

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LA CONSIDÉRATION DU GENRE DES PROJETS D'ÉCOQUARTIER À MONTRÉAL : LE CAS DU
TECHNOPÔLE ANGUS ET DE L'ÉCOQUARTIER LACHINE-EST

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ(E)

COMME EXIGENCE PARTIELLE

MAÎTRISE EN ÉTUDES URBAINES

PAR

MARILYN JEAN

MARS 2025

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.12-2023). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d’abord à remercier ma directrice de recherche, Sophie Paquin, pour toute son aide, ses conseils, sa disponibilité et sa confiance en moi. Merci de m’avoir guidé tout au long de mon parcours à la maîtrise. Enfin, merci pour toutes les opportunités, tant académiques que professionnelles, vers lesquelles vous avez su me guider et m’encourager.

Je tiens également à remercier toutes les personnes qui ont participé à cette recherche.

Enfin, mes remerciements vont à mes parents et à ma sœur, qui m’ont soutenue moralement et qui m’ont encouragé tout au long de ce projet. Merci à mon père Yves et à ma mère Linda pour votre confiance et merci de croire en mes capacités. Je vous remercie pour toutes les opportunités que vous m’avez offertes dans la vie.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	ii
LISTE DES FIGURES.....	x
LISTE DES TABLEAUX	xiv
RÉSUMÉ	xv
INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1 REVUE DE LITTÉRATURE GENRE ET VILLE	3
1.1 La ville : production et reproduction du patriarcat.....	4
1.1.1 Des espaces urbains qui ne sont pas neutres	4
1.1.2 La division du travail productif et reproductif : rappels historiques	5
1.1.3 Le zonage fonctionnel et le modèle de la banlieue traditionnelle	7
1.1.4 Une société qui a changé, mais des espaces urbains toujours contraignants.....	9
1.2 Des rapports différenciés à la ville	10
1.2.1 Le prendre soin de (<i>care</i>)	10
1.2.1.1 Vers une définition	10
1.2.1.2 Vers un prendre soin de (<i>care</i>) égalitaire ?	12
1.2.2 La situation financière des femmes	12
1.2.3 Insécurité urbaine	13
1.2.3.1 L'insécurité urbaine : l'évaluation du risque à partir d'indices sociaux et spatiaux.....	13
1.2.3.2 Les différents facteurs générateurs d'insécurité urbaine.....	16
1.2.3.2.1 Les générateurs microsociaux de l'insécurité.....	16
1.2.3.2.2 La présence de témoins ou d'aide potentielle dans un lieu public	17
1.2.3.2.3 L'environnement bâti et l'urbanisme	17
1.2.3.3 Le sentiment d'insécurité : des restrictions spatio-temporelles et des conséquences psychologiques et matérielles.....	18
1.2.4 Mobilité et transport	19
1.2.4.1 Les différents facteurs qui influencent la mobilité des femmes	20
1.2.4.1.1 Les rôles genrés de la société	20
1.2.4.1.2 La composition des ménages et de la famille ainsi que le profil socio-économique et culturel des personnes	20
1.2.4.1.3 L'aménagement urbain.....	21
1.2.4.1.4 L'insécurité urbaine	22
1.2.4.1.5 La logistique des transports en commun.....	22
1.2.4.2 Différents choix modaux et différents comportements de déplacements	23
1.2.4.2.1 Des chaînes déplacements	23
1.2.4.2.2 Des déplacements en milieu de journée et en dehors des heures de pointe.....	26
1.2.4.2.3 Des déplacements réalisés sur de courtes distances	26
1.2.4.2.4 Le choix des transports en commun et des transports actifs.....	26
1.2.4.2.5 L'automobile, toujours essentielle à la mobilité des femmes.....	28
1.2.4.3 La mobilité : une question d'intégration sociale, d'équité et de droit fondamental	29

1.2.4.4	Un manque de considération pour les besoins des femmes et des systèmes de transport qui ne leur conviennent pas.....	30
1.2.4.4.1	Un manque de considération pour le <i>care</i>	30
1.2.4.4.2	Une situation similaire dans planification des transports au Canada	31
1.2.4.4.3	Des constats similaires à Montréal.....	31
1.2.5	Activités sportives et physiques.....	32
1.2.5.1	Des différences genrées dans la pratique sportive et physique.....	32
1.2.5.2	Obstacles systémiques et inégalités dans la pratique d'activités sportives et physiques chez les femmes et les filles	32
1.2.5.2.1	Le profil socio-économique et culturel des femmes et des filles	32
1.2.5.2.2	Une socialisation et des stéréotypes genrés	33
1.2.5.2.3	Des inégalités dans l'attribution des ressources	34
1.2.5.2.4	La conciliation avec le travail reproductif et de <i>care</i>	35
1.2.5.2.5	Des contraintes spatiales : appropriation genrée de l'espace urbain et insécurité urbaine	35
1.2.6	Accès aux commodités (toilettes publiques)	38
1.2.6.1	Des différences biologiques, mais un accès moindre aux toilettes publiques chez les femmes	38
1.2.6.2	L'accès aux toilettes publiques : plusieurs effets	38
1.2.6.3	Un enjeu qui n'est pas prioritaire	39
1.2.7	Démocratie participative	39
1.2.7.1	Des constats sur l'état de la participation citoyenne des femmes.....	39
1.2.7.2	Des obstacles à la démocratie participative des femmes.....	41
1.2.7.2.1	La position de subalternes des femmes	41
1.2.7.2.2	Le public contre le privé et la rationalité contre les émotions : une socialisation genrée... ..	42
1.2.7.2.3	Les normes de genre.....	43
1.2.7.2.4	Les caractéristiques sociales et les structures sociales institutionnalisées	44
1.2.7.2.5	Un pouvoir symbolique limité	45
1.2.7.2.6	L'organisation et la conception du dispositif de démocratie participative	45
1.2.7.3	La participation citoyenne : une question d'empowerment.....	46
1.2.8	Une considération et une représentation inégales dans le domaine de l'aménagement	46
CHAPITRE 2 DU DÉVELOPPEMENT DURABLE AUX ÉCOQUARTIERS : MISE EN CONTEXTE CRITIQUE		48
2.1	Les origines de la durabilité et du développement durable	49
2.1.1	Les origines historiques	49
2.1.2	Une définition qui n'est pas consensuelle	50
2.2	Vers un développement urbain durable	50
2.2.1	La ville au centre du développement durable	50
2.2.2	Contexte québécois et montréalais.....	52
2.3	Modèles urbanistiques et durabilité : des rappels historiques.....	52
2.3.1	Les mouvements d'origine.....	54
2.3.1.1	Le mouvement Garden City	54
2.3.1.2	Le mouvement The Neighborhood Unit	54
2.3.1.3	Le mouvement Moderniste	55
2.3.2	Les mouvements Neo-traditional	55
2.3.2.1	Le New Urbanism.....	56
2.3.2.2	Le Smart Growth.....	57

2.3.2.3	Le Transit-Oriented Development (TOD).....	58
2.3.3	Les mouvements d'éco-urbanisme.....	59
2.3.3.1	La ville de 15 minutes	60
2.3.3.2	Les quartiers durables (écoquartiers).....	62
2.3.3.2.1	L'origine des écoquartiers	62
2.3.3.2.2	Les définitions : quartier durable ou écoquartier.....	63
2.3.3.2.3	Les différents principes et caractéristiques.....	67
2.3.3.2.4	Les neighborhood-scale sustainability assessment (NSA) tools	68
2.3.3.2.5	Un regard critique sur les objectifs des écoquartiers.....	70
2.3.3.2.6	La participation citoyenne : un regard critique	72
CHAPITRE 3 LA PROBLÉMATIQUE ET LE CADRE CONCEPTUEL : LA PLANIFICATION SENSIBLE AU GENRE ..		75
3.1	Problématique : ville durable et écoquartiers à l'épreuve du genre ?	76
3.2	Mise en contexte de la planification sensible au genre.....	79
3.2.1	Les perspectives « féministes » sur la ville	79
3.2.2	La planification sensible au genre : un concept basé sur la vie quotidienne	80
3.2.2.1	Le paradigme du « New Everyday Life »	80
3.2.2.2	La planification sensible au genre : vers une définition	82
3.3	Le Gender Mainstreaming en planification et développement urbain	84
3.3.1	L'implantation de l'approche intégrée de la dimension de genre (gender mainstreaming).....	84
3.3.2	Le cas de la ville de Vienne en Autriche : un cas exemplaire.....	86
3.4	Les principes et critères d'un aménagement sensible au genre.....	87
3.4.1	Les principes structurants.....	87
3.4.1.1	Une participation et une représentation égale	89
3.4.1.2	Une structure urbaine polycentrique	90
3.4.1.3	Une forte proximité : « the city of proximity »	90
3.4.1.4	Des espaces publics et verts qui soient variés et de qualités	90
3.4.1.5	Des modes de transports soucieux de l'environnement	92
3.4.1.6	Un environnement urbain sûr et sécuritaire	92
3.4.1.7	Une ville « sans barrières »	93
3.4.2	La grille d'analyse de cette recherche	93
3.5	Questions spécifiques et hypothèses de recherche	101
CHAPITRE 4 STRATÉGIE MÉTHODOLOGIQUE		104
4.1	Approche méthodologique	105
4.1.1	Une recherche qualitative	105
4.1.2	Une recherche inductive.....	105
4.1.3	Une recherche par études de cas	105
4.1.4	Les données recueillies	106
4.2	Outils de cueillette de données	106
4.2.1	L'analyse de documents de planification et d'aménagement.....	106
4.2.2	L'analyse de compte rendu et de transcription des séances participatives.....	108
4.2.3	L'entrevue semi-dirigée	109

4.3	Les sites à l'étude	111
4.3.1	Le Technopôle Angus - l'Îlot central	112
4.3.2	L'écoquartier Lachine-Est.....	112
	CHAPITRE 5 RÉSULTATS.....	116
5.1	La considération de la dimension de genre	117
5.1.1	Îlot central - Technopôle Angus	117
5.1.2	Écoquartier Lachine-Est	117
5.1.3	Conclusion de la considération de la dimension de genre	118
5.2	Participation de la population et gouvernance.....	120
5.2.1	Îlot central - Technopôle Angus	120
5.2.1.1	La participation citoyenne comme « tradition »	120
5.2.1.2	Des modalités notées pour accroître la parité femme-homme	121
5.2.1.3	La participation de femmes dans les groupes de décisions	121
5.2.1.4	La parité femme-homme dans la participation citoyenne	122
5.2.2	Écoquartier Lachine-Est	122
5.2.2.1	La société civile impliquée dans un Bureau de projet partagé.....	122
5.2.2.2	Des modalités prévues pour accroître la parité et une pandémie qui rend difficile le processus.....	124
5.2.2.3	Une parité femme-homme forte dans la gouvernance du projet.....	125
5.2.2.4	Des femmes très « actives » dans la concertation	126
5.2.3	Conclusion participation de la population et gouvernance.....	127
5.3	Cadre bâti, habitations et typologies	129
5.3.1	Îlot central - Technopôle Angus	130
5.3.1.1	La présence de copropriété	130
5.3.1.2	Des volumes, des dimensions et des implantations facilitant le contact visuel et l'accessibilité 130	
5.3.1.3	Des habitations implantées près d'espaces publics de qualité et des bâtiments ayant une ventilation et un ensoleillement optimal.....	133
5.3.1.4	La présence de rez-de-chaussée commerciaux	134
5.3.1.5	Une variété de logements abordables, familiaux et sociaux.....	134
5.3.2	Écoquartier Lachine-Est	136
5.3.2.1	Des espaces disponibles pour des usages transitoires	136
5.3.2.2	Des bâtiments plutôt hauts, mais facilitant les déplacements des citoyen.ne.s.....	136
5.3.2.3	Des habitations près de nombreux espaces publics et une réglementation d'urbanisme qui prend en compte des aspects bioclimatiques.....	139
5.3.2.4	Plusieurs rez-de-chaussée mixtes, mais des secteurs quelque peu dépourvus	139
5.3.2.5	Une variété d'habitation convenant à différentes tranches de la population	139
5.3.3	Conclusion cadre bâti, habitations et typologies.....	141
5.4	Infrastructures sociales	143
5.4.1	Îlot central - Technopôle Angus	143
5.4.1.1	Des infrastructures sociales disponibles dans un rayon rapproché, mais quelques manques par rapport aux besoins actuels et futurs	143
5.4.1.2	Des espaces publics flexibles	145
5.4.2	Écoquartier Lachine-Est	146

5.4.2.1	Des infrastructures sociales variées et connectées au système de transport en commun ...	146
5.4.2.2	Des installations sportives quelque peu stéréotypées	149
5.4.3	Conclusion infrastructures sociales	149
5.5	Espaces publics, privés, libres et verts	151
5.5.1	Îlot central - Technopôle Angus	152
5.5.1.1	Une offre diversifiée d'espaces publics interconnectés et facilement accessibles	152
5.5.1.2	Des espaces publics flexibles permettant différentes activités.....	155
5.5.1.3	Des aires de jeux pour les enfants absentes.....	156
5.5.1.4	Un mobilier urbain permettant le repos, l'anonymat et la socialisation.....	161
5.5.1.5	Le verdissement du quartier	163
5.5.2	Écoquartier Lachine-Est	164
5.5.2.1	Un grand éventail d'espaces publics interconnectés	164
5.5.2.2	Des terrains de sports susceptibles d'être dominés par un groupe « dominant »	165
5.5.2.3	Des aires de jeux pour les enfants : un enjeu laissé entre les mains des citoyen.ne.s.....	167
5.5.2.4	Un mobilier urbain facilitant des déplacements piétons confortables	168
5.5.2.5	Un verdissement du quartier généralisé	170
5.5.3	Conclusion espaces publics, privés, libres et verts	170
5.6	Mobilité et infrastructure de transport	172
5.6.1	Îlot central - Technopôle Angus	173
5.6.1.1	Une priorité accordée aux modes de transports actifs et collectifs.....	173
5.6.1.1.1	Transports en commun.....	174
5.6.1.1.2	Transports actifs	175
5.6.1.2	Des lacunes dans la sécurité routière	178
5.6.1.3	Des mesures soutenant la diminution de l'utilisation de la voiture, mais une omniprésence de cette dernière dans l'espace urbain.....	179
5.6.1.4	Des horaires de transport peu conviviaux en dehors des heures de pointe et une mobilité axée sur le traditionnel « domicile-travail »	181
5.6.1.5	Des arrêts d'autobus peu accueillants, confortables et sécuritaires.....	182
5.6.2	Écoquartier Lachine-Est	186
5.6.2.1	Une mobilité axée sur les transports actifs et collectifs	186
5.6.2.1.1	Transports en commun.....	186
5.6.2.1.2	Transports actifs	187
5.6.2.1.3	Déplacements motorisés	188
5.6.2.2	Une sécurité routière accrue	189
5.6.2.3	Des mesures pour réduire la dépendance à l'automobile	191
5.6.2.4	Des patrons de déplacements autres que le traditionnel « domicile-travail »	192
5.6.2.5	Des arrêts de transport en commun non satisfaisantes.....	193
5.6.3	Conclusion mobilité et infrastructure de transport.....	198
5.7	Quartier concentré et identité distincte	200
5.7.1	Îlot central -Technopôle Angus.....	200
5.7.1.1	Un quartier indépendant	200
5.7.1.2	Une identité distincte	201
5.7.2	Écoquartier Lachine-Est	202
5.7.2.1	Une mixité des usages accessibles en transports actifs et en transports en commun	202
5.7.2.2	Des personnages féminins représentés.....	204
5.7.3	Conclusion quartier concentré et identité distincte.....	205

5.8	Sécurité urbaine et hygiène	207
5.8.1	Îlot central - Technopôle Angus	207
5.8.1.1	La SDA est à l'affût des problèmes de sécurité urbaine	207
5.8.1.2	Des caractéristiques du cadre bâti qui favorisent la coveillance.....	208
5.8.1.3	Des rez-de-chaussée mixtes et une mixité des usages qui amène de l'achalandage.....	208
5.8.1.4	Une végétation adéquate	209
5.8.1.5	Une future mobilité sécuritaire et sûre, à certaines exceptions près	209
5.8.2	Écoquartier Lachine-Est	210
5.8.2.1	Le sentiment d'insécurité pris en compte dans des étapes ultérieures.....	210
5.8.2.2	Des éléments du cadre bâti prévenant le sentiment d'insécurité	210
5.8.2.3	La présence de certaines zones monofonctionnelles.....	212
5.8.2.4	Une végétation à surveiller.....	213
5.8.2.5	Une sécurité accrue pour les piétons.....	215
5.8.3	Conclusion sécurité urbaine et hygiène.....	215
5.9	Les points de vigilance à retenir.....	217
5.9.1	La considération de la dimension de genre	217
5.9.2	Participation de la population et gouvernance	217
5.9.3	Cadre bâti, habitations et typologies.....	218
5.9.4	Infrastructures sociales.....	218
5.9.5	Espaces publics, privés, libres et verts.....	219
5.9.6	Mobilité et infrastructure de transport	220
5.9.7	Quartier concentré	221
5.9.8	Sécurité urbaine et hygiène.....	221
CHAPITRE 6	DISCUSSION	224
6.1	Retour sur les questions et les hypothèses de recherche	225
6.1.1	« Comment la dimension de genre, et celle des femmes en particulier, a-t-elle été prise en compte dans la démocratie participative et la gouvernance des projets d'écoquartier étudiés ? »	225
6.1.1.1	La considération de la dimension de genre	225
6.1.1.2	Participation et gouvernance.....	226
6.1.2	« Comment les principes d'aménagements sensibles au genre se concrétisent-ils dans les projets d'écoquartier étudiés ? »	228
	Cadre bâti, habitations et typologies.....	228
6.1.2.1	228	
6.1.2.2	Infrastructures sociales.....	231
6.1.2.3	Espaces publics, privés, libres et verts.....	232
6.1.2.4	Mobilité et infrastructure de transport	234
6.1.2.5	Quartier concentré et identité distincte.....	237
6.1.2.6	Sécurité urbaine.....	238
6.1.2.7	Retour sur l'hypothèse	240
6.1.3	« Quel(s) sont les avantages du concept de la planification sensible au genre ? ».....	241
6.2	Limites de la recherche	244
6.3	Les apports de la recherche	245
CONCLUSION	246

ANNEXE A LETTRE D'INTRODUCTION ET DE RECRUTEMENT	251
ANNEXE B GUIDES D'ENTRETIEN	256
ANNEXE C PARTICIPATION CITOYENNE (PARITÉ)	277
RÉFÉRENCES	286
BIBLIOGRAPHIE.....	290

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 La relation entre l'aménagement urbain, l'accessibilité, les comportements de déplacements (choix de mode, etc.) et les préférences et attitudes personnelles	22
Figure 1.2 Des exemples de chaînes de déplacements diurnes (trip chaining)	25
Figure 1.3 L'influence du genre sur la mobilité des femmes (résumé schématique)	29
Figure 1.4 La spatialisation et l'appropriation genrée au parc Suzanne Lenglen (France)	37
Figure 1.5 La spatialisation et l'appropriation genrée au parc Suzanne Lenglen (France) (suite)	37
Figure 2.1 Les principaux mouvements de planification des quartiers depuis le début du 20e siècle.....	53
Figure 2.2 Les six composantes majeures du concept de Smart Growth selon Ye, Mandpe et Meyer (2005)	57
Figure 2.3 Les principes de la ville de 15 minutes et leur relation avec les trois dimensions du DD.....	62
Figure 2.4 Ligne du temps des différentes tendances des écoquartiers depuis les années 1980	63
Figure 2.5 Certaines définitions du concept de quartier durable dans la littérature (Oliver, 2018)	66
Figure 2.6 Certaines définitions du concept de quartier durable dans la littérature (Oliver, 2018) (suite)	66
Figure 2.7 Principes d'aménagement des outils LEED-AQ, label ÉcoQuartier et les Objectifs écoquartier (Granier, 2020)	70
Figure 3.1 Représentation schématique des infrastructures de la vie quotidienne	82
Figure 3.2 Les principes de l'aménagement sensible à la notion de genre	88
Figure 3.3 Des critères pour un aménagement gender-sensitive des espaces publics (parcs).....	91
Figure 4.1 Les projets d'écoquartier montréalais à l'étude	113
Figure 4.2 Délimitation du projet du Technopôle Angus - Îlot central.....	114
Figure 4.3 Délimitation du projet de l'écoquartier Lachine-Est (PPU)	114
Figure 5.1 Bureau de projet partagé écoquartier Lachine-Est	123
Figure 5.2 Fonctions principales de l'îlot central.....	131
Figure 5.3 Design du bâtiment Cité Angus phase 1.....	132
Figure 5.4 Corridors écologiques.....	132

Figure 5.5 Résidences étudiantes Rose des vents (plan)	133
Figure 5.6 Usages préconisés sur le site de l'écoquartier Lachine-Est	137
Figure 5.7 Hauteurs des bâtiments sur le site de l'écoquartier Lachine-Est	137
Figure 5.8 Principes d'aménagements préconisés pour l'écoquartier Lachine-Est	138
Figure 5.9 Infrastructures sociales présentes près de l'îlot central	145
Figure 5.10 Espaces publics flexibles (l'exemple du Boisé)	146
Figure 5.11 Pôle civique de l'écoquartier Lachine-Est.....	148
Figure 5.12 Espaces collectifs de l'îlot central	152
Figure 5.13 Espaces semi-privés de l'îlot central	153
Figure 5.14 Espaces privés de l'îlot central	153
Figure 5.15 Connectivité des espaces publics et semi-privés	154
Figure 5.16 Cité Angus phase 1 (concept original)	157
Figure 5.17 Cité Angus phase 1 cour intérieure	158
Figure 5.18 Cité Angus phase 1 cour intérieure	158
Figure 5.19 Cité Angus phase 1 cour intérieure	159
Figure 5.20 Cité Angus phase 2 passage	160
Figure 5.21 Cité Angus phase 2 passage	160
Figure 5.22 Cité Angus phase 2 passage	161
Figure 5.23 La disposition des bancs sur l'îlot central.....	162
Figure 5.24 place publique à l'intersection des rues Molson et William-Tremblay.....	163
Figure 5.25 Espaces publics et verts prévus dans l'écoquartier Lachine-Est	165
Figure 5.26 Sports proposés dans le pôle civique	167
Figure 5.27 Des espaces libres propices aux jeux	168
Figure 5.28 Les bancs proposés dans le Corridor boisé	169
Figure 5.29 Les bancs proposés dans l'air d'ambiance du secteur des halles de la Allis-Chalmers	169
Figure 5.30 Les liens de mobilité planifiés avec le métro de Montréal	175

Figure 5.31 Résidences Rose des vents (plan des stationnements pour vélos intérieurs)	176
Figure 5.32 Coupe de l'avenue Mont-Royal Est	177
Figure 5.33 Coupe de la rue Augustin-Frigon	177
Figure 5.34 Coupe de la rue William-Tremblay	178
Figure 5.35 Coupe de la rue Molson	178
Figure 5.36 Voitures garées sur la rue Augustin-Frigon	180
Figure 5.37 Station de Bixi près du site	181
Figure 5.38 Rachel / Molson ID d'arrêt : 60658	183
Figure 5.39 Rachel / Molson ID d'arrêt : 60657	183
Figure 5.40 Molson / William-Tremblay ID d'arrêt : 61122	184
Figure 5.41 Molson / No 4803 ID d'arrêt : 61095	184
Figure 5.42 Molson / No 4801 ID d'arrêt : 61098	185
Figure 5.43 L'absence d'arrêt d'autobus aménagée sur le site de l'îlot central.....	185
Figure 5.44 Mobilité planifiée sur le site de l'écoquartier Lachine-Est	189
Figure 5.45 Écoquartier Lachine-Est intersection prévue (exemple 1)	190
Figure 5.46 Écoquartier Lachine-Est intersection prévue (exemple 2)	190
Figure 5.47 Le concept de rue partagée préconisé par l'écoquartier Lachine-Est.....	191
Figure 5.48 Normes prescrites pour les stationnements de véhicules	192
Figure 5.49 Coupe de la rue Victoria et de la station de transport en commun structurant prévue	194
Figure 5.50 Concept de la gare du Canal.....	195
Figure 5.51 Aménagement actuel de la station de la gare du Canal.....	195
Figure 5.52 Aménagement actuel de la station gare du Canal	196
Figure 5.53 Aménagement de la station gare du Canal	196
Figure 5.54 Arrêts d'autobus près de la gare du Canal	197
Figure 5.55 Exemple d'un arrêt d'autobus sur la rue Victoria.....	197
Figure 5.56 Exemple d'un arrêt d'autobus sur la rue Victoria.....	198

Figure 5.57 Liens avec les quartiers limitrophes (écoquartier Lachine-Est).....	204
Figure 5.58 Axes visuels prévus pour la cour Dominion.....	212
Figure 5.59 Axes visuels prévus pour la promenade des Sulpiciens	212
Figure 5.60 Inspiration pour la végétation de la cour Dominion Bridge (beaucoup de buissons).....	214
Figure 5.61 Végétation prévue au parc des Ponts Roulants (version 2021)	214
Figure 5.62 Végétation prévue au parc des Ponts Roulants (version 2023)	215

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 3.1 Grille d'analyse (partie 1).....	94
Tableau 3.2 Grille d'analyse (partie 2).....	95
Tableau 3.3 Grille d'analyse (partie 3).....	96
Tableau 3.4 Grille d'analyse (partie 4).....	97
Tableau 3.5 Grille d'analyse (partie 5).....	98
Tableau 3.6 Grille d'analyse (partie 6).....	99
Tableau 3.7 Grille d'analyse (partie 7).....	100
Tableau 5.1 Résultats participation de la population et gouvernance	120
Tableau 5.2 Résultats cadre bâti, habitations et typologies	129
Tableau 5.3 Résultats infrastructures sociales.....	143
Tableau 5.4 Résultats espaces publics, privés, libres et verts.....	151
Tableau 5.5 Résultats mobilité et infrastructure de transport (partie 1)	172
Tableau 5.6 Résultats mobilité et infrastructure de transport (partie 2)	173
Tableau 5.7 Résultats quartier concentré et identité distincte	200
Tableau 5.8 Résultats sécurité urbaine et hygiène	207

RÉSUMÉ

Depuis la définition du développement durable avec le rapport Brundtland, de nouveaux modèles de développement urbain durable ont émergé. C'est le cas des écoquartiers. Ces derniers, de plus en plus présents dans le paysage de nos villes, sont souvent considérés comme d'excellents exemples de projet urbain. Néanmoins, la ville durable et les écoquartiers notamment ne sont pas épargnés des rapports de domination (Raibaud, 2015; Tummers, 2015; Valegeas, 2020). Il y a donc lieu de questionner les objectifs et les modalités d'aménagement des écoquartiers.

Cette recherche a pour objectif d'interroger ces projets d'urbanisme durable et la place du genre dans leur conception. Il est effectivement reconnu que les réalités et les besoins des femmes et des hommes dans la ville ne sont pas identiques. Il existe des inégalités genrées dans la ville. On note, par exemple, la dévalorisation du travail reproductif et de *care*, l'insécurité urbaine, le manque de considération pour les intérêts et les besoins des femmes et des filles, etc. Il a donc été possible de se demander comment la dimension du genre est considérée dans les projets d'écoquartier à Montréal et plus précisément, comment le *gender mainstreaming* et les aménagements sensibles au genre sont pris en compte dans les projets d'écoquartier montréalais. Cette recherche a exploré ces questions dans le cadre de deux études de cas montréalais récents et représentatifs soit l'écoquartier de l'Îlot central au cœur du projet du Technopôle Angus et l'écoquartier Lachine-Est (PPU).

Pour ce faire, le concept du « *Gender-sensitive planning* » (planification sensible au genre) a été mobilisé. Il s'agit d'un concept basé sur le paradigme du « *New everyday life* », soit une planification axée sur les besoins de la vie quotidienne et qui vise à faciliter le quotidien des personnes, qui ont à leur charge le travail reproductif et de *care*, et des personnes qui dépendent de celles-ci. Ce concept est basé sur plusieurs principes d'aménagement. Particulièrement, les principes proposés par Damyanovic, Reinwald et Weikmann (2013) pour le guide « *Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban development* » de la ville de Vienne (manuel GM de Vienne), en complémentarité avec les principes proposés par le « Guide référentiel Genre & espace public » de Paris (2016), ont servi de grille d'analyse. De fait, à l'aide de différents outils analytiques, soit la recherche documentaire, l'analyse des principes d'aménagements (analyse du cadre bâti) et l'entretien semi-dirigé, les deux études de cas ont été analysés avec la grille d'analyse et l'opinion des expert.e.s, sur les projets étudiés et leur prise en compte de la dimension de genre, a été recherchée.

En vérifiant l'adhésion des projets d'écoquartiers montréalais aux principes de la planification sensible au genre, cette recherche a illustré comment plusieurs éléments d'un aménagement sensible au genre sont mis de l'avant dans les plans d'aménagements des projets d'écoquartier étudiés. Il existe néanmoins des éléments essentiels à la planification sensible au genre qui ne sont pas explicitement pris en compte dans les projets d'écoquartiers étudiés. On note notamment le fait d'offrir une offre en loisirs et activités sportives qui conviendraient à différents groupes de la population, l'implantation des aires de jeux pour les enfants près de l'habitation, le fait d'offrir des horaires de transport en commun qui soient conviviaux en dehors des heures de pointe et des arrêts et des stations de transport en commun qui soient agréables, confortables et sécuritaires à utiliser, etc. Grâce à trois questions de recherche, il a été possible d'affirmer l'importance de la planification sensible au genre dans la discussion.

Cette recherche est néanmoins soumise à certaines limites. La documentation a ses propres limites. Il s'agissait effectivement d'analyser des représentations et de grands principes d'aménagement proposés

actuellement pour les deux projets. Il ne s'agit pas des produits finaux que l'on retrouvera pour les deux projets. La recherche ne permet donc pas de tirer des conclusions générales et définitives quant à la considération de la dimension de genre dans les projets d'écoquartiers, à Montréal comme dans le monde entier. Elle permet tout de même d'avancer les connaissances sur la thématique de la ville durable au prisme de la dimension de genre. Il s'agit d'une thématique peu touchée en recherche. De plus, la recherche participe à promouvoir et à affirmer l'importance de la planification sensible au genre qui s'avère convenir à toutes et tous.

