voulue : on peut se trouver proche de son voisin lorsqu'on ouvre sa porte de palier (cf. section 5.1.2, p. 147) (APUR, 2003 ; Rapoport, 1980).

J'pense que ce que ce quartier offre, c'est une autre densité mais avec... t'sais c'est pas des tours, fait qu'on a chacun nos plus petits espaces de vie, puis y'a des p'tits jardins partout [...].
(P8, PE)

Selon le rapport du Cerema (n.d.), il y a un équilibre à trouver entre les éléments primordiaux suivants qui permettront à un habitat intermédiaire plus dense d'être mieux perçu : la densité, la quantité et qualité des espaces verts et publics et la gestion de l'intimité dans le logement (en particulier le vis-à-vis).

Neuman (2005) parle ainsi de paradoxe de la ville compacte : entre désir urbain (de profiter de tous les services), et qualité de vie suburbaine (verdure, sécurité, tranquillité). Selon Wiersinga (1997, cité dans Neuman, 2005), ce paradoxe se réfère à la relation inverse entre la durabilité d'une ville, et un cadre de vie de qualité. Salles (2007, p. 6) s'interroge aussi sur les enjeux de l'urbanisme actuel, à savoir si « l'aspiration à la maison individuelle, la proximité de la nature, le moindre coût du logement, est compatible avec un développement durable des villes ».

Outre ces considérations, on observe une sorte de dichotomie qui se dessine entre privilégier le logement, ou privilégier la vie de quartier⁶⁷. Chez plusieurs participants (majoritairement de ME, mais aussi une personne du PE), c'est le choix du logement qui a été ou sera décisif sur l'emplacement (taille assez grande, jardin,...), tandis que pour d'autres, la vie de quartier, et notamment la possibilité d'effectuer ses déplacements quotidiens à pied ont été les moteurs du choix résidentiel. Enfin, pour certains, il s'agit d'un équilibre (ou de compromis) entre le logement et la vie de quartier. Ceci étant, la majorité des habitants de ME a choisi d'y habiter car le métro était à proximité, et certains y voyaient la possibilité de pouvoir faire leurs déplacements à pied pour se rendre dans les commerces. Dans la mesure où

⁶⁷ A noter que la localisation du travail est aussi un facteur pour certains. Ce thème n'a pas été abordé, mais plusieurs parents ont mentionné que s'ils avaient travaillé en banlieue, ils y résideraient. Pour d'autres, le choix de quartier s'est posé sur un quartier accommodant les deux parents par rapport à leur travail. Enfin, plusieurs ont mentionné ne pas vouloir habiter en banlieue à cause des ponts à traverser pour venir sur l'île pour leur travail.

un environnement plus dense permet d'offrir, s'il est bien conçu, des espaces publics de qualité (donc une vie de quartier, un extérieur au logement), nous nous rendons compte de l'importance du logement (et de la nécessité de construire des logements avec des formes urbaines plus denses, mais qui paraissent individuels) si ces quartiers plus denses (plus intenses) souhaitent attirer l'ensemble de la population (et non une minorité convaincue).

Enfin, en plus de l'aspect de l'idéal résidentiel, il existe une contrainte financière dans le contexte montréalais qui n'est pas sans importance, à partir du moment où une famille voudrait acheter un logement assez grand et correspondant à ses aspirations dans un quartier central (c'est-à-dire, souvent, une chambre par enfant).

[...] donc ça allait de soi que c'était Rosemont [le quartier pour vivre]... Mercier est, puis là, après c'est le budget qui rentre en ligne de compte. [...] Donc on a préféré attendre un p'tit peu plus, avoir un peu plus d'argent pour acheter quelque chose qui était un peu plus loin du centre mais quand même pas trop loin [...]. (P2, ME)

Nous avons d'ailleurs constaté à ce sujet que l'ensemble des enfants disposaient de leur propre chambre chez les participants de ME, alors que plusieurs enfants du PE partageaient leur chambre. Ceci étant, pour les personnes n'ayant pas financièrement la possibilité de s'acheter le logement voulu dans le quartier choisi, des compromis sont alors à faire pour trouver un équilibre (cf. section 3.4.2, p. 105). Plusieurs auteurs (Emelianoff dans Gaudillère, 2005 ; Groupe Cardinal Hardy, 2006 ; Leloup et Séraphin, 2009) ont notamment constaté une corrélation entre la densité d'un quartier *agréable à vivre* et le prix du logement (plus un environnement est dense, plus il est cher). Selon Djellouli et al. (2010), les pouvoirs politiques ont une certaine part de responsabilités à ce sujet (par exemple, à Montréal, le fait que les nouveaux logements dans des quartiers denses soient inaccessibles financièrement parlant, pour avoir une taille de logement adaptée aux besoins d'une famille nord-américaine) :

Les politiques de maîtrise de l'étalement urbain par les pouvoirs publics ont un certain nombre d'effets pervers, en termes sociaux comme en termes spatiaux. L'inaccessibilité d'une grande partie des nouveaux logements en zone dense et la gentrification des friches reconverties accélèrent le processus de ségrégation sociale et nourrissent les dynamiques d'étalement. (Djellouli et al., 2010, p.15)

Ce qui est toutefois un paradoxe, puisqu'à l'origine, la ville dense, compacte, intense, devait servir à se démettre de la dépendance à l'automobile, et était donc un enjeu de l'équité sociale.

Ainsi, et d'après les familles interrogées, l'idéal résidentiel devrait comporter a minima les caractéristiques suivantes, et ce, pour l'ensemble des participants : de la verdure et des

espaces verts à proximité, des services de proximité adaptés, un logement qui permette une intimité certaine (acoustique, visuelle), une entrée individuelle, un jardin pour les enfants, et un quartier qui soit sécuritaire pour les enfants. À cet effet, nous pourrions citer en exemple les constructions de l'architecte Arsène-Henry⁶⁸, alliant maisons individuelles, intimités et densité (42 log/ha, soit entre la densité résidentielle de ME et celle de PE) (Darley et Zunino, 2009 ; Zunino, 2009).

5.3.3. Habitudes et connu

Le dernier élément non négligeable influençant les questions de perception, et les pratiques qui y sont liées, concerne les habitudes des participants et le connu. Il s'agit d'un point qui a été évoqué par plusieurs participants tant vis-à-vis du quartier (de vivre dans un endroit particulier), que par rapport aux trajets effectués à pied, dans leur appréhension de la densité. Tout d'abord, et le cas était particulièrement éloquent (évoqué dans le chapitre 3 section 3.4.1, p. 104), une participante nous a expliqué qu'elle n'aurait jamais pensé pouvoir aimer vivre dans un quartier central (elle s'est retrouvée par un concours de circonstances dans le quartier de PE). En termes de perception du cadre bâti, une participante spécifie que son quartier d'origine (le Plateau, dans lequel elle est revenue habiter) influence certainement le fait qu'elle n'aime pas quand le cadre bâti est uniforme, par habitude. En outre, lors du groupe de discussion, lorsque nous avons présenté d'autres quartiers avec des formes urbaines, nous leur avons demandé dans quel environnement ce serait le plus agréable de vivre pour eux :

- *Et spontanément, là, tantôt vous me répondiez la 4, est-ce que c'est parce que ça fait partie de ce que vous connaissez ?*
- Y'a peut être un peu de ça, oui.
- Oui.
- Oui.
- On est habitué avec ce genre de...
- On le sait qu'on aime ça.

Cet exemple illustre typiquement le constat fait par Bailly (1974, p. 215), selon quoi l'adulte « compare ce qu'il voit à ce qu'il connaît, car il est habitué à un certain nombre de dimensions usuelles ». L'on peut également faire cette remarque au sujet de la notion de contexte et de

⁶⁸ Voir *Annexe 23 : Exemple de réalisation – maisons individuelles à moyenne densité de l'architecte Arsène-Henry*.

références culturelles : ce qui paraît haut pour une personne, trop volumineux ou écrasant, ne l'est pas forcément pour une autre, dépendamment de son expérience. Ainsi, une personne vivant dans un village n'aura pas la même perception qu'un individu ayant eu l'habitude de vivre dans un centre urbain dense (Declève et Ananian, 2008). Nous constatons la même réaction quant aux trajets des participants : plusieurs parents admettent qu'ils aiment un environnement parce qu'ils le connaissent, mais aussi, lorsqu'on leur présente de nouveaux environnements, l'environnement préféré pour la marche est celui dans lequel ils ont l'habitude de marcher.

Ainsi, cette dimension des habitudes et du connu peut nous amener à nous questionner sur comment amener des parents à habiter et marcher dans des univers différents de leurs stéréotypes.

Conclusion

Tout au long de ce mémoire, nous nous sommes attachée à comprendre la relation entre la perception de la densité du cadre bâti et la marche chez les parents de jeunes enfants. Tout d'abord, nous avons cherché à définir le concept complexe et polysémique de densité, un rapport sans signification intrinsèque, défini dépendamment de l'échelle de référence, de la surface utilisée pour le calcul, et des éléments considérés (parle-t-on de densité de population, de densité résidentielle, de densité d'activité humaine ?) (Fouchier, 1998 ; Marry et Arantes, 2013). En outre, nous avons montré que pour une même densité résidentielle brute, il était possible d'observer des formes urbaines très différentes (Campoli et McLean, 2007). Nous avons ainsi introduit la notion de densité perçue, subjective et dépendante de la personne qui perçoit, de ses habitudes et du contexte, qui diffère de la densité mesurée. Les caractéristiques spatiales, que l'on peut saisir au travers du prisme de la densité, peuvent ainsi influencer les comportements de mobilité, et notamment la marche⁶⁹. Plusieurs facteurs affectent effectivement la marchabilité d'un environnement, et la densité en fait partie (Campoli, 2012 ; Cervero et Kockelman, 1997 ; Ewing et al., 2003). C'est sous cet angle particulier de la marchabilité que nous avons donc choisi d'étudier la perception de la densité. La nécessité de diminuer la dépendance à l'automobile (dans l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre) par la création de formes urbaines plus durables, justifie notre intérêt pour les pratiques de la marche et ses déterminants environnementaux. Enfin, nous nous sommes concentrée sur les parents de jeunes enfants en particulier, notre population d'étude pour cette recherche. Ce choix a été fait pour plusieurs raisons, la plus importante étant le constat fait à Montréal depuis plusieurs années : on observe un exode des familles des quartiers centraux (plus denses), vers les banlieues (moins denses), malgré la politique de rétention des familles menée par Montréal depuis une dizaine d'années. Une des raisons évoquée est la préférence des jeunes parents pour une maison unifamiliale, dans des secteurs à faible densité. Or, les

⁶⁹ Bien que nous gardions à l'esprit le phénomène d'auto-sélection, longuement abordé lors des section 1.2.2 p. 25 et section 5.2.3 p. 161.

politiques publiques prônent toujours plus de densification⁷⁰. C'est dans ce contexte que nous sommes arrivés à notre question de recherche :

De quelle manière les parents de jeunes enfants perçoivent-ils la densité du cadre bâti et quelle est la relation entre cette perception et la façon dont ils pratiquent leur environnement par la marche ?

Pour y répondre, nous avons établi une méthodologie de recherche qualitative. Nous avons mené notre recherche dans deux quartiers d'étude : Plateau Est (PE), plus dense, composé principalement de duplex et triplex, et Mercier Est (ME), moins dense, comprenant principalement des maisons individuelles, des maisons de ville et quelques duplex – les types de bâtiment y sont plus variés que sur le PE. Nous avons réalisé huit entrevues semi-dirigées dans chacun de ces quartiers ainsi qu'un groupe de discussion, afin de mieux saisir dans le discours des parents leur perception à l'égard de l'environnement bâti, de la densité, et des caractéristiques spatiales associées aux milieux plus ou moins favorables à la marche dans la perspective des parents de jeunes enfants.

Nous avons ensuite analysé nos résultats selon trois dimensions (physique, fonctionnelle et sociale), en premier lieu pour la perception de la densité, puis concernant la relation entre cette perception et les pratiques de la marche chez les parents.

Nous avons néanmoins dû composer avec plusieurs limites : notre échantillon était petit, très particulier (plusieurs personnes se sont avérées être expertes du sujet) et non représentatif des parents en général. Par exemple, sept familles (sur huit) du PE possédaient un rez-de-chaussée et avaient une cour ou grande terrasse (sur laquelle les enfants pouvaient jouer), soit des conditions intéressantes pour des familles en ville. Le sujet est toutefois resté très intéressant et le travail empirique nous a déjà permis d'établir quelques résultats, et d'apporter des nuances aux discours des professionnels.

Sans reprendre l'ensemble des résultats présentés dans les chapitres 3, 4 et 5, nous tenons à souligner ici les principaux constats et faits saillants de cette recherche et à présenter les paramètres qui nous semblent les plus influents dans la perception de la densité et la

⁷⁰ Et notamment de densité résidentielle brute à atteindre (donc atteinte d'un objectif seulement chiffré).

pratique de la marche. Rappelons tout d'abord que la perception de la densité du cadre bâti, tout comme la pratique de la marche, dépendent de multiples facteurs (environnementaux et intrinsèques à l'individu) qui sont interreliés.