Mots clés : Genre et urbain, aménagement sensible à la notion de genre, Écoquartier, développement urbain durable, Montréal.

Keywords : Gender and urban, Gender-sensitive planning, Eco-district, sustainable urban development, Montreal.

INTRODUCTION

Depuis les années 1970, les chercheuses féministes ont montré comment les espaces urbains sont « la manifestation matérielle » du patriarcat. Depuis le 19^e siècle, la division de la sphère publique (travail productif) et de la sphère privée (travail reproductif et de *care*) en est la manifestation. Cette division va effectivement solidifier la place des femmes dans la ville. Même si la place des femmes dans la société a grandement évolué (autonomie, émancipation, reconnaissance, etc.), il ne suffit pas d'être « émancipée » pour avoir un rapport égalitaire à la ville (Coutras, 2005). Les villes du 21^e siècle sont en effet le produit de développements antérieurs et restent toujours pensées pour soutenir et favoriser les rôles masculins traditionnels, les formes familiales patriarcales et la ségrégation du travail productif et du travail reproductif (Tummers, 2015; Spain, 2014; Kern, 2019/2022). D'après les auteures féministes, deux constats s'imposent : 1) les espaces urbains produisent et reproduisent des rapports sociaux et 2) les espaces urbains influencent les possibilités des individu.e.s. Cela se manifeste pour les femmes par des rapports différenciés à la ville. En comparant le quotidien des femmes et des hommes, les chercheuses féministes ont montré que la ville offrait et offre toujours un accès inégal aux ressources (Coutras, 2008). Les femmes parcourent encore aujourd'hui la ville en fonction d'un ensemble d'obstacles et d'inégalités (physiques, sociaux, économiques, et symboliques) qui les contraignent et qui façonnent leur quotidien (Roy-Trempe, 2019; Kern, 2019/2022).

Si les femmes et les hommes ont un rapport différencié à la ville, quant est-il alors des projets d'urbanisme durable comme les écoquartiers ? Ces derniers sont à plusieurs égards considérés comme d'excellents exemples de projets urbains. Pour Tummers (2015), Raibaud (2015) et Valegeas (2020), la ville durable et les écoquartiers ne sont pas épargnés des rapports de domination et des inégalités genrées. À la lumière des articles de ces auteur.e.s, cette recherche se penchera sur la considération de la dimension de genre dans les écoquartiers montréalais. La question suivante est donc explorée : « Comment le *gender mainstreaming* et les aménagements sensibles au genre sont pris en compte dans les projets d'écoquartier montréalais ? ».

Pour ce faire, un premier chapitre fera la recension des écrits sur la thématique du genre et de la Ville afin de mettre en contexte les lectrices et les lecteurs sur la matérialisation du patriarcat dans les espaces urbains et d'éclairer ces dernières et ces derniers sur les éléments (non exhaustifs) qui forment le rapport différencié à la ville entre les femmes et les hommes. Un deuxième chapitre mettra en contexte le développement durable et les différentes formes du développement urbain durable. Dans ce chapitre, il sera question de définir ce que sont les écoquartiers, et ce de manière critique. La problématique de recherche sera également discutée. Le troisième chapitre sera le cadre conceptuel de la recherche. Il mettra en contexte le « *gender-sensitive planning* » (la planification sensible au genre), la grille d'analyse, qui permettra d'analyser les projets d'écoquartier montréalais, ainsi que les questions spécifiques et les hypothèses de recherche. Un quatrième chapitre illustrera l'approche méthodologique et les sites à l'étude. Le cinquième chapitre mettra en évidence les résultats de la recherche. Enfin, le sixième chapitre affirmera ou infirmera les hypothèses de recherche.

CHAPITRE 1

REVUE DE LITTÉRATURE GENRE ET VILLE

Ce chapitre met en lumière les résultats de différents travaux féministes issus de la thématique du genre et de la ville. Il sera question de montrer comment les espaces urbains produisent et reproduisent des rapports de domination et des inégalités genrées dans la ville et plus particulièrement, comment les femmes entretiennent un rapport différencié à la ville.

1.1 La ville : production et reproduction du patriarcat

1.1.1 Des espaces urbains qui ne sont pas neutres

D'après les auteur.e.s mobilisé.e.s, deux constats s'imposent : 1) les espaces urbains produisent et reproduisent des rapports sociaux et 2) les espaces urbains influencent les possibilités des individu.e.s. Effectivement, les auteur.e.s notent une construction genrée des villes¹. Le concept d'espace social de Lefebvre (1974 et 1991) met d'abord en évidence comment l'environnement urbain n'est pas neutre étant donné qu'il est le produit des rapports sociaux (Lefebvre, 1974, cité dans Desroches, 2014, p.5; Lefebvre, 1991, cité dans Spain, 2014, p.582). À l'instar de Lefebvre (1974 et 1991), pour Gieryn (2000), Harvey (1973), Soja (1996), l'espace est socialement construit (Spain, 2014, p.582). L'espace est le produit des rapports de pouvoir et participe activement à reproduire des rapports sociaux, notamment des inégalités genrées dans la ville (Desroches, 2014, p.6; Luxembourg & Noûs, 2021, p.14). L'espace urbain spatialise donc les rapports de pouvoir :

« Or si l'espace public est le cadre politique et le cadre spatial issus d'une production sociale marquée par les régimes de discriminations traversant la société, il permet également la spatialisation des rapports sociaux, ou pour reprendre la formule d'Erving Goffman « l'ordre de l'interaction » désignant la mobilité, les négociations, les ajustements dans les situations sociales. » (Goffman, 1988, cité dans Luxembourg & Noûs, 2021, p.18)

Les espaces urbains ne sont pas neutres, la division genrée des espaces publics et des espaces privés, découlant du patriarcat, a entraîné un rapport différencié à la ville chez les femmes. L'exemple de la banlieue traditionnelle et du zonage ségrégatif du siècle dernier (toujours d'actualité) sont particulièrement démonstratifs de cette division. Les espaces urbains sont « la manifestation matérielle » du patriarcat² (Spain, 2014, p.592; Desroches, 2015, p.82). En effet, pour les chercheuses féministes, l'environnement urbain « man-made » est la manifestation matérielle de la société patriarcale (Spain, 2014, p.585). De fait, la conception et la pratique des espaces ne sont pas neutres (Luxembourg & Noûs, 2021, p.14). Les espaces urbains sont sujets à des « [...] négociations relevant de rapports sociaux asymétriques entre groupes/classes dominants et groupes/classes dominés. » (*Ibid.*, p.17). Ces groupes/classes dominés (genre, de race, de classe, d'âge, de handicap, etc.) sont alors considérés comme étant « hors-norme » (*Ibid.*, p.19). Les femmes, écartant à la « norme » et étant placées comme une minorité, doivent sans cesse se négocier une place (pour l'accès à l'emploi, à l'espace public (la nuit notamment), etc.) (*Ibid.*). C'est pourquoi, selon Annie Dussuet (2004) :

« [...] si on trouve aujourd'hui des femmes dans tous les lieux de la ville, il faut bien souligner qu'on les trouve surtout là où les tâches domestiques qui leur incombent les conduisent. [...]

¹ Voir Coutras, 1989; 2005; 2008; Desroches, 2014; Spain, 2014; Blidon, 2017; Roy-Trempe, 2019; Luxembourg & Noûs, 2021.

² Le patriarcat est défini ici comme étant « [...] la croyance en la supériorité inhérente des hommes et des normes masculines et l'organisation de la société basée sur cette croyance. » (traduction libre de Sensoy & DiAngelo, 2017, p. 227).

S'il n'y a pas de ségrégation spatiale sexuée repérable, pas de ghetto sexué, il existe un cloisonnement des espaces-temps quotidiens qui repose sur la division sexuelle du travail. ».
(Dussuet, 2004, cité dans *Ibid.*, p.19)

Ce « cloisonnement des espaces-temps », on le retrouve à toutes les échelles de l'espace urbain en passant par la métropole, les quartiers ou même les stationnements des centres commerciaux (*Ibid.*, p.23). L'espace, de manière générale, peut faciliter ou rendre plus difficile la réalisation des activités voulues (Coutras, 1989; McDowell, 1999, cité dans Desroches, 2014, p.6; Luxembourg & Nous, 2021, p.14). Il peut devenir un handicap à la réalisation des tâches quotidiennes notamment (*Ibid.*).

1.1.2 La division du travail productif et reproductif : rappels historiques

Un élément central de la manifestation du patriarcat dans les villes est la division entre la sphère publique et la sphère privée (Hayden, 1980; Coutras, 2008; Di Méo, 2012; Spain, 2014; Desroches, 2014; Tummers, 2015; Desroches, 2015; Blidon, 2017; Roy-Trempe, 2019; Kern, 2019/2022). Plus précisément, la division de l'espace en deux « entités séparées », soit la sphère publique et la sphère privée, renvoie à la division économique entre le travail productif et le travail reproductif ou à la division binaire entre le masculin et le féminin (Blidon, 2017, p.11). Le travail productif correspond « à la production de biens et services dédiée à la consommation ou au commerce, à la fois en emploi et au travail indépendant » (traduction libre de Moser, 1993, cité dans Banque Mondiale, 2020, p.17). Il s'agit d'un travail rémunéré. Le travail reproductif est le rôle principal et le rôle « naturel » des femmes dans de nombreuses régions et cultures et correspond à la procréation physique, les soins, la socialisation et l'accompagnement des individus tout au long de leur vie pour assurer la pérennité de la société pour la génération suivante (traduction libre de Edholm *et al.*, 1978, cité dans *Ibid.*).

Cette division a et continue de solidifier la place des femmes dans la ville. Cette place à son tour est associée à certains « schémas spatio-temporels d'activité » qui sont associés à des rôles domestiques (Tummers, 2015, p.69). Au 19^e siècle, cette division est notamment le résultat d'un discours de victimisation des femmes. En effet, à l'époque de la révolution industrielle, un discours de « victimisation » ou de danger pour les femmes fait surface (Blidon, 2017, p.11). Par exemple, les transports en commun du début du 20^e siècle ont engendré une anxiété sociale par rapport à la sécurité des femmes en raison de la proximité des corps (Loukaitou-Sideris, 2020, p.21-22). La solution à cette vulnérabilité « supposée » des femmes a été d'abord la division genrée de l'espace et ensuite le développement des « suburbs » au 20^e siècle (McDowell, 1993, cité dans Blidon, 2017, p.11). Les espaces « féminins » genrés correspondaient au foyer familial, aux « department store, settlement houses, and women's clubs » (Spain, 2014, p.584; Loukaitou-Sideris, 2020, p.21; Kern, 2019/2022, p.119). Ces espaces étaient acceptés parce qu'ils ne remettaient pas en question l'association des femmes au foyer et à la sphère domestique (Kern, 2019/2022, p.120). Les femmes et les hommes avaient donc différentes destinations en ville (Spain, 2014, p.584). Cela avait (et a encore dans certaines mesures) pour effet de limiter la mobilité des femmes des classes moyennes et supérieures dans la ville en les confinant à la sphère du foyer (Loukaitou-Sideris, 2020, p.21). Dans le Nord, pendant que la mobilité libre des hommes dans la sphère publique était « célébrée »

au 19^e siècle, il était « inapproprié » pour une femme de s'aventurer dans les rues de la ville (dans la sphère publique) (*Ibid.*). Seules les « colporteuses » de la classe ouvrière pouvaient être aperçues en journée dans les rues aux États-Unis, tandis que les femmes se déplaçant dans la ville la nuit étaient considérées comme étant des « prostituées » (Wilson, 1991, cité dans Kern, 2019/2022, p.118; Spain, 2014, p.583; Wolff, 1990, cité dans Loukaitou-Sideris, 2020, p.21). Ces dernières étaient stigmatisées (*Ibid.*). La division des sphères ne s'appliquait pas également à toutes les femmes (p.e.x certaines femmes de la classe ouvrière et de la bourgeoisie marchande) (Blidon, 2017, p.11). Tout de même, au tournant du siècle dernier, les relations genrées étaient tellement « scriptées » (surtout pour les classes moyennes et supérieures) que cette « idéologie des sphères séparées était tenue pour acquise » (traduction libre de Rothman, 1978, cité dans Spain, 2014, p.583). Les sphères publiques et privées étaient et sont encore « codées » dans la ville (*Ibid.*, p.584).

Même si la plupart des femmes étaient confinées à la sphère domestique, il arrivait que certaines femmes façonnassent les espaces publics en fonction de leurs propres besoins (*Ibid.*). En effet, à Boston et à Chicago, au tournant du siècle dernier, il y avait une certaine appropriation de la ville par certaines femmes par l'entremise d'initiatives communautaires telles que :

« La Vida Scudder's Denison House settlement, la Boston Women's Trade Union League, et la Women's Educational and Industrial Union (WEIU) qui ont fait pression avec succès sur le gouvernement municipal pour qu'il fournisse des cliniques de santé, des repas scolaires et des jardins d'enfants aux plus démunis. » (traduction libre de *Ibid.*)

Au 20^e siècle, certaines femmes se sont également approprié la ville à leur façon par leur travail « productif ». Selon Sally Alexander (1976), les couturières, les coiffeuses, les lingères et les ouvrières des manufactures avaient des formes de mobilité qui structuraient la ville (Alexander, 1976, cité dans Blidon, 2017, p.8). D'ailleurs, les perspectives féministes sur la ville ne sont pas récentes. Selon Damyanovic et Zibell (2019), les perspectives « féministes » sur la ville, soit le questionnement sur l'équilibre des pouvoirs (sur le patriarcat), remonteraient au moins jusqu'à haut Moyen Âge (traduction libre de Damyanovic et Zibell, 2019, p.25). Au 19^e siècle, les transformations économiques et sociales découlant de la révolution industrielle ont suscité des critiques quant au développement urbain incontrôlé et ont amené le développement de la profession d'urbaniste, les voix des groupes de femmes se joignirent au débat sur le développement urbain, sur la pénurie de logements, les soins de santé et l'hygiène urbaine (*Ibid.*, p.26). Ces voix ont toutefois été à peine entendues face aux discours techniques dominant (*Ibid.*). Tout de même, les approches genrées du développement et l'aménagement urbain ont été développées au fil des « quatre vagues » du féminisme³ (*Ibid.*). La prise en compte de la perspective des femmes et de la dimension

³ La première vague, qui a émergé lors de la Révolution française de 1789, est caractérisée par différents mouvements en faveur des droits des femmes (« *women's suffrage and equity* ») qui ont notamment amené le droit de vote et l'accès aux universités aux femmes (*Ibid.*). La deuxième vague est caractérisée quant à elle par la critique du patriarcat et des normes masculines dites « universelles » et par la différenciation entre les femmes et les hommes d'un point de vue biologique et physique (*Ibid.*). Les femmes étaient (et sont) en effet considérées comme étant « *the other* » par rapport à la norme (les hommes) (*Ibid.*). La troisième vague, qui a émergé dans les années 1980, diffère des deux premières étant donné qu'elle est caractérisée par la considération du genre, une construction

de genre dans le développement et la planification urbaine, qui se développe au fil de ces quatre vagues, est caractérisée chronologiquement par les utopies féministes, par les approches centrées sur les femmes, par les approches centrées sur la dimension de genre (comme une « catégorie structurelle ») et finalement, par les approches qui visent la déconstruction du genre (*Ibid.*). Plus récemment, on retrouve les « *(un)Doing gender approaches* »⁴ qui visent à construire et à déconstruire les identités de femme et d'homme (*Ibid.*, p.35).

Enfin, la division des sphères du travail productif des hommes et du travail reproductif des femmes s'est poursuivie dans l'époque de l'après-guerre par l'expansion de la banlieue traditionnelle (Spain, 2014, p.585). Ces deux « espace-temps » se sont « autonomisés » (Dussuet, 2004, cité dans Luxembourg & Noûs, 2021, p.19). Les femmes continuent donc d'être associées aux secteurs « privés » et leurs alentours (Di Méo, 2012). Selon Coutras (2008), tous les travaux sur le genre apportent globalement la même réponse : le masculin fait loi dans la sphère publique et « [...] les identifications spatiales sous lesquelles le féminin s'est jusqu'à présent trouvé et reconnu reflètent et induisent une hiérarchisation entre les sexes. » (Coutras, 2008, p.3). Ces identifications spatiales sont notamment les espaces d'identification familiale comme le logement, la proximité résidentielle, etc. (*Ibid.*) Cela est le cas encore aujourd'hui. Même si les espaces où les « femmes » s'activent ne sont peut-être plus uniquement les espaces d'activités prioritaires des femmes, ils restent « [...] le pivot des références spatiales du féminin (images, métaphores...) » (*Ibid.*). Or, les espaces de la sphère privée n'obtiennent pas la même valorisation (politique, économique, etc.) que ceux de la sphère publique (Coutras, 2008, p.3; Tummers, 2015, p.71). Cela s'expliquerait notamment par le fait que ce sont en majorité des hommes qui sont chargés de l'urbanisme (Tummers, 2015, p.71). Pourtant, cette division des sphères publiques et privées façonne « fondamentalement » la vie des femmes (Roy-Trempe, 2019, p.25).

1.1.3 Le zonage fonctionnel et le modèle de la banlieue traditionnelle

En Amérique du Nord, le modèle d'aménagement fonctionnaliste (développé dans la période d'entre-deux-guerres), caractérisé par une conception urbaine rationnelle et fonctionnelle et par un contrôle de l'environnement, s'est implanté dans la période de l'après-Deuxième Guerre mondiale (Spain, 2014, p.585). Concrètement, l'aménagement moderniste est basé sur une planification de la ville (espaces publics, rues, etc.) favorisant les déplacements motorisés plus que les déplacements piétons (*Ibid.*). Il repose également sur une séparation des différents usages (Spain, 2014; Tummers, 2015; Roy-Trempe, 2019). Plus précisément, le zonage fonctionnel est basé sur séparation des usages (p.ex. résidentiel, industrielle, institutionnelle, commerciale, récréative, etc.) et des différents services en fonction de la

sociale, comme étant une catégorie structurelle (*Ibid.*, p.27). La prise en compte de la perspective de genre a donné lieu à des stratégies de « gender mainstreaming » et à des politiques sensibles à la dimension de genre en Europe (*Ibid.*, p.28). C'est dans ce contexte que le cadre conceptuel, utilisé dans cette recherche, a pris naissance. Enfin, la quatrième vague du féminisme est caractérisée par une déconstruction de la dimension de genre (*Ibid.*).

⁴ Ces approches de « *queer planning* » critique « [...] la standardisation des identités de genre et prennent en considération les personnes, les actions et les choses s'écartant de la norme hétéronormative. » (traduction libre de *Ibid.*). Il s'agit là de considérer le genre comme une « process category » (*Ibid.*).

division genrée du travail (Coutras, 1996, cité dans Relais-femmes, 2018, p.23-24; Roy-Trempe, p.2-19, p.39). Le zonage fonctionnel repose donc sur des rôles genrés stéréotypés et sur le fait que quelqu'un reste à la maison durant la journée pour exécuter les tâches domestiques (Tummers, 2015, p.70; Roy-Trempe, 2-19, p.39, Kern, 2019/2022). C'est ce que les chercheuses féministes ont constaté à partir de la fin des années 1970. En effet, la division entre les sphères publiques et privées, et surtout la place de la femme à la maison, a été des principes fondamentaux dans l'aménagement et le design urbain (aux États-Unis notamment) (Hayden, 1980, p.171). Les villes ont été aménagées pour soutenir le modèle de la famille nucléaire avec une division sociospatiale publique privée, à savoir sur une vision de la famille traditionnelle dépendant d'un seul revenu (celui du mari/père de famille) (Spain, 2014, p.586; Tummers, 2015, p.70; Roy-Trempe, 2019, p.38; Kern, 2019/2022, p.44). Pour Coutras (2005), ce zonage fonctionnel est synonyme d'inégalités et d'une hiérarchisation des espaces dédiés au travail productif et au travail reproductif :

« La fonctionnalité et les complémentarités établies par la ville moderne se trouvent ici mises en cause. C'est ce type de complémentarité des fonctions qu'il faut modifier. Une complémentarité, matérielle et symbolique, qui est synonyme d'inégalité parce qu'elle sous-entend, et donc institue subrepticement, une hiérarchisation entre, d'une part, les espaces voués à la vie familiale et privée et, d'autre part, les espaces consacrés à la production, à l'organisation du bien public et à l'expression libre des individus. » (Coutras, 2005, p.43)

Le modèle de la banlieue traditionnelle, qui s'est développé en Amérique du Nord surtout après la Deuxième Guerre mondiale, est un exemple éloquent de cette division genrée des espaces (Hayden, 1980, p.172; Spain, 2014, p.586, Kern, 2019/2022, p.44). Pour Kern (2019/2022), la banlieue était la « « solution » parfaite pour rétablir les rôles genrés normatifs » à l'époque (Kern, 2019/2022, p.44). L'effort de guerre avait effectivement amené certaines femmes à percer le marché du travail. La voiture a également renforcé la division genrée du travail et a permis au modèle de s'expanser (Blumenberg, 2020, p.114). La banlieue traditionnelle et le zonage fonctionnel de l'après-guerre contraignaient (et contraignent toujours) les femmes y vivant (Hayden, 1980, p.171; Spain, 2014, p.586; Tummers, 2015, p.70, Roy-Trempe, 2019). Ce modèle rend effectivement plus difficile l'accès à une garderie, à des commerces, à un emploi et à un logement à proximité les uns des autres (Young, 1990, cité dans Roy-Trempe, 2019, p.40; Ritzdorf, 2000, cité dans Spain, 2014, p.587). Cela est notamment difficile pour les familles monoparentales (*Ibid.*). Selon Wekerle *et al.* (1980) et Hayden (1980), la séparation des usages est responsable de « limiter » les options des femmes vivant en banlieue (Wekerle *et al.*, 1980, cité dans Spain, 2014, p.587; Hayden, 1980, p.171). Enfin, le modèle de la ville traditionnelle, qui fait la promotion des déplacements piétons, de la densité, des transports en commun, de la mixité des usages, etc., faciliterait la conciliation entre le travail productif et le travail reproductif, notamment pour les familles monoparentales au contraire des banlieues (Wekerle, 1984, cité dans Kern, 2019/2022, p.20; Spain, 2014, p.592). Même si les villes multifonctionnelles (traditionnelles) arborent des avantages par rapport aux banlieues, elles ne sont pas exemptées d'inégalités genrées (*Ibid.*).

1.1.4 Une société qui a changé, mais des espaces urbains toujours contraignants

Les auteur.e.s mobilisé.e.s s'accordent sur le fait que même si la société a grandement changé depuis les dernières décennies. En effet, l'exode rural, l'urbanisation et la mondialisation ont produit de profonds changements dans les modes de vie, la manière d'habiter la ville, les structures familiales et les dynamiques démographiques, et ce dans toutes les sociétés (Coutras, 2005, p.45; Tummers, 2015, p.70; Blidon, 2017, .8; Kern, 2019/2022, p.58). Entre autres, cela a amené :

« [une] baisse de la natalité, [un] recul de l'âge au mariage, [des] transformations [dans] la structure des ménages, [un] accès progressif des femmes à l'éducation, [un] passage d'un travail invisible au sein des structures économiques familiales (agriculture, commerce, artisanat, professions libérales) à un travail salarié (usines, entreprises, administrations, services) reconnu en tant que tel, [un] accroissement des mobilités, [des] nouvelles formes résidentielles [...] » (Blidon, 2017, p.8-9)

De plus, ces changements ont notamment modifié « la place des femmes dans la société » (autonomie, émancipation, reconnaissance, etc.) (*Ibid.*). La conciliation entre le travail productif et reproductif devient de plus en plus commune : « [...] les femmes sont entrées massivement sur le marché de l'emploi salarié [ajoutant] le rôle de travailleuse à celui de mère [...] » (Coutras, 2005, p.42). L'espace résidentiel (privé) n'est donc plus le seul endroit où les femmes sont visibles, celles-ci ont acquis la légitimité de se déplacer et d'être présentes dans toute la ville (*Ibid.*). Cela s'est fait sans pour autant abolir les inégalités (Blidon, 2017, p.9). L'environnement urbain conserve effectivement des contraintes importantes pour les femmes. Pour Coutras (2005), « les violences actuelles contre les corps féminins montrent » qu'il ne suffit pas d'être « émancipée » pour avoir un rapport égalitaire à la ville :

« Ce paradoxe manifeste qu'il ne suffit pas que les filles s'affranchissent des comportements attribués traditionnellement au féminin pour que les espaces sexués changent. Il marque un déséquilibre dans les relations hommes-femmes ; il alimente les tensions interindividuelles dès que le masculin ressent les initiatives féminines comme une dépossession de son droit exclusif à dire le sens de l'espace. » (Coutras, 2005, p.41)

Ce manque de considération rend plus difficile la conciliation entre le travail productif et reproductif des femmes. Comme Hayden (1980) l'indique, les quartiers résidentiels n'apportent pas le soutien nécessaire aux femmes employées et à leur famille, notamment parce que l'on ne pense pas « aux infrastructures sociales » (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013) telles que les garderies et les cliniques de santé (Hayden, 1980, p.175). C'est pourquoi des environnements urbains qui « réunissent des résidences, des services, et des lieux d'emplois » peuvent résoudre ces difficultés (*Ibid.*). Aujourd'hui, même si elle est de plus en plus considérée, la dimension du genre en urbanisme reste encore sous-estimée. En effet, « [...] le schéma stéréotypé se perpétue de façon implicite dans les plans urbains et surtout dans les cadres juridiques qui les entourent. » (Tummers, 2015, p.70). Les villes du 21^e siècle sont le produit de développements antérieurs recouverts de changements politiques, économiques et technologiques. Les espaces sont donc toujours genrés (Spain, 2014, p.590). Les villes sont toujours pensées pour soutenir et

favoriser les rôles masculins traditionnels, les formes familiales patriarcales et la ségrégation du travail productif et reproductif (Kern, 2019/2022).

1.2 Des rapports différenciés à la ville

Même si, comme Elizabeth Wilson (1991) l'affirme, la ville a toujours été synonyme d'opportunités pour les femmes, elle a aussi toujours été synonyme d'inégalités. Le système patriarcal, qui se matérialise dans les espaces urbains, engendre effectivement un rapport différencié à la ville pour les « femmes » (opportunités, ressources, etc.) (Desroches, 2015, p.82). À partir de la fin des années 1970, en comparant le quotidien des femmes et des hommes, les chercheuses féministes ont montré que la ville « [...] organisait un inégal accès des sexes aux « ressources » matérielles et symboliques urbaines. » (Coutras, 2008, p.1). Pour Kern (2019/2022), même si les sociétés ont évolué, les femmes parcourent encore aujourd'hui la ville en fonction d'un ensemble d'obstacles et d'inégalités (physiques, sociaux, économiques, et symboliques) qui les contraignent et façonnent leur quotidien (Kern, 2019/2022, p.14). Les expériences des femmes sont donc « profondément », mais pas uniquement, genrées (*Ibid.*). Dans sa thèse de doctorat sur « L'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes et l'influence des aménagements urbains : une étude de cas montréalaise », Roy-Trempe (2019) a montré que les femmes et les hommes ont un rapport différencié à la ville. Ce rapport différencié à la ville a notamment été illustré à l'aide des catégories suivantes: l'économie et le marché du travail, la mobilité, le sentiment d'insécurité dans les espaces publics urbains et l'aménagement urbain. À l'instar de Roy-Trempe, une recension non exhaustive des différents éléments, qui forment le rapport différencié à la ville des femmes, a été réalisée.

1.2.1 Le prendre soin de (*care*)

1.2.1.1 Vers une définition

Tout d'abord, le *care* fait partie du travail reproductif. Il se rapporte donc à la sphère privée. Il s'agit d'un concept qui a été conceptualisé par Gilligan (1982) et Tronto (1993) (aux États-Unis) (Molinier, 2010). Gilligan (1982) a d'abord démontré l'existence « d'une voix morale différente » et Tronto (ainsi que d'autres auteures féministes) a démontré, à son tour, que cette « voix différente » n'était pas assimilable à la « voix féminine », mais à « [...] la voix de ceux ou plus souvent celles dont l'expérience morale est fondée dans les activités qui consistent à s'occuper des autres. » (*Ibid.*, p.161). Le *care* n'est donc pas synonyme du féminin, mais caractérise plus souvent la vie des femmes. En effet, il est important de mentionner que l'éthique du *care* « n'émane pas » seulement des femmes et qu'il ne concerne pas toutes les femmes pareillement (*Ibid.*, p.162). Il s'agit plutôt d'une activité (le travail domestique et de *care*) (*Ibid.*). Tronto (2009) définit plus largement le *care* comme étant :

« [...] une activité générique qui comprend tout ce que nous faisons pour maintenir, perpétuer et réparer notre « monde », de sorte que nous puissions y vivre aussi bien que

possible. Ce monde comprend nos corps, nous-mêmes et notre environnement, tous éléments que nous cherchons à relier en un réseau complexe, en soutien à la vie. » (Tronto, 2009, p. 143, cité dans Mozziconacci, 2017, p.115)

Le *care* va donc plus loin que les relations interpersonnelles, il concerne aussi notre environnement. Tronto propose également que le *care* soit caractérisé par quatre phases (ou par quatre « éléments éthiques ») soit :

« Le fait de se soucier de [caring about], qui revient à reconnaître la nécessité du *care*. Cela engage de l'attention. Le fait de prendre en charge [taking care of] qui signifie qu'on assume une certaine responsabilité. Le fait de prendre soin [care giving], qui est la rencontre directe des besoins de *care*. Cela ne peut se faire sans compétence. Le fait de recevoir le soin [care receiving], qui consiste à reconnaître que l'objet de la sollicitude réagit aux soins qu'il reçoit. Cela implique de la réceptivité. » (Tronto, 2009, cité dans *Ibid.*, p.115-116).