Parmi les facteurs d'origine physique, notons dans un premier temps l'importance de l'influence de la végétation dans la perception de la densité, et notamment dans son appréciation, tant dans la littérature (APUR, 2003 ; Cerema, n.d. ; Kearney, 2006 ; Marry, 2009 ; Marry et Arantes, 2013) que dans le discours des parents participants. Lorsque nous avons proposé aux parents participants de photographier ou de nous décrire des environnements urbains qu'ils trouvaient agréables, la majorité a pris un parc végétalisé en photo, ou nous a décrit un parc végétalisé. La présence de végétation et sa densité sont primordiales afin d'offrir non seulement une meilleure qualité de vie urbaine, mais aussi pour permettre une plus grande acceptation de la densité (et de formes urbaines autres que la maison individuelle). Il s'agit également d'un paramètre fréquemment cité comme incitatif au choix du trajet à pied par les parents (avec d'autres paramètres).

Le deuxième paramètre physique qui est revenu fréquemment lors de nos entretiens concerne l'influence de la volumétrie et de la hauteur dans la perception de la densité. La hauteur reste un élément très présent dans l'imaginaire collectif dans la définition d'un environnement dense et les images qu'elle entraîne (même si des nuances ont été apportées par la suite par les participants eux-mêmes). Les participants ont soulevé à plusieurs reprises que de hauts bâtiments empêchaient l'ensoleillement de la rue (et de l'espace public), et que l'environnement leur paraissait moins agréable et pour y vivre, et pour y marcher. En outre, lorsque les bâtiments sont plus grands que cinq étages, deux participants ont mentionné la déconnexion entre l'expérience piétonne et le bâtiment (élément également relevé dans la littérature, notamment par Gehl, 2012), constat d'autant plus fort lorsque le rez-de-chaussée des tours n'est pas transparent et implique une discontinuité de l'expérience piétonne. Enfin, la volumétrie des bâtiments impacte également la perception de la densité et du milieu de vie par les participants, comme l'illustre bien l'exemple de la participante donné à la section 3.1.3 p. 83 : lors de l'entretien individuel, cette participante nous avait mentionné qu'elle ne se verrait pas vivre dans un quartier où les bâtiments dépassent deux-trois étages (dans le contexte montréalais, selon ses références), et lors du groupe de discussion, elle a indiqué qu'elle pourrait vivre dans un quartier présenté sur une photo dans laquelle les bâtiments faisaient

cinq-six étages, mais présentaient une volumétrie originale, et dans laquelle l'intimité semblait préservée. Nous avons également constaté que la dimension esthétique des bâtiments, l'attention portée aux détails des façades, et la non répétitivité de volumes monotones jouaient un rôle positif dans la perception de la densité.

Le troisième paramètre, moins lié à la forme urbaine mais influençant directement la perception de la densité et son acceptation (et également la rétention des familles en ville), concerne la dimension des logements et leurs caractéristiques. En effet, nous avons constaté qu'il était plus facile pour les parents interrogés de supporter une certaine densité si le logement était assez grand (et conforme à leurs attentes, c'est-à-dire avec un espace extérieur privatif).

Concernant les facteurs issus de la dimension fonctionnelle, nous revenons ici sur l'importance sans équivoque des services de proximité (commerces, équipements publics comme les parcs, bibliothèques, et écoles) qui sont attendus par les familles lorsqu'elles vivent dans un milieu dense (l'ensemble des parents était conscient que, pour bénéficier d'une certaine quantité de services à proximité, il était nécessaire d'avoir une densité de population minimale). Cette possibilité de services à proximité permet une ville de courtes distances, plus intense, et a une influence positive sur la marche. En effet, nous avons pu constater des différences entre les pratiques de marche des participants de ME et du PE, d'autant plus flagrantes que plusieurs parents de ME habitaient précédemment dans des quartiers centraux et validaient eux-mêmes un changement dans leurs habitudes de vie. Les deux quartiers, d'une densité différente, n'ont pas la même offre au niveau des commerces de proximité, et l'on constate que les participants de ME marchent moins que ceux du PE (voire moins qu'auparavant pour les participants ayant habité dans un quartier central).

Enfin, les facteurs vie de quartier et animation sont ceux qui sont les plus ressortis dans la dimension sociale, tant dans la perception de la densité que dans les pratiques de la marche. Si nous pensions au début de notre recherche nous concentrer principalement sur la perception de la densité du cadre bâti, nous nous sommes vite aperçue qu'elle était indissociable de la densité perçue sociale : « La densité sociale : difficile à éviter, très difficile à définir » (Insel et Lindgren, 1978, cités dans Fouchier, 1998, p. 45). À plusieurs reprises, les participants ont souligné l'importance d'un équilibre entre les équipements publics, les espaces publics et la quantité de population (APUR, 2003). En effet, la surpopulation dans les espaces publics

affecte négativement la perception de la densité (Churchman, 1999, cité dans Kearney, 2006 ; Rapoport, 1975), ainsi que les déplacements à pied pour les parents de jeunes enfants (sentiment d'insécurité).

Nos résultats nous ont également permis de montrer que les parents interrogés recherchaient leur équilibre personnel selon quatre facteurs (la végétation étant un élément absolument essentiel pour tous les parents) : l'accessibilité aux différents services, la présence d'animation, la forme urbaine et le logement (cf. section 3.4.2 p. 105). En outre, la gestion de l'intimité visuelle et acoustique (intimité nécessaire et souhaitée par la famille), qui s'avère particulièrement importante dans l'habitat collectif (Marry et Arantes, 2013 ; Paquot, 2008 ; Zunino, 2009), n'est pas étrangère à ces deux derniers facteurs (la forme urbaine et le logement). Selon le discours de plusieurs parents, l'espace individuel est primordial et les milieux denses sont souvent perçus comme s'ils y étaient inaccessibles. Ceci dit, nous avons constaté que la maison (unifamiliale, ou jumelée, voir en duplex) avec cour reste un idéal non négociable pour la majorité des parents, même lorsqu'ils sont prêts à accepter une certaine densité, agréable à vivre. En effet, accéder à une propriété répondant à leurs besoins (voire idéaux) reste un incontournable pour les jeunes familles (Jean, 2014).

Outre les qualités du logement, nous avons pu remarquer l'importance d'espaces aux ambiances différentes (calme / animé) et de qualité dans un même quartier (constat également appuyé par Zunino, 2009) (cf. section 5.1.1 p. 143). Cela permet notamment aux parents de retrouver la tranquillité souhaitée, tout en profitant des différentes animations d'un quartier. La proximité aux espaces publics verts et bleus est également un argument de choix pour les parents, d'autant plus lorsque le logement est petit. La densité est perçue depuis l'espace public, et leur qualité va pouvoir diminuer ou augmenter la sensation d'entassement ressentie par les participants (dépendamment des marges de recul, de la volumétrie des bâtiments, des hauteurs). À ce sujet, nous constatons également des perceptions et appréciations du cadre bâti différentes, lorsque les participants font référence à des rues plutôt à vocation commerciale, ou résidentielles.

L'autre constat important concerne la prise en compte de la densité dans les politiques urbaines. En effet, comme nous l'avons mentionné dans la section 5.1.3 (p. 149), les politiques

sont souvent réduites à un seuil de densité⁷¹, en logements par hectare. Or, le nombre de logements par hectare ne tient compte ni de la taille du logement, ni de la forme urbaine, ni de l'organisation de l'espace, ni de la mixité d'usages, ni de la qualité de l'espace public. Nous pouvons donc nous demander dans quelle mesure les municipalités sont bien outillées afin de maîtriser la densité (Roux, 2013) (cf. section 5.1.3, p. 149). Rappelons que la densité est le résultat d'une interaction entre plusieurs facteurs (marge de recul, hauteur, volumétrie,...), se manifestant dans l'espace public. Dans la discussion présentée au chapitre 5, nous introduisons la notion d'intensité, plutôt que de densité, afin de mieux définir ce que perçoivent les parents lorsqu'ils décrivent une densité plus acceptable. L'intensité tient compte à la fois de la densité du cadre bâti, des services de proximité et des pratiques, qui ont lieu dans l'espace public. Plutôt que de parler de densité dans le cadre des politiques publiques, nous pourrions encourager les municipalités à parler d'intensité, et proposer des pistes d'aménagement qui permettent à une ville d'être *intense*. Toujours en termes de politiques urbaines, plusieurs familles ont souligné qu'un environnement dense était une condition à l'accessibilité des parcs, services de proximité et transports en commun, mais qu'une telle accessibilité n'était pas pour autant garantie dans un milieu dense ; la nécessité d'une programmation pertinente lors de la densification d'un milieu apparaît comme un élément primordial. Deux parents ont notamment mentionné l'importance de tenir compte du contexte et d'avoir une réflexion sur la qualité de vie et les services à développer, lorsque l'on souhaite densifier et retenir les familles en ville (réflexion sur la taille du logement, mais aussi sur la présence d'écoles et de garderies) (ces parents ont cité le nouveau quartier de Griffintown comme contre-exemple).

Le dernier constat concerne le fait que les parents de jeunes enfants se trouvent devant un choix à faire lors de l'achat de leur première propriété : privilégier le logement, ou la vie de quartier (à moins de moyens financiers conséquents pour obtenir les deux). En outre, pour la majorité des parents interrogés, les caractéristiques du logement sont plus importantes que le choix du quartier (ceux pour qui le choix de quartier était plus important, par exemple dans PE, habitent néanmoins en rez-de-chaussée, avec une cour). Afin de soutenir davantage la rétention des familles en ville, nous pouvons d'une part nous interroger sur la manière dont les

⁷¹ En général, il s'agit d'un seuil maximal de densité, sauf pour le PMAD qui innove en proposant un seuil de densité minimal à atteindre.

municipalités pourraient rendre plus accessible financièrement les logements pour les jeunes familles souhaitant s'établir en ville (zone dense) d'une part. D'autre part, comment proposer à ces familles une offre immobilière correspondant à leurs besoins, c'est-à-dire un logement assez grand comprenant un espace extérieur privatif⁷² et quel pourrait en être le rayon d'action des autorités municipales?

Finalement, il est nécessaire de garder à l'esprit qu'il existe malgré tout autant de représentations de la ville et de l'espace qu'il y a d'individus (et d'expériences). Selon Bailly et al. (1995, p. 106-107), nous pouvons distinguer des perspectives différentes sur la ville : celle de l'aménageur et du politique, qui représente quelque chose qui n'existe pas et qu'il s'agit de planifier, de décider ; celle du chercheur, qui s'appuie sur des théories et constructions abstraites ; et celle du citoyen, qui, « selon sa culture, son histoire, son genre de vie, nous fait entrer dans le monde complexe des représentations intersubjectives et du sens des espaces vécus ». Il s'agirait donc, pour mieux accepter les modèles théoriques proposés, et répondre en même temps adéquatement aux attentes des usagers, d'arriver à trouver un vocabulaire commun entre ces trois sphères. En effet, lorsque questionnés sur la signification du mot densité, chaque participant en avait sa propre définition, et plusieurs en avaient même un a priori négatif mais qui ne correspondait pas à leur discours. Finalement, comme nous avons pu le voir lors des différentes entrevues et pendant le groupe de discussion, ce que les parents ont nommé « bonne densité » tendait plus vers le concept d'intensité, développé dans la littérature ces dernières années (cf. section 5.2.2 p. 156). De plus, si plusieurs participants étaient a priori en accord avec le besoin de densifier certains quartiers à Montréal, ils estimaient généralement que la Ville de Montréal n'apportait pas une réponse adaptée aux besoins des familles dans ses efforts de densification.

Plus concrètement, nos différents résultats nous amènent à proposer les recommandations suivantes, afin de bâtir des milieux plus denses, qui soient accessibles et prisés par les familles, et dans le but de privilégier les déplacements à pied.

Tout d'abord, travailler les qualités intrinsèques du logement reste un élément primordial si nous souhaitons attirer l'ensemble de la population, et non seulement une

⁷² Proposer une offre immobilière conforme aux besoins des familles est d'autant plus nécessaire que la norme nord-américaine (grand logement avec cour) est facilement accessible financièrement dans les quartiers moins denses.

minorité de familles convaincue de vivre en milieu dense et prête au sacrifice de l'espace privatif. En premier lieu, les municipalités et promoteurs devraient pouvoir proposer des logements assez grands pour accueillir des familles (donc avec assez de chambres), et avec une cour (ou à tout le moins une grande terrasse, soit des petits espaces de vie individuels extérieurs). D'autre part, une meilleure gestion de l'intimité, tant d'un point de vue acoustique (pouvoir permettre aux enfants de courir, sauter, crier, etc.), que visuel (être tranquille chez soi et bénéficier de sa propre entrée) permettrait une plus grande acceptabilité de formes plus denses que la maison individuelle. Nous présentons à cet effet un exemple de réalisation dans le chapitre 5 (cf. section 5.3.2, p. 164). Il s'agit en fait de pouvoir conserver les qualités des maisons individuelles dans l'habitat collectif, afin que cela corresponde aux attentes des jeunes familles.

En plus de ces qualités propres aux logements, et toujours d'après notre recherche, le quartier idéal dense devrait également comporter de la verdure, permettant l'acceptation d'un cadre bâti plus haut et de réintroduire la nature en ville. Concevoir des espaces verts (et bleus) à proximité et en nombre suffisant (afin qu'ils ne soient pas surpeuplés) apparaît également comme un élément incontournable pour favoriser la qualité de vie et l'appréciation de milieux plus denses. En outre, ces espaces verts et bleus améliorent et influencent positivement les déplacements à pied. Au vue de son importance auprès des parents, cette végétalisation devrait faire partie intégrante du processus de densification de la ville et être pensée pour et autour du quartier (à une échelle locale, mais également dans une vision plus globale générant une véritable organisation du verdissement et des espaces verts). Des services de proximité adaptés aux familles, comprenant des commerces de proximité, des bibliothèques et des écoles et garderies notamment, sont aussi des éléments à considérer lors de la densification d'un quartier, puisqu'il s'agit de services dont les familles ont besoin et qu'elles s'attendent à trouver si elles habitent en milieu dense. En termes de forme urbaine, les participants ont souligné qu'ils préféreraient un milieu avec des marges de recul assez grandes pour préserver leur intimité et ne pas se sentir écrasés par le bâti, tout en conservant un front de rue continu (pour les rues commerciales, comme nous l'avons mentionné précédemment, il est en général préféré que les vitrines soient en bordure de trottoir, accessibles visuellement) ; nous conseillons également de jouer avec la volumétrie, et les détails sur la façade. Notons l'importance de la présence de ruelles, notamment dans le cas où les parents n'ont pas de cour,

afin de pouvoir laisser jouer les enfants en sécurité (particularité montréalaise dont plusieurs parents nous ont souligné l'importance et la possibilité de développement et d'amélioration). Le quartier devrait aussi être sécuritaire selon les critères des parents pour leurs enfants, soit de larges trottoirs, une marge de recul entre le trottoir et le bâtiment, et une rue assez large en sens unique (avec des ralentisseurs pour la circulation). De plus, afin de préserver une certaine tranquillité, il serait souhaitable de proposer différentes ambiances au sein d'un même quartier (rues animées et commerciales, et rue résidentielles tranquilles, permettant ainsi des interactions choisies)

En outre, une attention particulière devrait être apportée aux espaces publics, afin que les individus ne s'y sentent pas opprimés, notamment dans les rues commerciales, par la présence de rez-de-chaussée animés et transparents (d'autant plus important que le bâtiment est haut). Nous pensons également que la complexité des façades (détails sur la façade et volumétrie du bâtiment) permet d'améliorer considérablement l'expérience piétonne et la perception de la densité. En effet, la qualité architecturale permet bien souvent de tolérer une plus grande hauteur (constat fait d'après les parents et relevé dans la littérature : Cerema, n.d. ; Easthope et Judd, 2010 ; Zunino, 2009). Finalement, l'échelle humaine devrait être considérée pour penser ces espaces publics (rues, places publiques), car tous les parents ont abordé cette notion (certains avec leurs propres mots, d'autres en utilisant directement cette expression). Cette échelle permet également des échanges choisis entre habitants, et la densité n'en devient non plus subie, mais choisie.

Cette recherche a ainsi examiné les rapports entre espace physique et espace vécu par les populations. Les recommandations que l'on en a dégagées ne sont que des exemples de balises pour promouvoir un aménagement qui soit à la fois cohérent avec les principes des collectivités viables et répondant aux besoins des familles. Nous pensons qu'il est aussi nécessaire de continuer à développer le lien entre la recherche en aménagement et les pratiques professionnelles qui donnent forme à nos espaces de vie, afin de créer des milieux de vie plus durables et accessibles à tous. Ce mémoire se veut être un effort dans ce sens, et nous espérons ainsi pouvoir apporter aux praticiens et aux décideurs de la ville quelques pistes de réflexion sur un habitat urbain dense agréable à vivre pour les familles.

Bibliographie

- Abley, S. (2005). Walkability scoping paper. Repéré à <http://www.levelofservice.com/walkability-research.pdf>
- Alami, S., Desjeux, D., et Garabuau-Moussaoui, I. (2009). *Les méthodes qualitatives*. Paris, France : Presses universitaires de France.
- APUR, Atelier Parisien d'Urbanisme. (2003). Densités et formes urbaines. Étude de quatre quartiers parisiens. Repéré à <http://www.apur.org/sites/default/files/documents/165.pdf>
- Argent, N. (2008). Perceived density, social interaction and morale in New South Wales rural communities. *Journal of Rural Studies*, 24, 245-261. doi : 10.1016/j.jrurstud.2007.10.003
- Arsenault, P., et Goulet, F. (2012, hiver). « Vivre en Ville » Entretien avec Christian Savard. *Urbanité : l'art de densifier*, 25-27.
- Bailly, A. S. (1974). La perception des paysages urbains. *Espace géographique*, 3(3), 211-217. doi : 10.3406/spgeo.1974.1486
- Bailly, A. S., Baumont C., Huriot J.-M., et Sallez, A. (1995). *Représenter la ville*. Paris, France : Economica.
- Bentley, R., Jolley, D., et Kavanagh A. M. (2010). Local environments as determinants of walking in Melbourne, Australia. *Social Science & Medicine*, 70, 1806-1815. doi : 10.1016/j.soscimed.2010.01.041
- Bergdoll, J. R., et Williams, R. W. (1990). Density Perception on Residential Streets. *Berkeley Planning Journal*, 5(1), 15-38. Repéré à <https://escholarship.org/uc/item/7wb3g30c#page-1>
- Bochet, B. et Pini, G. (2002, octobre). Formes urbaines et mobilité : quelles stratégies pour un développement urbain durable ? *Vues sur la ville*, 4, 3-5
- Breheny, M. (1995). The Compact City and Transport Energy Consumption. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 20(1), 81-101. Repéré à http://www.jstor.org/stable/622726?origin=JSTORpdf&seq=1#page_scan_tab_contents
- Buys L., et Miller E. (2012). Residential satisfaction in inner urban higher-density Brisbane, Australia : role of dwelling design, neighbourhood and neighbours. *Journal of Environmental Planning and Management*, 55(3), 319-338. doi: 10.1080/09640568.2011.597592

- Campoli, J. et MacLean, A. S. (2007). *Visualizing density*. Cambridge, MA : Lincoln Institute of Land Policy.
- Campoli, J. (2012). *Made for walking : density and neighborhood form*. Cambridge, Massachussets: Lincoln Institute of Land Policy.
- Cerema. (n. d.). *Densité vécue, le cas de Lyon Confluence*. Repéré à http://www.centre-est.cerema.fr/IMG/pdf/synthese_densite_vecue_confluence_Vfinale_cle657957.pdf
- Cervero, R., et Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199-219. doi : 10.1016/S1361-9209(97)00009-6
- CEUM (Centre d'Écologie Urbaine de Montréal) et Solidarité Mercier-Est. (2010). *Ensemble pour un quartier vert. Plan de Quartier vert, actif et en santé du quartier Mercier-Est*. Repéré à www.ecologieurbaine.net/fr/plan-de-quartiers-verts/22-plan-du-quartier-vert-actif-et-en-sante-mercier-est-plan-du-qvas-de-mercier-est
- CEUM (Centre d'Écologie Urbaine de Montréal), la Maison d'Aurore, Arrondissement du Plateau-Mont-Royal, et CDC Action Solidarité Grand Plateau. (2011). *Ensemble pour un quartier vert. Plan de quartier vert, actif et en santé du Plateau-Est*. Repéré à www.ecologieurbaine.net/fr/plan-de-quartiers-verts/33-plan-du-quartier-vert-actif-et-en-sante-du-plateau-est-plan-du-qvas-plateau-est
- Charmes, E., et Souami, T. (2009). *Villes rêvées, villes durables ?* Coll. Découvertes, Paris, France : Gallimard.
- Charmes, E. (2010, mai-juin). La densification en débat. *études foncières*, 145, 20-23. Repéré à http://atelierdeprojets.saone-et-loire.equipement.gouv.fr/fichier/pdf/EF145_Densification_en_Debat_cle5b8b46.pdf?arg=177472597&cle=3f6144d14ffc90f02c299583e0b2fb92d031cba5&file=pdf%2FEF145_Densification_en_Debat_cle5b8b46.pdf
- Clark-Ibàñez, M. (2007). Inner-city children in sharper focus : sociology of childhood and photo elicitation interviews. Dans Stanczak, G. C. (ed.), *Visual Research Methods*, (p. 167-197). Thousand Oaks : SAGE Publications, Inc.
- CMM (Communauté métropolitaine de Montréal). (2012). *Un grand Montréal attractif, compétitif et durable. Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. Repéré à http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD.pdf
- Cramer, V., Torgersen, S., et Kringlen, E. (2004). Quality of Life in a City: The Effect of Population Density. *Social Indicators Research*, 69(1), 103-116. doi : 10.1023/B:SOCI.0000032663.59079.0b

- Creswell, J. W. (2007). Five qualitative approaches to inquiry. *Qualitative inquiry and research design : Choosing among five approaches* (p. 53-84). Londres : Sage Publications.
- Da Cunha A., et Kaiser, C. (2009, décembre). Densité, centralité et qualité urbaine : la notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines ? *Urbia – Les cahiers du développement durable*, 9, 13-56. Repéré à http://www.unil.ch/files/live/sites/ouvdd/files/shared/URBIA/urbia_09/urbia_09_complet.pdf
- Darley, A. et Zunino, G. (2009, août). *Comment encourager l'intensification urbaine ? Carnets pratiques*, IAU île de France. Repéré à http://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_599/cp1_web_01.pdf
- Declève, B. et Ananian, P. (2008). Urban morphology and intensity of the « walking distance city ». A prospective research for Brussels. Communication présentée à la conférence internationale annuelle de l'IFHP, Liverpool, Royaume-Uni.
- Dempsey, N., Brown, C., et Bramley, G. (2012). The key to sustainable urban development in UK cities? The influence of density on social sustainability. *Progress in Planning*, 77(3), 89-141. doi: 10.1016/j.progress.2012.01.001
- Deslauriers, J.-P., et Kérisit, M. (1997). Le devis de recherche qualitative. Dans Poupart, J., Deslauriers, J.-P., Groulx, L.-H., et al. (eds.), *La recherche qualitative : Enjeux épistémologiques et méthodologiques* (p. 86-109). Boucherville, Québec : Gaëtan Morin.
- Djellouli, Y., Emelianoff, C., Bennasr, A., et Chevalier, J. (2010). L'étalement urbain, un processus incontrôlable. Rennes, France : Presses universitaires de Rennes.
- DU, DGP (Département de l'Urbanisme, Direction des Grand Projets). (8 novembre 2012). *Méthode. Densité bâtie et autres indicateurs pour l'aménagement. Rapport d'étude*. Genève, Suisse : État de Genève. doi : 10.5281/zenodo.16067
- Duhayon J.-J., Pages A., et Prochasson F. (2002). La densité: concept, exemples, mesure. CETE de l'ouest, Lyon: CERTU. Repéré à http://lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/1068/CERTU_densite_concept.pdf?sequence=4
- Easthope, H., et Judd, S. (2010). *Living well in greater density*. Sydney, NSW: Shelter. Repéré à <http://www.shelternsw.org.au/publications-new/policy-papers/urban-policy-planning/135-living-well-in-greater-density/file>
- Emelianoff, C. (2007). La ville durable: l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe. *L'Information géographique*, 71(3), 48-65. doi: 10.3917/lig.713.0048

- Enquête Origine-Destination. (2008). *La mobilité des personnes dans la région de Montréal* [pdf]. Repéré à <https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/mobilite-des-personnes-dans-la-region-de-montreal.pdf>
- Ewing, R., Schmid, T., Killingsworth, R., Zlot, A., et Raubenbush, S. (2003). Relationship between urban sprawl and physical activity, obesity, and morbidity. *American Journal of Health Promotion*, 18(1), 47-57. Repéré à http://smartgrowth.umd.edu/assets/ewingschmidkillingsworthzlotraudenbush_2003.pdf
- Ewing, R., S. Handy, R.C. Brownson, O. Clemente et E. Winston. (2006). Identifying and measuring urban design qualities related to walkability. *Journal of physical activity and health*, 3, 223-240. Repéré à http://forum.activelivingresearch.com/sites/default/files/JPAH_15_Ewing.pdf
- Ewing, R., et Handy, S. (2009). Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability. *Journal of Urban Design*, 14(1), 65-84. doi: 10.1080/13574800802451155
- Forsyth, A. (2003). *Measuring density: Working definitions for residential density and building intensity, design brief 8*. Minneapolis: Design Center for American Urban Landscape, University of Minnesota.
- Fouchier, V. (1998). *Les densités urbaines et le développement durable : le cas de l'Île de France et des villes nouvelles*, Paris, La documentation française.
- Frank, L. D., Saelens, B. E., Powell, K. E., et Chapman, J. E. (2007). Stepping towards causation: Do built environments or neighborhood and travel preferences explain physical activity, driving, and obesity? *Social Science & Medicine*, 65(9), 1898-1914. doi: 10.1016/j.socsimed.2007.05.053
- Gaudillère, J-P. (2005). Pour une ville durable - Entretien avec Cyria Emelianoff. *Mouvements*, 41, 57-63. doi: 10.3917/mouv.041.0057
- Gehl, J. (2012). *Pour des villes à échelle humaine* (traduit par Nicolas Calvé). Montréal, Québec : Éditions Écosociété.
- Geoffrion, P. (2009). Le groupe de discussion. Dans B. Gauthier (dir.), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte des données* (p. 391-414). Québec : Presses de l'Université du Québec.
- Ghorra-Gobin, C. (2010, janvier-février). Réformer la suburbia ? Un éclairage sur le débat américain prônant la densité. *Urbanisme*, 370, 33-38. Repéré à <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00547218/document>