L'ensemble des activités domestiques au sein de la famille (et leur délégation) font aussi partie du « prendre soin de » (Molinier, 2010, p.162). Par exemple, la définition du prendre soin de donnée par Statistiques Canada est :

« [...] le prendre soin d'un membre de la famille, un.e ami.e. avec une condition de santé (de longue durée), un handicap physique ou mental ou avec des problèmes liés au vieillissement. » (traduction libre de Statistiques Canada, 2020, cité dans Babbar et al., 2022, p.13).

Pour Sánchez de Madariaga (2013), il s'agit des activités nécessaires aux fonctionnements de la vie, à savoir les tâches nécessaires pour l'entretien de la maison et pour l'accompagnement des personnes « dépendantes » telles que les personnes ayant un problème de santé, les plus jeunes, les plus âgé.e.s, etc., faites à la maison où ailleurs dans la ville (traduction libre de Sánchez de Madariaga, 2013, p.52). À noter, que les discours sur le prendre soin de peut parfois être mal intentionné (p.ex. des discours localistes, paternalistes et maternalistes) (Tronto, 2009, p. 17, cité dans Mozziconacci, 2017, p.116). En fait, Mosconi et Paoletti (2011) se demandent si le concept peut être « dangereusement conservateur [et] susceptible de durcir et d'essentialiser les « différences » entre les hommes et les femmes. » (Mosconi & Paoletti, 2011, p. 173, cité dans Paoletti & Rui, 2015, p.17).

Somme toute, le prendre soin de est caractérisé par un « rapport de pouvoir » entre d'une part, ceux privilégié.e.s (« les puissant.e.s ») dont les besoins sont satisfaits par d'autres, et de l'autre, les autres (« les faibles ») satisfaisant ces besoins et qui s'occupent de leurs propres besoins qu'en second lieu (Tronto, 2009, p.224, cité dans Mozziconacci, 2017, p.126-127). De ce fait, « [...] « la capacité d'exiger et de dispenser le *care* » peut être vue comme « un indicateur des inégalités de pouvoir » [...] » (Tronto, 2009, p. 225, cité dans *Ibid.*). Il est donc, dans un certain sens, un « pouvoir des faibles », mais dont les armes ne sont pas de « faibles armes », car les activités liées au *care* sont indispensables (Frye, 1983, p. 9; Tronto, 2009, p. 168, cité dans *Ibid.*, p.127). Le prendre soin de est essentiel au maintien du monde dans lequel nous vivons (Scheman, 1983, cité dans *Ibid.*). Il est particulièrement pertinent de présenter le concept de *care* étant donné que ce sont encore les femmes qui le prennent majoritairement en charge. Même si la

société a grandement évolué, que la composition des familles et des ménages ne représente plus seulement le modèle de la « famille nucléaire » et que la présence de femmes dans le marché de l'emploi et dans les études supérieures a grandement changé (Coutras, 1993, p.1162-63), les femmes restent celles qui s'occupent majoritairement du *care* (Handy, 2006, p.32; Conseil des Montréalaises, 2007, p.3; Sánchez de Madariaga, 2013, p.44; Loukaitou-Sideris, 2020, p.22; von den Driesch *et al.*, 2020, p.91; Babbar *et al.*, 2022). Au Canada, les femmes sont celles qui s'occupent majoritairement du prendre soin des enfants, des parents plus âgés et des membres de la famille (Statistiques Canada, 2020, cité dans Babbar *et al.*, 2022, p.13). Par exemple, au Canada, les femmes prennent en charge le *care* à 54% (majoritairement), dont 41% d'entre elles passent de 1 et 3 heures à cet effet et dont 21% plus de 20 heures (*Ibid.*). C'est aussi le cas pour les Montréalaises (Conseil des Montréalaises, 2007, p.4). Puisque ce sont encore majoritairement les femmes qui le prennent en charge, il caractérise particulièrement leur rapport à la ville (Trempe, 2019, p.28).

1.2.1.2 Vers un prendre soin de (care) égalitaire ?

Sous quelles conditions le *care* serait-il égalitaire ? Selon Tronto, cela passe par une pratique ainsi qu'une organisation « démocratiques » du *care* (Tronto, 2009, p.17, cité dans Mozziconacci, 2017, p.126). Cela passe également par le fait de repenser la distribution du travail et la représentation de la vie comme étant « séparée » entre le public et le privé et abolir la distinction entre les citoyen.ne.s productifs.ves et les citoyen.ne.s reproductifs.ves (*Ibid.*). De plus, pour Tronto (2009), il faut que l'idée que les activités liées au *care* comptent comme des activités citoyennes soit généralisée (Tronto, 2009, cité dans *Ibid.*, p.128). C'est pourquoi le *care*, dans une société qui soit démocratique, doit devenir « hautement participatif » (Tronto, 2013, p. 140, cité dans *Ibid.*). Le *care* ne doit pas aller de soi, il doit être « mis en œuvre consciemment » et faire « l'objet d'un processus politique délibéré » (Tronto, 2013, p.140, cité dans *Ibid.*). Un exemple réel serait la Hull House de Jane Addams (une philosophe pragmatiste et militante états-unienne) au tournant du siècle dernier (*Ibid.*, p.129). C'est pourquoi il est pertinent d'interroger la place du *care* dans la ville puisqu'il relève aussi des politiques urbaines (temps et proximités) (*Ibid.*, p.131). Enfin, la ville peut rendre plus facile ou plus difficile la réalisation du prendre soin de (*Ibid.*). Par exemple, le Gender Mainstreaming de la ville de Vienne tient effectivement à faciliter le prend soin des personnes (voir Chapitre 3).

1.2.2 La situation financière des femmes

Pour les auteur.e.s mobilisé.e.s, un autre élément important du rapport genré à la ville est le fait que les femmes sont encore plus nombreuses que les hommes à avoir des revenus plus faibles (Louveau, 2004; Sánchez de Madariaga, 2013, p.48; Loukaitou-Sideris, 2020; Babbar *et al.*, 2022, p.15; etc.). Ces dernières sont plus représentées parmi les plus pauvres (*Ibid.*). Elles sont encore sous-représentées dans les échelles salariales supérieures et elles sont encore surreprésentées dans les emplois à temps partiel, atypiques, peu rémunérés et sans protection sociale (Roy-Trempe, 2019, p.21). Les femmes sont donc plus nombreuses que les hommes à avoir des emplois considérés comme étant précaires (*Ibid.*). Cette

propension à être dans une situation plus précaire a pour effet de limiter l'accès à un logement, à la propriété, aux transports, etc. (Blidon, 2017, p.10). Cela forme donc un rapport différencié à la ville entre les femmes et les hommes (Roy-Trempe, 2019). La pauvreté est donc une question importante et préoccupante dans les villes. Notamment, cette dernière a été désignée comme la première des priorités lors de la Conférence mondiale sur les femmes à Beijing (1995) (Blidon, 2017, p.11).

1.2.3 Insécurité urbaine

L'insécurité urbaine ou le sentiment d'insécurité dans l'environnement urbain forme une autre inégalité genrée. En effet, « [l]es femmes représentent le groupe social souffrant le plus du sentiment d'insécurité dans les espaces publics urbains. » (Roy-Trempe, 2019, p.30). Pour Desroches (2015), le sentiment d'insécurité correspond à un élément important du rapport différencié à la ville des femmes (Desroches, 2015, p.82). Le haut taux d'insécurité chez les femmes n'est néanmoins ni naturel ni évident, il est « le reflet des relations asymétriques entre les sexes » (Condon, Lieber & Maillochon, 2005, p.269). À l'instar du *care* et de la situation financière des femmes, le sentiment d'insécurité influence plusieurs aspects du rapport différencié qu'entretiennent les femmes à la ville (mobilité, activités sportives et physiques, accès aux toilettes publiques, etc.).

1.2.3.1 L'insécurité urbaine : l'évaluation du risque à partir d'indices sociaux et spatiaux

Le sentiment d'insécurité a fait l'objet de recherches de la part de Jane Jacobs (1961) et de la part des géographes et urbanistes féministes depuis la deuxième moitié du 20^e siècle (Wekerle & Querrien, 1999, p.166). Le sentiment d'insécurité dans l'environnement se définit plus généralement comme une crainte multiforme déterminée par une évaluation personnelle du risque (Paquin, 2006, p.22-23). Cette évaluation personnelle du risque est basée sur différents éléments : les générateurs microsociaux, la disponibilité de l'aide et la présence de témoins, les caractéristiques du milieu bâti, les variables personnelles⁵ et le

⁵ L'évaluation personnelle du risque n'est pas neutre, elle est basée sur des éléments « objectifs » (environnement physique) et sur des éléments « subjectifs » comme l'expérience personnelle des individu.e.s (Gilow & Lannoy, 2017). Ces filtres ou ces facteurs personnels « colorent » la perception des personnes (Paquin, 2006). Ces derniers correspondent notamment au genre de la personne, à la perception de ses capacités à se défendre, à la familiarité avec l'espace urbain et aux expériences de victimisation passées dans cet espace urbain, etc. (*Ibid.*, p.34-35). De plus, les cartes mentales de la peur que les femmes se créent sont basées sur leur(s) expérience(s) passée(s) (Valentine, 1989, p.386). Les expériences personnelles passées ou celles de l'entourage (p.ex. celles d'une proche, d'une collègue, d'une voisine, etc.) de harcèlement « ordinaire » peuvent « [...] contribuer au sentiment de peur dans certaines situations ou certains lieux publics. » (*Ibid.*). Ces expériences, qui sont pour Valentine (1989) des « rappels à l'ordre », peuvent augmenter le sentiment de vulnérabilité (Condon, Lieber & Maillochon, 2005, p.269; Kern, 2019/2022, p.170). Le sentiment d'insécurité est également influencé par l'âge, le groupe ethnique, la classe sociale, la sexualité, l'identité de genre et la capacité de la personne (Kern, 2019/2022, p.183). Pour Kern (2019/2022), « [...] les problèmes de sécurité sont indissociables d'un système de domination qui facilite le contrôle social des femmes et des autres groupes subalternes en milieu urbain. » (*Ibid.*).

contexte macrosociologique⁶ (*Ibid.*). Étant donné que la peur d'être victime ou d'être témoin d'actes de violence est ce dont les femmes et les hommes ont véritablement peur, Paquin (2006) précise que le sentiment d'insécurité regroupe aussi la notion « d'interaction potentielle à la violence » (*Ibid.*, p.24). De fait, l'évaluation du risque dans l'espace urbain fait intervenir la probabilité perçue d'être victime d'un acte de violence ainsi que la gravité que les individu.e.s accordent à ces actes de violence potentiels (*Ibid.*). Alors, certains groupes de la population pourraient être plus sensibles au sentiment d'insécurité urbaine en raison de la gravité des conséquences accordées à certains actes de violence (ex. les agressions sexuelles chez les femmes) (*Ibid.*). L'évaluation du risque est également une évaluation de la morphologie spatiale et sociale de l'espace urbain (Paquin, 2006, p.24; Gilow & Lannoy, 2017, p.42). Effectivement, la combinaison de formes spatiales et de composants humains influence l'évaluation du risque (*Ibid.*). De fait, le sentiment d'insécurité dans l'environnement est formé par une évaluation du risque encouru d'être victime ou d'être témoin d'un acte de violence (sous toutes ses formes) à partir d'indices décelés dans la morphologie spatiale et sociale des espaces urbains.

Ces indices sont notamment perçus à l'aide des différents sens. En effet, « [...] les espaces urbains sont d'abord perçus à travers les impressions sensorielles qu'ils provoquent » (Gilow & Lannoy, 2017, p.37). L'expérience de la ville passe par les impressions sensorielles, mais surtout par les implications pratiques qu'amènent ces impressions (*Ibid.*, p.37-38). L'association entre les sens et les implications pratiques qui en découlent n'est en revanche ni neutre ni objective (*Ibid.*). Ce n'est pas un « saut » objectif entre l'espace conçu, l'espace perçu et l'espace vécu (*Ibid.*). L'insécurité est donc une combinaison « [...] d'aspects réels et virtuels de la configuration des situations rencontrées [...] » (*Ibid.*). Pour la vue, c'est ce que la personne peut ou ne peut pas voir (ce qui est visible ou dissimulé) qui forme des indices utiles à l'évaluation du risque (*Ibid.*, p.38). Pour l'ouïe, c'est la présence de certains sons (synonyme de certaines situations) ou l'absence de bruit (synonyme de solitude, d'isolement ou d'abandon) qui forme des indices utiles à l'évaluation du risque (*Ibid.*, p.40). Bien sûr, dans certains cas l'ouïe reste insuffisante. Par exemple, lorsque des bruits de pas se font entendre derrière soi, il est difficile d'associer à ce bruit « un genre de personne » (genre et type social), ce qui est important lors de l'évaluation du risque chez les femmes (*Ibid.*). Quant

⁶ On retrouve cette socialisation différenciée, par exemple, quand les « [...] parents sont plus susceptibles de donner à leur(s) fil(s) une plus grande latitude pour se déplacer dans les espaces urbains que pour leur(s) fille(s) [...] » à cause leur vulnérabilité perçues (traduction libre de Loukaitou-Sideris, 2020, p.23). Les filles ont donc plus tendance à être limitées dans leur pratique des espaces urbains (Valentine, 1989). De plus, Kern (2019/2022) note que tous les messages que les filles reçoivent concernant leurs vêtements, leur coiffure, leur maquillage, leurs comportements, etc., les encouragent à « se surveiller » au nom de leur sécurité (Kern, 2019/2022, p.167). Les médias jouent aussi un rôle dans cette socialisation différenciée (*Ibid.*). Effectivement, même s'il est bien connu que les violences que subissent les femmes et les filles se produisent majoritairement dans l'espace privé, ce sont les espaces publics qui canalisent leurs craintes (Valentin, 1989; Paquin, 2006, p.35; Spain, 2014, p.589; Kern, 2019/2022). C'est ce qu'on appelle le « paradoxe spatial de l'insécurité des femmes » conceptualisé par Valentine (1989) (Valentine, 1989, cité dans Paquin, 2006, p.35). Ce sont les espaces publics qui sont visés dans les médias. Les médias participent donc, en plus des institutions et de l'entourage, à convaincre les femmes et les filles que ce sont dans les espaces urbains où se produisent majoritairement les actes d'incivilités et de violence. Ce paradoxe de la peur peut sembler irrationnel en apparence, mais en réalité, il est tout à fait rationnel à cause de cette socialisation faite à l'encontre des femmes et des filles (Kern, 2019/2022, p.168-169).

à l'odorat, ce sont les « textures olfactives » ou la « géographie olfactive » qui forme des indices utiles à l'évaluation du risque (Besse, 2010, p. 266, cité dans *Ibid.*, p.41). En fait, c'est :

« [...] cette intolérance aux odeurs perçues comme nauséabondes [qui] prend une signification particulière dans la mesure où elle se double d'une vigilance face aux auteurs présumés de ces nuisances. » (*Ibid.*).

Selon Goffman (1973), l'odeur est directement perçue comme une « information sociale » (Goffman, 1973, p. 285, cité dans *Ibid.*). Cette information sociale et les « actes de transgression normative » permis (p. ex. jeter ses déchets, uriner, vomir, dormir au sol, ne pas nettoyer, etc.) donnent des indices sur les risques encourus (*Ibid.*). Le sentiment d'insécurité est donc :

« [...] l'appréhension d'être victime d'un acte défini comme criminel ou non, le plus souvent un acte avec violence contre son intégrité personnelle. Cette crainte, influencée par le contexte macrosocial et les conditions de l'environnement physique et social, provient d'une certaine évaluation personnelle du risque (ÉPR) et peut s'accompagner d'anxiété ou de peur et de certains comportements de protection ou d'évitement, individuel et collectif. » (Paquin, 2006, p.25)

Pour finir, un fait important à retenir est l'interrelation des différents facteurs. Le processus d'évaluation personnelle du risque (ÉPR) est effectivement influencé simultanément par les différents pôles : l'individu.e.s et ses filtres (« filtre médiateur de l'individu.e »), les générateurs microsociaux, l'aide disponible, le milieu bâti et enfin, l'environnement macrosocial qui entoure le tout. Comme Paquin (2006) le précise, par exemple,

« [...], une placette mal éclairée (milieu bâti), occupée par un groupe d'individus jugés louches (générateurs microsociaux), pourra être moins insécurisante s'il y a la possibilité d'obtenir de l'aide à proximité, par le facteur de protection que représente ce dernier élément. Au même titre qu'un lieu bien éclairé (milieu bâti), mais isolé (pas d'aide disponible) pourra devenir insécurisant en raison des facteurs de risque qui viennent diminuer le facteur de protection qu'est l'éclairage. » (Paquin, 2006, p.34)

Cet exemple évocateur illustre bien comment les facteurs sont interreliés entre eux et comment leur propre effet sur les individu.e.s peut grandement varier tout dépendamment de la présence des autres facteurs dans l'environnement sociospatial. Autrement dit, il est impossible de dissocier les facteurs sociaux des facteurs spatiaux. Cependant, cette complexité s'avère parfois difficile pour les urbanistes et les spécialistes de l'aménagement (Kern, 2019/2022, p.181). En effet, il n'y a pas de véritable solution « magique », car le sentiment d'insécurité varie beaucoup (*Ibid.*, p.182). Il reste tout de même important de prendre systématiquement en compte les éléments sociaux, culturels et économiques ainsi que la forme matérielle des environnements construits lorsqu'on souhaite prévenir l'émergence d'un sentiment d'insécurité (*Ibid.*).

1.2.3.2 Les différents facteurs générateurs d'insécurité urbaine

1.2.3.2.1 Les générateurs microsociaux de l'insécurité

Les générateurs microsociaux correspondent aux « [...] activités qui se déroulent dans un endroit donné et par les personnes qui y participent. » (*Ibid.*, p.26). Comme les auteur.e.s mobilisé.e.s en font la remarque, le sentiment d'insécurité varie de façon indépendante du taux de criminalité (Jacobs, 1961, cité dans Wekerlé & Querrien, 1999, p.164; Paquin, 2006, p.23; Navarrete-Hernandez, Vetro & Concha, 2021, p.3). C'est pourquoi, au-delà du taux de criminalité, les générateurs microsociaux se réfèrent plus largement aux incivilités sociales et physiques (Paquin, 2006, p.23). La sécurité des femmes doit donc aller au-delà de l'absence de crimes (Navarrete-Hernandez, Vetro & Concha, 2021, p.3). Les incivilités réfèrent plus précisément aux actes correspondants, par exemple, au vandalisme, à l'intimidation des passants, à la consommation visible de drogues, etc. (Paquin, 2006, p.23). Les incivilités sont des indices « menaçants » importants pour l'évaluation du risque en formant des symboles de désorganisation sociale et d'affaiblissement des normes du vivre ensemble (Roché, 2002, cité dans *Ibid.*). Les individu.e.s présent.e.s dans l'environnement urbain sont aussi sujets à une observation attentive. Pour les femmes, le contrôle réalisé correspond essentiellement à cerner l'identité de genre de la ou des personnes croisées (Gilow & Lannoy, 2017, p.38). Il s'agit d'identifier dans l'environnement urbain les présences humaines insécurisantes qui sont réelles ou redoutées (Paquin, 2006; Gilow & Lannoy, 2017, p.41; Kern, 2019/2022, p.109). Ces présences humaines insécurisantes ont toutes un point commun, soit celui d'être des hommes⁷ (Valentine, 1989; Paquin, 2006; Gilow & Lannoy, 2017; Kern, 2019/2022). Ce sont donc les comportements agressifs et en dehors des normes « communément acceptées » ainsi que l'incertitude et l'imprévisibilité des comportements des usagers de l'environnement urbain qui produisent de l'insécurité chez les femmes (Paquin, 2006, p.30-31). Cependant, il importe de rappeler que l'évaluation du risque n'est pas une évaluation objective, elle peut être sujette à des préjugés. En revanche, les figures insécurisantes précédemment discutées illustrent une peur « genrée », soit celle de la peur des violences sexuelles (ou plus généralement, celle de la peur de l'agressivité physique) (Gilow & Lannoy, 2017, p.42, Kern, 2019/2022). Dans le cas des femmes, c'est surtout la conscience, comme « femme » (groupe social), de présenter une vulnérabilité face aux violences sexuelles ou à la violence physique des citoyens masculins (Valentine, 1989, p.385; Condon, Lieber et Maillochon, 2005, p.268; Paquin, 2006, p.35; Gilow & Lannoy, 2017, p.46; Kern, 2019/2022, p.183; Navarrete-Hernandez, Vetro & Concha, 2021, p.3; Luxembourg & Noûs, 2021, p.25). D'après Condon, Lieber et Maillochon (2005), les femmes apparaissent comme le groupe social le plus touché par l'insécurité urbaine à cause de cette sensation de vulnérabilité face aux violences sexuelles (p.ex. face au harcèlement, aux regards insistants, au pelotage, aux remarques et aux agressions) qui ont de graves conséquences à leurs yeux (Condon, Lieber et Maillochon, 2005, p.268).

⁷ Par exemple, des hommes sans caractéristiques précises, mais qui ont manifesté des comportements d'intimidation sexuelle, des hommes intoxiqués, des hommes qui semblent « imprévisibles » ou manifestant des problèmes de désorganisation mentale.

1.2.3.2.2 La présence de témoins ou d'aide potentielle dans un lieu public

La présence de témoins ou d'une aide potentielle dans l'environnement urbain correspond au deuxième pôle d'indices. Plusieurs types d'aides existent. On retrouve, par exemple, l'aide obtenue auprès des commerçant.e.s (afin de se réfugier, de téléphoner, etc.), les téléphones publics et les cellulaires personnels ainsi que les témoins (achalandage) qui peuvent dissuader les incivilités et les actes criminels (Paquin, 2006). Ce dernier point évoque le concept des « yeux sur la rue » de Jane Jacobs (1961). Ces yeux proviennent de l'achalandage disponible dans l'environnement urbain et dans la présence de commerces et de services à proximité des espaces publics. La recherche entreprise par Navarrete-Hernandez, Vetro & Concha (2021), montre également que le manque de surveillance informelle et la présence de témoins (la théorie des « eyes on the street » de Jane Jacobs) influencent le plus le sentiment d'insécurité chez les femmes dans de plus grandes proportions que les hommes. Or, un achalandage n'équivaut pas nécessairement à une baisse de l'insécurité. C'est la qualité et l'efficacité de l'aide disponible à proximité qui importe (Paquin, 2006, p.33). Par exemple, lorsque le nombre de témoins augmente, « [...] la responsabilité de porter secours à une victime est diluée. » (Latané et Darley, 1970, cité dans *Ibid.*).

1.2.3.2.3 L'environnement bâti et l'urbanisme

Les auteur.e.s mobilisé.e.s s'accordent toutes et tous sur le fait que le milieu bâti et ses caractéristiques ont un impact sur le sentiment d'insécurité des femmes. Dès les années 1960, Jane Jacobs a associé l'urbanisme et l'environnement bâti à la diminution ou l'augmentation du sentiment d'insécurité (Wekerlé & Querrien, 1999, p.164). Elle nota notamment que les parcs (sous certaines conditions), les tours d'habitation et les longs couloirs sans surveillance, par exemple, pouvaient provoquer un sentiment d'insécurité (*Ibid.*). Elle proposa que l'ajout de commerces dans les immeubles et la mixité des usages et des occupations au sol, qui apportent un plus grand achalandage, soient des solutions à l'insécurité pour elle (*Ibid.*). Plus on augmente les « eyes on the street » (achalandage) et la surveillance informelle de l'environnement urbain, plus l'on diminue le sentiment d'insécurité. Dans le même sens que Jane Jacobs, Valentine (1989) proposa que les types d'espaces dans lesquels les femmes se sentaient, le plus à risque étaient les grands espaces ouverts et souvent déserts, tels que les parcs, les forêts, les terrains vagues, etc., les espaces clos avec des sorties limitées tels que les métros, les ruelles, les stationnements étagés et les wagons vides, les endroits mal éclairés, les endroits avec des signes d'incivilité tels que le vandalisme, les graffiti, etc. (Valentine, 1989, p.386-388). En effet, certains espaces urbains « [...] sont plus susceptibles d'être criminogènes en raison de leur configuration architecturale et urbanistique qui facilite les occasions d'actes incivils et violents. » (Clarke et Mayhew, 1980, cité dans Paquin, 2006, p.25). Wekerle et Whitzman (1995) quant à elles ont suggéré que pour les femmes, les principes d'aménagement qui améliorent la sécurité sont l'éclairage, la signalisation et l'achalandage (Wekerle & Whitzman, 1995, cité dans Paquin, p.25)⁸. Enfin, les éléments urbanistiques et architecturaux, qui sont visés lors de l'évaluation personnelle

⁸ À l'instar des auteures précédemment discutées, la recension des écrits dans Navarrete-Hernandez, Vetro & Concha (2021) démontre que le squelette des rues, le verdissement, l'alignement et la continuité des bâtiments, le ratio entre les espaces bâtis et les espaces libres, le design des espaces publics, l'éclairage et la noirceur, les terrains vagues,

du risque (ÉPR), sont les endroits où il est possible de rencontrer des figures insécurisantes (Kern, 2019/2022, p.172). Puisque les femmes ne peuvent pas éviter les hommes (groupe social) ou avoir peur de ceux-ci tout le temps, les femmes visent certains endroits où certains moments à éviter afin de conserver l'illusion d'avoir un contrôle sur leur sécurité (Valentine 1989, p.171, cité dans Kern, 2019/2022, p.172).

1.2.3.3 Le sentiment d'insécurité : des restrictions spatio-temporelles et des conséquences psychologiques et matérielles

Le sentiment d'insécurité, qui touche particulièrement les femmes, a des conséquences sur la vie de celles-ci puisqu'il les limite et les oblige à adapter leurs comportements de plusieurs façons. Les chercheuses féministes ont effectivement montré que le sentiment d'insécurité a pour effet de limiter les opportunités des femmes en restreignant leur accès aux emplois et à l'éducation et leurs usages des espaces publics et des espaces de loisirs (Wekerle & Querrien, 1999, p.166; Kern, 2018/2022, p.175). Les auteures féministes anglo-saxonnes suggèrent notamment que l'insécurité urbaine a pour effet de causer des conséquences psychologiques, de limiter la liberté de mouvement (mobilité) et d'appropriation des espaces urbains (Condon, Lieber & Maillochon, 2005, p.266). Ceci empêche les femmes de s'appropriation équitable les espaces urbains, ce qui en retour a pour effet de limiter leurs opportunités. On pense notamment au fait de profiter des bienfaits, qui découlent de l'utilisation des espaces publics, tels que les avantages sociaux, émotionnels et psychologiques et la création du sentiment d'appartenance (Navarrete-Hernandez, Vetro & Concha, 2021, p.2). Pour Kern (2019/2022), le « coût de la peur » équivaut à empêcher « [...] les femmes de vivre des vies remplies, libres, et indépendantes dans les villes. » (Kern, 2019/2022, p.174).

Ce sont en réalité les précautions que doivent prendre certain.e.s individu.e.s qui supposent des restrictions spatio-temporelles et des conséquences psychologiques et matérielles (Valentine, 1989; Condon, Lieber & Maillochon, 2005; Navarrete-Hernandez, Vetro & Concha, 2021; Roy-Trempe, 2019; Kern,

le manque de toilettes publics, la signalisation, la désagrégation et la propreté de l'espace urbain, l'achalandage, la visibilité sur les espaces publics, l'emplacement des fenêtres et des entrées, l'isolation des espaces urbains, les possibilités de s'échapper d'un lieu, etc., ont tous une influence sur l'émergence d'un sentiment d'insécurité notamment chez les femmes (Navarrete-Hernandez, Vetro & Concha, 2021, p.2-4). Dans le même sens, Gilow et Lannoy (2017) ont proposé une typologie des lieux augmentant le sentiment d'insécurité chez les femmes : le couloir, le labyrinthe, la ruelle et le désert. Le « couloir » (ex. couloirs de métro, passages souterrains, etc.) est caractérisé par une longueur, une étroitesse, et un isolement (Ibid., p.42-43). Le couloir propose un manque de témoins, de visibilité et une impression de ne pas pouvoir s'échapper (Ibid.). Le « labyrinthe » (ex. les stationnements couverts) est caractérisé par une complexité (encombrement), une largeur, une fermeture (couvert et entouré de murs), un nombre trop important de voies de fuite, une mauvaise visibilité et plusieurs cachettes (Ibid., p.43). Le « labyrinthe » désoriente les usagères et les usagers. La « ruelle » quant à elle, est un lieu à l'extérieur. Il s'agit d'une petite artère qui est étroite et perçue comme étant désagréable (Ibid., p.45). La « ruelle » limite les possibilités de s'y échapper et rend le contact avec des présences sécurisantes plus difficile, mais cette fois dans le domaine public (« dehors ») (Ibid.). Enfin, le « désert » (ex. quartiers résidentiels, zones industrielles, parcs, etc.) est caractérisé par de grandes dimensions. Il est donc caractérisé par une ouverture, une étendue (horizontale ou verticale), une absence de repères et une absence d'activité et de présences sécurisantes le soir et la nuit (ex. les bureaux, les ateliers, les écoles et les stationnements) (Ibid.). Il procure donc un sentiment d'abandon (Ibid.). Étant donné qu'il donne l'impression d'être illimité et incontrôlable, le « désert » crée une désorientation chez les personnes (Ibid.).

2019/2022). Il s'agit de stratégies « d'évitement ou d'auto-exclusion » qui sont plus fréquentes chez les femmes que chez les hommes (Condon, Lieber & Maillochon, 2005, p.268). Valentine (1989) précise que la stratégie la plus adoptée par les femmes est l'évitement des « espaces dangereux » à des « moments dangereux » (Valentine, 1989, p.386). La dimension temporelle des contraintes que s'imposent les femmes est importante (Condon, Lieber & Maillochon, 2005, p.268). La nuit ou « la dimension sociale de la nuit » limite les femmes⁹ (*Ibid.*). Quand elles décident de sortir, au-delà du fait de sortir « la peur au ventre », qui constitue déjà une restriction importante, les femmes optent donc pour plusieurs autres tactiques d'évitement¹⁰ (*Ibid.*, p.279-280). Ces précautions ou ces stratégies d'évitements ont des répercussions psychologiques et matérielles (Condon, Lieber & Maillochon, 2005, p.281; Kern, 2018/2022, p.175-176). Comme Condon, Lieber et Maillochon (2005) l'expriment, c'est dans ces stratégies d'évitement que la liberté de circulation des femmes est limitée (*Ibid.*, p.281). En fait, il ne s'agit pas d'une « [...] interdiction pure et simple des lieux publics pour les femmes, mais [d']une délimitation, voire une réduction, des espaces possibles. » (*Ibid.*). L'insécurité urbaine est effectivement d'un rapport de domination entre les genres (Gilow & Lannoy, 2017, p.46, Kern, 2019/2022, p.171). Pour Valentine (1989), cette peur devient un « sous-système » de la domination masculine, c'est-à-dire du patriarcat (Valentine, 1989, p.389). L'appropriation limitée des espaces urbains par les femmes est donc « une expression spatiale du patriarcat » (*Ibid.*).

1.2.4 Mobilité et transport

La mobilité des femmes est influencée par plusieurs facteurs. Il a déjà été vu comment l'insécurité urbaine limite la mobilité des femmes et comment les activités liées à la prise en charge du *care* engendrent plusieurs déplacements dans la vie quotidienne. Cela engendre notamment différents comportements et différents choix de modes de transports. Il est reconnu que les pratiques des femmes et des hommes en transport diffèrent en termes d'insécurité urbaine, d'accessibilité, de comportements et de choix de modes de transports, etc. (Tillous, 2020, p.81; Babbar *et al.*, 2022, p.4). C'est pourquoi, même dans les pays du Nord, la mobilité des femmes « reste plus limitée que celle des hommes » (traduction libre de Loukaitou-Sideris, 2020, p.22). Les inégalités notées dans la mobilité des femmes limitent plus précisément les opportunités et l'accès aux ressources, entravent le droit fondamental des femmes et sont une expression du patriarcat (*Ibid.*, p.20). Cette mobilité différenciée est donc un rapport différentiel entre les sexes (et entre les genres) (Coutras, 1993, p.166-167). Cela sera examiné plus en détail dans cette section.

⁹ L'exemple des femmes finlandaises proposé par Koskella (1999) illustre bien le phénomène. Les femmes de l'étude ne font pas de différence en termes de danger entre les nuits d'hiver sombres et les nuits d'été claires (Koskella, 1999, cité dans *Ibid.*). C'est donc la dimension sociale de la nuit, plus que la noirceur, qui limite les femmes (*Ibid.*).

¹⁰ Par exemple, ces dernières peuvent avoir une réflexion préalable sur leurs itinéraires, peuvent choisir d'autres modes de transports (si elles en ont les moyens) ou peuvent choisir d'être accompagnées, de rester dormir chez quelqu'un, de porter une tenue qui leur permet de courir et de s'échapper, de vérifier leur apparence, de ne pas regarder les gens ou de porter des écouteurs sur leurs oreilles, de rester constamment à l'affût, de partir plus tôt, etc. (Condon, Lieber & Maillochon, 2005, p.281; Kern, 2018/2022, p.174).

1.2.4.1 Les différents facteurs qui influencent la mobilité des femmes

1.2.4.1.1 Les rôles genrés de la société

Les différences notées dans la mobilité des femmes et des hommes sont d'abord influencées par les rôles genrés et la prise en charge du prendre soin de (Tillous, 2020, p.83; Babbar *et al.*, 2022, p.5). Il s'agit plus précisément de la division du travail reproductif attribué aux femmes, dans l'espace privé, et du travail productif attribué aux hommes dans les espaces publics. Dans le cas des femmes, le travail reproductif est combiné au travail productif qu'elles exercent (si c'est le cas), ce qui rend la prise en charge du *care* plus contraignante. Ces rôles genrés exercent alors une influence sur les différences dans la prise en charge du *care*, le salaire, le type d'emploi et la sécurité des personnes. Ces éléments ont ensuite des impacts sur les déplacements des femmes (plus fréquents, plus courts, etc.) (*Ibid.*). Selon Law (1999), les différences genrées dans « les choix de mobilité », les différentes « pratiques », la « perception » et les « expériences » de la mobilité sont enracinées dans les relations et les rôles de genre (Law, 1999, cité dans Babbar *et al.*, 2022, p.13-14). La « mobilité du *care* » qui en découle nécessite notamment l'utilisation des transports pour escorter des membres de la famille à l'école ou à leurs rendez-vous médicaux, pour faire les courses et transporter des achats encombrants, etc. (Conseil des Montréalaises, 2007, p.4; Sánchez de Madariaga, 2013, p.56; Tillous, 2020, p.83; Babbar *et al.*, 2022, p.13). Les déplacements forment une part importante de la prise en charge du *care*. Effectivement,

« [a]u Canada, 72 % des [caregivers] ont déclaré que le transport était la principale forme du prendre soin de, suivi par les tâches ménagères, l'entretien de la maison et de la planification ou de la coordination des rendez-vous. » (traduction libre de Babbar *et al.*, 2022, p.13).

Le *care* influence donc grandement la mobilité des femmes qui en ont la charge. En fait, les responsabilités qu'il impose ont pour conséquence de diminuer le temps libre des femmes et d'augmenter le temps consacré aux différents déplacements (trip-chaining) (Handy, 2006, p.32; Loukaitou-Sideris, 2020, p.23). Cette « hypermobilité » peut être contraignante pour ces dernières, et ce même si l'on associe « ironiquement » la mobilité à la liberté (Hanson, 2010, cité dans *Ibid.*). Cette « mobilité du *care* » additionnée du travail productif de plus en plus grande des femmes rend leurs déplacements complexes (Tillous, 2020, p.83). Cela est particulièrement contraignant pour les familles monoparentales.

1.2.4.1.2 La composition des ménages et de la famille ainsi que le profil socio-économique et culturel des personnes

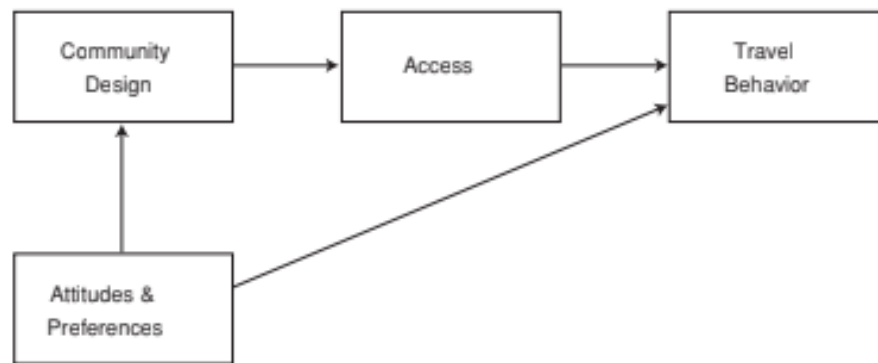
La structure du ménage, de la famille et l'étape de la vie, comme le fait d'être marié, d'avoir des enfants, d'être parent monoparental, de vivre seul, d'être plus âgée, etc., influencent « grandement » la mobilité des femmes (Sánchez de Madariaga, 2013, p.48; von den Driesch *et al.*, 2020, p.92). L'intersection entre le genre et d'autres systèmes de domination (intersectionnalité) influence également la mobilité des femmes. Il existe effectivement des différences au sein même du groupe des « femmes » ou d'un même groupe ethnique (Sánchez de Madariaga, 2013, p.48; Loukaitou-Sideris, 2020, p.27, von den Driesch *et al.*, 2020, p.92). Le groupe ethnique, l'âge, le revenu, la culture, l'éducation, l'orientation sexuelle, etc.,

influencent tous la mobilité des femmes (*Ibid.*). Ces dernières étant « surreprésentées » dans les groupes des adultes plus âgé.e.s, des parents monoparentaux et dans le groupe s’occupant majoritairement du *care* (s’occupant donc des personnes « dépendantes » qui ont des besoins et des désavantages « spécifiques »), les femmes se trouvent plus contraignées (Sánchez de Madariaga, 2013, p.48). Comme Sánchez de Madariaga (2013), Loukaitou-Sideris (2020) et Tillous (2020) l'affirment, le manque de ressources monétaires affecte la mobilité des femmes en influençant les choix de déplacements et en limitant les options possibles. Cela affecte en effet l’accès à une automobile ou à des titres de transports en commun (Conseil des Montréalaises, 2007, p.5; Sánchez de Madariaga, 2013, p.48).

1.2.4.1.3 L’aménagement urbain

D’après une revue de plus de 50 études empiriques, Ewing et Cervero (2001) ont noté que la durée des déplacements est principalement causée par l’environnement bâti, que la fréquence des déplacements dépend des caractéristiques sociodémographiques de la personne et que le choix du mode de transport dépend des deux (Ewing & Cervero, 2001, cité dans Handy, 2006, p.30). Effectivement, « [...] l’aménagement urbain détermine l’accessibilité des destinations potentielles, et le niveau d’accessibilité influence à son tour les choix de déplacements. » (Voir la figure ci-dessous) (traduction libre de Handy, 2006, p.30). L’accessibilité est influencée par les limites physiques que l’on retrouve dans l’aménagement même des espaces urbains. Ces limites se retrouvent, par exemple, dans la structure de l’environnement urbain, dans la division fonctionnelle des différents usages (habitations, commerces, services, lieux d’emplois, etc.), dans la densité, dans la présence ou non de réseaux de transport en commun déconnectés et limités, dans l’absence de trottoir et dans les aménagements qui découragent les modes de transports actifs en général (Young, 1990, cité dans Roy-Trempe, p.40; Sánchez de Madariaga, 2013, p.48; Loukaitou-Sideris, 2020, p.23). Ces aménagements ne sont pas pensés pour répondre aux besoins des femmes, qui sont encore majoritairement responsables des tâches liées à la prise en charge du *care*. Ils imposent en effet des limites physiques particulières à celles et ceux qui s’occupent de ces responsabilités (Handy, 2006, p.32; Sánchez de Madariaga, 2013, p.48; Loukaitou-Sideris, 2020, p.23). L’aménagement influence donc différemment les choix de déplacements et les usages de la ville des femmes et des hommes, et des femmes entre elles (Sánchez de Madariaga, 2013, p.48). Par exemple, un aménagement urbain, qui permet d’avoir accès facilement (temps et distance) aux arrêts importants du quotidien (commerces, garderies, centres médicaux, etc.), et ce par des modes de transport variés (transport en commun, transport actif, transports motorisés, etc.), est un aménagement qui réduit les coûts et le temps accordés aux déplacements pour celles et ceux s’occupant du *care* (Handy, 2006). L’aménagement urbain permet « d’alléger » les « fardeaux » concernant la prise en charge du *care*, tout comme il peut permettre aux « personnes dépendantes » de se rendre seules là où elles ou ils doivent aller (garderie, école, hôpital, etc.) (*Ibid.*). C’est pourquoi les quartiers « traditionnels », au contraire des quartiers « suburbains », imposent moins de « fardeaux » aux femmes par rapport à leurs déplacements (*Ibid.*, p.33). L’environnement urbain a donc le potentiel d’avoir « [...] des répercussions économiques, sociales et temporelles sur la vie des femmes [...] » (Roy-Trempe, 2019, p.40).

Figure 1.1 La relation entre l'aménagement urbain, l'accessibilité, les comportements de déplacements (choix de mode, etc.) et les préférences et attitudes personnelles



(Handy, 2006, p.30)

1.2.4.1.4 L'insécurité urbaine

Le niveau plus élevé d'insécurité urbaine chez les femmes est particulièrement vrai dans les transports en commun (Handy, 2006, p.34; Conseil des Montréalaises, 2007, p.6; Kern, 2019/2022, p.178). Comme il a déjà été mentionné précédemment, l'insécurité urbaine entraîne des restrictions quant à la mobilité des personnes, surtout à la tombée du jour (Condon, Lieber & Maillochon, 2005; Handy, 2006; Conseil des Montréalaises, 2007; Sánchez de Madariaga, 2013; Loukaitou-Sideris, 2020; Tillous, 2020; Babbar *et al.*, 2022). Il s'agit d'une « barrière psychologique » qui contraint la mobilité des femmes (Loukaitou-Sideris, 2020, p.23; Tillous, 2020, p.85). C'est notamment le cas pour celles ayant des revenus moindres ou celles issues des minorités visibles puisqu'elles sont plus sujettes à vivre dans des quartiers dévitalisés, à ne pas posséder un mode de transport privé ou à avoir des horaires de travail atypiques (dont le retour à la maison se fait plus tard en soirée) (Handy, 2006, p.34; Loukaitou-Sideris, 2020, p.24). Comme Babbar *et al.* le précisent, « la sécurité est une considération importante dans le choix de mode de transport », ce qui engendre parfois des inconvénients et des coûts supplémentaires (Babbar *et al.*, 2022, p.27). C'est ce que l'on appelle la « pink tax » ou la « taxe rose » dans le transport (Kaufman *et al.*, 2018, cité dans Babbar *et al.*, 2022, p.27; Kern, 2019/2022, p.47). La taxe rose est le choix (ou l'obligation) des femmes de changer (plus que les hommes) leurs comportements de déplacements (heures, choix du mode, etc.) à cause de l'insécurité (Babbar *et al.*, 2022, p.27). En plus de la taxe rose, l'insécurité urbaine a pour effet d'amener les gens à s'isoler socialement, à s'imposer un couvre-feu, à ne sortir qu'accompagné.e, etc. (Conseil des Montréalaises, 2007, p.6).

1.2.4.1.5 La logistique des transports en commun

La logistique des transports en commun, soit les horaires, la fréquence des arrêts, l'implantation des arrêts et des stations, le design choisi, etc., peut entraîner des barrières (Babbar *et al.*, 2022, p.28). Par exemple, une fréquence plus faible des arrêts, une distance élevée pour accéder aux arrêts de transport en commun, un temps d'attente plus long, de nombreux transferts, etc., peuvent rendre plus difficile la réalisation de

plusieurs activités (*Ibid.*). Cela engendre des « [...] chaînes de déplacements, qui sont courantes chez les personnes s'occupant du *care*, plus difficiles à réaliser par transport en commun [...] » (traduction libre de *Ibid.*). En raison de l'impossibilité de réaliser des chaînes de déplacements, les transports en commun deviennent moins attrayants pour les femmes (*Ibid.*). Qui plus est, le design des transports en commun (les espaces dédiés aux poussettes, la hauteur des marches, etc.)¹¹ peut limiter le transport des jeunes enfants, des achats, des poussettes, etc. Le Grand Montréal offre des résultats similaires :

« [...] les ménages avec un ou plusieurs enfants ont connu une forte baisse de l'utilisation des transports en commun entre 20 et 30 ans (au moment de la naissance de leurs enfants), par rapport aux ménages sans enfants qui ont connu une baisse constante dans leur utilisation des transports en commun à mesure qu'ils vieillissent. » (traduction libre de Grimsrud & El-Geneidy, 2014, cité dans Babbar et al., 2022, p.29)

Cela signifie qu'avoir de jeunes enfants rend les déplacements en transport en commun plus difficiles, notamment à cause du design mal adapté.

1.2.4.2 Différents choix modaux et différents comportements de déplacements¹²

1.2.4.2.1 Des chaînes déplacements

Les chaînes de déplacements sont un élément important de la mobilité des femmes en raison de leurs rôles de « caregivers » (Sánchez de Madariaga, 2013; Loukaitou-Sideris, 2020; Babbar *et al.*, 2022; Kern, 2019/2022). Ces chaînes forment la dimension spatio-temporelle des tâches quotidiennes faites par les personnes qui ont à leur charge les responsabilités liées au prendre soin de, et ce en plus d'avoir un travail productif (Sánchez de Madariaga, 2013, p.52). Les chaînes de déplacements sont plus complexes étant donné qu'elles combinent les déplacements faits par la prise en charge du *care* et ceux faits pour le travail productif d'une personne (*Ibid.*). Ces chaînes de déplacements sont donc utiles pour celles et ceux ayant plusieurs tâches à accomplir en une seule sortie (Babbar *et al.*, 2022, p.17). D'ailleurs, plus « le fardeau » de la prise en charge du *care* est grand, comme chez les femmes monoparentales, plus le nombre de

¹¹ Le design des transports en commun est effectivement basé sur l'homme moyen en santé, ce qui les rends moins accessibles (et plus dangereux) pour certaines personnes (Sánchez de Madariaga, 2013, p.48; Babbar *et al.*, 2022, p.28; Kern, 2019/2022, p.49). On retrouve notamment « une hauteur des marches plus grande », des « barres de soutien qui soient plus hautes » et des « sonnettes d'alarme » qui ne sont pas nécessairement adaptées aux femmes (Babbar *et al.*, 2022, p.16). Le manque d'espaces dédiés aux poussettes et aux chaises roulantes, par exemple, pose des problèmes d'accessibilité pour celles et ceux s'occupant du *care* (Babbar *et al.*, 2022; Kern, 2019/2022). Enfin, l'accessibilité aux arrêts et aux stations de transport en commun est compromise quand il n'y a pas d'ascenseur (*Ibid.*). Ces éléments peuvent décourager certaines personnes d'utiliser le transport en commun, et ce en plus de restreindre leurs opportunités (*Ibid.*).

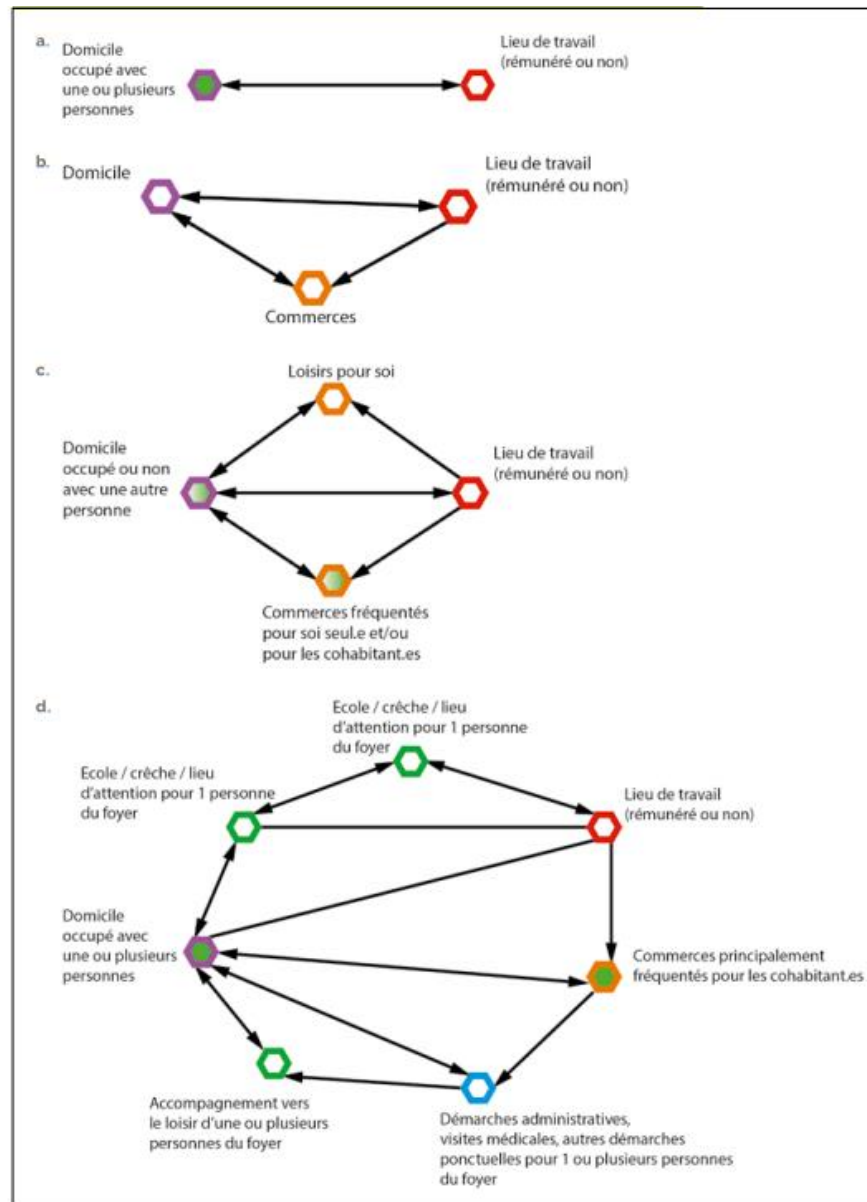
¹² Depuis une vingtaine d'années, les géographes féministes ont montré que les comportements de déplacements sont genrés (Loukaitou-Sideris, 2020, p.25). Déjà en 1978, Rosenbloom a rejeté l'idée de la neutralité du navetteur (Rosenbloom, 1978, cité dans Roy-Trempe, 2019, p.25).

chaînes de déplacements augmente (Blumenberg, 2003, cité dans *Ibid.*). Par exemple, dans une analyse au niveau national sur les transports personnels aux États-Unis, McGuckin et Murakami (1999) ont trouvé que :

« [...] même si les femmes avec des enfants font plus d'arrêts (de chaînes de déplacement) que les hommes et les femmes seules, les femmes monoparentales font substantiellement plus d'arrêts que les hommes monoparentaux. [...] Une majorité (65%) des femmes monoparentales avec de jeunes enfants de cinq ans et moins vont faire des chaînes de déplacements en comparaison à seulement 33% des hommes monoparentaux avec des enfants du même âge. » (traduction libre de McGuckin & Murakami, 1999, cité dans *Ibid.*, p.18)

Le lieu et les modalités des emplois occupés par les femmes influencent également leur habileté à faire des chaînes de déplacements (*Ibid.*). Le choix d'un emploi est aussi influencé par la prise responsable du *care* par les femmes (*Ibid.*). Plus précisément, les femmes sont surreprésentées dans les emplois au salaire minimum. Au Canada, en 2018, les femmes représentaient 58,8% des travailleuses et travailleurs au salaire minimum (Statistiques Canada, 2019, cité dans *Ibid.*). Ces emplois, qui ont souvent des horaires irréguliers ou qui sont réalisés à temps partiel, permettent aux femmes de réaliser des chaînes de déplacement (*Ibid.*). Les femmes « [...] limitent leur choix d'emplois dû à leur localisation afin de répondre aux besoins de leur famille. » (Maden, 1981; cité dans *Ibid.*).

Figure 1.2 Des exemples de chaînes de déplacements diurnes (trip chaining)



(Luxembourg & Noûs, 2021, p.27)

1.2.4.2.2 Des déplacements en milieu de journée et en dehors des heures de pointe

La revue de littérature réalisée par Babbar *et al.* (2022) montre que les déplacements en milieu de journée et en dehors des heures de pointe caractérisent « fortement » les déplacements des femmes (Babbar *et al.*, 2022, p.20). Le sentiment d'insécurité que certaines femmes peuvent ressentir dans les transports en commun et la prise en charge des tâches du *care* expliquent ce type de déplacement (*Ibid.*). Par exemple, les rendez-vous chez le médecin, aller à la pharmacie chercher des ordonnances, aller faire des achats à l'épicerie, etc., se font en journée (traduction libre de *Ibid.*). Ces trajets réalisés en dehors des heures de pointe et en milieu de journée peuvent poser des problèmes en raison de la fréquence plus basse des transports en commun à ces moments de la journée. (*Ibid.*, p.21). Comme il a été vu, les temps d'attente peuvent constituer des limites à l'utilisation du transport en commun en étant inconfortables, insécurisants, etc.

1.2.4.2.3 Des déplacements réalisés sur de courtes distances

Les femmes ont tendance à réaliser des déplacements sur une plus courte distance (notamment près de la maison), et ce même si elles réalisent plus de déplacements (Coutras, 1993; Sánchez de Madariaga, 2013; Roy-Trempe, 2019; Loukaitou-Sideris, 2020; Tillous, 2020; von den Driesch *et al.*, 2020; Babbar *et al.*, 2022). Par exemple, selon Rutherford et Wekerle (1983) à partir de leur enquête sur les déplacements travail-domicile des femmes et des hommes résidant dans la banlieue de Toronto, « les femmes parcouraient de plus petites distances que les hommes, mais le temps qu'elles investissaient pour parcourir ces plus courtes distances était légèrement plus long que celui pris par les hommes. ». (Rutherford & Wekerle, 1983, cité dans Roy-Trempe, 2019, p.27). Comme il a été vu, les femmes sont plus enclines à opter pour des emplois plus près de la maison afin de concilier les responsabilités familiales avec le travail productif (Roy-Trempe, 2019, p.27). Cela peut être expliqué également par les revenus et les modes de transport utilisés par les femmes (Roy-Trempe, 2019, p.27; Babbar *et al.*, 2022, p.24). Les déplacements plus longs sont plus chers, tout comme le fait de posséder une automobile (*Ibid.*). C'est pourquoi « [...] les déplacements plus courts que les femmes réalisent peuvent être parfois le résultat de désavantages financiers. » (traduction libre de Babbar *et al.*, 2022, p.24). Il est à noter que même si les femmes font des déplacements plus courts, il existe des différences entre les femmes elles-mêmes¹³.

1.2.4.2.4 Le choix des transports en commun et des transports actifs

Que cela soit dans les pays du Nord ou dans les pays du Sud, les femmes tendent à utiliser plus les transports en commun que les hommes (Hayden, 1980; Sánchez de Madariaga, 2013; Roy-Trempe, 2019; Loukaitou-Sideris, 2020; Babbar *et al.*, 2022). Cela a pour effet d'augmenter leur temps de déplacements (*Ibid.*). En plus des transports en commun, les femmes sont plus propices à utiliser les modes de transport

¹³ Par exemple, dans l'aire urbaine de New York « [...] les femmes appartenant à des groupes minorisés ont des déplacements beaucoup plus longs que les femmes blanches. » (McLafferty et Preston, 1991, cité dans Roy-Trempe, 2019, p.28). Pour celles-ci, le type d'emploi et le revenu sont plus déterminants que le genre (*Ibid.*).

actifs (Tillous, 2020; von den Driesch *et al.*, 2020; Navarrete-Hernandez, Vetro & Concha, 2021; Babbar *et al.*, 2022). Cela est notamment vrai pour les femmes plus démunies qui n'ont pas d'autres options que d'utiliser les modes de transport en commun et les transports actifs (Loukaitou-Sideris, 2020, p.25; Babbar *et al.*, 2022, p.15). Les femmes, qui sont plus démunies ou celles ayant des horaires de travail atypiques ou à temps partiel, sont donc « particulièrement sensibles » à l'offre de transport public (Blidon, 2017, p.10). C'est aussi le cas à Montréal, où 26,0% des femmes utilisent le transport en commun par rapport à 18,7 pour les hommes (Statistiques Canada, 2017, cité dans Babbar *et al.*, 2022, p.15). En plus du statut financier des femmes, le coût de l'utilisation d'un mode de transport privé, le moins grand accès accordé aux femmes par rapport à l'utilisation de la voiture familiale et la moindre acquisition d'un permis de conduire (surtout les femmes plus âgées) sont tous des facteurs influençant une plus grande utilisation des transports en commun (*Ibid.*). Enfin, cette inclinaison à utiliser des modes de transports plus durables peut aussi être expliquée par la conscience environnementale des femmes (*Ibid.*).

Même si les femmes ont tendance à utiliser davantage des modes de transport durables, ce n'est pas le cas pour le vélo (Loukaitou-Sideris, 2020, p.26). De manière générale, les femmes utilisent moins de vélo que les hommes (*Ibid.*). Cela s'explique notamment par l'insécurité urbaine qu'elles vivent, la peur de blessures potentielles, le harcèlement, les normes culturelles, etc. (Sayagh, 2017; Loukaitou-Sideris, 2020, p.26). Dans certains pays tels que les Pays-Bas et la Scandinavie, la différence est moindre (*Ibid.*). Comme l'exprime Sayagh (2017), la pratique du vélo n'est pas « épargnée » de la socialisation sexuée tant pour la pratique du vélo en tant qu'activité sportive qu'en mode de transport (Sayagh, 2017, p.127). Dans sa recherche sur les adolescentes et adolescents des métropoles de Montpellier et de Strasbourg, Sayagh (2017) a montré qu'au-delà du fait que les adolescentes soient beaucoup moins nombreuses à pratiquer le vélo que les garçons, « [...] celles-ci font état d'habitudes d'actions différenciées. » (*Ibid.*, p.129). Par exemple, les adolescentes sont :

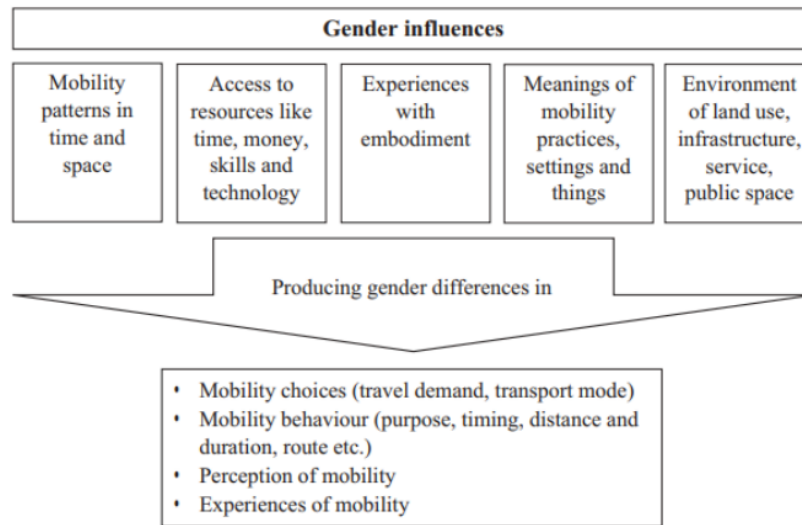
« [...] plus nombreuses à pratiquer exclusivement accompagnées, uniquement en journée, à éviter à tout prix la cohabitation vélo-voitures, voire à pratiquer quasi exclusivement sur des pistes cyclables en site propre. [...] plus fréquemment que les garçons, elles adoptent une position « dos droit », descendent automatiquement de leur vélo pour traverser une rue ou franchir un trottoir, ou encore, attendent systématiquement que le feu soit vert pour traverser. » (*Ibid.*, p.129)

Notamment, un tiers des adolescentes interrogées associaient la pratique du vélo comme moyen d'échapper au danger, c'est-à-dire d'échapper à une situation insécurisante (Sayagh, 2017, p.130-131). Les adolescents associaient quant à eux la voiture et le trafic au danger (*Ibid.*). Les adolescentes comme les femmes en général sont plus enclines à pratiquer le vélo quasi exclusivement sur piste cyclable en site propre et d'éviter au maximum le trafic (Sayagh, 2017, p.134; Roy-Trempe, 2019, p.43). Elles choisissent des trajets plus sécuritaires comme des pistes cyclables en site propre et des trajets permettant un plus grand degré de séparation avec la circulation automobile (*Ibid.*).