- Giles-Corti, B., et Donovan, R. J. (2003). Relative Influences of Individual, Social Environmental, and Physical Environmental Correlates of Walking. *American Journal of Public Health*, 93(9), 1583-1589. Repéré à <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1448014/>
- Groupe Cardinal Hardy. (2006). *Habitations urbaines pour ménages avec enfants. Exploration sur les typologies et les critères architecturaux (Compte rendu final)*, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. Ville de Montréal, Montréal.
- Guibert, J. et Jumel, G. (1997). *Méthodologie des pratiques de terrain en sciences humaines et sociales*. Paris, France : A. Colin.
- Hall, E. T. (1978). *La dimension cachée* (traduit par Amélie Petita). Paris, France : Editions du Seuil.
- Jean, S. (2014). Ville ou banlieue ? Les choix résidentiels des jeunes familles de classe moyenne dans la grande région de Montréal. *Recherches sociographiques*, 55(1), 105-134. doi: 10.7202/1025647ar
- Jonathan Rose Companies. (2011). *Location, Efficiency and Housing Type : Boiling it Down to BTUs*. Environmental Protection Agency. Repéré à http://www.epa.gov/smartgrowth/pdf/location_efficiency_BTU.pdf
- Kearney, A. R. (2006). Residential development patterns and neighborhood satisfaction – Impacts of density and nearby nature. *Environment and behavior*, 38(1), 112-139. doi: 10.1177/0013916505277607
- Kenworthy, J. R. (2006). The eco-city: ten key transport and planning dimensions for sustainable city development. *Environment and Urbanization*, 18(1), 67-85. doi : 10.1177/0956247806063947
- Lavadinho, S. et Pini G. (2005, septembre). *Développement durable, mobilité douce et santé en milieu urbain*. Communication présentée au colloque Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance, Lausanne, Suisse.
- Leloup X. et Séraphin I. (2009). *Étude post occupation de projets résidentiels pour familles en milieu urbain dense*. Rapport remis à la Direction de l’habitation du Service de mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal. Repéré à <http://ocpm.qc.ca/sites/import.ocpm.aegirvps.net/files/pdf/P56/3d7.pdf>
- Leslie, E., Saelens, B., Frank, L., Owen, N., Bauman, A., Coffee, N., et Hugo, G. (2005). Residents’ perceptions of walkability attributes in objectively different neighbourhoods: a pilot study. *Health & Place*, 11(3), 227-236. doi:10.1016/j.healthplace.2004.05.005

- Lévesque, L. (2015, 11 mars). Montréal accuse encore une perte, mais moindre. *Le Devoir*. Repéré à <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/434083/migrations-entre-les-regions-montreal-accuse-encore-une-perte-mais-moins>
- Malo, C. (2000). Le modèle écologique du développement humain : conditions nécessaires de son utilité réelle [ppt]. http://www.stes-apes.med.ulg.ac.be/Documents_electroniques/MIL/MIL-GEN/ELE%20MIL-GEN%207647.pdf
- Marry, S. (2009). *Densité urbaine et qualité de vie - En quoi la compréhension des représentations de la densité urbaine est-elle prépondérante dans l'analyse et la conception des formes urbaines propices à une certaine qualité de vie ?* (Rapport issu du Mémoire de Master 2, Institut d'Urbanisme de Grenoble, France). Repéré à www.epe-asso.org/wp-admin/admin-ajax.php?wisadmin=false&action=dropfiles&action=dropfiles&task=file.download&id=42
- Marry, S., et Arantes, L. (2012). Variations des représentations et perceptions d'espaces publics sonores ordinaires, selon les formes urbaines. *Cybergeo : European Journal of Geography*, 582. doi: 10.4000/cybergeo.25044
- Marry, S., et Arantes, L. (2013, février). Étalement et densité : quels enjeux urbains à l'œuvre dans la conception des formes urbaines ? *Urbia Les Cahiers du Développement Urbain Durable*, 15, 195-218. Repéré à http://www.unil.ch/files/live/sites/ouvdd/files/shared/URBIA/urbia_15/Decoupe_12.pdf
- Maxwell, J. A. (2000). La validité ; Comment pourriez-vous avoir tort ? Dans J. A. Maxwell, *La modélisation de la recherche qualitative* (p. 157-177). Suisse : Editions Universitaires Fribourg.
- Mayer, R., et Saint-Jacques, M. C. (2000). L'entrevue de recherche. Dans Mayer, R., Ouellet, F., Saint-Jacques, M. C., Turcotte, D., et al. (dir.), *Méthodes de recherche en intervention sociale* (p. 115-133). Boucherville, Québec : Gaëtan Morin.
- Moulinié, C. et Nadau-Adam, M. (2005, juin). Appréhender la densité – 2. Les indicateurs de la densité. *Note rapide sur l'occupation des sols, IAURIF*, 384. Repéré à <http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/apprehender-la-densite-2.html>
- Nadau-Adam, M. et Zunino G. (2007, décembre). Appréhender la densité – 4. À l'échelle de l'îlot. *Note rapide sur l'occupation des sols, IAURIF*, 440. Repéré à <http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/apprehender-la-densite-a-lechelle-de-lilote.html>
- Neuman, M. (2005). The Compact City Fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, 25(1), 11-26. doi: 10.1177/0739456X04270466
- Ouellet, F. et Saint-Jacques, M. C. (2000). Les techniques d'échantillonnage. Dans Mayer, R., Ouellet, F., Saint-Jacques, M. C., Turcotte, D., et al. (dir.), *Méthodes de recherche en intervention sociale* (p. 71-90). Boucherville, Québec : Gaëtan Morin.

- Paillé, P. et Mucchielli, A. (2012). *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales* (3^e éd.). Paris, France : Armand Colin.
- Paquot, T. (2008). *Vers un urbanisme sensoriel*, Propos recueillis par Sophie Chapelle, repéré sur www.mouvements.info/spip.php?article393
- Pélegrin, F., et Pélegrin-Genel, E. (2008). *Ambiances, densités urbaines et développement durable*. Paris : éditions PC.
- Pikora, T., Giles-Corti, B., Bull, F., Jamrozik, K., et Donovan, R. (2003). Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling. *Social Science & Medicine*, 56(8), 1693-1703. Repéré à <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/12639586>
- Prudente, D. (2007). Densité, urbanité, durabilité. Consolidation et construction d'une forme urbaine compacte en marge des centralités. *Urbia, Les cahiers du développement urbain durable*, 4, 103-122. Repéré à http://www.unil.ch/files/live/sites/ouvdd/files/shared/URBIA/Urbia_no4.pdf
- Pouyanne, G. (2004). *Forme urbaine et mobilité quotidienne* (Thèse de doctorat, Université Montesquieu-Bordeaux IV, France). Repéré à <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00071608/document>
- Raman, S. (2010). Designing a liveable compact city: Physical forms of city and social life in urban neighbourhoods. *Built Environment*, 36, 63–80. doi:10.2148/benv.36.1.63
- Rapoport, A. (1975). Toward a redefinition of density. *Environment and Behavior*, 7, 133–158. Repéré à <http://eab.sagepub.com/content/7/2/133.full.pdf>
- Rapoport, A. (1980). Environmental Preference, Habitat Selection and Urban Housing. *Journal of social issues*, 36(3), 118-134. doi:10.1111/j.1540-4560.1980.tb02039.x
- Roux, M. (2013). Densification. L'invasion de l'alibi. *Esquisses*, 24(11), 12-15. Repéré à https://www.oaq.com/fileadmin/Fichiers/Esquisses/ESQ2404-Bois/ESQ2404_Web.pdf
- Roy, S. N. (2009). L'étude de cas. Dans Gauthier B. (dir.), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte de données* (p. 199-225). Québec : Presses de l'Université du Québec.
- Sallez, A. (2007, juin). *Urbaphobie et désir d'urbain, au péril de la ville*. Communication présentée au colloque La ville mal aimée à Cerisy-la-salle, France.
- Samuel, J. (2007). When words are not enough : eliciting children's experiences of Buddhist monastic life through photographs 1. Dans Stanczak, G. C. (dir.), *Visual Research Methods* (p. 197-225). Thousand Oaks, CA : SAGE Publications, Inc.

- Savoir-Zajc, L. (2009). L'entrevue semi-dirigée. Dans Gauthier, B. (dir.), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte des données* (p. 337-360). Québec : Presses de l'Université du Québec.
- Secrétariat à la région métropolitaine. (2013). Rapport d'étape. Comité de pilotage Montréal = familles. Repéré à <http://www.metropole.gouv.qc.ca/publications/rapport-etape-montreal-famille-2013-09.pdf>
- Sénécal, G., Hamel, P. J., et Vachon, N. (2005). Forme urbaine, qualité de vie, environnements naturels et construits : éléments de réflexion et tests de mesure pour la région métropolitaine de Montréal. *Cahiers de géographie du Québec*, 49(136), 19-43. doi:10.7202/012107ar
- Senior, M. L., Webster, C. J., et Blank, N. E. (2006). Residential relocation and sustainable urban form: Statistical analyses of owner-occupiers' preferences. *International Planning Studies*, 11(1), 41-57. doi: 10.1080/13563470600935024
- Stanczak, G. C. (2007). Introduction : Images, Methodologies, and Generating Social Knowledge. Dans Stanczak, G. C. (dir.), *Visual Research Methods* (p. 2-23). Thousand Oaks, CA : SAGE Publications, Inc.
- TNS Sofres. (2007, janvier). *Les français et leur habitat : perception de la densité et des formes d'habitat*. Observatoire de la ville. Repéré à <http://www.observatoire-de-la-ville.com/publications/les-etudes-tns-sofres.html>
- Torres, J. (2012a). Mobilité quotidienne et design urbain : la transposition du modèle Quartiers verts à Montréal. *VertigO – la revue électronique en sciences de l'environnement*. doi:10.4000/vertigo.11773
- Torres, J. (2012b). Audience publique sur le programme particulier d'urbanisme de Griffintown (PPU) – Transcription de la présentation de Juan Torres (p. 24-31). Repéré à <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P64/5a.pdf>
- Turcotte, M., et Vézina, M. (2010). *Migration entre municipalité centrale et municipalités avoisinantes à Toronto, Montréal et Vancouver*. Statistiques Canada. Repéré à <http://www.statcan.gc.ca/pub/11-008-x/2010002/article/11159-fra.pdf>
- Ville de Montréal. (2004). Aire Village de Lorimier – Unité Village de Lorimier – Extrait du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale – Annexe C Fiches de caractérisation des aires et des unités de paysage du Plateau Mont-Royal [pdf]. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_PMR_FR/MEDIA/DOCUMENTS/piia_unite_de_paysage_5-3.pdf

- Ville de Montréal. (2005a). Plan d'urbanisme de Montréal – Partie II : Chapitre 11 – Arrondissement du Plateau-Mont-Royal (révisé juin 2014). Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/140616_chapitre_11.pdf
- Ville de Montréal. (2005b). Plan d'urbanisme de Montréal – Partie II : Chapitre 14 – Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (révisé février 2014). Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/140224_chapitre_14.pdf
- Ville de Montréal. (2014). Profil des ménages et des logements – Arrondissement du Plateau-Mont-Royal. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL%20DES%20M%C9NAGES%20ET%20DES%20LOGEMENTS%20-%20LE%20PMR.PDF
- Vivre en Ville. (2012). Nouvelles pratiques de design urbain [ppt]. Repéré à http://www.lemay.qc.ca/pub/midiconf/DESIGN_URBAIN10_2012.pdf
- Vivre en Ville. (2013). Consommation énergétique pour le logement et les déplacements selon le type résidentiel et le mode d'urbanisation [pdf]. Repéré à <https://vivreenville.org/media/397893/Localisation-deplacements-efficacite.pdf>
- Vivre en Ville. (n. d.). Compacité / densité. Repéré à <http://collectivitesviables.org/articles/compacite-densite/>
- Walton, D., Murray, S. J. et Thomas, J. A. (2008). Relationships between population density and the perceived quality of neighbourhood. *Social indicators research*, 89(3), 405-420. doi : 10.1007/s11205-008-9240-9
- Wiel, M. (2006, décembre). *Polysémie de la densité... Comment vivre avec...* Communication présentée au colloque Urbaplus La densité peut-elle enrayer l'étalement urbain, Créteil, France.
- Williams, K. (Ed.). (2005). *Spatial planning, urban form and sustainable transport*. Aldershot, Royaume-Uni : Ashgate.
- Yin, R. K. (1994). *Case study research. Design and methods* (2nd éd.). London, Royaume-Uni : Sage Publications.
- Zunino, G. (2009, décembre). Plaidoyer pour une ville intense. *Urbia – Les cahiers du développement durable*, 9, 57-76. Repéré à http://www.unil.ch/files/live/sites/ouvdd/files/shared/URBIA/urbia_09/urbia_09_complet.pdf
- Zunino, G., et Naudin-Adam, M. (2009, août). *Densité. Opérations de logements et quartiers urbains*. IAU (Institut d'aménagement et d'urbanisme) Ile-de-France. Repéré à http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_610/Densite_rapport_avec_signets.pdf

Entrées encyclopédiques :

Appréciation. (n. d.). *Dans Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*. Repéré à <http://www.cnrtl.fr/definition/appr%C3%A9ciation>

Perception. (n. d.). *Dans Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*. Repéré à <http://www.cnrtl.fr/definition/perception>

Annexe 1 : Lettre d'information envoyée aux organismes

Madame, Monsieur,

Étudiante à la maîtrise recherche en aménagement à l'Université de Montréal, je travaille sur un projet de recherche sur la perception de la densité et la relation entre la marche et le cadre bâti pour des parents de jeunes enfants, où je suis encadrée par Juan Torres, mon directeur de recherche et professeur adjoint à l'institut d'urbanisme à l'Université de Montréal. J'en suis actuellement au stade de la collecte de données, et c'est pourquoi je me permets de vous solliciter.