1.2.4.2.5 L'automobile, toujours essentielle à la mobilité des femmes

Les modes de transport motorisés restent importants pour la mobilité des femmes. Même si, comme il a été vu, l'automobile engendre des coûts considérables, « [I]es économies en temps et donc en coûts associés à la conduite automobile en font un choix de mode attractif. » (traduction libre de Babbar *et al.*, 2022, p.29). De plus, l'automobile permet d'autres bénéfices telle la protection contre les intempéries, le fait de ne pas avoir à réaliser de transferts modaux ou d'avoir des contacts sociaux non désirés (notamment des situations insécurisantes) (Handy, 2006, p.34; Babbar *et al.*, 2022, p.29). D'ailleurs, un des bénéfices importants de la voiture est la possibilité de réaliser avec flexibilité les chaînes de déplacements et la possibilité de transporter des personnes et des achats encombrants plus facilement (Rosenbloom, 1992, cité dans Blumenberg, 2020, p.115; Coutras, 1993; Blumenberg, 2020; Babbar *et al.*, 2022; Kern, 2019/2022). De plus, les emplois réalisés à temps partiel, qui nécessitent au moins un déplacement en dehors des heures de pointe, rendent l'utilisation de l'automobile plus importante étant donné que les transports en commun ont souvent une fréquence moins importante pendant ces périodes précises de la journée (Blumenberg, 2020, p.118). Les femmes étant plus représentées dans les travailleurs.euses à temps partiel, la voiture reste importante pour réaliser leurs déplacements. De fait, pour Blumenberg (2020), les femmes ayant des revenus plus faibles et n'ayant pas accès à une automobile sont plus désavantagées quant à leur accès à des emplois et aux destinations quotidiennes (épiceries, écoles, centres de santé, garderies, etc.) (traduction libre de *Ibid.*, p.124). Pour les femmes, les bénéfices de l'automobile compensent son coût plus élevé (Babbar *et al.*, 2022, p.29), mais chez les femmes à faibles revenus, elle devient garante d'une qualité de vie (Blumenberg, 2020, p.124).

Figure 1.3 L'influence du genre sur la mobilité des femmes (résumé schématique)



(von den Driesch *et al.*, 2020, p.92, basé sur Law, 1999)

1.2.4.3 La mobilité : une question d'intégration sociale, d'équité et de droit fondamental

Pour Sánchez de Madariaga (2013), les contraintes sur la mobilité des femmes amènent des restrictions matérielles, professionnelles et personnelles :

« [...] les différences notées dans les comportements de déplacements entre les femmes et les hommes signifient un désavantage pour les femmes en termes d'accessibilité, ce qui a pour effet d'affecter négativement leur accès au marché du travail, au développement professionnel, au statut économique, et à leur bien-être. » (traduction libre de Sánchez de Madariaga, 2023, p.49)

De fait, le transport « joue un grand rôle » dans le fait d'améliorer ou non les désavantages subis par les femmes (Hamilton and Jenkins, 2000, cité dans von den Driesch *et al.*, 2020, p.90; Conseil des Montréalaises, 2007, p.1; Loukaitou-Sideris, 2020, p.19). La mobilité limite effectivement l'accès à un réseau social, aux installations de santé, de loisirs et de sport, ce qui restreint à la fois la qualité de vie et les opportunités en plus d'isoler les personnes (traduction libre de Hamilton and Jenkins, 2000, cité dans von den Driesch *et al.*, 2020, p.90). La mobilité est un élément essentiel à l'intégration sociale et économique des individu.e.s dans la ville (Coutras, 1993, p.162-163; Conseil des Montréalaises, 2007, p.1). Les options de transports exercent donc une influence sur la mobilité, qui à son tour influence l'accessibilité et qui à son tour influence l'équité (Loukaitou-Sideris, 2020, p.19). Enfin, pour l'ONU (Organisation des Nations unies), la mobilité est un droit fondamental nécessaire pour être une ou un citoyen actif de la société (von den Driesch *et al.*, 2020, p.90).

1.2.4.4 Un manque de considération pour les besoins des femmes et des systèmes de transport qui ne leur conviennent pas

1.2.4.4.1 Un manque de considération pour le *care*

Pour Sánchez de Madariaga (2013), la façon actuelle de catégoriser les statistiques de transport est conceptualisée surtout dans la perspective des personnes qui réalisent un travail productif¹⁴ (traduction libre de Sánchez de Madariaga, 2013, p.53). La notion de « mobilité obligatoire » (une mobilité légale ou sujette à un contrat), qui fait référence aux déplacements faits à des heures fixes vers des destinations reliées au travail productif et à l'éducation dans la sphère publique, est une notion « largement » utilisée dans les politiques de transport comme concept analytique et opérationnel (*Ibid.*). La notion de « mobilité non-obligatoire » (une mobilité qui n'est pas légale ou qui non sujette à un contrat), qui fait référence aux déplacements vers des destinations qui ne se rapportent pas au travail productif et qui se réalisent dans la sphère privée, est une notion qui est obscurcie par la notion de « mobilité obligatoire » (*Ibid.*, p.54). La « mobilité non-obligatoire » n'est pourtant pas « non-obligatoire » car les déplacements faits dans le cadre du « prendre soin de » sont réalisés dans des périodes précises afin de concilier le travail de reproduction et de *care* et le travail productif (*Ibid.*, p.56). De fait, le poids global de la *mobility of care* est sous-estimé et cette dernière n'est pas considérée comme une catégorie distincte. Par exemple, les données récoltées sur les déplacements (accompagnement, magasinage, etc.) sont catégorisées séparément (Sánchez de Madariaga, 2013, p.58; Tillous, 2020, p.81). Il ne s'agit pourtant pas de déplacements réalisés à des fins de loisirs. Cette absence de division entre les déplacements fait pour le *care* et ceux faits pour des loisirs, invisibilise et dévalorise ce dernier (Tillous, 2020, p.82). Selon Sánchez de Madariaga (2013), même si les politiques de transport ont évolué pour inclure des objectifs prônant l'accessibilité et l'inclusion sociale, la mobilité axée sur le travail productif reste toujours priorisée (Sánchez de Madariaga, 2013, p.51). Cette vision de la mobilité est même considérée comme la « norme » (Turner *et al.*, 2006, cité dans von den Driesch *et al.*, 2020, p.90). De fait, plusieurs systèmes de transport public sont organisés pour soutenir une mobilité précise, à savoir celle qui amène les travailleuses et les travailleurs vers le centre-ville le matin, qui leur permette de se déplacer au centre-ville durant la journée et qui les ramène vers la maison en après-midi (Babbar *et al.*, 2022, p.16).

¹⁴ Selon Sánchez de Madariaga (2013), l'on peut distinguer deux groupes (ou perspectives) d'usagères et d'usagers. La première perspective fait référence à une personne qui réalise un travail productif et qui s'approprie la ville comme travailleuse ou travailleur sans avoir à sa charge des obligations découlant de la prise en charge du *care*. La deuxième perspective, quant à elle, fait référence à une personne qui prend en charge un travail reproductif et de *care* et parfois un travail productif ou à une personne qui est sujette à des soins (une personne « dépendante ») (Sánchez de Madariaga, 2013, p.53). Le premier groupe, très mobile, s'applique surtout aux hommes et aux personnes seules et assez âgées pour travailler (*Ibid.*). Le deuxième groupe, ayant une mobilité plus limitée et plus complexe, inclut les femmes et les hommes qui sont des *caregivers* et les personnes qu'elles ou ils prennent soin (*Ibid.*).

1.2.4.4.2 Une situation similaire dans planification des transports au Canada

La recherche de Babbar *et al.* (2022) montre que les femmes ne sont pas particulièrement prises en compte dans la planification des transports en commun au Canada. Pour les « Services standards », à savoir des documents qui permettent à une agence de transport en commun d'évaluer son service, il existe certains aspects qui supportent les besoins en transport des femmes (Babbar *et al.*, 2022, p.33). On note, par exemple, l'utilisation d'un réseau de grilles par la Toronto Transit Commission qui permet de combler la majorité des origines et des destinations (Toronto Transit Commission, 2017, cité dans *Ibid.*). Cependant, de manière générale, il existe un décalage entre leurs besoins et les normes adoptées (*Ibid.*). Dans le cas des politiques tarifaires, un travail a été fait pour rendre les tarifs de transport en commun plus équitables dans les villes partout au Canada, sans pour autant avoir explicitement décrit les besoins des femmes (*Ibid.*, p.34). Par exemple, Babbar *et al.* (2022) note que la Société de transport de l'Outaouais souhaite considérer les ménages monoparentaux plus vulnérables dans leur politique tarifaire (Société de transport de l'Outaouais, 2019, cité dans *Ibid.*). Pour les « household travel surveys (HTSs) » (les enquêtes sur les déplacements des ménages), Babbar *et al.* (2022) ont trouvé que la majorité des rapports d'« HTS » utilisés discutaient de la différence entre les genres et leur part modale, mais qu'une minorité des rapports ont discuté de la relation entre les genres pour différentes variables (*Ibid.*, p.35). Par exemple, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a commandé une analyse fondée sur l'équité (basée sur majoritaire sur une HTS) qui a inclus une perspective de genre. Enfin, pour la sécurité, Babbar *et al.* (2022) suggèrent qu'il y a une conscience accrue des préoccupations en matière de sûreté et de sécurité lors de l'utilisation des transports en commun comme le témoigne, par exemple, le programme « Entre 2 arrêts » de la Société de transport de Montréal (STM) (*Ibid.*, p.38). De fait, pour plusieurs aspects du transport public, il y a un certain manque dans l'illustration des besoins et des comportements de déplacements des femmes, et ce même si certains éléments les supportent.

1.2.4.4.3 Des constats similaires à Montréal

À Montréal, le Conseil des Montréalaises (2007) affirme qu'en ce qui a trait aux particularités de la mobilité des Montréalaises, « [...] le système de transport collectif n'apparaît pas à l'heure actuelle répondre complètement à leurs besoins. » (Conseil des Montréalaises, 2007, p.11). Tout d'abord, le système de transport n'est pas adapté aux déplacements nécessaires pour prendre en charge le *care* (*Ibid.*) Les déplacements étant orientés vers le centre-ville en matinée et vers le retour à la maison en après-midi (*Ibid.*). Ensuite, il n'offre pas une bonne desserte locale, surtout dans les quartiers périphériques et dans les extrémités de l'île, ce qui a pour effet de restreindre la mobilité des Montréalaises (*Ibid.*). Par exemple, cela restreint la mobilité des femmes ayant un revenu plus bas et celles qui ont un accès limité à l'automobile (*Ibid.*). Les conditions de déplacements (temps d'attente, intermodalité, etc.) restreignent également leurs déplacements (*Ibid.*). L'accessibilité universelle (design physique des transports en commun) et l'accessibilité économique (coût des tarifs) laissent également entrevoir des possibilités d'amélioration (*Ibid.*, p.12). Enfin, du point vu de la sécurité, « [...] de nombreuses Montréalaises ressentent de l'insécurité dans leurs déplacements, particulièrement sur le réseau de transport collectif [...] » (*Ibid.*, p.13). Notamment, l'aménagement des abords des stations de transport en commun (métro et train), le manque de propreté sur les lieux d'attente, etc., posent des problèmes d'insécurité (*Ibid.*).

1.2.5 Activités sportives et physiques

1.2.5.1 Des différences genrées dans la pratique sportive et physique

La littérature scientifique et la littérature grise, qui ont été mobilisées dans le cadre de ce mémoire, montrent que les femmes et les filles subissent des obstacles systémiques et des inégalités quant à leurs pratiques des sports et des activités physiques, comme en témoigne l'avis du Conseil des Montréalaises sur l'accessibilité de l'offre municipale en sports et loisirs réalisé en 2012. Même si plusieurs études montrent que la pratique sportive et physique des femmes et des filles tend à augmenter au fil des années, il existe toujours une différence genrée dans le niveau de pratique, et ce particulièrement après le passage de l'adolescence (Conseil du statut de la femme, 2022; Martinache, 2020; Conseil du statut de la femme, 2022). De plus, un nombre inférieur de femmes québécoises, en comparaison aux hommes, atteignant le niveau recommandé d'activité physique hebdomadaire (Conseil du statut de la femme, 2022, p.9). La pratique des femmes et des filles diffère sur certains points. Elles pratiquent des activités physiques plus souvent dans des contextes davantage privés, comme au domicile, et dans des contextes libres comme sur la voie publique (Raibaud, 2022, p.15; Conseil du statut de la femme, 2022, p.10). En effet, elles ont une moins grande pratique d'activités sportives et physiques en milieu associatif et organisé, avec des équipements municipaux ou dans des milieux naturels (*Ibid.*). Enfin, l'on note que les femmes et les filles subissent des obstacles particuliers à la pratique des activités sportives et physiques. Selon Martinache (2020), le sport et l'égalité de genre ne semblent pas faire bon ménage.

1.2.5.2 Obstacles systémiques et inégalités dans la pratique d'activités sportives et physiques chez les femmes et les filles

1.2.5.2.1 Le profil socio-économique et culturel des femmes et des filles

Les auteur.e.s mobilisé.e.s ont noté que le profil socio-économique et culturel des femmes et des filles influence leur(s) pratique(s) des activités sportives et physiques. Plus précisément, selon Louveau (2004), l'âge, l'origine, le niveau d'étude, le revenu et le statut familial influencent la pratique. Notamment, le fait d'être mère monoparentale peut rendre la pratique plus difficile (Louveau, 2004, p.51). Le fait d'être active ou pas professionnellement (avoir un travail) influence également le niveau de pratique (*Ibid.*). En effet, l'inactivité professionnelle rend les chances de pratiquer moins importantes, particulièrement chez les femmes (*Ibid.*). Le fait d'avoir du temps libre n'est donc pas une condition essentielle à la pratique (*Ibid.*). Le type de profession et les revenus influencent également la pratique des femmes. En fait, le fait d'avoir un moindre revenu, ce qui est plus courant chez les femmes, tout comme le fait de venir d'un milieu plus pauvre conduisent souvent à avoir un moindre niveau de pratique (Louveau, 2004, p.54; Demers et Kidd, 2018, p.11; Conseil du statut de la femme, 2022, p.15). Un exemple évoqué par le Conseil du statut de la femme (2022) représente bien la situation :

« [e]n 2010, seulement 6% des Canadiennes dont le revenu du ménage est inférieur à 20 000\$ ont pratiqué un sport régulièrement, comparativement à 21% de celles dont le revenu du ménage est supérieur à 80 000\$. » (Patrimoine canadien, 2013, cité dans Conseil du statut de la femme, 2022, p.15).

L'avis du Conseil des Montréalaises de 2012 montre comment les coûts, engendrés par la pratique d'activités sportives et physiques, peuvent limiter la pratique des femmes. On note, par exemple, les coûts pour le gardiennage des enfants ou les tarifs trop élevés.

1.2.5.2.2 Une socialisation et des stéréotypes genrés

La socialisation genrée que subissent les femmes et les filles a aussi un impact sur leur pratique des activités sportives et physiques. Tout d'abord, ces activités « [...] contribuent à essentialiser l'idée de femmes physiquement faibles et d'hommes physiquement forts. » (Liotard et Terret, 2005, cité dans Sayagh, 2017, p.127). Cette socialisation des femmes/filles et des hommes/garçons stéréotypée influence l'éducation des parents (*Ibid.*). Ces derniers finissent par tolérer la prise de risque des garçons et par concentrer « [...] leur effort éducatif sur l'apprentissage de l'évitement du risque chez les filles. » (Granié, 2008, cité dans *Ibid.*). La pratique des activités sportives et physiques participe donc à construire une féminité et une masculinité idéales ou « normales » (*Ibid.*). Ensuite, cette socialisation participe à contraindre l'appropriation des espaces urbains des femmes et des filles. La perception de l'insécurité du quartier de résidence par les parents amène une certaine restriction de l'activité physique des adolescentes¹⁵, et ce de façon plus prononcée que pour les adolescents (Carver *et al.*, 2012, cité dans *Ibid.*). Par exemple, même si les filles et les garçons ont un apprentissage du vélo environ au même âge, ces dernières et ces derniers « [...] bénéficient au cours de leurs parcours des traitements différenciés [...] » (*Ibid.*, p.131). Plus précisément, selon Sayagh (2017) les adolescentes, plus que les adolescents,

« [...] 1) apprennent à faire du vélo dans un espace relativement exigü, explicitement délimité, voire cloisonné; 2) se voient formellement interdire le droit de sortir du quartier de résidence/du village; 3) se voit formellement interdire le droit de pratiquer seules à partir du collège; et enfin 4) se voient formellement interdire le droit de pratiquer la nuit. » (*Ibid.*, p.132)

Les médias participent également à renforcer la socialisation genrée (*Ibid.*, p.127). Cela passe notamment par une valorisation du sport « masculin » et par une dévalorisation du sport « féminin » (*Ibid.*). La représentation des femmes et des filles dans les médias est inégale. Demers et Kidd (2018) notent que seulement « 5 % de la couverture totale des principaux médias sportifs imprimés nationaux était consacrée au sport féminin » (Demers et Kidd, 2018, p.13). Ce manque de représentation amène aussi un manque de modèles féminins (Boire, 2021), ce qui forme finalement un obstacle à la pratique des femmes et des filles (Demers et Kidd, 2018, p.13; Conseil du statut de la femme, 2022, p.41). Cette représentation inégale

¹⁵ Le traitement différencié arrive notamment lors des premières transformations physiques connues par le corps des jeunes filles (*Ibid.*, p.128). C'est à ce moment que « [...] leur présumée vulnérabilité permet aux parents de justifier le peu d'autonomie qui leur est alors accordée. » (Rivière, 2014, cité dans *Ibid.*).

entre les genres consolide un manque d'intérêt général et une marginalisation des sports féminins au profit des sports masculins (Cooky, Messner et Hextrum, 2013, cité dans Conseil du statut de la femme, 2022, p.29).

Enfin, la socialisation genrée entraîne une croyance que certains sports sont masculins et que d'autres sont féminins (*Ibid.*). L'on assiste encore aujourd'hui à un « ordre hiérarchique de genre dans l'univers sportif » qui suppose que le sport masculin est supérieur au sport féminin (McKay et Laberge, 2006, p. 3, cité dans *Ibid.*, p.19). Cet « effet de la socialisation de genre » reste encore une limite à leurs pratiques sportives et physiques par la forme d'une pression à se conformer (Conseil du statut de la femme, 2022, p.22; Raibaud, 2022, p.25). Effectivement, les femmes et les filles subissent un sexisme « ordinaire » quotidien (commentaires, comportements désobligeants, inégalités dans l'attribution des ressources, etc.) (Raibaud, 2022, p.25). La pratique des sports et des activités physiques n'échappe donc pas aux rapports sociaux de sexe (Louveau, 2004, p. 42).

1.2.5.2.3 Des inégalités dans l'attribution des ressources

La proximité physique des équipements et l'accessibilité des coûts sont des éléments importants pour favoriser la pratique sportive et physique (Louveau, 2004). Le manque de propositions sportives diversifiées à destination des femmes rend plus difficile pour ces dernières de trouver une offre qui soit adaptée à leurs besoins (Raibaud, 2022, p.25). Le manque de diversification des activités sportives constitue donc un obstacle à la pratique des femmes et des filles. Comme il a été vu plus haut, sans perpétuer des stéréotypes, les femmes et les filles ont des intérêts et des besoins pour des activités moins compétitives et dont le niveau d'expertise est varié (Kino Québec, 2014, p.15; Raibaud, 2022, p.27). Pour Boire (2021), un des enjeux majeurs est l'absence d'offres « variées et de qualité spécifiquement conçues pour les filles et les femmes. ». Comme l'affirme Tummers (2015), il existe encore une focalisation sur les « centres d'intérêts masculins » par rapport à ceux des femmes et des filles comme le témoigne l'exemple des équipements sportifs :

« [n]ous pouvons citer, par exemple, ce souci permanent des urbanistes d'intégrer à la ville des équipements sportifs d'accès libre, censés canaliser la violence des jeunes dans des activités positives et qui sont, de fait, exclusivement destinés aux garçons. » (Tummers, 2015, p.80)

Des études réalisées par Raibaud à Bordeaux et Genève entre 2015 et 2017, qui visaient à comprendre les inégalités dans l'attribution des moyens publics entre les filles et les garçons (*gender budgeting*), montrent que 70% des budgets publics étaient destinés aux sports qui profitent aux hommes et aux garçons et que les femmes et les filles restent moins subventionnées même si leur pratique augmente et rattrape celle de ces derniers (Raibaud, 2022, p.21). Il existe également des iniquités dans l'attribution des ressources entre les sports dit « féminins » et « masculins », notamment dans l'octroi des ressources et le soutien aux divers programmes féminins (Égale Action, 2016, cité dans Conseil du statut de la femme, 2022, p.26). Au Québec, le Conseil du statut de la femme (2022) démontre qu'il existe toujours des inégalités dans

l'attribution des plages horaires¹⁶ (des plages horaires moins attrayantes). De plus, certaines filles n'ont pas accès à des équipements qui conviennent à leur calibre (*Ibid.*). Il existe donc des inégalités dans l'attribution des ressources, que cela soit pour l'attribution des budgets, des horaires, des équipements, etc.

1.2.5.2.4 La conciliation avec le travail reproductif et de *care*

Les femmes, et même les filles dans certains cas (Femmes et sports au Canada, 2021), consacrent encore plus de temps au travail non rémunéré, soit au travail reproductif et de *care*. Comme Louveau (2004) le démontre, ce temps reste central dans la pratique sportive et physique des femmes. L'horaire de pratique des femmes est en effet moins variable ou flexible que celui des hommes (Louveau, 2004, p.58). Les occupations domestiques, familiales et de *care* sont considérées comme étant des obstacles chez les femmes, notamment à cause de la charge mentale qui est induite et à cause de la difficulté de les faire coïncider avec la pratique sportive et physique (Louveau, 2004; Conseil des Montréalaises, 2012; Femmes et sports au Canada, 2021; Raibaud, 2022). Dans l'avis du Conseil des Montréalaises de 2012, les entretiens réalisés avec le groupe cible « mères de jeunes enfants » font ressortir la nécessité de pouvoir concilier la pratique sportive ou physique avec la garde des enfants. Par exemple, l'accès à un gardiennage, à des activités familiales, à des horaires plus variés, etc., apparaît comme étant nécessaire (Conseil des Montréalaises, 2012, p.67). La prise en charge du *care* implique aussi des coûts supplémentaires. Par exemple, le coût pour réaliser une activité dans un milieu structuré prend en compte le coût d'entrée, le coût pour les autres membres de la famille et pour le gardiennage des enfants (*Ibid.*).

1.2.5.2.5 Des contraintes spatiales : appropriation genrée de l'espace urbain et insécurité urbaine

Les femmes et les filles et les hommes et les garçons ont des spatialisations genrées dès le plus jeune âge. Selon Édith Maruéjols (2014), il a des spatialités genrées qui se forment dès l'enfance dans la cour de récréation (Maruéjols, 2014, cité dans Raibaud, 2022, p.20). Plus précisément, elle a observé que les garçons plus « dominants » dominaient le centre de la cour sur un terrain de soccer dit « infini » (qui n'a pas de limites) (*Ibid.*). De leur côté, d'après ses observations, les filles et les autres garçons étaient relégué.e.s à la périphérie en jouant à des jeux consommant moins d'espaces (ex. cordes à sauter, marelles, etc.) (*Ibid.*). Cela ne se limite pas uniquement à la cour d'école, il s'agit d'une spatialisation genrée qui se perpétue à l'âge adulte dans les espaces urbains. Elle s'applique notamment aux équipements d'activités sportives disponibles en libre accès, où « cette séparation et cette hiérarchisation des sexes » sont reproduites (*Ibid.*, p.21). Luxembourg et Noûs (2021), d'après des données recueillies lors d'une recherche-action menée à Gennevilliers, illustrent visuellement comment cette spatialisation et cette appropriation genrées des espaces se manifestent (Luxembourg et Noûs, 2021, p.20). Les auteures mettent en évidence

¹⁶ Par exemple, « [u]ne enquête de Radio-Canada Sports menée auprès de 39 entraîneurs et entraîneuses en chef de programmes canadiens de hockey universitaire révèle que les équipes féminines obtiennent les plages horaires les moins désirables des arénas et que leur budget correspond à la moitié de celui des équipes masculines. » (Leclerc, 2022, cité dans Conseil du statut de la femme, 2022, p.26)

l'exemple du parc paysager et sportif Suzanne Lenglen, en France, où l'on aperçoit une « répartition sexuée des personnes utilisatrices » selon « les fonctions et les marges » (*Ibid.*). À l'instar des affirmations faites par Maréjols (2014), on voit sur les figures ci-dessous, qui représentent le parc en question, comment les femmes se retrouvent en marge et comment les hommes « dominants » s'approprient le centre. De fait, les espaces sportifs dans la ville ne sont pas neutres et participent à produire des inégalités genrées :

Le terrain de sport apparaît alors, à l'inverse, comme un actant ou opérateur, « non seulement un objet dont on parle, mais un sujet agissant dans le discours » (Latour, 1989 : 27) séparant et hiérarchisant les sexes. On ne peut donc pas considérer que créer des citystades et des skateparks dans la ville soit neutre, s'il s'avère qu'ils fonctionnent comme des « quasi-personnages », organisant de façon visible la différenciation des sexes et la mise en spectacle des hommes virils et dominants. (*Ibid.*)

Dans le même sens, Sayagh (2017) affirme que la voirie constitue aussi des espaces urbains où « [...] les normes habitantes d'appropriation masculine des espaces publics » se renforcent (Sayagh, 2017, p.134). En effet, il s'agit d'espace où les adolescents, par leur pratique du vélo, « marquent leur place » et affirment leur « droit de présence » et où les filles et les femmes sont « malvenues » (*Ibid.*). Le vélo est « un support d'une domination masculine de l'espace public par le corps » (*Ibid.*).

Enfin, la pratique sportive et physique des femmes et des filles est également conditionnée par l'insécurité urbaine (Conseil des Montréalaises, 2012, p.51; Kino Québec, 2014, p.18; Raibaud, 2022, p.16 et 28). Par exemple, le fait de faire du jogging dans certains quartiers à certaines heures peut aussi entraîner de l'insécurité urbaine (Raibaud, 2022, p.28). Selon Blobaum et Hunecke (2005),

« [...] les préoccupations des femmes en matière de sécurité personnelle peuvent conduire à leur exclusion des activités sportives et de loisirs en plein air, contribuant ainsi à une diminution de leur pratique et à une vie urbaine plus limitée. » (traduction libre de Blobaum and Hunecke, 2005, cité dans Navarrete-Hernandez, Vetro & Concha, 2021, p.2).

La ville de Montréal est consciente du problème. Dans sa « Politique du sport et de l'activité physique 2014-2025 », la Ville admet que certains endroits et certains milieux produisent actuellement un sentiment d'insécurité et que cela décourage encore d'éventuelles utilisatrices et utilisateurs de faire des déplacements actifs (ex. marche et vélo) (Ville de Montréal, 2014, p.10).

Figure 1.4 La spatialisation et l'appropriation genrée au parc Suzanne Lenglen (France)



(Luxembourg & Noûs, 2021, p.20)

Figure 1.5 La spatialisation et l'appropriation genrée au parc Suzanne Lenglen (France) (suite)



(Luxembourg & Noûs, 2021, p.21)

1.2.6 Accès aux commodités (toilettes publiques)

L'accès aux toilettes publiques dans l'environnement urbain est aussi un enjeu genré (Kern, 2019/2022, p.127). Pour Greed (2020), l'accès aux toilettes publiques est « [...] une composante physique vitale des villes et de leurs infrastructures. » (traduction libre de Greed, 2020, p.133). Il s'agit néanmoins d'une problématique souvent « non reconnue et invisible » dans la création de villes accessibles à toutes et tous (traduction libre de *Ibid.*, p.134). L'accès aux toilettes est pourtant une question de « droit à la ville » égalitaire, de droit fondamental, en plus d'être essentiel à la création de villes qui soient accessibles à toutes et tous, durables et équitables (*Ibid.*).

1.2.6.1 Des différences biologiques, mais un accès moindre aux toilettes publiques chez les femmes

Certaines femmes font des arrêts plus fréquents que les hommes aux toilettes. Plus précisément, des études ont montré que, d'une manière générale, les femmes urinent plus fréquemment et qu'elles peuvent avoir besoin d'utiliser davantage les toilettes en raison des menstruations, de la grossesse ou de la ménopause (Greed, 2016, cité dans Navarrete-Hernandez, Vetro & Concha, 2021, p.3-4; Greed, 2020, p.133; Kern, 2019/2022, p.127). C'est pourquoi, selon Greed (2020), au-delà des différences de genre, les différences biologiques qu'ont certaines femmes par rapport aux hommes sont importantes (Greed, 2020, p.136). Ces besoins sont « différents et plus diversifiés » et ont des implications tant sur le design des toilettes que sur la planification urbaine de la ville (traduction libre de *Ibid.*). Pourtant, les femmes ont moins d'installations disponibles pour leur(s) usage(s), même si elles en ont plus fréquemment besoin que les hommes (*Ibid.*, p.133). En effet, en termes de distribution et de disponibilité dans l'environnement urbain, les femmes ont plus de deux fois moins de toilettes publiques que les hommes (*Ibid.*, p.134). Cela, en plus du fait que les femmes peuvent prendre deux fois plus de temps que les hommes aux toilettes, engendre des « queues » (*Ibid.*). Enfin, le manque d'accès aux toilettes publiques limite l'accès à la ville (*Ibid.*, p.34).

1.2.6.2 L'accès aux toilettes publiques : plusieurs effets

L'accessibilité (quantité et qualité) en toilettes publiques peut limiter les choix de déplacements (notamment dans les transports en commun) et de destination des femmes (Navarrete-Hernandez, Vetro & Concha, 2021, p.3-4; Greed, 2020, p.145; Kern, 2019/2022, p.125). Cela entraîne des sorties (temps et distances) plus limitées à partir du domicile (Greed, 2020, p.134). L'emplacement et le maintien des toilettes publiques influencent également le sentiment d'insécurité¹⁷ (Navarrete-Hernandez, Vetro & Concha, 2021, p.3-4; Kern, 2019/2022, p.125). La disponibilité de toilettes publiques peut aussi faciliter ou rendre plus difficile la prise en charge du *care*. Étant donné que les femmes sont celles qui prennent encore majoritairement en charge le prendre soin de, elles sont plus susceptibles d'accompagner des enfants, des

¹⁷ Selon Afacan et Gurel (2015), « [...] des toilettes publiques mieux situées et entretenues peuvent grandement contribuer à prévenir le harcèlement sexuel des femmes » (traduction libre de Afacan & Gurel, 2015, p.7, cité dans Navarrete-Hernandez, Vetro & Concha, 2021, p.3-4).

adultes plus âgées, des personnes ayant un handicap physique, etc., qui ont toutes et tous des besoins spécifiques (Creed, 2020, p.134; Kern, 2019/2022, p.127). Le design des toilettes publiques s'avère aussi contraignant dans certains cas. Selon Greed (2020), plusieurs aspects du design¹⁸ des toilettes publiques sont problématiques pour les femmes enceintes, les femmes de grande taille, celles avec de jeunes enfants et des poussettes, et toute personne ayant des bagages par exemple (*Ibid.*)

1.2.6.3 Un enjeu qui n'est pas prioritaire

Les municipalités ont toujours été « moins enthousiastes » à reconnaître l'importance des utilisatrices et utilisateurs des toilettes publiques et de leurs besoins (Kern, 2019/2022, p.125; Greed, 2020, p.136). Pourtant, l'importance des revendications pour l'accès aux toilettes publiques remonte à la période victorienne, où cet accès faisait partie intégrante du mouvement de suffrage des femmes (Lowe, 2018, cité dans Kern, 2019/2022, p.126; Greed, 2020, p.137). À cette époque, il y avait peu de considération pour le besoin en toilettes publiques accessibles (*Ibid.*). Cela ne semble pas avoir changé radicalement. Encore aujourd'hui, de nombreuses municipalités « [...] n'incluent pas les exigences en matière d'approvisionnement en toilettes dans leurs politiques urbaines ou leurs plans de développement. »¹⁹ (traduction libre de Greed, 2016, cité dans Greed, 2020, p.145).

1.2.7 Démocratie participative

La participation citoyenne (ou la démocratie participative) est aussi teintée d'inégalités genrées. On constate que les femmes, au Canada et à Montréal notamment, ont des niveaux de participation qui diffèrent de ceux des hommes. Cela s'explique par des obstacles systémiques qu'elles subissent.

1.2.7.1 Des constats sur l'état de la participation citoyenne des femmes

Le constat général sur la participation²⁰ des femmes est que même si elle augmente, elle reste toujours inférieure à celle des hommes (FCM, 2004, p.30; Paoletti et Rui, 2015, p.13; Relais-femmes, 2018, p.6). Les

¹⁸ L'étroitesse des cubicules, le manque de confidentialité dû aux énormes espaces sous la porte et les côtés du cubicule, etc.

¹⁹ Un exemple positif serait « [...] la Ville de Vienne où le département de planification urbaine a intégré l'approvisionnement en toilettes publiques dans son système d'élaboration de plan, dans le cadre de son programme « d'intégration du genre » [(gender mainstreaming)] dans tous les aspects de la planification urbaine. » (traduction libre de Vienne, 2015, p.49; Sánchez de Madariaga and Roberts, 2013, cité dans Greed, 2020, p.145)

²⁰ La participation citoyenne est définie comme étant caractérisée par différents niveaux d'implication différentes (Relais-femmes, 2018, p.11). Entre autres, on compte :

hommes constituent toujours « plus de la moitié des participant.e.s » (Paoletti et Rui, 2015, p.13). Qui plus est, les hommes sont souvent ceux qui sont responsables de l'animation, ceux qui définissent les enjeux et les thèmes touchés, ceux qui parlent le plus souvent, le plus longuement et avec le plus d'assurance, ceux qui constituent la référence (« universel-neutre-masculin »), etc. (*Ibid.*). L'espace public ne peut effectivement être considéré comme étant neutre, il cache, en effet, une universalité basée sur le « masculin » :

« Dans le champ de la démocratie participative et délibérative, la critique serrée que livre Nancy Fraser (2001) de la fausse neutralité de l'espace public habermassien est bien connue : l'illusion consistant à faire comme si l'ensemble des participant.e.s étaient égaux et indifférenciés quant à leur capacité à prendre la parole dans le registre admis comme légitime conduit à occulter, sous couvert d'espace public supposé neutre, le masculin tel qu'il se donne à voir pour universel. » (Fraser, 2001, cité dans Paoletti et Rui, 2015, p.16)

Comme Carole Pateman (1988) l'affirme, « la citoyenneté patriarcale » est fondée sur une « universalité abstraite qui pose le masculin en norme de référence dans la sphère publique » (Pateman, 1988, cité dans *Ibid.*, p.18). Les femmes, même lorsqu'elles sont présentes, ont de la difficulté à prendre l'espace de parole qui devrait leur revenir (Relais-femmes, 2018, p.6). Cela s'avère d'autant plus vrai pour les femmes issues des minorités (au Canada) : « [...] les femmes de groupes divers (minorités visibles, Autochtones, handicapées, immigrantes, autres) sont très mal représentées. » (FCM, 2004, p.30).

La Ville de Montréal ne fait pas exception. En étudiant la participation des femmes dans les lieux municipaux et paramunicipaux²¹ et dans les Tables de quartier²² dans la région métropolitaine de Montréal, Relais-Femmes²³ (2018) a observé des résultats similaires. En effet, dans les lieux municipaux et paramunicipaux, les femmes comptaient pour 42,6% des personnes participantes dans l'ensemble des lieux étudiés (Relais-femmes, 2018, p.39-40). Dans le cas des conseils d'arrondissement, Relais-femmes a observé qu'il y avait une grande variation de 20 % à 70,6 % de femmes présentes (*Ibid.*). Notamment, les femmes comptaient pour 33,8% des personnes participantes aux conseils municipaux des villes observées et 37,5% à la séance d'information publique de l'OCPM observée (*Ibid.*). Quant à la prise de parole des femmes, elles comptaient de manière générale pour 39,8% des personnes s'étant exprimé (*Ibid.*, p.42).

«[...] l'information (relation unidirectionnelle, de l'organisation vers les citoyen.ne.s); la consultation (relation bidirectionnelle dans laquelle les citoyen.ne.s sont invité.e.s à donner leur opinion); et la participation (relation dans laquelle les citoyen.ne.s sont véritablement impliqué.e.s dans le processus de décision).» (OCDE, 2002, cité dans *Ibid.*).

²¹ Il s'agit plus précisément de 40 observations faites dans des conseils municipaux, de commissions permanentes, de consultations publiques de sept villes (dont Montréal), de conseils d'arrondissement, de comités consultatifs d'urbanisme, de plans d'intervention spécifiques de 19 arrondissements de Montréal, d'une séance de l'OCPM et de deux conseils d'administration de la STM (en ligne) (Relais-Femmes, 2018, p.33).

²² Il s'agit plus précisément de 25 observations faites dans des assemblées publiques, de soirées d'échanges en contexte électoral, de forum, de cafés discussion, de rencontres de comité de citoyen.ne.s et d'un rendez-vous de quartier dans 18 territoires de Tables de quartier (*Ibid.*).

²³ Un organisme féministe faisant de la formation, de la recherche et de la concertation.

Notamment, les femmes comptaient pour 23,8% des personnes ayant pris la parole dans les conseils municipaux des villes étudiées (*Ibid.*). Une variation de 0 à 75% dans la prise de parole des femmes a été notée dans les conseils d'arrondissement (*Ibid.*). Dans le cas des Tables de quartier, les femmes comptaient pour 57,2% des personnes présentes dans l'ensemble des lieux observés (*Ibid.*, p.44). Quant à leur prise de parole, elle comptait pour 51% de manière générale (*Ibid.*, p.45). Relais-femmes (2018) note aussi que « [l]es prises de parole des femmes ont toutefois été plus élevées dans les lieux où les animatrices et animateurs utilisaient un langage inclusif » et que la prise de paroles des citoyen.ne.s racisé.e.s ou appartenant à une minorité visible était plus grande quand l'une personne, qui les représentaient davantage, était présente (*Ibid.*, p.43-44). Enfin, les chiffres fournis par l'OCPM dans le cadre de l'étude montrent que « [l]es prises de parole des femmes y étaient en moyenne plus basses, que ce soit lors des séances d'information ou d'audition des opinions. » (*Ibid.*, p.71). L'OCPM a aussi noté une prise de parole encore plus faible chez les femmes lors de consultations plus « techniques » (p.ex. un développement immobilier) (*Ibid.*). Pourtant, ces dernières étaient « surreprésentées » dans le dépôt de mémoire qui ne nécessite pas une prise de parole devant le public (*Ibid.*). Cela peut être expliqué par les obstacles systémiques que vivent les femmes dans la participation citoyenne.

1.2.7.2 Des obstacles à la démocratie participative des femmes

Selon Paoletti et Rui (2015), plusieurs théoriciennes féministes, (Dietz, 2000 ; Landes, 1998 ; Sanders, 1997 ; Young, 1990 ; Philips, 1990 ; Pateman, 1988 ; Mansbridge, 1980), alimentent une perspective critique sur la représentation et de la participation des femmes dans les processus de délibération démocratiques (Paoletti et Rui, 2015, p.8). La démocratie participative demeure en effet structurée par des rapports de pouvoir (Paoletti & Rui, 2015, p.12; Relais-Femmes, 2018, p.6). Paoletti et Rui proposent que ce « système sexe-genre à domination masculine » ou SSGDM (concept de Chantal Mouffe (1985)) soit caractérisé par trois « tensions » principales soient : le dominant contre le subalterne, le public contre le privé et la raison face à l'émotion (Paoletti et Rui, 2015, p.18). Cela forme les principales « tensions » qui « entravent » la démocratie participative des femmes (*Ibid.*). De plus, Palacios *et al.* (2015) notent quatre « principaux ensembles d'obstacles » liés à la participation des femmes dans les « processus d'innovation démocratique » soient : les structures sociales institutionnalisées, les éléments liés à une absence de pouvoir symbolique, l'organisation formelle du dispositif démocratique et les structures sociales incorporées (Palacios *et al.*, 2015, p.35). Ces derniers sont des obstacles systémiques, c'est-à-dire des barrières physiques, logistiques ou symboliques, « [...] qui rendent plus difficile la participation des femmes à la vie démocratique. » (Relais-Femmes, 2018, p.6).

1.2.7.2.1 La position de subalternes des femmes

Le concept de subalternes de Gayatri Spivak (2003) suppose pour, la démocratie participative, une prise de parole caractérisée par « [...] une dichotomie entre le sujet dominant capable d'énoncer et le sujet subalterne privé de représentativité et de capacité à nommer. » (Spivak, 2003, cité dans Palacios *et al.*, 2015, p.36). Le sujet dominant a effectivement les moyens et les conditions nécessaires pour « dominer », à savoir pour réaliser son « agenda » et avoir suffisamment de « pouvoir symbolique » (Spivak, 2003, cité

dans *Ibid.*). Ce pouvoir « symbolique » permet enfin au dominant d'imposer une « façon de nommer le monde » qui soit « neutre » et « universelle » (*Ibid.*). Les lieux de la démocratie participative n'échappent pas à cette logique étant eux-mêmes des produits de la société. Cela n'est pourtant pas évident. Selon Paoletti et Rui (2015),

« [...] les femmes ne sont pas des subalternes tout à fait comme les autres [...] en raison de l'ambiguïté de la considération dont elles font l'objet et des libertés juridiques et politiques dont elles bénéficient dans le contexte contemporain [...] » (Paoletti et Rui, 2015, p.13)

Cela amène les femmes participantes à avoir de la difficulté à « [...] décoder les situations de dialogue comme étant à leur désavantage [...] » de la même façon que cela amène les hommes participants à « [...] ne pas mesurer la charge de déconsidération que contiennent leurs propres modes d'intercommunication [...] » (*Ibid.*). Cela amène enfin les femmes à « intérioriser » (et les hommes à « naturaliser ») leurs « incapacités » comme étant « personnelles » (*Ibid.*). Quand les femmes appartiennent à un « contre-public subalterne féministe »²⁴ (CPSF), les obstacles systémiques agissent selon divers degrés de subtilité (Fraser, 2001, cité dans *Ibid.*, p.40). Concrètement, il s'agit de femmes qui, par exemple, sont membres, participent ou sont associées à un collectif féministe (*Ibid.*). À leur tour, ces femmes peuvent aussi devenir des agentes dominantes issues de groupes subalternes ou des « élites discriminées », et continuer d'exclure, de façon involontaire, toute personne qui n'appartient pas à ce groupe en bénéficiant de leur propre espace (García Leon, 1994, cité dans *Ibid.*, p.41). De fait, certaines femmes ont moins de chances d'accéder à des processus participatifs (p.ex. celles ayant de faibles revenus, celles n'ayant pas d'éducation supérieure, celles n'ayant pas un capital culturel élevé, etc.) (*Ibid.*).

1.2.7.2.2 Le public contre le privé et la rationalité contre les émotions : une socialisation genrée

La dichotomie entre d'une part, les espaces publics et la rationalité et de l'autre, les espaces privés et les émotions forment un obstacle à la démocratie participative des femmes (*Ibid.*, p.37). Dans un premier temps, la division entre les espaces publics et les espaces privés, qui est centrale au système patriarcal, renvoie à la séparation de la sphère publique, qui regroupe le travail productif et l'espace politique, et la sphère privée qui regroupe le travail reproductif²⁵ (Paoletti et Rui, 2015, p.10). Cela a pour effet de « former » les femmes « [...] à certaines attitudes et aptitudes telles que le *care* ou l'organisation du foyer, qui ne sont ni valorisées ni mobilisables dans un espace de concurrence discursive. » (*Ibid.*). Pour cette raison, des obstacles se dressent contre la participation citoyenne des femmes. Notamment, leur mise à

²⁴ N'ayant pas un espace dans lequel les femmes pourraient « entamer un dialogue dont elles auraient la maîtrise », la formation de « contre-publics subalternes » est nécessaire (Fraser, 2001, cité dans *Ibid.*, p.37). Ces derniers sont « [...] des arènes discursives parallèles dans lesquelles les membres des groupes sociaux subordonnés formuleraient leur propre interprétation identitaire et exprimeraient eux-mêmes leurs besoins. » (*Ibid.*).

²⁵ L'espace public et l'espace politique ont longtemps été réservés aux hommes (Paoletti et Rui, 2015, p.10; Palacios *et al.*, 2015, p.38). La socialisation des femmes a en effet été teintée par les normes du « privé-domestique », tandis que celle des hommes s'est concentrée dans l'espace public (Palacios *et al.*, 2015, p.37; Relais-femmes, 2018, p.24).

l'écart en partie de l'espace public les affecte tout comme leur sentiment de confiance dans la prise de parole ainsi que la perception de leurs compétences à discuter de planification urbaine par exemple (Relais-femmes, 2018, p.24).

Dans un deuxième temps, la division entre la rationalité et les émotions réfère à la division entre le domaine « d'arguments rationnels et d'une compétitivité discursive » et le domaine des émotions et des soins (*care*) (Palacios *et al.*, 2015, p.37). C'est dans la traversée entre ces sphères (du privé au public) et des normes qui leur sont attribuées que « beaucoup de femmes disent se sentir inadaptées » (*Ibid.*). En conservant « leurs apprentissages émotionnels » dans l'espace public, les arguments des femmes ont tendance à être considérés comme étant fondés sur les relations et les expériences et donc leur participation citoyenne se retrouve limitée (Agüera, 2010, cité dans *Ibid.*, p.39). Leurs se retrouvent marginalisés par rapport aux discours rationnels et universels des hommes dans l'espace public où la compétition discursive prime (Raibaud, 2015; Palacios *et al.*, 2015, p.39). C'est aussi ce que montrent les recherches sur les obstacles à la participation citoyenne des femmes réalisées par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) (2004), le Y des femmes de Montréal (2004) et Relais-femmes (2018) au Canada et à Montréal. Dans le cas de la recherche faite par la FCM, les groupes de femmes interrogés affirment que le manque d'influence et d'importance accordées aux femmes et le fait que « les femmes n'ont pas de place dans la collectivité » sont des obstacles à leur participation (FCM, 2004, p.33). Les groupes de femmes soulignent également que les préjugés sur le « rôle des femmes » forment un obstacle (*Ibid.*). Le scepticisme des femmes quant aux changements qu'elles peuvent provoquer et le sentiment que leurs opinions « n'a aucune valeur » font également partie des obstacles mentionnés le plus fréquemment par les femmes ayant participé à la recherche (*Ibid.*). Les résultats des études réalisées par la FCM et le Y des femmes de Montréal en 2004 montrent aussi que le manque d'expérience des femmes dans « l'art » de la participation à la sphère publique (parler en public et dans les débats) forme un obstacle à leur participation (Y des femmes de Montréal, 2004, cité dans Relais-femmes, 2018, p.27). Les femmes ont un certain manque d'intérêt quant à la participation aux instances municipales puisqu'elles ont la perception que la politique est un domaine masculin (*Ibid.*, p.26-27).

1.2.7.2.3 Les normes de genre

Les normes de genre réfèrent aux normes patriarcales qui sont reproduites dans la démocratie participative. Ces normes forment des obstacles à la participation citoyenne des femmes (Palacios *et al.*, 2015, p.46). Par exemple, les récits des femmes interrogées par Palacios *et al.* (2015) permettent de nommer trois normes particulièrement intégrées soit : la discrétion, la discipline et l'empathie²⁶ (*Ibid.*, p.47). La discrétion s'avère être la plus « contraignante » pour les femmes interrogées (*Ibid.*). Cette norme est liée à la domesticité et à la passivité, ce qui est contradiction avec « [...] les attentes d'un espace de

²⁶ Concrètement, la discrétion peut se manifester par le fait de rougir au moment de parler en public, par la peur de prendre la parole en public, etc. (*Ibid.*). Dans le cas de la discipline, elle peut survenir en se sentant mal du fait de ne pas donner tout ce que l'on pensait devoir donner, en se sentant coupable de ne pas répondre aux attentes, etc. (*Ibid.*). Enfin, l'empathie peut amener, par exemple, de la fatigue par rapport au fait de devoir supporter une écoute empathique en permanence (*Ibid.*).

participation public. » (*Ibid.*). Ces normes genrées construisent également le « masculin » en mettant « [...] la nécessité d'être vu, d'attirer l'attention avec un bon discours convaincant et fondé sur des arguments rationnels » au premier plan²⁷ (*Ibid.*).

1.2.7.2.4 Les caractéristiques sociales et les structures sociales institutionnalisées

Les caractéristiques sociales des participantes ont aussi des impacts sur leur participation à la démocratie participative. Par exemple, l'âge, le genre, etc., sont des caractéristiques sociales qui forment des obstacles à la participation citoyenne (Palacios *et al.*, 2015, p.41). Même si le genre (sexe dans ce cas) n'a pas été perçu par les participant.e.s, interrogé.e.s par Palacios *et al.* (2015), comme un obstacle explicitement, les auteur.e.s propose que « [...] le poids du sexe se trouve occulté pour n'apparaître qu'à travers des formes plus subtiles de contraintes. » (*Ibid.*). La faible scolarité de certaines femmes et les revenus sont également des obstacles cernés par les groupes de femmes et les femmes interrogées dans l'étude de la FCM (2004) et l'étude de Relais-femmes (2018) (FCM, 2004, p.33; Relais-femmes, 2018, p.61).

Les structures sociales institutionnalisées, que sont la famille, le couple et la maternité, forment également des obstacles à la participation citoyenne des femmes (Palacios *et al.*, 2015, p.43). En fait, « le poids exercé par la socialisation familiale » est l'un des éléments clés de la reproduction du système sexe-genre à domination masculine (SSGDM). Au-delà de la socialisation de la famille, cette dernière peut être déterminante pour l'estime des femmes, de leurs capacités et de leurs rôles dans la démocratie participative (*Ibid.*). À l'instar de la famille, le couple, qui est fondé sur l'image de la femme « domestique soignante », peut faire naître, dans certains cas, une certaine pression pour abandonner l'espace public au profit de l'espace privé (*Ibid.*, p.43-44). La participation citoyenne des femmes est également limitée par la maternité en raison du sentiment de culpabilité, des limites techniques en termes de disponibilité et d'horaires, de conciliation avec les tâches domestiques et de *care*, etc., qu'elle amène (*Ibid.*). C'est aussi ce que montre les recherches réalisées par la FCM (2004) et par Relais-femmes (2018). Le manque de temps libre, la difficile conciliation entre le travail productif et reproductif et le manque d'aide concrète et pratique pour faciliter la présence des femmes (garderie, transport, durée des réunions, etc.) forment des obstacles importants à la participation citoyenne (FCM, 2004, p.32-33; Relais-femmes, 2018, p.59). Les entretiens réalisés avec des femmes par Relais-femmes (2018) montrent également que les femmes seraient « plus impliquées à certains moments de leur vie », c'est-à-dire lors d'un congé de maternité ou d'un congé parental, lors d'une transition professionnelle ou à la retraite (Relais-femmes, 2018, p.74). Ces phases de la vie viennent avec des préoccupations particulières comme « [...] l'environnement pour les enfants et le sentiment de sécurité (ou d'insécurité) lié au vieillissement. » (*Ibid.*).

²⁷ Angers (2003) affirme la même chose en précisant que la socialisation genrée amène : « [I]es filles [à apprendre] à avoir le souci de bien se présenter, accorder consciemment de l'importance au jugement porté sur elles, être à l'écoute des autres, ne pas se surestimer et se sentir à l'aise dans un espace restreint et domestique; et les garçons [à apprendre] à se manifester sans retenue, s'apprécier et se sentir appréciés pour ce qu'ils font, croire qu'il est important de performer, voir peu de limites quant à leurs possibilités et croire que l'espace public leur appartient. » (Angers, 2003, cité dans Relais-femmes, 2018, p.24).

1.2.7.2.5 Un pouvoir symbolique limité

Palacios *et al.* (2015) propose que la possession (ou l'absence) de capitaux et de pouvoir symbolique constitue également un obstacle à la participation citoyenne (Palacios *et al.*, 2015, p.44). En effet, l'un des obstacles soulevés par les femmes interrogées par les auteur.e.s était « [...] l'absence de formation et de connaissance par rapport aux questions soulevées lors des discussions [...] » (*Ibid.*). L'intervention des femmes dans les processus de démocratie participative est limitée par la « méconnaissance » par rapport aux éléments techniques et d'expertises (*Ibid.*). Cette méconnaissance ou cette absence « (auto)perçue de capital symbolique » est manifestée d'une part par « l'absence de capital politique », à savoir « [...] un défaut de référents, de modèles de militance féministe ou de mémoire de la militance [...] » et de l'autre, par « l'absence du capital linguistique valorisé au sein des dispositifs participatifs », à savoir la mobilisation d'un « [...] langage direct, assuré, éloquent et sans contradictions, peu compatible avec la socialisation des femmes. » (*Ibid.*, p.45). Comme il a été vu, cela se manifeste par la difficulté des femmes d'argumenter sur des fonds d'expériences personnelles et d'émotions (*Ibid.*).

1.2.7.2.6 L'organisation et la conception du dispositif de démocratie participative

Les critères de conception et de mis en œuvre associés à la participation citoyenne forment également des obstacles à la participation citoyenne des femmes (*Ibid.*, p.41). Par exemple, « le modèle traditionnel de regroupement en assemblée » est plus avantageux pour les agents qui sont pourvus de plus de « capitaux symboliques » (*Ibid.*, p.45-46). On note également l'assignation récurrente des tâches d'exécution et de soin (accueillir les gens, ranger les chaises, préparer les collations, etc.) aux femmes et de la direction aux hommes (*Ibid.*, p.46). L'absence d'un langage inclusif et les autres dispositifs corporels d'exclusion (p.ex. lorsqu'une femme ne se fait pas regarder lorsqu'elle parle) peuvent constituer des obstacles (*Ibid.*). C'est aussi ce que les études réalisées par la FCM (2004), le Y des femmes de Montréal (2004) et Relais-femmes (2018) montrent. On note effectivement des obstacles d'ordre pratique comme, par exemple, le manque de garderie, l'accès en transport, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, la durée des réunions, le manque de renseignements au sujet des processus municipaux, la complexité, la lourdeur, la formalité et l'intimidation des processus (p.ex. la disposition de la salle, le micro à l'avant, etc.), les barrières de la langue, l'information qui est trop technique ou « écrite en jargon », le sentiment d'insécurité lors des déplacements le soir, le manque de modèles féminins, la non-représentativité, etc. (FCM, 2004, p.32-33; Y des femmes de Montréal, 2004, cité dans Relais-femmes, 2018). En plus des éléments précédents discutés, l'étude réalisée par Relais-femmes (2018) montre que la méconnaissance ou le manque d'éducation sur les privilèges et les réalités spécifiques (inégalités, discriminations, différentes réalités, etc.), entre les femmes et les hommes et les femmes entre elles, constituent un obstacle (Relais-femmes, 2018, p.60). Cette méconnaissance peut se répercuter dans des techniques d'animation mal adaptées (*Ibid.*).

1.2.7.3 La participation citoyenne : une question d'empowerment

Les femmes subissent des obstacles systémiques quant à leur participation citoyenne. Pourtant, cette participation citoyenne a un impact important sur leurs conditions de vie. Étant donné qu'elles rencontrent plusieurs obstacles et qu'elles n'ont pas la pleine possibilité d'exprimer leurs besoins, les effets d'une participation limitée se font ressentir dans la ville. Effectivement, cela a pour effet d'alimenter le rapport différencié des femmes à la ville. Les femmes

« [...] dont la mobilité est encore souvent réduite par rapport à celle des hommes, sont particulièrement concernées par les questions, entre autres, d'aménagement, de sécurité, de transports publics, de qualité du cadre de vie, de services de proximité, de parcs et espaces verts, et de réduction de la pollution en milieu urbain. » (Latendresse, 2007, cité dans *Ibid.*, p.23).

La participation citoyenne est donc une question d'empowerment²⁸ ou de « développement du pouvoir d'agir ».

1.2.8 Une considération et une représentation inégales dans le domaine de l'aménagement

Pour conclure ce chapitre, il est important de préciser qu'il existe des inégalités dans la représentation des femmes et la considération de leurs besoins²⁹ dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme. Cela a pour effet d'« ignorer » les conséquences de ces décisions sur la vie des femmes (Tummers, 2015; Mosconi *et al.*, 2015; Kern, 2019/2022, p.14). Les villes sont alors construites selon l'expérience des « hommes » (*Ibid.*). Cela contribue notamment à réaliser une planification urbaine qui soit « *genderblind* » (Babbar *et al.*, 2022, p.8). Pour Kern (2019/2022), convaincre le domaine de prendre en considération les besoins et les expériences des femmes « reste un combat incessant » (Kern, 2019/2022, p.179). Le monde de l'urbanisme reste toujours sceptique (*Ibid.*). Enfin, la représentation des femmes dans le milieu est importante (Tummers, 2015; Greed, 2020; Loukaitou-Sideris, 2020; Babbar *et al.*, 2022). Cette représentation influence la prise de décision dans la planification urbaine. Les femmes sont, après tout, expertes de leur quotidien (*Ibid.*, p.32). Pour plusieurs chercheuses, une plus grande participation des femmes dans le domaine est un des moyens permettant de réduire les inégalités qui existent (Roy-Trempe, 2019, p.44). Selon Tummers (2015), l'une des dimensions de genre de l'urbanisme est « l'occupation homogène des postes de décision » (Tummers, 2015, p.72). Pourtant, il existe un « décalage entre la

²⁸ « [...] une stratégie qui vise à rehausser le pouvoir de décider et d'agir des membres d'une collectivité sur les enjeux qui les concernent, et recherche la contribution concrète des personnes concernées dès la conception d'un programme ou d'une initiative sociale qui les touche. » (Relais-femmes, 2018, p.26)

²⁹ Comme il a été vu, les besoins de mobilité des femmes ne sont pas pris en considération comme le témoigne le manque d'égard face au *care* (Sánchez de Madariaga, 2013; Babbar *et al.*, 2022, p.4). On constate la même chose pour l'accès aux toilettes publiques (Greed, 2020). La focalisation sur les « centres d'intérêts masculins » et les budgets inégaux témoignent aussi du manque de considérations pour les « schémas spatio-temporels « féminins » » (Tummers, 2015, p.80; Raibaud, 2022, p.21).

proportion de femmes diplômées en urbanisme et de femmes effectivement engagées dans cette carrière » (*Ibid.*, p.71). L'auteure note également un « cadre professionnel » encore genré et dans lequel les « [...] femmes s'occupent des méthodes et structures de participation, tandis que les hommes tendent à travailler dans les secteurs d'innovation technique et celui des finances. » (*Ibid.*). La représentation seule des femmes dans le domaine ne suffit pas. Comme Tummers (2015) l'affirme, cela est problématique de penser que seules les professionnelles féminines sont capables de comprendre et de réaliser des approches genrées de l'urbanisme (*Ibid.*, p.79). Il est important de retenir qu'une plus grande représentation des femmes dans le domaine ne change « rien au patriarcat » et que les « femmes » ne forment pas un groupe « homogène » (Bondi, 1992, p.160, cité dans Kern, 2019/2022, p.25). C'est pourquoi il s'agit d'une solution parmi d'autres.