Dans un contexte d'exode des familles des quartiers centraux (denses) vers les banlieues (moins denses), le but de la recherche est d'une part de saisir de quoi parlent les parents lorsqu'ils s'expriment par rapport à leur perception de formes urbaines, et d'autre part en quoi le cadre bâti affecte leur comportement en matière de marche précisément. Ce travail permettra d'établir des liens entre le cadre bâti et son influence sur la marchabilité d'un quartier, ainsi que de déterminer s'il existe des appréhensions face à un type d'environnement bâti et si certaines formes urbaines paraissent plus agréables que d'autres pour les parents. Il s'agit d'une approche qualitative, et nous avons choisi d'interroger des parents (8 idéalement) habitant dans le quartier où se situe votre **association (Plateau Est / Mercier Est (pour chaque association sera associé le bon nom de quartier))**. J'ai obtenu un certificat d'éthique de l'Université de Montréal, afin de mener à bien ces activités.

C'est Owen Rose, mon codirecteur de recherche, et également président du Centre d'Ecologie Urbaine de Montréal (CEUM), qui m'a référé à votre organisme, car vous avez eu l'occasion de travailler avec eux et les citoyens de votre quartier dans le cadre de l'élaboration et la planification des Quartiers Verts Actifs en Santé. Je souhaitais donc savoir s'il était possible de bénéficier de votre rayonnement et de vos contacts.

Dans ce cas, vous trouverez ci-dessous les moyens que nous aimerions mettre en œuvre afin de procéder au recrutement des participants :

- transmettre à vos membres dans votre lettre d'information, le cas échéant, quelques lignes sur ma recherche ainsi qu'un lien dirigeant sur un mini-sondage. Sous la forme d'un questionnaire assez court, ce dernier permettra de présélectionner la population nous intéressant et d'obtenir de premières données ;
- envoyer directement un courriel à votre liste de diffusion (notamment si vous n'avez pas de lettre d'information), expliquant succinctement notre recherche et envoyant sur le mini-sondage ;
- en parallèle, s'accorder une présence sur votre site internet et/ou vos réseaux sociaux en y mettant un lien vers notre recherche et le mini-sondage.

Si vous aviez d'autres conseils à me donner afin d'effectuer mon recrutement, je vous en serais très reconnaissante.

Je vous remercie par avance pour votre collaboration et aide précieuse.

Bien cordialement,

Camille Butzbach

Annexe 2 : Lettre d'information envoyée aux parents

Invitation pour participer à un projet de recherche :
Cadre bâti et environnements marchables :
de la théorie de la ville durable à la perception des parents de jeunes enfants

Étudiante à la maîtrise recherche en aménagement à l'Université de Montréal, je suis à la recherche de parents de jeune(s) enfant(s) habitant le quartier **Plateau-Est // Mercier-Est** (*le bon nom de quartier sera écrit selon le lieu de distribution de la lettre*) pour participer à un projet de recherche portant sur la perception des formes urbaines et le lien entre le cadre bâti et son influence sur la marche des parents.

Critères :

- Avoir un ou des enfant(s) de 0 à 12 ans ;
- Être âgé de 25 à 44 ans.

Les objectifs de cette recherche sont de déterminer s'il existe des appréhensions face à un type d'environnement bâti, si certains environnements urbains paraissent plus agréables que d'autres pour les parents, et quels paysages urbains favorisent une expérience positive pour le piéton parent.

En acceptant de participer, vous nous permettrez d'améliorer nos connaissances sur les types d'aménagement urbain attirants en ville pour des familles et qui favorisent les déplacements à pied.

Les activités proposées dans le cadre de cette recherche sont les suivantes :

- Une entrevue semi-dirigée (individuelle) d'environ une heure trente avec la chercheuse, et pour laquelle nous vous proposerons au préalable de prendre quelques photos de votre quartier selon certaines indications ;
- Et si vous le souhaitez, la participation à un groupe de discussion avec d'autres participants de même profil, d'environ une heure.

N'hésitez pas à me contacter pour plus de renseignements sur les activités proposées ou la recherche elle-même (voir mes coordonnées en bas de lettre).

Les données recueillies seront entièrement confidentielles. La participation au projet se fait sur une base volontaire et vous pourrez vous retirer à tout moment et sans justification de votre part des activités. Ce projet a été approuvé par le comité d'éthique de l'Université de Montréal.

Si vous souhaitez participer, vous pouvez me contacter à l'adresse courriel suivante : [REDACTED] ou en laissant vos coordonnées à **l'association / l'école** (*le nom sera ajusté en fonction du lieu de distribution*) qui me les fera parvenir.

Etudiante-chercheuse : Camille Butzbach

Encadrée par :

Juan Torres, directeur de recherche, professeur adjoint à l'Université de Montréal, Faculté de l'aménagement, Institut d'urbanisme

Owen Rose, codirecteur de recherche, architecte chez Rose Architecture

Annexe 3 : Contenu du mini-sondage

Âge et sexe du participant

Adresse

Nombre d'enfants

Âge de chacun des enfants

Profession / activité

1) Auquel de ces 5 milieux ressemble votre quartier ? (Présentation de 5 photos de quartiers avec une densité et un cadre bâti différent)

2) Dans lequel de ces milieux préféreriez vous habiter ?

3) Pour quelles raisons ? (au participant d'écrire une courte réponse)

4) Dans lequel de ces milieux préféreriez-vous élever votre (vos) enfant(s) ?

5) Pour quelles raisons ? (au participant d'écrire une courte réponse)

6) Dans lequel de ces 5 milieux préférez-vous effectuer vos déplacements à pied sans destination précise ? (pour vous promener)

7) Pour quelles raisons ? (au participant d'écrire une courte réponse)

8) Dans lequel de ces 5 milieux préférez-vous effectuer vos déplacements à pied pour un but utilitaire (se rendre au travail, faire des courses, aller dans un espace culturel...) ?

9) Pour quelles raisons ? (au participant d'écrire une courte réponse)

10) Seriez-vous intéressé à poursuivre cette recherche en entrevue semi-dirigée avec la chercheuse ? Si oui, veuillez inscrire votre adresse courriel ci-contre.

Merci d'avoir répondu au sondage.

Annexe 4 : Certificat d'éthique



Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche

19 février 2014

Madame Camille Butzbach
Candidate à la maîtrise
Aménagement - Faculté d'aménagement

OBJET: Reconnaissance d'une approbation éthique

Mme Camille Butzbach,

Le Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche (CPER) a étudié le projet de recherche intitulé « Densité et environnements marchables : de la théorie de la ville durable à la perception de parents de jeunes enfants » et a délivré le certificat d'éthique demandé suite à la satisfaction des exigences précédemment émises.

Notez qu'il y apparaît une mention relative à un suivi annuel et que le certificat comporte une date de fin de validité. En effet, afin de répondre aux exigences éthiques en vigueur au Canada et à l'Université de Montréal, nous devons exercer un suivi annuel auprès des chercheurs et étudiants-chercheurs.

De manière à rendre ce processus le plus simple possible et afin d'en tirer pour tous le plus grand profit, nous avons élaboré un court questionnaire qui vous permettra à la fois de satisfaire aux exigences du suivi et de nous faire part de vos commentaires et de vos besoins en matière d'éthique en cours de recherche. Ce questionnaire de suivi devra être rempli annuellement jusqu'à la fin du projet et pourra nous être retourné par courriel. La validité de l'approbation éthique est conditionnelle à ce suivi. Sur réception du dernier rapport de suivi en fin de projet, votre dossier sera clos.

Il est entendu que cela ne modifie en rien l'obligation pour le chercheur, tel qu'indiqué sur le certificat d'éthique, de signaler au CPER tout incident grave dès qu'il survient ou de lui faire part de tout changement anticipé au protocole de recherche.

Nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Pierre Lapointe'.

Pierre Lapointe, Président
Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche (CPER)
Université de Montréal

PL/RS/rs

c.c. Gestion des certificats, BRDV
Juan José Torres Michel, professeur adjoint, Institut d'urbanisme - Faculté de l'aménagement
Owen Rose, architecte,
Simone Zriel
p.j. Certificat CPER-14-005-D

Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche

CERTIFICAT D'APPROBATION ÉTHIQUE

Le Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche (CPER), selon les procédures en vigueur, en vertu des documents qui lui ont été fournis, a examiné le projet de recherche suivant et conclu qu'il respecte les règles d'éthique énoncées dans la Politique sur la recherche avec des êtres humains de l'Université de Montréal.

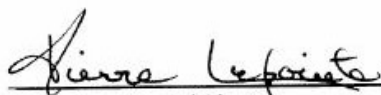
Projet	
Titre du projet	Densité et environnements marchables : de la théorie de la ville durable à la perception de parents de jeunes enfants
Étudiante requérant	Camille Butzbach () Candidate à la maîtrise, Aménagement - Faculté d'aménagement Université de Montréal
Financement	
Organisme	Non financé
Programme	--
Titre de l'octroi si différent	--
Numéro d'octroi	--
Chercheur principal	--
No de compte	--
Approbation reconnue	
Approbation émise par	non
Certificat:	s.o.

MODALITÉS D'APPLICATION

Tout changement anticipé au protocole de recherche doit être communiqué au CPER qui en évaluera l'impact au chapitre de l'éthique.

Toute interruption prématurée du projet ou tout incident grave doit être immédiatement signalé au CPER.

Selon les règles universitaires en vigueur, un suivi annuel est minimalement exigé pour maintenir la validité de la présente approbation éthique, et ce, jusqu'à la fin du projet. Le questionnaire de suivi est disponible sur la page web du CPER.



Pierre Lapointe, Président
Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche
Université de Montréal

19 février 2014
Date de délivrance

1 mars 2015
Date de fin de validité

Annexe 5 : Formulaire de consentement



Faculté de l'aménagement

FORMULAIRE DE CONSENTEMENT

Titre de la recherche : Densité et environnements marchables : de la théorie de la ville durable à la perception des parents de jeunes enfants

Chercheur : Camille Butzbach, étudiante à la maîtrise recherche en aménagement, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal

Directeur de recherche : Juan Torres, professeur adjoint, Institut d'urbanisme, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal

Co directeur de recherche : Owen Rose, architecte, agence Rose Architecture

A) RENSEIGNEMENTS AUX PARTICIPANTS

Avant d'accepter de participer à ce projet de recherche, veuillez prendre le temps de lire et de comprendre les renseignements qui suivent. Ce document vous explique le but de ce projet de recherche, ses procédures, avantages, risques et inconvénients. Nous vous invitons à poser toutes les questions que vous jugerez utiles à la personne qui vous présente ce document.

1. Objectifs de la recherche

Le projet de recherche vise à mieux comprendre les relations entre la perception de l'environnement et du cadre bâti et la marche chez des parents de jeunes enfants, population la plus sujette à un exode de quartiers centraux (plus denses) vers la banlieue (moins dense). Plus précisément, la recherche vise à saisir ce que les parents apprécient ou pas de leur environnement urbain, et les formes urbaines qui favoriseraient la pratique de la marche pour ces personnes, selon des contextes urbains différents (Plateau Est et Mercier Est).

2. Participation à la recherche

La participation à cette recherche consiste en trois activités complémentaires :

1. Prise de photos : il vous sera proposé de réaliser entre 4 et 8 photos avant la première rencontre. Les photos peuvent être prises avec l'appareil de votre choix (appareil photo, téléphone,...). Pour l'exploitation des photos, vous pouvez soit les envoyer par courriel (voir adresse courriel à la fin du formulaire) avant l'entrevue à la chercheuse, soit avoir votre appareil avec vous le jour de l'entrevue (la chercheuse disposera d'un ordinateur portable dans ce cas, afin de pouvoir visualiser les images). Les consignes que nous vous proposons de suivre sont les suivantes :

- a) Pourriez vous photographier dans votre quartier un paysage de rues qui rend la marche très agréable d'après vous? (2 photos maximum)
- b) Pourriez vous photographier dans votre quartier un paysage de rues qui rend la marche désagréable d'après vous? (2 photos maximum)
- c) Pourriez vous photographier un environnement extérieur dans votre quartier dans lequel vous vous sentez bien? (2 photos maximum)

d) Pourriez vous photographier un environnement extérieur qui n'est pas agréable pour vous? (2 photos maximum)

2. Entrevues : une entrevue individuelle d'environ une heure et demie sera menée par la chercheure à un moment et dans un lieu que vous choisirez. Outre l'information générale permettant de déterminer votre profil (lieu de résidence, caractéristiques socio-économiques, choix du quartier de résidence...), cette entrevue portera sur vos pratiques (déplacements à pied) et sur vos perceptions à l'égard de votre quartier (par rapport à l'environnement bâti). Les photos prises lors de la première activité serviront à alimenter la discussion. L'entrevue sera enregistrée (audio) puis transcrite pour des fins d'analyse.

3. Groupe de discussion : un groupe de discussion avec d'autres participants du quartier sera mené par la chercheure à un moment et dans un lieu choisis par les participants. D'une durée d'une heure, le groupe de discussion permettra à tous les participants de s'exprimer au sujet de la marche dans différentes formes de quartier, notamment à partir de photographies présentant différentes formes urbaines. Un enregistrement audio sera également effectué lors du groupe de discussion pour faciliter l'analyse ultérieure de l'information.

3. Confidentialité

Les renseignements que vous nous donnerez demeureront confidentiels. Les entrevues seront transcrites et les enregistrements effacés. La chercheure pourra être amenée à utiliser les photos prises par les participants sous accord de ceux-ci, mais les photos ne seront pas diffusées à large échelle (réseaux sociaux), seulement dans le mémoire de recherche, dans un article de recherche éventuel ou lors de la présentation de ses travaux dans un contexte académique.

Chaque participant à la recherche se verra attribuer un numéro et seule la chercheure aura la liste des participants et des numéros qui leur auront été attribués. De plus, les renseignements seront conservés dans un classeur situé dans un bureau fermé. Aucune information permettant de vous identifier d'une façon ou d'une autre ne sera publiée. Ces renseignements personnels seront détruits 7 ans après la fin du projet. Seules les données ne permettant pas de vous identifier seront conservées après cette date, le temps nécessaire à leur utilisation.

4. Avantages et inconvénients

En participant à cette recherche vous contribuerez à produire des connaissances, utiles notamment pour mieux outiller les praticiens pour proposer des aménagements à la fois cohérents avec les principes d'aménagement de collectivités plus viables et acceptables socialement. Le seul inconvénient prévu concerne le temps à consacrer à la démarche. Cet inconvénient sera toutefois minimisé en programmant ces activités au moment qui vous conviendra le mieux.

5. Droit de retrait

Votre participation est entièrement volontaire. Vous êtes libre de vous retirer en tout temps sur simple avis verbal, sans préjudice et sans devoir justifier votre décision. Si vous décidez de vous retirer de la recherche, vous pouvez communiquer avec la chercheure, par courriel (indiqué ci-dessous). Si vous vous retirez de la recherche, les renseignements qui auront été recueillis au moment de votre retrait seront détruits.

6. Compensation

Les participants ne recevront aucune compensation financière pour leur participation à la recherche.

7. Diffusion des résultats

Si vous souhaitez recevoir les résultats de l'étude et toute autre publication réalisée sur la base de cette recherche, vous pouvez nous indiquer ci-après l'adresse courriel à laquelle vous souhaitez les recevoir.

Cette adresse sera strictement confidentielle et ne servira qu'aux fins de transmission des résultats. En tout temps, vous pouvez aussi communiquer avec la chercheure, dont les coordonnées sont indiquées ci-dessous, et demander une copie de ces documents.

B) CONSENTEMENT

Je déclare avoir pris connaissance des informations ci-dessus, avoir obtenu les réponses à mes questions sur ma participation à la recherche et comprendre le but, la nature, les avantages, les risques et les inconvénients de cette recherche.

Après réflexion et un délai raisonnable, je consens librement à participer à cette recherche. Je sais que je peux me retirer en tout temps sans aucun préjudice, sur simple avis verbal et sans devoir justifier ma décision.

Je m'engage à respecter la confidentialité quant à l'identité des participants au groupe de discussion et à leurs propos.

Signature : _____ Date : _____
Nom : _____ Prénom : _____

Coordonnées pour rejoindre le participant :

Courriel :

Téléphone :

Je souhaite recevoir les résultats de l'étude et une copie du mémoire qui sera réalisé sur la base de la recherche à l'adresse électronique suivante :

Je déclare avoir expliqué le but, la nature, les avantages, les risques et les inconvénients de l'étude et avoir répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées.

Signature de la chercheure
(ou de son représentant) : _____ Date : _____

Nom : _____ Prénom : _____

Pour toute question relative à la recherche ou pour vous retirer du projet, vous pouvez communiquer avec Camille Butzbach, candidate à la maîtrise en aménagement et chercheure, à l'adresse courriel :
@umontreal.ca

Projet de recherche : Densité et environnements marchables – Chercheure : Camille Butzbach

Pour toute information d'ordre éthique concernant les conditions dans lesquelles se déroule votre participation à ce projet, vous pouvez contacter le coordonateur Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche (CPER) par courriel : cper@umontreal.ca ou pas téléphone au (514) 343-6111 poste 1896.

Pour plus d'information sur vos droits comme participants, vous pouvez consulter le portail des participants de l'Université de Montréal à l'adresse suivante : <http://recherche.umontreal.ca/participants>.

Toute plainte relative à votre participation à cette recherche peut être adressée à l'ombudsman de l'Université de Montréal, au numéro de téléphone (514) 343-2100 ou à l'adresse courriel suivante: ombudsman@umontreal.ca (**l'ombudsman accepte les appels à frais virés**).

Un exemplaire du formulaire d'information et de consentement signé doit être remis au participant

Annexe 6 : Guide d'entretien semi-dirigé

Matériel : photos prises par le participant par ses propres moyens ou description mentale, carte du quartier, crayons, magnétophone, journal de bord

Demander la permission pour enregistrer, expliquer pourquoi ; entretiens anonymes et confidentiels ; ne pas hésiter à poser des questions ou m'interrompre, c'est un échange.

Présentation des 3 parties ; définition du mot perception (idée que vous vous faites de l'environnement).

Section 1 : Habitats actuel et précédents

- Depuis quand habitez-vous le quartier ?
- Quel est le type de votre logement ? Taille ?
- Depuis quand y habitez-vous ?
- Quelles sont les raisons qui vous avaient fait choisir ce logement plutôt qu'un autre ? Et ce quartier ? (raisons de l'emménagement) Referiez-vous le même choix ?
- Quelles sont vos relations avec vos voisins ? Nombre appartements, nombre étages ?
- Possédez-vous un espace extérieur ?
- Maximum d'occupants dans un logement depuis que vous êtes enfant ? Est-ce que vos anciens logements étaient plus petits / plus grands ? Vous sentez-vous à l'aise avec l'espace que vous avez actuellement en termes de taille ?
- Quelles différences entre ce quartier et les autres quartiers dans lesquels vous avez vécu ?

Section 2 : Pratiques spatiales dans le quartier

- Pouvez-vous situer sur la carte les déplacements effectués dans le quartier à pied ? Quelles sont les rues que vous fréquentez le plus souvent à pied ? / Quels sont les lieux que vous fréquentez couramment à pied ? pour les sorties ? les achats ? les loisirs ? le travail ?
- Pouvez-vous distinguer
 - a) les déplacements pour le plaisir dans le quartier (sans destination) ?
 - b) les déplacements pour vous rendre aux magasins ou services locaux/TC (ie pour une destination précise) ?
- Qu'est-ce qui vous encourage en tant que piéton à passer dans cet environnement / par ces rues ?
- Vous déplacez-vous en voiture dans le quartier ?
- Marchez vous avec vos enfants ? Les accompagnez-vous à pied à l'école ou à d'autres activités ou courses ? Empruntez-vous des itinéraires particuliers ? Pour quelles raisons ?
- Marchez-vous plus fréquemment que dans votre lieu de résidence antérieur ? +/- de conduite auto ? Pour quelles raisons ? (changement de situation ?)

Section 3 : Perceptions par rapport à l'environnement urbain et densité

Sous-partie 1 : Perception par rapport à l'environnement urbain

- Définir Environnement urbain / cadre bâti

- Dans les déplacements que vous avez tracés, pouvez-vous identifier ceux qui étaient les plus agréables ? Les moins agréables ? Comment me décririez-vous ces environnements urbains ?

- Voilà les photos que vous avez prises // de quels environnements souhaitez vous me parler suite aux questions que je vous avais envoyées ? ;

(si mêmes environnements que précédemment, ne pas poser toutes les questions)

1) une rue (de la rue aux trottoirs et bâtiments) dans votre quartier qui rend la marche très agréable d'après vous ;

2) une rue (de la rue aux trottoirs et bâtiments) dans votre quartier qui rend la marche désagréable d'après vous ;

- Pourquoi avez-vous pris cette photo / pensé à cet environnement en particulier ? Qu'est-ce que cela représente pour vous ?

- Trouvez-vous que votre quartier facilite la marche ? Pour quelles raisons ?

(éventuellement demander s'il y a des quartiers qui induisent un autre comportement de marche ; donner des exemples si besoin)

- Quelles sont les rues qui vous incitent à marcher ? (ou résumer et laisser la personne compléter)

- Nous allons maintenant travailler avec les 2 autres photos / environnement choisis : (redéfinir environnement urbain)

3) une rue (de la rue aux trottoirs et bâtiments) dans votre quartier dans laquelle vous vous sentez bien en général ;

4) une rue (de la rue aux trottoirs et bâtiments) dans votre quartier qui n'est pas agréable pour vous en général.

- Comment décririez-vous l'environnement urbain de ces rues /espaces (non) agréables ? Quelles caractéristiques physiques (comme par exemple, façade en briques, végétation, largeur, cour en avant...) décrivent le mieux l'environnement qui (ne) vous plaît (pas) / que vous appréciez ?

(Exemples de questions pour lancer la discussion si besoin est :)

- Comment trouvez-vous la qualité de l'architecture dans votre quartier ? Hauteur du bâti ? Sensation d'ennui ? à votre échelle ? Comment vous sentez-vous dans la rue ?

- Les espaces publics sont-ils propres et bien entretenus (bruit, pollution, mauvaises odeurs...) ? Y a-t-il des nuisances ? Lesquelles ? Vous dérangent-elles ?

- Comment vous sentez-vous dans la rue ? (écrasé par les bâtiments ou non ? trop de monde ou pas assez ?/ Voyez-vous beaucoup de monde dans votre quartier ? Sentiment d'étouffement, d'entassement ? trop de construction ? trop aéré ? bâtiments trop proches de la rue ? trop dispersés ?)

- Quels services et équipements trouvez-vous dans votre quartier ? Est-ce suffisant ? (Le quartier vous paraît-il riche en commerces de proximité ? vivant ? avec des espaces verts ? des lieux de culture ?) Trouvez-vous que les aires publiques (les nommer) soient facilement accessibles ? Qu'il est agréable d'y aller ?

- Pour vous, y a-t-il un rapport entre la qualité de vie / votre confort / (votre appréciation générale) dans votre quartier et la forme des constructions qui s'y trouvent ? Pouvez-vous m'expliquer votre réponse ?

Sous-partie 2 : Dans un monde idéal... (où l'on fait abstraction des considérations financières)

- Comment décririez-vous votre quartier idéal ? / Quelles seraient les composantes de votre quartier idéal ?
- Si vous pouviez déménager dans les 5 prochaines années, le feriez-vous et pour quel autre quartier ? Est-ce que vous déménageriez pour aller en banlieue / dans un quartier central ? Pour quelles raisons ?
- Si vous restiez dans ce quartier, que changeriez-vous ? / Quelles seraient pour vous les caractéristiques non négociables, les éléments essentiels de votre quartier idéal ? / Que regarderiez-vous pour choisir un nouveau quartier ?
- Avec le côté financier, mêmes choix de quartiers ?

Sous-partie 3 : Parlons densité

- Pour vous, qu'est ce que la densité ? Qu'évoque pour vous le mot densité ? / Est-ce que ce mot vous évoque d'autres choses ? Connotation positive / négative ? (demander des explications)
- Comment me décririez-vous un environnement dense ?
- Des exemples à Montréal ?
- Est-ce que vous pensez habiter dans un endroit dense ? Qu'est-ce qui vous fait dire que c'est dense ?
- Vous, maintenant que l'entretien est fini, qu'entendez-vous par perception de la densité ?

Section 4 : Profil

- Âge, composition du ménage (nombre enfants et âges)
- Profession / Activité / Autre
- Nombre de voitures, vélos, autres véhicules, titres de TC, bixi ; déplacements quotidiens se font comment ?
- Propriétaire / locataire ?
- Envisagez-vous d'acheter ? de déménager ? où ?
- Participez-vous à des associations/réunions concernant l'aménagement, qualité de vie ? / Etes-vous impliqué dans votre quartier ?

Conclusion

- Rapide « résumé », voir si les propos ont été bien compris par la chercheuse
- Demander s'il y a des commentaires, des questions que le participant aurait aimé qu'on lui pose
- Demander si le participant souhaite participer au groupe de discussion, sinon lui proposer la dernière activité sur le classement d'environnements selon la densité
- Remerciements

Annexe 7 : Courriel type envoyé aux parents

Préalablement à l'entretien semi-dirigé de [date], je vous propose une petite préparation (qui est **non obligatoire**). Il s'agit soit de **prendre en photo** (iphone, appareil photo, par google street view, autre...), **soit de penser à la description de :**

- 1) un environnement urbain (de la rue aux trottoirs et bâtiments) dans votre quartier qui rend la marche très agréable d'après vous ;
- 2) un environnement urbain (de la rue aux trottoirs et bâtiments) dans votre quartier qui rend la marche désagréable d'après vous ;
- 3) un environnement urbain (de la rue aux trottoirs et bâtiments) dans votre quartier dans lequel vous vous sentez bien en général ;
- 4) un environnement urbain (de la rue aux trottoirs et bâtiments) dans votre quartier qui n'est pas agréable pour vous en général.

Les rues choisies seront de préférence **celles pratiquées couramment** (par exemple sur le trajet domicile - travail...), il n'est pas besoin de faire des détours ou d'aller parcourir tout votre quartier afin de choisir la rue à prendre en photo ou décrire.

Le cas échéant, vous pouvez soit m'envoyer les photos par courriel avant l'entrevue, soit avoir avec vous le média (téléphone, appareil photo...) où sont stockées les photos le jour de l'entrevue.