CHAPITRE 2

DU DÉVELOPPEMENT DURABLE AUX ÉCOQUARTIERS : MISE EN CONTEXTE CRITIQUE

Ce chapitre présente une mise en contexte du développement durable, du développement urbain durable et des écoquartiers. Il montre comment les écoquartiers découlent des mouvements qui l'ont précédé. Il présente également une définition critique des écoquartiers.

2.1 Les origines de la durabilité et du développement durable

2.1.1 Les origines historiques

Bien que la prise en compte de la durabilité remonterait jusqu'au XIV^e siècle dans la littérature, c'est au 19^e siècle que les scientifiques ont souligné les limites des ressources de la planète et le caractère destructeur de certaines pratiques humaines (Jégou, 2007). Jusqu'à la Première Guerre mondiale, plusieurs sont ceux à avoir tiré la sonnette d'alarme sur les conséquences des actions anthropiques et leurs impacts pour les générations futures (*Ibid.*). Dans la période de l'après-guerre, cette problématique est mise de côté et la production ainsi que la consommation de masse « s'imposent comme modèle de société. » (*Ibid.*, p.23). Le développement, de manière générale, est alors tourné vers la croissance économique (Kaur et Garg, 2018, p.147). De fait, la nécessité de prendre en compte l'environnement naturel dans la planification, la conception et le développement a été soulignée depuis la fin des années 1960 (Jégou, 2007, p.25; Kaur et Garg, 2018, p.147). On remet alors en question la croyance en une « idéologie de la croissance » (Latouche, 2006, cité dans Morin, Latendresse et Lozier, 2017, p.3). À l'époque, il existe effectivement un besoin pour un nouveau modèle de développement qui prenne en compte la distribution équitable des ressources et qui augmente la qualité de vie sur le long terme (traduction libre de Kaur et Garg, 2018, p.147).

Le rapport Meadows (1972), commandé par le Club de Rome (1968), est le premier à dénoncer clairement les actions anthropiques sur la nature (Diblasio Brochard, 2011). C'est finalement à la remise du rapport Brundtland (1987)³⁰ que l'on obtient la première définition du développement durable, à savoir « un mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs » (Diblasio Brochard, 2011; Sharifi, 2015; Morin, Latendresse et Lozier, 2017; Morin et Paulhiac-Scherrer, 2017; Kaur et Garg, 2018). Il s'agit alors d'une « tentative » de regrouper à la fois l'économie, la cohésion sociale et la protection de l'environnement dans un seul modèle (Lévy, 2010; Diblasio Brochard, 2011; Kaur et Garg, 2018). C'est l'interaction entre ces trois dimensions qui sont importantes et aborder séparément les dimensions engendrerait des erreurs. En fait, ces trois « piliers » ne sont pas contradictoires, mais compatibles entre eux (Lévy, 2010, p.39). Le développement durable est aussi un modèle de développement soutenable à très long terme (Diblasio Brochard, 2011, p.7).

³⁰ À noter que pour Lévy (2010), le rapport Brundtland (1987) et la définition du développement durable réfute « sans équivoque » les conclusions du rapport Meadows (1972) (Lévy, 2010, p.39). Le rapport Meadows affirme que « [...] seule une stricte limitation et, si possible réduction, de la croissance démographique et de la production pourraient permettre d'éviter une catastrophe écologique. » (*Ibid.*). Au contraire, le rapport Brundtland affirme que l'on peut concilier les différents objectifs et que ces derniers, s'épaulent entre eux (*Ibid.*). De fait, pour Lévy (2010), il ne faut pas confondre préoccupation environnementale et développement durable. (*Ibid.*). Il existe « trois grandes familles » de conceptions de la nature, du développement, du système productif, des rapports sociaux, de l'espace, du temps, etc., soit les modèles agro-industriels, néo-naturalistes et post-matérialistes (Lévy, 2010, p.40). Le modèle agro-industriel étant un type de développement basé sur la croissance, le modèle néo-naturaliste sur la décroissance et le modèle post-matérialiste sur le développement durable (*Ibid.*).

2.1.2 Une définition qui n'est pas consensuelle

Le développement durable ne possède pas une définition universelle ni reconnue (Sharifi, 2015, p.2). Il s'agit d'un concept « contestable » (Diblasio Brochard, 2011, p.8). Il y existe donc de réelles distinctions entre les interprétations que l'on peut faire du concept (*Ibid.*). Tous les actrices et les acteurs ou presque s'accordent sur l'importance du développement durable, mais elles ou ils ne s'accordent pas sur son application (*Ibid.*, p.9). Les différents « piliers » mobilisés témoignent de la variété des définitions. En effet, même si les trois piliers principaux correspondent à l'économie, le social et l'environnement, plusieurs autres dimensions peuvent être ajoutées. Le plus souvent, c'est la culture et l'institutionnel qui s'ajoutent aux trois piliers de base (Sharifi, 2015; Morin et Paulhiac-Scherrer, 2017; Morin, Latendresse et Lozier, 2017; Kaur et Garg, 2018). L'opérationnalisation du développement durable n'est effectivement possible que s'il existe plusieurs définitions (traduction libre de Jacobs, 1999, cité dans Diblasio Brochard, 2011, p.9). Il pourrait donc exister certaines limites à l'application du développement durable en raison du manque de précision dans sa définition. Cela pourrait en effet fournir un terrain de jeu aux actrices et aux acteurs voulant profiter de son image et de ses effets positifs sans vraiment l'appliquer (*Ibid.*). Plus précisément,

« [...] le flou conceptuel entourant le développement durable expliquerait, en partie du moins, sa forte capacité d'attraction auprès d'acteurs dont les intérêts et les agendas sont fort différents [...] » (Morin, Latendresse et Lozier, 2017, p.1)

Somme toute, toutes les définitions du développement durable correspondent généralement à une des trois approches du DD : l'approche anthropocentrique (centrée sur les humains), l'approche environnementaliste (centrée sur l'environnement) ou l'approche idéaliste ou classique (centrée sur l'équilibre des trois dimensions) (dont certaines peuvent inclure la gouvernance et/ou la culture). Enfin, le modèle du développement durable s'est imposé de manière « hégémonique » depuis les trente dernières années, et ce même s'il a fait l'objet de débats et de critiques (Morin, Latendresse et Lozier, 2017, p.4). Cela a été possible par le biais des grandes conférences internationales des Nations-Unies telles que celles qui se sont déroulées à Rio de Janeiro en 1992 et à Johannesburg en 1992 (*Ibid.*). Le développement durable s'est également progressivement imposé dans le développement urbain et la planification urbaine et dans les pratiques des pouvoirs publics de manière générale (Gauthier, 2009; Morin, Latendresse et Lozier, 2017).

2.2 Vers un développement urbain durable

2.2.1 La ville au centre du développement durable

Comme il a été vu, les décennies qui ont précédé l'arrivée du développement durable étaient caractérisées par une priorisation de la « croissance ». Pour les municipalités et les villes, cela signifiait réaliser des plans de développement afin de moderniser les services et les infrastructures dans le but d'accroître la croissance du territoire (Morin, Latendresse et Lozier, 2017, p.3). En remettant en cause cette croissance

du territoire, le mouvement moderniste en urbanisme fut remis en question et de nouvelles approches et pratiques ont été développées (*Ibid.*). En effet, après la présentation du développement durable avec le rapport Brundtland (1987) et après la tenue du troisième Sommet de la Terre à Rio de Janeiro (1992), l'on assiste à un véritable point tournant dans le développement urbain (Morin, Latendresse et Lozier, 2017; Brunier, 2018). Ce Sommet a effectivement mis à disposition un programme nommé « Agenda 21 » (ou Action 21) qui a amené les instances locales telles que les municipalités à se doter d'Agenda 21 locaux³¹ (Morin, Latendresse et Lozier, 2017, p.4). Après le sommet, l'on commence à parler de développement urbain durable et de la ville durable au lieu de la ville écologique, dont le volet environnemental était priorisé (Brunier, 2018, p.14). Le développement durable constitue alors « la référence obligée des politiques urbaines » (Bonard et Matthey, 2010; Morin, Latendresse et Lozier, 2017, p.2).

Le développement durable entretient donc une relation forte avec le développement urbain, et ce depuis l'émergence de sa définition. En effet, les précautions et les objectifs du DD ont amené l'aménagement du territoire à être de plus en plus influencé par ses principes (Fayolle et Tanguay, 2011). Depuis, les municipalités avec leur plan d'urbanisme :

« [...] ont cherché à aménager le territoire selon plusieurs principes directeurs : corriger les inégalités, favoriser l'égalité des chances, soutenir la croissance économique, accroître sa cohérence et sa fonctionnalité et respecter l'environnement. » (Fayolle et Tanguay, 2011, p.52)

Pour Fayolle et Tanguay (2011), l'association des deux concepts va de soi. Étant donné que la ville est consommatrice et aussi productrice de ressources, elle se retrouve au cœur du développement durable et « en est une pièce centrale » (Lévy, 2010, p.40). Elle est également l'échelle « la plus propice » pour expérimenter le DD (Fayolle et Tanguay, 2011; Morin, Latendresse et Lozier, 2017). L'échelle de la ville est en effet la plus propice parce que plus de la moitié de la population mondiale se concentre dans les espaces urbanisés, « [...] que les espaces urbanisés consomment la plus grande part de ressources énergétiques et génèrent la plus grande part de gaz à effet de serre et de déchets [...] », que les gouvernements locaux ont des champs de compétences de plus en plus élargis en matière de questions environnementales, qu'elle est l'échelle la plus « appropriée » pour des pratiques de participation publique, etc. (Latendresse et Lozier, 2017, p.1-2). Même si les villes sont perçues comme étant la principale source de problèmes environnementaux, elles sont considérées comme étant « [...] des acteurs à part entière du développement durable et sont vues comme faisant partie de la solution. » (*Ibid.*). Notamment, l'échelle du quartier apparaît ici comme étant l'échelle prioritaire pour appliquer le DD (Sharifi, 2015, p.13). Le développement urbain durable a donc pour objectif la maîtrise de l'empreinte écologique de la ville (Da Cunha, 2011, p.196). Il s'agit d'une « des clefs » pour assurer la transition énergétique (*Ibid.*). Cependant, encore une fois, il faut être attentif aux intentions véritables des actrices et des acteurs quant à l'application du DD au développement urbain puisque le développement durable est « [...] synonyme d'une bonne image pour les entreprises, les villes et les pays. » (Fayolle et Tanguay, 2011, p.51).

³¹ Les « Agenda 21 locaux » engendraient l'élaboration d'un plan d'action incorporant les principes du développement durable (Morin et Paulhiac-Scherrer, 2017, p.1).

2.2.2 Contexte québécois et montréalais

Au Québec, et à Montréal en particulier, c'est dans les années 2000 que le développement durable s'implante dans la planification urbaine (Morin, Latendresse et Lozier, p.5). Tout d'abord, le gouvernement du Québec promulgue la « Loi du développement durable » en 2006 et adopte ensuite une « Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013 » (et le Plan d'action de développement durable 2008-2015) (*Ibid.*). Les actrices et les acteurs institutionnels de l'aménagement et du développement du territoire sont alors invité.e.s à élaborer un plan de développement ou un schéma d'aménagement qui intègre les principes du développement durable (*Ibid.*). Dès l'implantation du programme « Agenda 21 », des municipalités s'en sont inspirées et ont élaboré des stratégies similaires (*Ibid.*, p.6). C'est le cas de la ville de Montréal avec son « programme de sensibilisation et d'éducation relative à l'environnement appelé Éco-quartiers » ciblant les trois R (récupération, recyclage et réutilisation) (*Ibid.*). Il fut inauguré au milieu des années 1990 (*Ibid.*). C'est dans les années 2000, après le « Sommet de Montréal » de 2002, que la Ville « [...] entreprend réellement son virage en matière de développement durable. » (*Ibid.*, p.7). Elle promulgua d'abord la « Déclaration de principe de la collectivité montréalaise en matière de développement durable » en 2003 (*Ibid.*). Cette dernière est alors suivie de plusieurs « plans, politiques et stratégies » (*Ibid.*). On note, par exemple, le premier « Plan stratégique de développement durable » en 2005 (et ceux de 2010 et de 2016³²) ou le programme « Quartiers 21 » et le programme « Quartier intégré » sont inaugurés un à la suite de l'autre (*Ibid.*).

2.3 Modèles urbanistiques et durabilité : des rappels historiques

Bien que le lien entre les problèmes environnementaux et le développement urbain furent signalés dès la fin des années 1960 et que le développement durable a été défini vers la fin des années 1980, des modèles urbanistiques comportant des similarités avec l'urbanisme durable sont notés dès le tournant du siècle dernier (Sharifi, 2015; Oliver, 2018, p.22). Plus précisément, des éléments des quartiers durables sont retrouvés dès la fin du 19^e siècle (p.ex. la mixité, la compacité, la protection du paysage, etc.) (Oliver, 2018, p.22). Sharifi (2015) constate effectivement que depuis de début du 20^e siècle, « [...] des théories et des modèles ont été développés dans le but de créer des quartiers meilleurs et plus viables. » (traduction libre de Sharifi, 2015, p.2). Même si le développement urbain durable et les quartiers durables sont « relativement » récents, ils ont été conceptualisés en continuité avec les théories et les modèles de planification de quartiers qui les ont précédés (*Ibid.*). Ces modèles ont mené au paradigme des quartiers durables (*Ibid.*). Le mouvement d'origine est le « *Garden City Movement* », soit le mouvement des « Cité-jardin » d'Ebenzer Howard (Sharifi, 2015, p.2; Oliver, 2018, p.22). Ce mouvement est suivi par le mouvement « *The Neighborhood Unit* » et le mouvement moderniste. Ces mouvements précèdent l'arrivée du développement durable. Les mouvements sont intimement liés. En effet, les idées, qui leur

³² Le « Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 » et le plan de développement durable de la Ville intitulé « Montréal durable 2016-2020 – Ensemble pour une métropole durable » (*Ibid.*).

sont associées, peuvent être retrouvées au fil du temps et certains mouvements servent de références à d'autres qui les suivent. On retrouve finalement les mouvements issus du développement urbain durable, à savoir les mouvements néo-traditionnels et les mouvements d'éco-urbanisme³³ regroupant le Nouvel Urbanisme, le Smart Growth, les TOD, les quartiers durables, la ville de 15 minutes, etc. (Savard, 2012; Sharifi, 2015). Pour Sharifi (2015), en plus d'être développés en continuités (ou en contradiction) avec les mouvements originaux, les mouvements néo-traditionnels et les mouvements d'éco-urbanisme préconisent des principes plus diversifiés regroupant des thématiques du développement durable telles que l'inclusivité, l'adaptation aux changements climatiques, la gestion efficace des ressources, la gestion des émissions de carbone, etc. (traduction libre de Sharifi, 2015, p.12). Ce qui est important à retenir dans le cadre de ce mémoire, c'est que le mouvement de l'éco-urbanisme, qui comprend les écoquartiers, s'appuie sur les mouvements qui l'ont précédé (les cités-jardin, le mouvement Neighborhood Unit, le modernisme et les mouvements néo-traditionnels) (*Ibid.*).

Figure 2.1 Les principaux mouvements de planification des quartiers depuis le début du 20e siècle

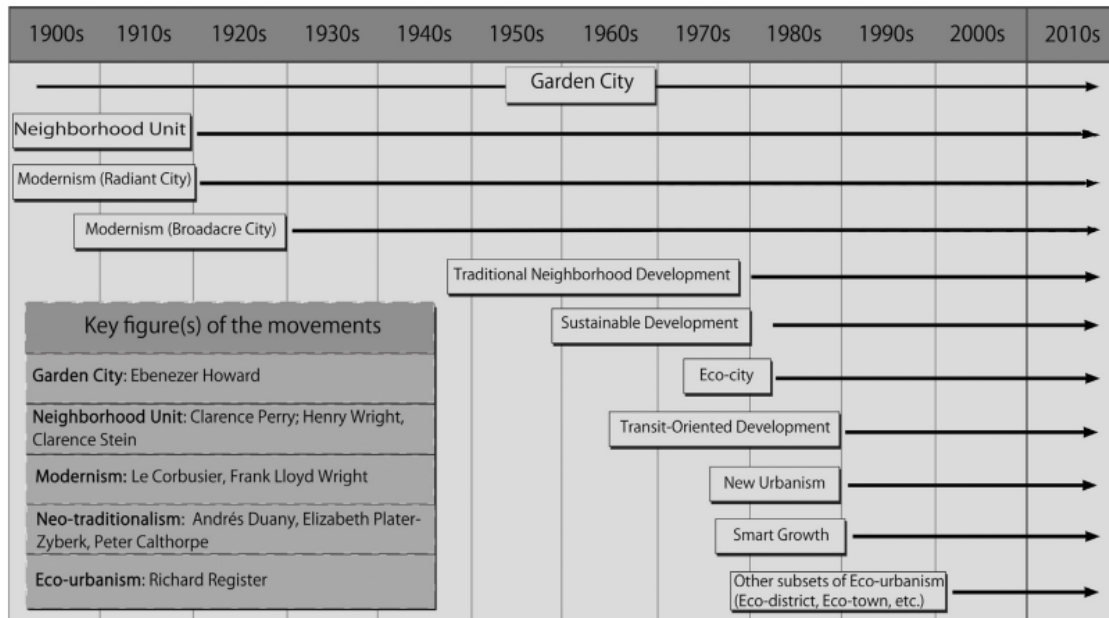


Fig. 1. The evolving agenda and key figures of the studied movements (inspired by Fig. 1.8 of Wheeler (2004)).

(Sharifi, 2015, p.3)

³³ Savard (2012) dans son mémoire « Le développement de quartiers durables dans les municipalités du Québec », montre que le développement urbain durable est implanté dans les villes sous plusieurs initiatives telles que le concept du « Nouvel urbanisme », du « *Smart Growth* » et des quartiers durables.

2.3.1 Les mouvements d'origine

2.3.1.1 Le mouvement Garden City

Développé dans la première moitié du 20^e siècle par Ebenezer Howard (fondateur) et plusieurs autres, le mouvement des Garden City est un mouvement aux idées radicales et utopiques qui a été créé en réaction à la « surpopulation » des villes suivant la révolution industrielle (*Ibid.*, p.4). Les cités-jardin combinaient les bienfaits de la ville avec les bienfaits de la campagne (*Ibid.*). Elles étaient pensées pour former une constellation de villes interconnectées et autonomes entourées d'une ceinture verte et implantées autour d'une grande ville (métropole) (*Ibid.*). Ces villes mixtes étaient connectées à un système de transport en commun structurant (*Ibid.*). En Amérique du Nord, tout comme en Europe (et ailleurs dans le monde), plusieurs ont mobilisé le concept. On note, par exemple, Raymond Unwin et Barry Parke à Letchworth en Angleterre ou Frederick Gage Todd et la Canadian Northern Railway à Montréal (Ville Mont-Royal). Les cités-jardins ont néanmoins été prouvées comme n'étant pas auto-suffisantes (*Ibid.*, p.4-5). La mixité sociale n'a également pas été pleinement réussie (*Ibid.*). Tout de même, plusieurs éléments des cités-jardin ont été retenus au fil des nombreux concepts et modèles qui ont suivi (p.ex. l'urbanisme durable), mais certains éléments ont aussi été retenus dans le développement des banlieues (*Ibid.*, p.5).

2.3.1.2 Le mouvement The Neighborhood Unit

Prenant ses sources du mouvement des *Garden City*, le mouvement « *The Neighborhood Unit* » dans les années 1920 (*Ibid.*). Son fondateur, Clarence Perry, a créé le concept afin d'apporter une solution aux « [...] problèmes sociaux tels que l'aliénation, la délinquance juvénile et le manque de participation citoyenne [...] » (traduction libre de *Ibid.*). Les quartiers étaient planifiés pour accueillir une mixité des usages (résidences, école primaire, équipements publics et lieux de culte), et ce au centre du quartier. Les commerces, quant à eux, étaient planifiés en bordure du site (*Ibid.*). Les *Neighborhood Unit* étaient entourées d'artères principales et comportaient des rues sinueuses et en courbe à l'intérieur de leurs limites afin de dissuader le trafic motorisé et d'augmenter la sécurité des piétons (*Ibid.*). Pour Perry, la conception physique du quartier pouvait améliorer les interactions sociales et le sentiment de communauté des habitants (*Ibid.*). Le projet Radburn de Clarence Perry, Henry Wright et Clarence Stein est un exemple de projet réalisé³⁴. Selon Mehaffy *et al.* (2014), la décision de Perry de créer des zones seulement résidentielles (les « super blocs ») afin de séparer les déplacements piétons des déplacements motorisés a favorisé une ségrégation fonctionnelle et un zonage rigide (traduction libre de Mehaffy *et al.*, 2014, cité dans *Ibid.*). Les « super blocks » et les culs-de-sac ont notamment été critiqués par Jane Jacobs étant donné qu'ils rendent la mobilité plus difficile (Jacobs, 1961, cité dans *Ibid.*). De plus, le mouvement a été critiqué pour avoir une « *physical deterministic approach* », c'est-à-dire une approche qui se penche uniquement sur le design et la conception physique du quartier afin d'obtenir une réforme sociale (*Ibid.*, p.6).

³⁴ Ce projet propose des culs-de-sac, des « super blocks », des déplacements piétons et motorisés séparés, des équipements publics et des commerces facilement accessibles par des sentiers piétons (*Ibid.*). En revanche, le projet Radburn ne présente pas de mixité sociale (économique et ethnique) (*Ibid.*).

2.3.1.3 Le mouvement Moderniste

Développé dans la période d'entre-guerre, le Modernisme est un paradigme de planification rationnel qui souhaitait réunir les habitant.e.s avec la nature et régler les problèmes sociaux et environnementaux tels que l'insalubrité, l'injustice sociale ou le manque d'esthétisme (*Ibid.*, p.7). Les principes de la « ville moderne »³⁵, développés par Le Corbusier (et Frank Lloyd Wright) dans les années 1920, sont devenus des principes communément utilisés en aménagement urbain, et ce internationalement. Au contraire des deux mouvements précédents, le modernisme ne prête pas attention à l'échelle humaine, d'où l'importance dédiée aux bâtiments de grande taille (hauteur et largeur) (*Ibid.*). Il est également caractérisé par un *physical determinism*. Enfin, les principes du modernisme peuvent encore être retrouvés dans les projets d'urbanisme durable (p.ex. les *eco-cities* construites en Asie) (*Ibid.*).

2.3.2 Les mouvements Neo-traditional

Les mouvements néo-traditionnels sont les premiers à être conceptualisés dans l'ère de la conscience écologique et du développement durable au début des années 1980 (*Ibid.*, p.7). Comme le développement durable s'est progressivement implanté en réaction au paradigme de la croissance, les différents concepts issus du mouvement néo-traditionnel ont été développés en réaction à la banlieue traditionnelle (*conventional suburban development*) et au mouvement moderniste (Fulton, 1996, p.2; Sharifi, 2015, p.7; Roy-Baillargeon, 2017, p.3). Le néo-traditionalisme est donc une forme d'urbanisme post-moderne qui vise à apporter des solutions aux différents problèmes urbains tels que les quartiers centraux défavorisés, les centres-villes dévitalisés, le manque de logements, l'étalement urbain, la ségrégation sociale, le trafic, la pollution, etc. (traduction libre de Sharifi, 2015, p.7). Il s'agit de concepts urbains qui essaient « de reproduire » les quartiers traditionnels occidentaux, qui avant l'émergence de l'automobile et l'expansion de la banlieue, étaient caractérisés par une marchabilité, une échelle humaine, une compacité, une mixité des usages, un milieu de vie complet, etc. (Fulton, 1996, p.2; Sharifi, 2015, p.7; Roy-Baillargeon, 2017, p.3). Les principaux concepts associés au mouvement sont le *Traditional Neighborhood Development*, le *Transit-Oriented Development* (TOD), le *New Urbanism*, et le *Smart Growth* (Fulton, 1996, p.10; Sharifi, 2015, p.7). Certaines critiques³⁶ sont émises par rapport à ces concepts à l'instar des mouvements précédents. De manière générale, les améliorations faites par rapport à la densité, à la marchabilité, à la

³⁵ Les caractéristiques des quartiers ou des villes développées sous cette école d'architecture et d'aménagement sont la division des usages, la séparation des déplacements piétons et des déplacements motorisés, le développement de grandes autoroutes, la présence de grands espaces verts ou de grands espaces publics, l'implantation de tours d'habitation ou de « super blocks », etc.

³⁶ De manière générale, les concepts issus du mouvement néo-traditionnel n'ont pas été « efficaces » pour accroître la diversité sociale (*Ibid.*). Dans certains cas, les améliorations urbaines ont conduit à une gentrification des quartiers et à un déplacement de populations habitant le quartier (*Ibid.*). Des études ont également montré peu de succès par rapport à la proximité des lieux d'emplois (*Ibid.*, p.9-10). Enfin, pour la participation citoyenne, selon Irazábal (2012), elle « [...] n'a pas reçu l'attention voulue et, dans de nombreux cas, les résidents n'ont pas été impliqués. » (traduction libre de Irazábal, 2012, cité dans *Ibid.*).

diversification des modes de transport, etc., n'ont pas « [...] été significativement efficaces pour améliorer la conscience environnementale et la durabilité des communautés. » (traduction libre de Podobnik, 2011, cité dans Sharifi, 2015, p.9).

2.3.2.1 Le New Urbanism

Le *New Urbanism*, qui doit beaucoup aux mouvements *City Beautiful* et *Garden City*, est, à l'instar des concepts qui vont suivre, un concept qui a émergé en réaction au modèle de la banlieue américaine qui s'est développée depuis les années 1940 (Fulton, 1996, p.1). Il vise à réintroduire des éléments de l'aménagement traditionnel en les intégrant dans une variété de milieux urbains et périurbains (*Ibid.*). Les fondateurs et les fondatrices du concept considèrent, en effet, que la décentralisation et la dépendance de l'automobile de la banlieue sont « une recette pour le désastre » (traduction libre de *Ibid.*). Au contraire de l'aménagement des quartiers anciens, urbains ou suburbains, la suburbanisation de l'après-guerre a amené plusieurs problèmes urbains tels que la congestion routière, le manque de participation civique des citoyens, la perte d'espaces libres, le manque d'opportunités pour celles et ceux n'ayant pas de voiture (notamment pour les enfants), etc. (*Ibid.*). Le concept s'attarde donc au « réinvestissement » des centres urbains (*inner-city*), au développement d'« *infill* », à l'amélioration d'anciens développements suburbains et de centres commerciaux et à la redéfinition des « communautés américaines » par le design urbain et le « *placemaking* » (*Ibid.*, p.2-3). Pour ce faire, plusieurs principes sont préconisés. Le mouvement du nouvel urbanisme est néanmoins assez varié, plusieurs principes et conceptions peuvent être mobilisés (Fulton, 1996, p.1; Sharifi, 2015, p.10). On note, par exemple, *The Ahwahnee Principles* (1991) soit les premiers idéaux du nouvel urbanisme proposés lors d'une réunion convoquée par la *California's Local Government Commission* à l'hôtel Ahwahnee dans le Parc national de Yosemite³⁷. Or, la plupart des définitions priorisent la marchabilité (un quartier pensé autour d'un rayon de cinq minutes de marche), les transports en commun et la mixité des usages et dans la plupart des cas, l'on vise une forte participation citoyenne, des logements abordables, une mixité sociale et économique, etc. (Fulton, 1996). Enfin, quelques critiques ont été émises à l'encontre du nouvel urbanisme comme, par exemple, le déterminisme physique auquel il renvoie (Fulton, 1996, p.1). Certains ont douté du fait que le *New Urbanism*, se concentrant sur le fait de « réinventer les quartiers suburbains », pourrait remplacer l'étalement urbain par un « New Urban sprawl » (traduction libre de *Ibid.*, p.3). Certains ont également proposé que cette « nostalgie » des quartiers anciens ne prît pas en considération l'échelle nécessaire pour suffire à la demande contemporaine (p.ex. lieux d'emplois) (*Ibid.*, p.12-14).

³⁷ Ils visent essentiellement la création de communautés complètes et intégrées ayant une mixité des usages et une proximité des services, des commerces et des équipements publics essentiels, une forte proximité, une marchabilité, une mixité des logements qui conviennent à différents revenus et à différentes phases de la vie, un réseau diversifié de transports en commun et de transports actifs interconnectés entre eux et à ceux existants (à l'extérieur du site), une variété d'espaces publics et d'espaces verts qui sont conçus pour attirer et encourager la présence de gens à toutes les heures de la journée et de la nuit, une planification locale et transparente (Fulton, 1996, p.6).