Si vous n'avez pas le temps de prendre des photos ou de penser à la description des rues, **il n'y a pas de problème nous ferons le travail ensemble durant l'entrevue semi-dirigée.**

Je vous envoie également en pièce jointe le formulaire de consentement, afin que vous puissiez en prendre connaissance avant de commencer les activités ci-dessus le cas échéant. J'en aurais 2 copies papier avec moi le jour de l'entrevue et nous les signerons à ce moment là.

Merci d'avance pour votre participation !

Au plaisir de vous rencontrer,

Camille

Annexe 8 : Guide du groupe de discussion

Introduction

- Tour de table pour connaître nom, âges et voix des participants
- Présentation de l'activité (discussion, photos)

Partie 1

- Qu'est-ce qui pourrait vous encourager à marcher (dans le paysage urbain) ? / les rues dans lesquelles vous vous sentez bien ?
- Pour vous, qu'est ce qui rend une marche agréable ?

Partie 2

A/ Photos de plusieurs environnements : marchabilité

- Comment caractériseriez-vous chacun de ces environnements ? Qu'est-ce qui vous plaît/déplaît ? Rues dans lesquelles vous vous sentez bien ?
- Dans lequel êtes-vous le plus à l'aise pour marcher ? Pour quelles raisons ?
- Quelles différences à marcher dans ce quartier ou celui-ci ?

B/ Photos de plusieurs environnements : densité

- Lequel est le plus dense selon vous ?
- Pourriez-vous classer ces environnements du plus dense au moins dense et m'expliquer votre choix ?
- Dans lequel serait-il le plus agréable pour vous de vivre ? de marcher ?

Partie 3

- En tant que jeunes parents, que recherchez-vous en priorité dans l'aménagement de votre quartier ? Formes urbaines particulières ? Taille du logement importante ?

Conclusion (5 min)

- Rapide « résumé », voir si les propos ont été bien compris par la chercheuse
- Demander s'il y a des commentaires, des questions que les participants auraient aimés qu'on leur pose
- Remerciements

Annexe 9 : Photos présentées lors de l'exercice 1 du groupe de discussion



PHOTO 1



PHOTO 2



PHOTO 3



PHOTO 4



Source des photographies : Google Street View

Photo 1 : Quartier Mercier Est, Montréal

Photo 2 : Avenue Laurier est, Montréal

Photo 3 : Rue du Fort, Montréal

Photo 4 : McMasterville

Photo 5 : Rue Tupper, Montréal

Annexe 10 : Planches photos présentées lors de l'exercice 2 du groupe de discussion



a.



b.



c.



PHOTOS
3

a.



b.



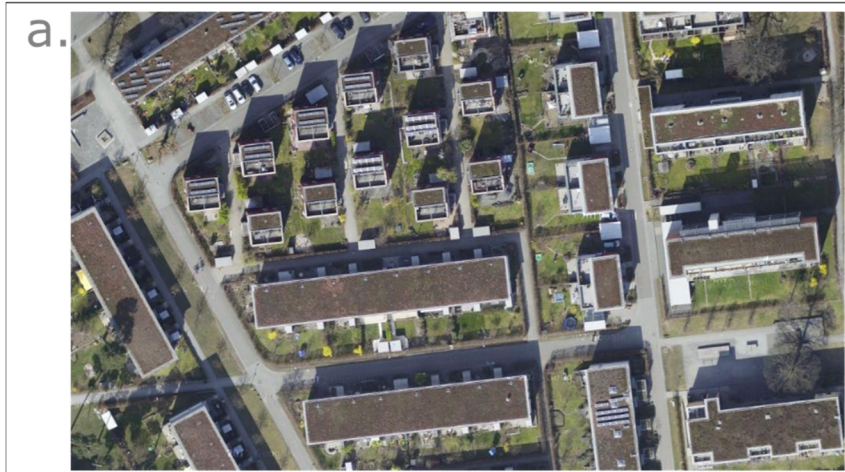
c.



PHOTOS
4



PHOTOS
5



PHOTOS
6

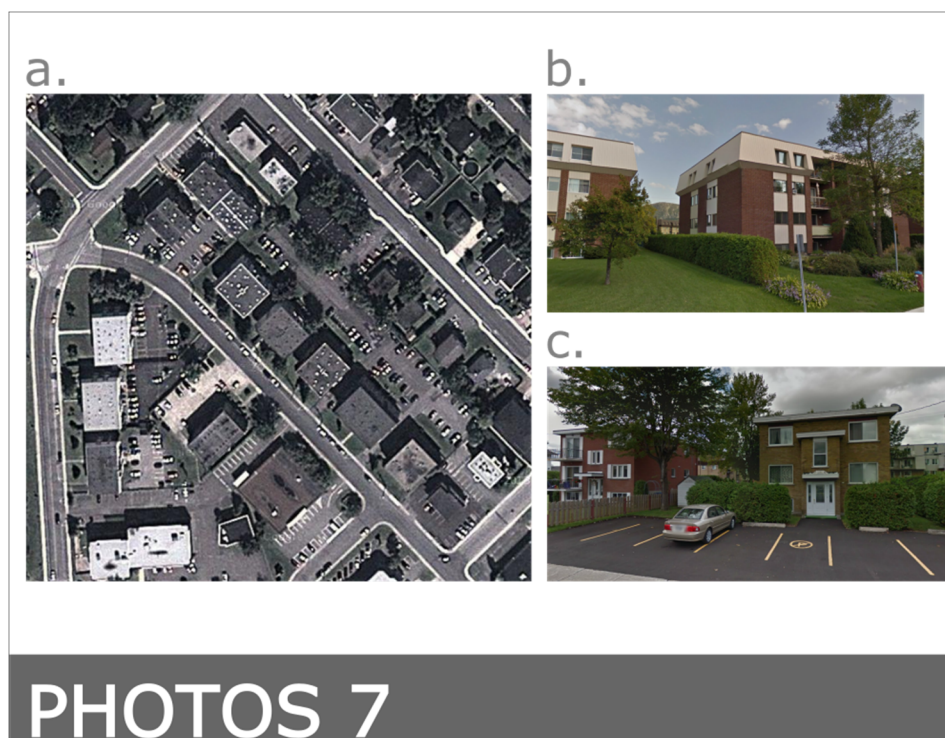


Planche photos 1 : Mühlenviertel, Tübingen, Allemagne

Densité résidentielle brute : 60 log/ha

Source des photographies : *Google Maps et Vivre en Ville, 2012*

Planche photos 2 : Rue Saint Zotique et boulevard les galeries d'Anjou, Anjou, Montréal

Densité résidentielle brute : 104,3 log/ha

Source des photographies : *Google Maps et Google Street View*

Planche photos 3 : Quartier français, Tübingen, Allemagne

Densité résidentielle brute : 110 log/ha

Source des photographies : *Bing Map et Vivre en Ville, 2012*

Planche photos 4 : Avenue Laval et avenue Henri Julien, Plateau Mont-Royal, Montréal

Densité résidentielle brute : 54 log/ha

Source des photographies : *Google Maps et Google Street View*

Planche photos 5 : Scharnhäuser Park, Ostfildern, Allemagne

Densité résidentielle brute : 40 log/ha

Source des photographies : *Bing Map et Vivre en Ville, 2012*

Planche photos 6 : Smiley West, Karlsruhe, Allemagne

Densité résidentielle brute : 27 log/ha

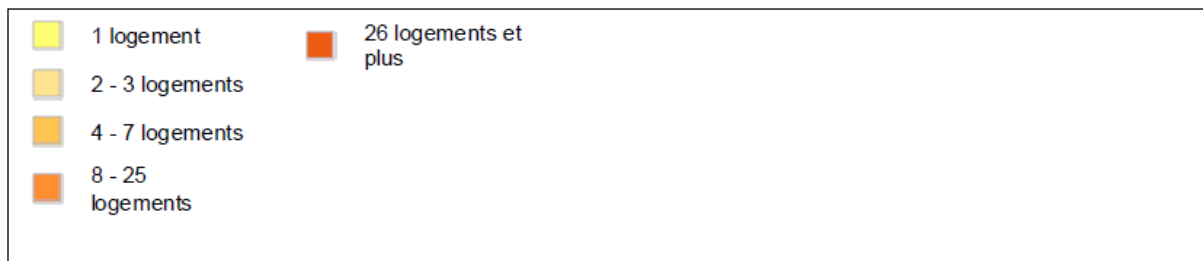
Source des photographies : *Google Maps et Vivre en Ville, 2012*

Planche photos 7 : Rue de Bromont, rue Brunelle, Beloeil

Densité résidentielle brute : 24 log/ha


















Source des photographies : *Google Maps et Google Street View*

Annexe 11: Densité de logements, Plateau Est

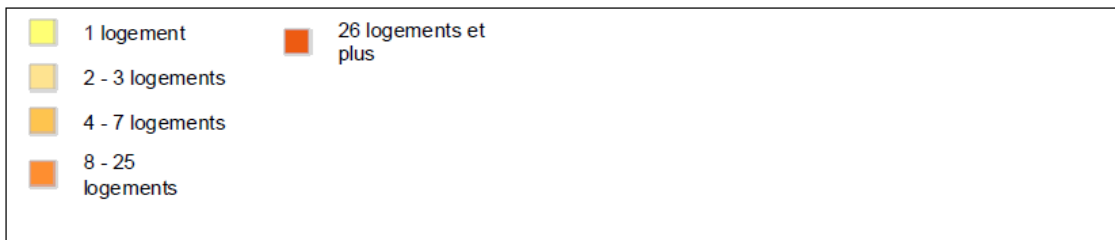
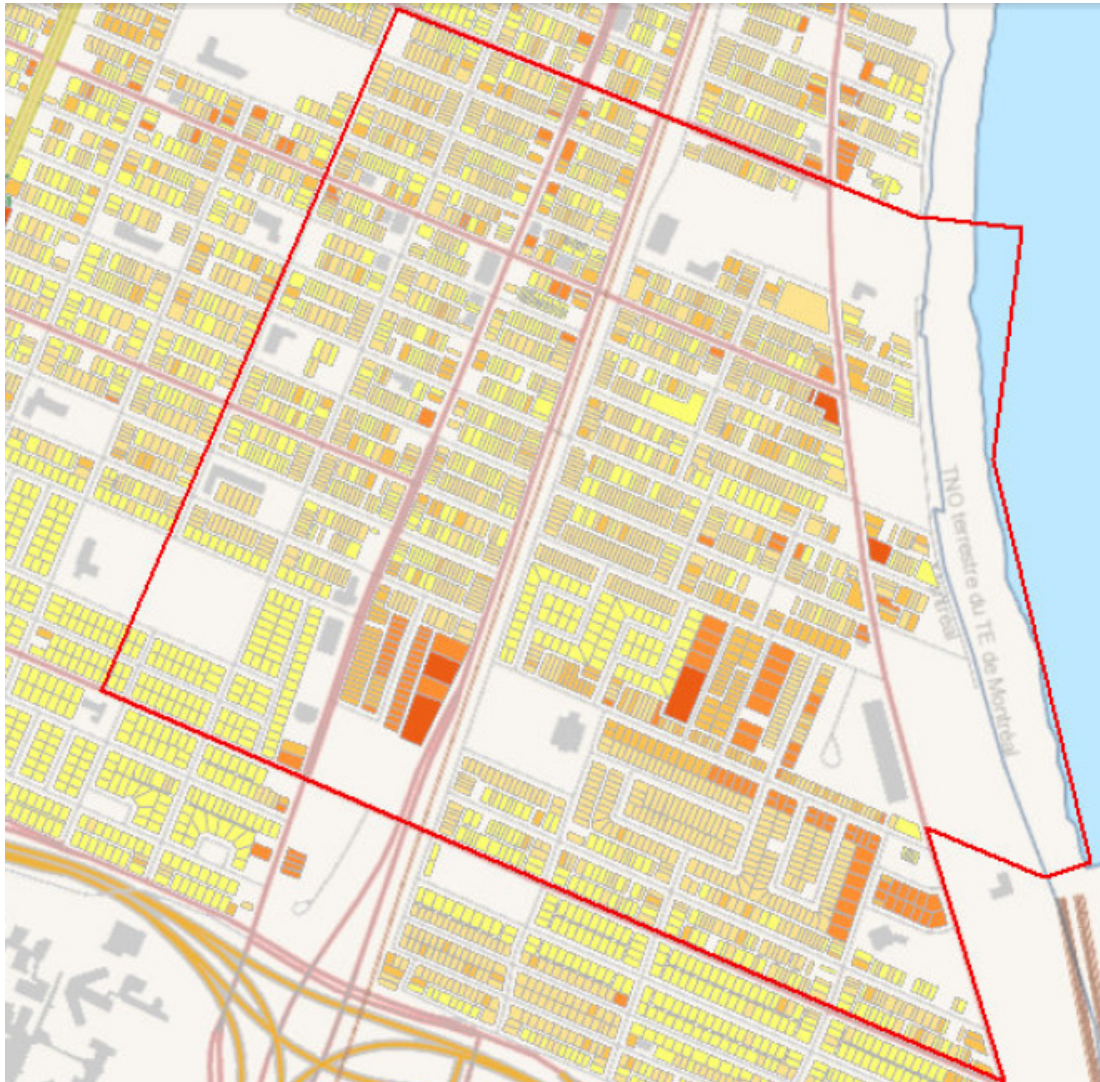


Annexe 12 : Usages prédominants au sol, Plateau Est




















 Résidentiel	 Restauration et hébergement	 Agricole	 Pêche, chasse, piégeage et activité connexe	 Cadastre vertical
 Résidentiel institutionnel	 Industrie légère	 Forestier	 Transport et infrastructure	 Sans correspondan...
 Institutionnel	 Industrie lourde	 Exploitation minière et service connexe	 Terrain vague	
 Service	 Parc et récréation			
 Commercial				

Annexe 13 : Densité de logements Mercier Est



Annexe 14 : Usages prédominants au sol, Mercier Est



	Résidentiel		Restauration et hébergement		Agricole		Pêche, chasse, piégeage et activité connexe		Cadastre vertical
	Résidentiel institutionnel		Industrie légère		Forestier		Exploitation minière et service connexe		Sans correspondan...
	Institutionnel		Parc et récréation				Transport et infrastructure		
	Service						Terrain vague		
	Commercial								

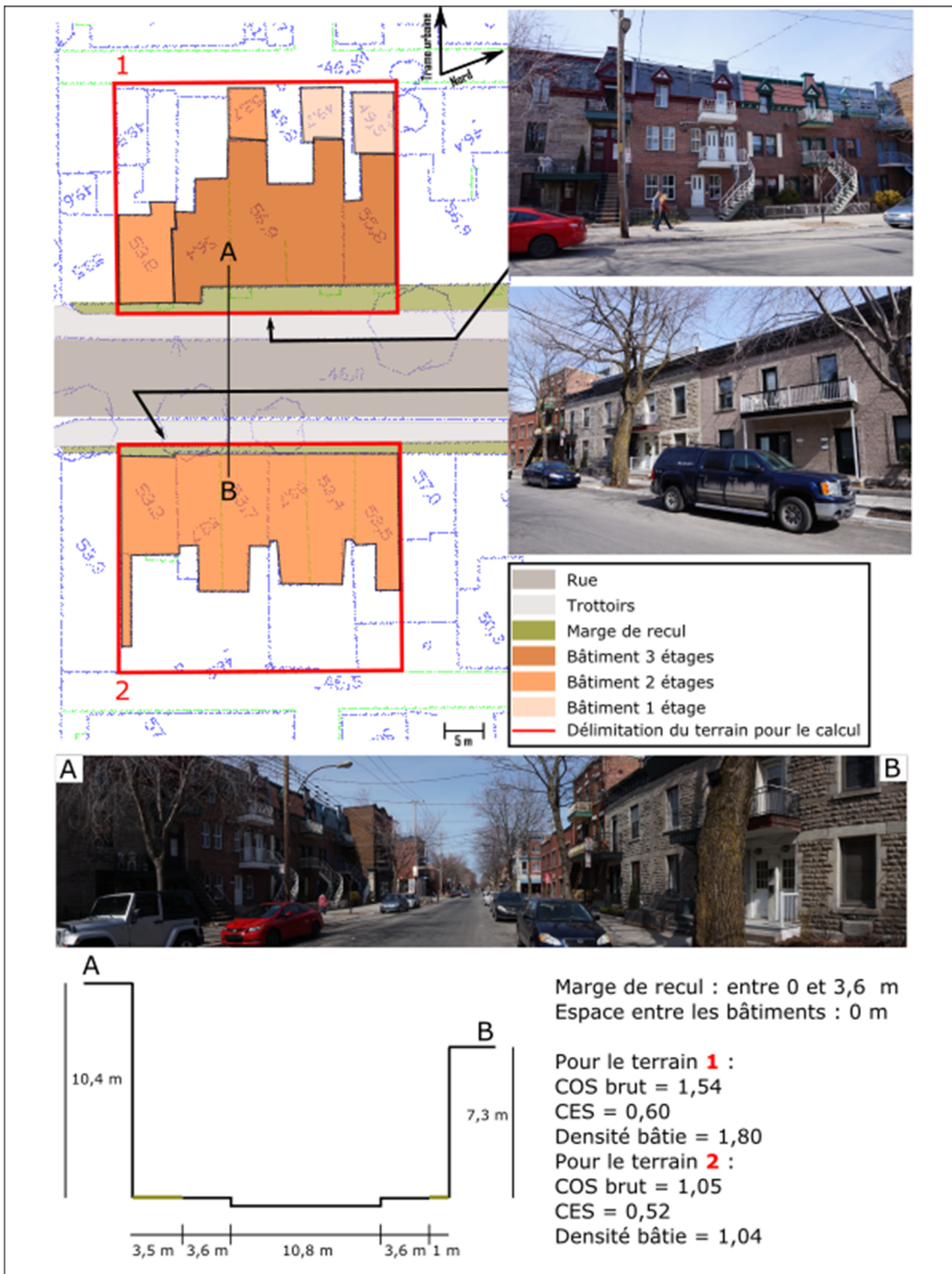
Annexe 15 : Types de bâti et coupe, avenue Papineau, PE



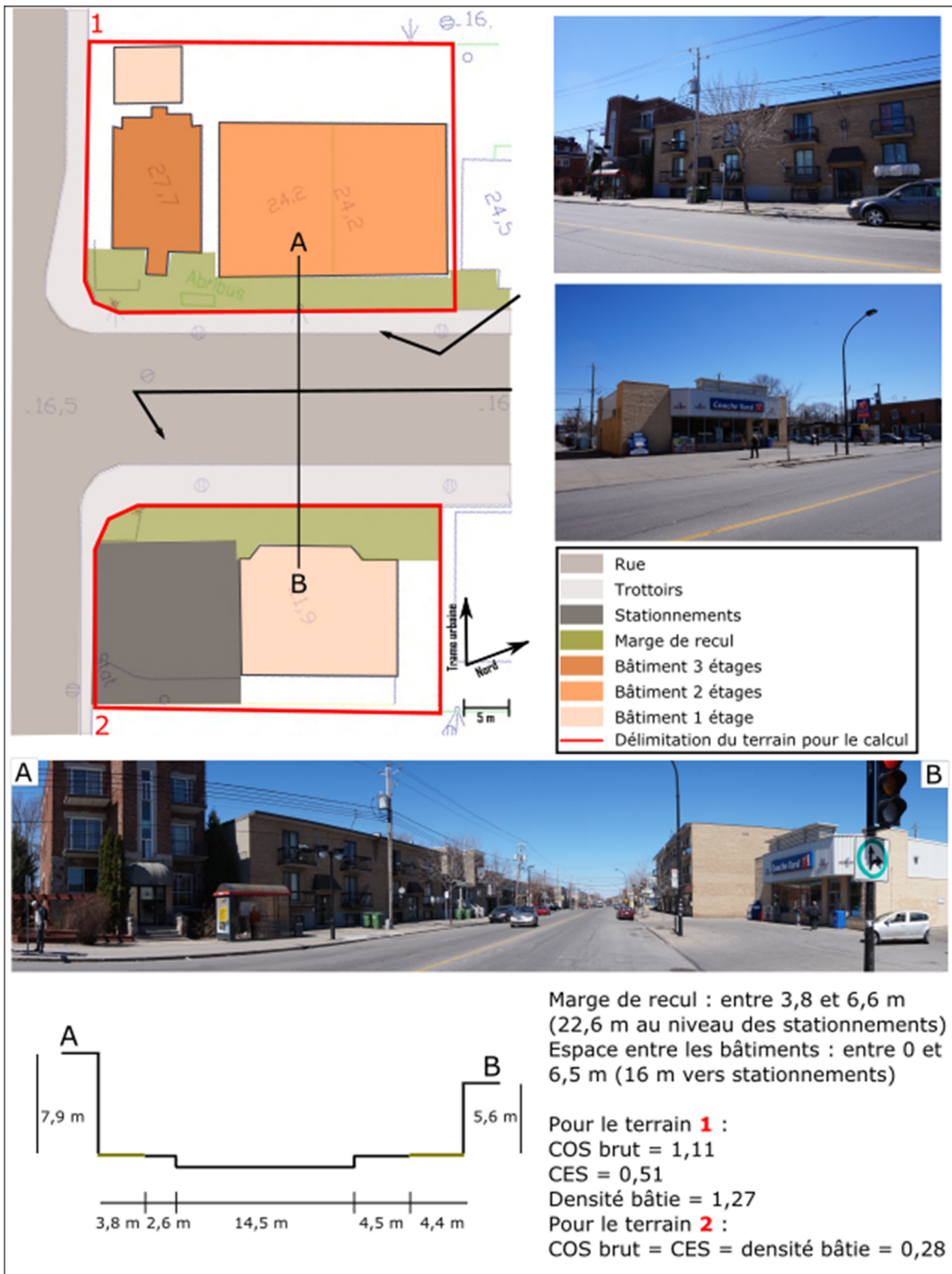
Annexe 16 : Types de bâti et coupe, avenue Laurier, PE



Annexe 17 : Types de bâti et coupe, rue Marie-Anne, PE



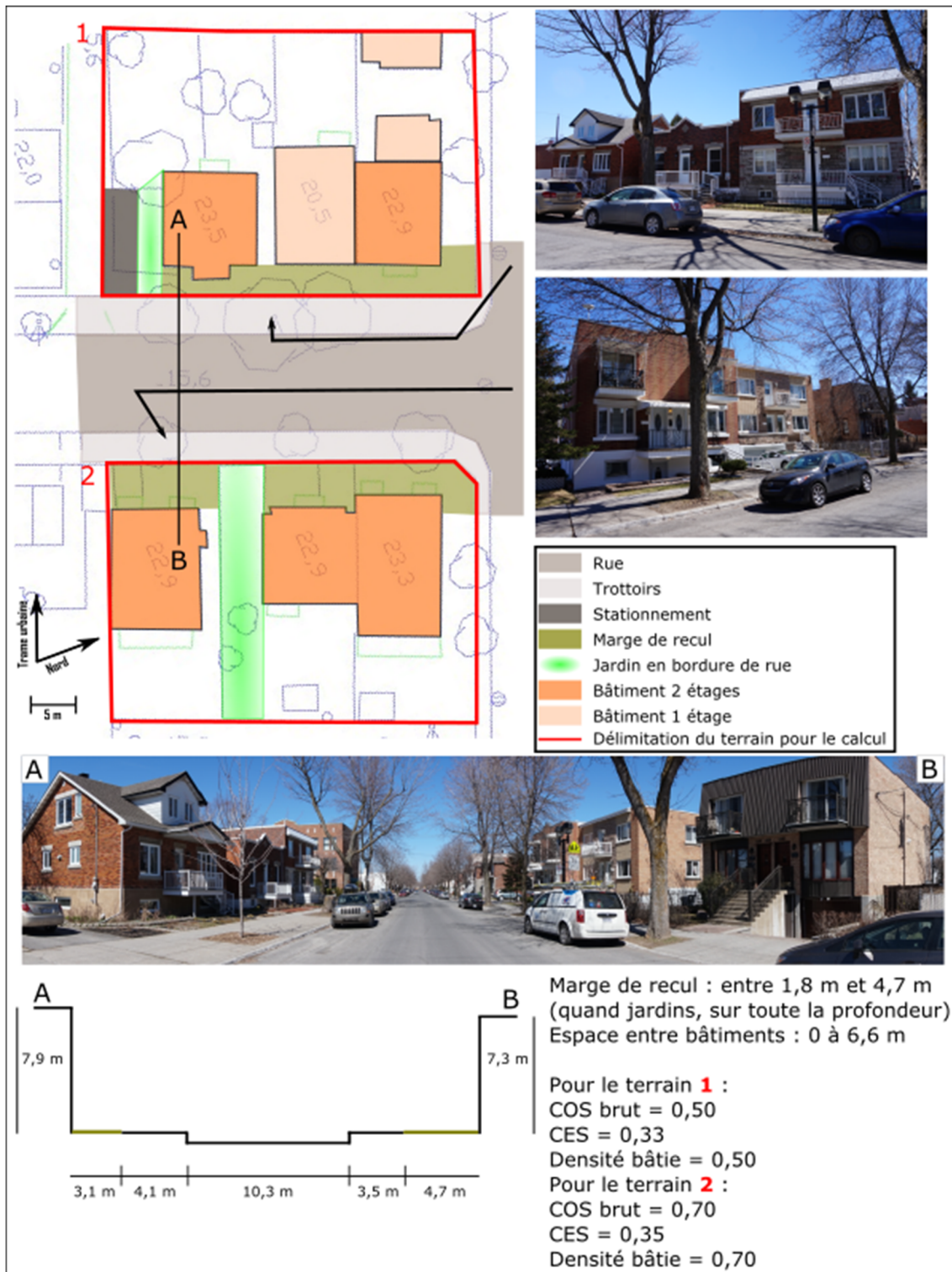
Annexe 18 : Types de bâti et coupe, rue Hochelaga, ME



Annexe 19 : Types de bâti et coupe, rue Sainte-Claire, ME



Annexe 20 : Types de bâti et coupe, rue Tellier, ME



Source des données des planches précédentes :

- Photographies prises par l'auteur
- Fonds de carte : Division de la géomatique de la ville de Montréal
- Cartes et coupes réalisées par l'auteur

Annexe 21 : Carte des déplacements à pied dessinés par P7 (PE)



Annexe 23 : Exemple de réalisation – maisons individuelles à moyenne densité de l’architecte Arsène-Henry



Atelier da.u, Pascal Arsène-Henry, architecte, Ormesson-sur-Marne, France

Maisons de ville groupées (2 niveaux)

41,7 log/ha

Source des images :

<http://apcverneuil.free.fr/Doc/Verneuil%20quartier%20des%20Pavillons%20Cheminots%207%202012%2006.pdf>