2.3.2.2 Le Smart Growth

Le *Smart Growth* est un concept qui a pris naissance dans les années 1990 aux États-Unis (Ye, Mandpe et Meyer, 2005; Sharifi, 2015; Kaur et Garg, 2018). À partir de ce moment, le concept a connu une expansion considérable. Associé à la lutte contre l'étalement urbain, le *Smart Growth* vise à revitaliser les secteurs existants (p.ex. les centres-villes) et à prioriser des développements réalisés dans des zones déjà construites (Ye, Mandpe et Meyer, 2005, Sharifi, 2015, p.8). Selon Ye, Mandpe et Meyer (2005), grâce à une recension des écrits de dix organisations nationales américaines reconnues pour leurs forts intérêts pour le concept, le *Smart Growth* peut être défini comme étant un concept qui vise la création de communautés en santé (*healthy communities*) et familiales, une balance entre la protection environnementale et le développement (croissance), le développement économique et la création d'emplois, l'implantation de logements et d'habitations qui conviennent à plusieurs tranches de la population (une variété typologique et financière), l'implantation d'une variété de modes de transport en commun et de transports actifs, la création de quartiers avec une marchabilité et une accessibilité plus élevée, la mixité des usages et des services, la compacité et la densité du quartier, la diminution du trafic motorisé et la protection des déplacements piétons (un quartier conçu pour les gens et non pour les automobiles), la réduction de la dépendance à l'automobile, la priorisation de la revitalisation des « *existing communities* » (*infill housings, brownfield sites et obsolete buildings*), le développement d'un sentiment d'appartenance et d'un sens de la communauté, la collaboration des différents actrices et acteurs, la participation des citoyen.ne.s, la protection de l'identité du quartier, la création de quartiers viables qui soient sûrs, pratiques, attrayants et abordables, etc. (Ye, Mandpe et Meyer, 2005, p.303-304; Sharifi, 2015, p.8). Tous ces aspects sont décomposés par Ye, Mandpe et Meyer (2005) en six principaux champs d'intervention soit : la planification, le transport, le développement économique, les habitations, le développement de la communauté et la préservation des ressources naturelles (voir figure ci-dessous).

Figure 2.2 Les six composantes majeures du concept de Smart Growth selon Ye, Mandpe et Meyer (2005)

Planning	Transportation	Economic Development
Comprehensive planning Mixed land uses Increased density Street connectivity Alternative/innovative water infrastructure and systems Public facilities planning	Pedestrianization Facilities for bicycling Public transit promotion Systems integration and nodal networks	Neighborhood business Downtown revitalization Infill development Using existing infrastructure
Housing	Community Development	Natural Resource Preservation
Multifamily housing Smaller lots Manufactured homes Housing for special needs and diverse households	Popular participation Recognizing/promoting the unique features of each community	Farmland preservation Subdivision conservation Easement conservation Transferable development right Purchase of development rights Historical preservation Ecological land preservation

(Ye, Mandpe et Meyer, 2005, p.308)

Les différentes définitions du *Smart Growth* ont toutes en commun la protection de ressources naturelles, mais le niveau de protection peut varier (*Ibid.*, p.306). La signification de la protection de l'environnement peut être différente d'une définition à l'autre. Certaines visent effectivement à décourager le développement tandis que d'autres visent un équilibre entre celui-ci et la protection de l'environnement (*Ibid.*). De plus, certaines définitions ne sont pas nécessairement compatibles entre elles (*Ibid.*, p.301). Le concept est donc malléable et son application n'est pas constante, et ce à l'échelle du monde (Ye, Mandpe et Meyer, 2005; Kaur et Garg, 2018, p.147). Kaur et Garg (2018) mettent en lumière comment le concept a été compris d'une manière différente en Chine, où l'on mise davantage sur les nouvelles technologies afin de trouver des solutions collectives aux défis urbains (p.e.x une collecte de données informatiques) (Smart Cities in China, 2015, cité dans Kaur et Garg, 2018, p.147).

2.3.2.3 Le Transit-Oriented Development (TOD)

Le *Transit-Oriented Development* (TOD), que l'on retrouve dans les documents de planification montréalais notamment, a été principalement développé par Peter Calthorpe (Sharifi, 2015, p.8; Roy-Baillargeon, 2017, p.3). Découlant du *New urbanism* et du *Smart Growth*, les TOD sont très prisés par les urbanistes nord-américains afin d'enrayer l'étalement urbain et la dépendance à l'automobile (Roy-Baillargeon, 2017, p.3). Les TOD sont en effet planifiés dans l'objectif d'apporter une mixité des usages et une densité résidentielle plus grandes dans un périmètre de 10 minutes de marche autour d'une station de transport en commun structurant (p.ex. un train, un métro, etc.) (Basiago, 1996, cité dans *Ibid.*). La conception d'une aire TOD se base également sur quatre aspects :

« [p]remièrement, une mixité de logements, de services et d'emplois doivent être orientés vers des espaces publics à distance de marche des stations de transport collectif. Deuxièmement, un environnement bâti et piétonnier convivial et attrayant doit relier directement un éventail de destinations locales. Troisièmement, l'aménagement d'aires de TOD compactes doit être planifié à l'échelle régionale et s'effectuer le long de corridors de transport collectif, sur des sites vacants ou à requalifier. Quatrièmement, ces aires doivent être localisées préféablement au sein des quartiers existants, mais sinon dans des zones de croissance urbaine, afin de préserver les milieux naturels. » (Calthorpe, 1993, p.56, cité dans *Ibid.*)

De plus, pour la Communauté métropolitaine de Montréal, les aires TOD sont définies comme étant :

« [...] un développement immobilier de moyenne à haute densité structurée autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR [système léger sur rail] ou un arrêt de bus (axes de rabattement ou service rapide par bus [SRB]). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités [sic] de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou un

redéveloppement [sic] selon une conception facilitant l'usage des transports collectifs et actifs. » (CMM, 2012, p.80-81, cité dans Roy-Baillargeon, 2017, p.6-7)

Bien que le concept des aires TOD, au Québec et dans la CMM particulièrement, tente de réduire la dépendance automobile, l'étalement urbain (de faible densité) et tente de protéger les milieux naturels et les terres agricoles, les résultats sont mitigés (*Ibid.*, p.1). Dans les faits, la stratégie de TOD du PMAD s'apparente souvent à un programme de développement autoroutier. Elle est facilement malléable, elle permet aux municipalités et aux MRC de perpétuer l'étalement urbain, etc. (*Ibid.*). De fait, les planificatrices et les planificateurs ont été en mesure de créer des aires TOD qui contreviennent au concept (*Ibid.*). Certaines aires TOD sont effectivement planifiées près d'autoroutes, de magasins-entrepôts, près de terrains de stationnements incitatifs existants ou sur des terres agricoles (*Ibid.*). Certaines ont également une densité trop faible pour soutenir une desserte significative en transport collectif (*Ibid.*).

2.3.3 Les mouvements d'éco-urbanisme

Depuis le tournant du 21^e siècle, plusieurs initiatives d'urbanisme durable ont vu le jour. On note, par exemple, l'*eco-city*, l'*eco-town*, l'*eco-district*, l'écoquartier, l'*eco-garden city*, l'*ubiquitous city*, la *green city*, la *resilient city*, la ville de 15 minutes, etc. Celles-ci visent essentiellement à implanter les principes du développement durable à l'échelle du quartier (Sharifi, 2015; Kaur & Garg, 2018). À l'instar des mouvements néo-traditionnels, les mouvements d'éco-urbanisme visent à solutionner les problèmes de l'urbanisation étalée, de la consommation des ressources et du réchauffement climatique (Sharifi, 2015, p.10). Bien que les initiatives puissent varier entre elles (échelle, contexte sociopolitique, etc.), certaines caractéristiques sont communes. On note l'incorporation dans les projets de technologies vertes tels que les *smart grid*, les systèmes de traitement des eaux et des déchets solides, les technologies solaires, l'incorporation de bâtiments carboneutre, etc. (Sharifi, 2015, p.10; Kaur & Garg, 2018, p.147). Les projets se concentrent tous sur la diminution des émissions de carbone (Sharifi, 2015, p.10). Les différents projets issus de l'éco-urbanisme se divisent en 4 types, soit ceux qui s'implantent sur des « *greenfield* », sur des « *brownfield* » ou des *infill* », sur des « *reclaimed land* » et sur des « *urban retrofit* » (rénovation urbaine) (*Ibid.*). Au contraire des mouvements précédents, qui ont souvent été implantés sur des terrains vagues (*greenfield*), les projets d'éco-urbanisme autour du monde sont implantés soit dans ce que l'on appelle des « dents creuses » (*infill*) ou dans des secteurs de revitalisation urbaine (*urban retrofit*) (Joss *et al.*, 2013, cité dans *Ibid.*).

Il existe également des particularités chez le mouvement d'éco-urbanisme par rapport aux mouvements précédents. Tandis que ces mouvements ont été majoritairement pratiqués en Europe et en Amérique du Nord, les concepts issus de l'éco-urbanisme sont pratiqués à travers le monde (*Ibid.*, p.11). De plus, un élément qui différencie l'éco-urbanisme des autres mouvements est l'utilisation d'« *assessment toolkits* » pour une vérification et un suivi de la performance des projets (*Ibid.*). À l'instar des autres mouvements, certaines critiques peuvent être émises à l'encontre du mouvement d'éco-urbanisme. La définition des différents concepts est difficile. Les différents termes utilisés génèrent souvent des chevauchements et des malentendus et leur définition et leur portée sont souvent floues (Kaur & Garg, 2018, p.147; Bottero

et al., 2019, p.1). Certains projets d'éco-urbanisme ont également été critiqués en raison de la priorisation de la dimension économique au détriment des autres dimensions du développement durable (Sharifi, 2015, p.10). La balance entre les différentes dimensions peut être parfois ignorée dans certains projets (p.ex. les Eco-towns anglaises) (Warwick, 2015, cité dans *Ibid.*). Dans certains cas, les projets sont vus comme étant des « investissements symboliques » améliorant la compétitivité des villes (Beal, 2015, cité dans *Ibid.*). Même si les projets d'éco-urbanisme prônent l'inclusivité et la diminution des inégalités, « la réalité ne le prouve pas » (traduction libre de *Ibid.*, p.11). Enfin, à l'instar des autres mouvements, l'éco-urbanisme renvoie aussi à un certain « *physical determinism* » (*Ibid.*).

2.3.3.1 La ville de 15 minutes

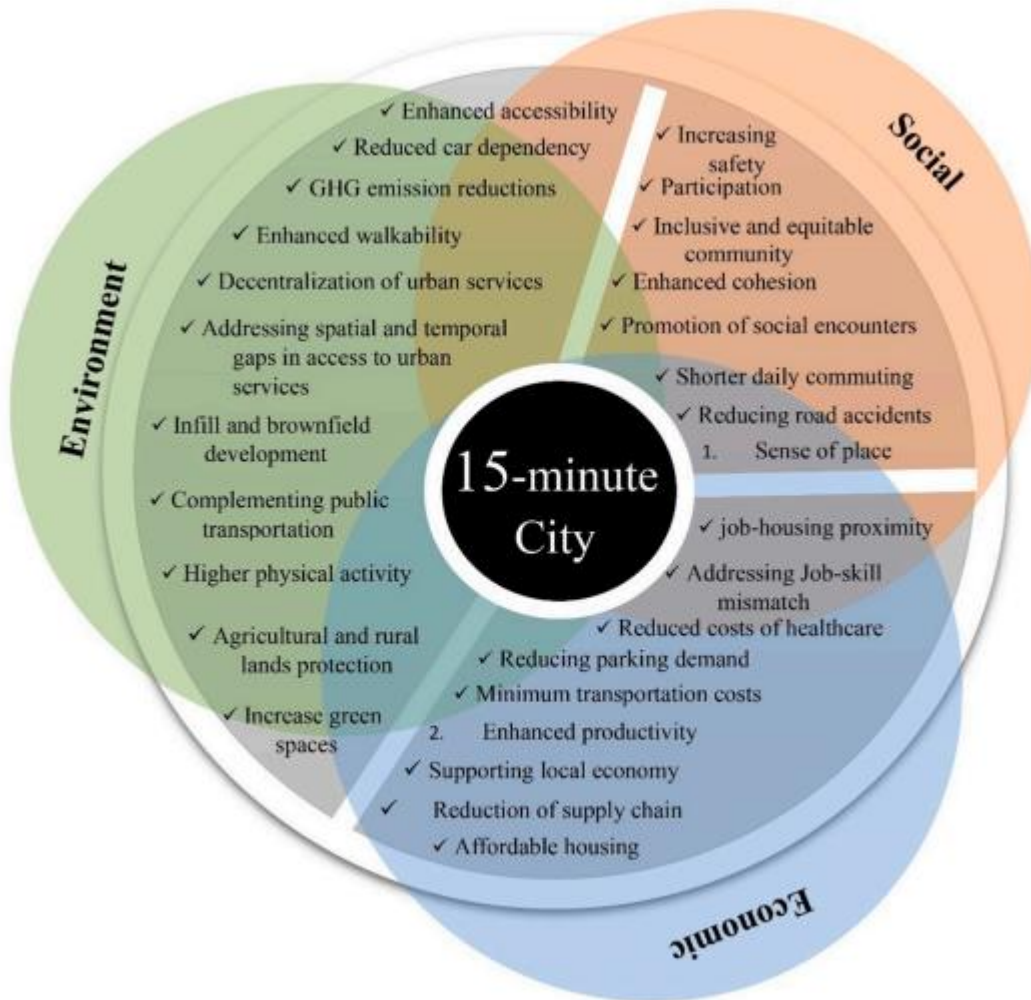
La ville de 15 minutes ou « *The 15-minute city* » est un concept qui a été conceptualisé par Carlos Moreno pour la ville de Paris et présenté lors de la conférence de Paris de 2015 sur les changements climatiques. Ce concept a pour objectif de réduire les émissions des gaz à effet de serre (Khavarian-Garmsir, Sharifi et Sadeghi, 2022, p.1). C'est surtout à partir de 2020, avec l'arrivée de la pandémie de COVID-19, que le concept a « explosé en popularité » (*Ibid.*). Essentiellement, le concept de la ville de 15 minutes vise à créer des quartiers qui soient « autosuffisants » et où il est possible d'accéder facilement aux destinations importantes comme le travail, les commerces, les lieux de soins de santé, les lieux éducatifs, les lieux de divertissement, etc. (*Ibid.*). La ville de 15 minutes regroupe également plusieurs avantages environnementaux, sociaux et économiques comme on peut le voir sur la figure ci-dessous. Par exemple, le concept vise un accès égalitaire aux ressources urbaines, une inclusion des personnes à faible revenu et des personnes marginalisées dans le quartier et dans la participation citoyenne, l'augmentation des interactions sociales, la diminution du temps passé à réaliser ses déplacements, la diminution de la consommation et de la production de gaz à effet de serre, etc. (*Ibid.*, p.3). Le concept envisagé par Moreno se concrétise spatialement par plusieurs principes. La proximité signifie la redistribution et la relocalisation des équipements et des ressources urbaines (habitations, lieux de travail, commerces, services, soins de santé, lieux éducatifs et récréatifs) au sein des quartiers, et ce dans un rayon de 15 minutes de marche ou de vélo (Balletto et al., 2021, cité dans *Ibid.*). La densité est, quant à elle, une stratégie essentielle pour assurer l'accessibilité aux destinations importantes (les six précédemment discutées) et pour diminuer l'utilisation de l'automobile (Pozoukidou & Chatziyiannaki, 2021, cité dans *Ibid.*, p.2). Pour le concept de la ville de 15 minutes, la diversité est divisée en deux, soit la « *software diversity* » et la « *hardware diversity* » (*Ibid.*). Cela signifie dans un premier temps, la création de quartiers qui représentent un large éventail de cultures, d'ethnies et de classes économiques et sociales et dans un deuxième temps, la création de quartiers ayant une mixité d'usages (Moreno et al., 2021, cité dans *Ibid.*). La numérisation correspond à l'utilisation des « *smart technologies* » pour avoir accès à des données en temps réel et pour permettre aux citoyen.ne.s de participer plus activement à la planification et à la prise de décision (traduction libre de *Ibid.*). Cette dimension n'était originellement pas présente dans le concept, mais avec l'arrivée de la pandémie, les solutions que propose la ville intelligente se sont avérées importantes (*Ibid.*). Dans le cas de l'échelle humaine, le concept vise à concevoir des quartiers qui soient conçus pour les humains plutôt que pour les modes de transports motorisés (*Ibid.*, p.3). La connectivité signifie, quant à elle, la connexion plus large des quartiers avec les équipements de la ville (*Ibid.*). Il s'agit de faire en sorte que les quartiers ne

soient pas enclavés (*Ibid.*). Enfin, la flexibilité signifie la création de quartiers ayant des espaces publics et semi-publics qui soient polyvalents et où leur utilisation est maximisée (*Ibid.*). On maximise leur utilisation en leur assignant des rôles multiples, et ce à différentes heures de la journée (*Ibid.*). Le concept vise donc à transformer la ville monocentrique en une ville polycentrique (*Ibid.*, p.2).

Des études ont montré des « barrières théoriques et pratiques à l'implantation du concept » (traduction libre de *Ibid.*, p.3). Le concept, à l'instar des autres, a été critiqué pour encourager un « *physical determinism* » (Pozoukidou & Chatziyiannaki, 2021, cité dans *Ibid.*). Il peut également être difficilement applicable à toutes les villes puisqu'un modèle qui est un « *one-size-fits-all* » ne peut pas convenir à toutes les villes. Qui plus est, la ville de 15 minutes ne fait pas attention aux comportements de déplacements et aux besoins des piétons des différents groupes de la population (p.ex. ceux des plus jeunes et des plus âgés) (*Ibid.*). Le concept peut être également assez flou quant à l'échelle d'implantation. Le nom concerne la ville, mais les principes concernent les quartiers (*Ibid.*). Dans le même sens, il n'est pas vraiment précisé comment accomplir la mixité sociale, apporter les logements abordables et offrir une proximité entre les emplois et les habitations (*Ibid.*). Le concept ne semble aussi pas prendre en considération comment les villes s'influencent entre elles (*Ibid.*). Finalement,

« [...] le concept ignore certaines questions critiques, telles que la protection de l'environnement et de la biodiversité, l'efficacité énergétique, l'utilisation d'énergies vertes et propres et la protection de la culture, du patrimoine, de l'identité et du « local vernacular ». » (traduction libre de *Ibid.*).

Figure 2.3 Les principes de la ville de 15 minutes et leur relation avec les trois dimensions du DD



(Khavarian-Garmsir, Sharifi et Sadeghi, 2022, p.3)

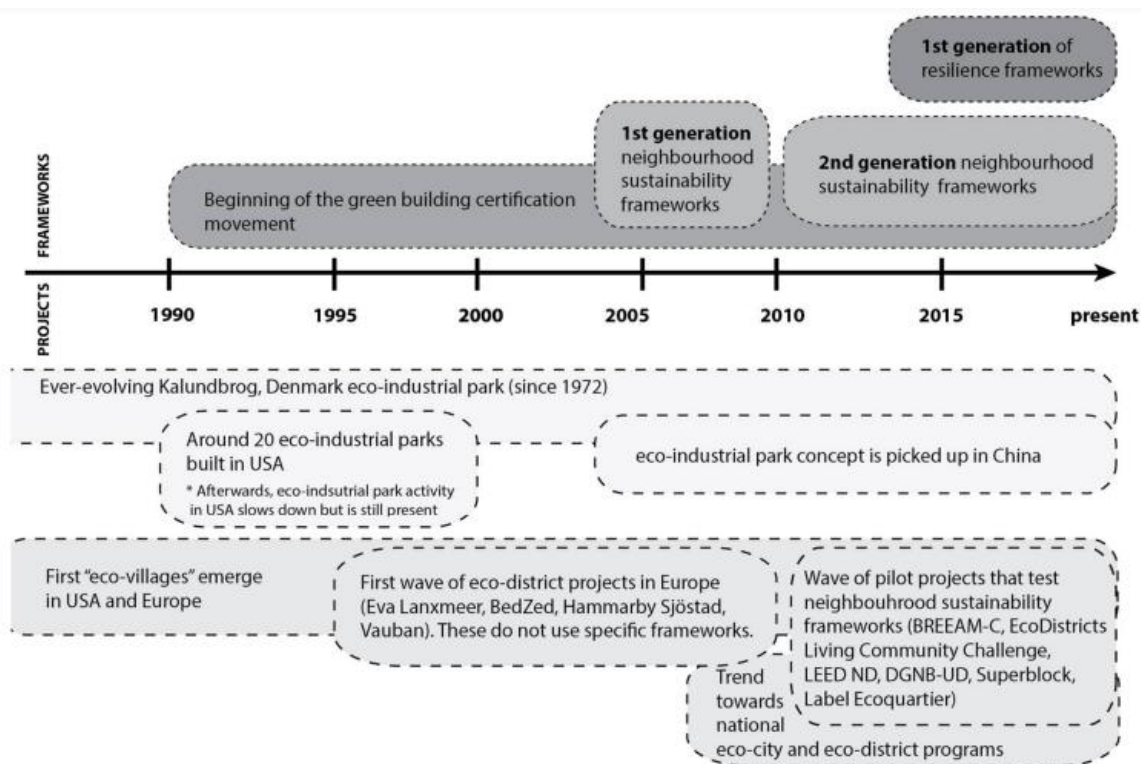
2.3.3.2 Les quartiers durables (écoquartiers)

2.3.3.2.1 L'origine des écoquartiers

De l'*ecodistrict*, au *sustainable neighborhood* à l'écoquartier, les quartiers durables sont des laboratoires où l'on teste la ville durable et des lieux de métamorphoses urbaines et de transformation du mode de l'habiter (Bonard et Matthey, 2010; Da Cunha, 2011, p.196). Ce que l'on nomme en français les « écoquartiers » correspond à une multitude de projets réalisés sous plusieurs noms et ayant des tailles et des contenus diversifiés (Lévy, 2010, p.47, Oliver, 2018, p.25; Bottero *et al.*, 2019, p.3). Désormais très répandus, les écoquartiers remontent aux années 1990. En Europe, dès le milieu des années 1990, l'on retrouve des initiatives de projets durables comme l'Eva Lanxmeer aux Pays-Bas, Vauban à Fribourg en Allemagne, le BedZed au Royaume-Uni et Hammarby Sjostad en Suède (Oliver, 2018). Ces derniers correspondent à ce qu'on appelle « les écoquartiers de première génération » soit des projets

expérimentaux qui n'utilisaient pas des « *special tools or frameworks* » (*Ibid.*, p.23). Les écoquartiers de première génération ne reposent donc pas sur un modèle universel reproductible à l'infini, mais ils forment une référence pour les projets à venir (Da Cunha, 2011, p.194). La deuxième génération d'écoquartiers est apparue au milieu des années 2000 (Oliver, 2018, p.23). À cette époque, l'on voit émerger des politiques ou des programmes encadrant les projets d'écoquartier (*Ibid.*). Enfin, la troisième génération des quartiers durables, qui s'échelonne depuis les années 2010, est caractérisée par une expansion globale des « *neighbourhood sustainability frameworks* » (p.ex. BREEAM Communities, EcoDistricts, Community Challenge, LEED ND, DGNB-UD, Superblock, Label ÉcoQuartier, etc.) (*Ibid.*). Oliver (2018) montre, sur une ligne du temps, la chronologie des différentes générations des quartiers durables et des *neighbourhood sustainability frameworks* (figure ci-dessous).

Figure 2.4 Ligne du temps des différentes tendances des écoquartiers depuis les années 1980



(Oliver, 2018, p.23)

2.3.3.2.2 Les définitions : quartier durable ou écoquartier

Charlot-Valdieu et Outrequin (2011) font d'abord la distinction entre les écoquartiers et les quartiers durables. Selon les auteurs, l'écoquartier :

« [...] est un quartier conçu (ou renouvelé) avec une démarche environnementale, laquelle porte notamment sur le paysage ou « la végétalisation des quartiers » et la qualité

environnementale des bâtiments (le plus souvent encore aujourd'hui uniquement des bâtiments neufs). » (Charlot-Valdieu et Outrequin, 2011, p.52).

L'écoquartier vise la valorisation et la revalorisation de quartiers anciens, dévitalisé, etc., en leur donnant une image positive (*Ibid.*). Or, selon Charlot-Valdieu et Outrequin (2011), les écoquartiers sont centrés sur l'approche environnementale (*Ibid.*, p.53). Les quartiers durables, quant à eux, seraient structurés sur des démarches de développement durable, soit des projets qui croisent « [...] les objectifs ou finalités avec les principes/moyens d'action du développement durable. » (*Ibid.*). Toutefois, ce ne sont pas tous les auteurs qui sont du même avis. Toutes et tous ne s'accordent pas sur la distinction des concepts d'écoquartier et de quartier durable. Da Cunha (2011) est d'avis que les écoquartiers et les quartiers durables sont indistinguables (Da Cunha, 2011, p.194). Pour Bottero *et al.* (2019), les *eco-districts* et les quartiers durables sont deux concepts qui se superposent et qui ne peuvent pas être distingués clairement (traduction libre de Bottero *et al.*, 2019, p.3). La distinction du concept d'écoquartier (ou de quartier durable) est donc difficile étant donné que plusieurs définitions existent.

Oliver (2018) propose une recension de certaines définitions du concept de « quartier durable » (*sustainable neighbourhood*) dans la littérature (voir les figures ci-dessous) (Oliver, 2018, p.25-26). Comme on peut le voir, certaines définitions concernent davantage la dimension environnementale du développement durable (p.ex. la définition de Engel-Yan *et al.* (2005), de Seltzer *et al.* (2012), de International EcoCity Standards et de Register (2006) et Ecocity Builders). Certaines proposent, quant à elles, une combinaison des trois dimensions du développement durable (environnementale, sociale et économique). Selon Oliver (2018), certains éléments reviennent dans la majorité des définitions. Plus précisément, les quartiers durables sont des quartiers :

« [...] qui font la promotion des dimensions sociale, écologique et économique du développement durable; qui ont une autosuffisance en termes de métabolisme urbain; qui ont des systèmes et des infrastructures intégrés et en synergie; qui sont accessibles et équitables pour toutes et tous les citoyen.ne.s; qui réduisent les impacts négatifs sur les systèmes socioécologiques et qui produisent des impacts positifs; qui sont conçus à l'aide d'un processus participatif. » (traduction libre de *Ibid.*, p.26).

Un quartier durable est donc un quartier « complexe » qui a des limites géographiques précises et dans lequel, l'on expérimente et innove à l'aide de nouvelles technologies et techniques durables ainsi que de processus stratégiques (p.ex. la participation citoyenne) et qui mobilise l'engagement d'une variété d'actrices et d'acteurs (*Ibid.*). De plus, l'efficacité énergétique et la démocratie participative sont en effet deux « composantes-plancher » dans la plupart des quartiers durables (Lévy, 2010, p.47). Finalement, un élément qui caractérise fortement les écoquartiers est la priorisation de l'échelle du quartier (Oliver, 2018; Kaur & Garg, 2018; Bottero *et al.*, 2019). Selon plusieurs recherches, l'échelle du quartier serait l'échelle la plus « adéquate » pour influencer le changement (Oliver, 2018, p.21). Notamment, l'échelle « *in-between* » du quartier est assez petite pour « [...] innover dans les politiques publiques, la gouvernance et les

stratégies de conception urbaine durable [...] »³⁸ (Berg et Nycander, 1997, cité dans *Ibid.*, p.27). Cette échelle est également assez grande pour apporter des bénéfices sociaux et écologiques, et ce à l'échelle de la ville (Seltzer *et al.*, 2010, cité dans *Ibid.*).

³⁸ L'échelle du quartier est aussi l'échelle où la planification urbaine prend place, où les modes d'habiter durable sont plus facilement réalisables, où le chauffage urbain et les technologies de gestion d'énergie, d'eaux et de déchets se réalisent plus facilement, où les aspects sociaux et économiques peuvent être pris en compte plus facilement, où il est facile d'aborder les espaces publics et le métabolisme urbain, où il est facile de planifier et d'exécuter des programmes et de dialoguer avec les citoyens, etc. (Oliver, 2018, p.21; Bottero *et al.*, 2019, p.3-4).

Figure 2.5 Certaines définitions du concept de quartier durable dans la littérature (Oliver, 2018)

Term	Definitions	Author
Sustainable neighbourhood	The development of communities with consideration to environmental, social and economic goals in a balanced perspective	Churchill and Baetz (1999)
Sustainable neighbourhood	A holistic concept requiring the integrated design of transportation, water and building infrastructure, as well as urban forestry.	Engel-Yan et al. (2005)
Eco-district	A self-defined neighbourhood with an unwavering commitment to Equity, Resilience, and Climate Protection imperatives.	EcoDistricts (2016)
Eco-district	A neighborhood scale development or redevelopment that addresses climate mitigation and adaptation with sustainable planning strategies and by employing state-of-the-art technologies in green building, smart infrastructure, and renewable energy to create sustainable, resilient, and inclusive districts.	Fitzgerald and Lenhart (2016)
Eco-district	Geographically defined areas, such as neighbourhoods, institutional campuses, or employment districts within which flows of energy, water, nutrients, resources, information, financial capital, and cultural resources are localized, integrated, and synergized.	Seltzer et al. (2012)
Eco-district	A defined urban area in which collaborative economic, community, and infrastructure redevelopment is explicitly designed to reduce negative and produce positive environmental impacts.	McCartney (2013)
Eco-City	A human settlement modeled on the self-sustaining resilience structure and function of natural ecosystems.	International EcoCity Standards

(Oliver, 2018, p.25-26)

Figure 2.6 Certaines définitions du concept de quartier durable dans la littérature (Oliver, 2018) (suite)

écoquartier	A neighbourhood which responds to considerations relating to transport, urban density and layout, green building, social diversity, mixed-use development and the involvement of the local population.	Ministrie de l'Ecologie du Developpement Durable et de l'Energie (2008)
Eco-Village	An intentional, traditional or urban community that is consciously designed through locally owned, participatory processes in all four dimensions of sustainability (social, culture, ecology, and economy) to regenerate their social and natural environments.	Global EcoVillage Network
Ecocities	A human settlement modelled on the self-sustaining resilient structure and function of natural ecosystems. They provide healthy abundance to their inhabitants without consuming more (renewable) resources than they produce, without producing more waste than they can assimilate, and without being toxic to themselves or neighbouring ecosystems.	Register (2006) and Ecocity Builders
Living Community	Nurturing and generous places that promote healthy lifestyles for everyone; communities that are net positive for energy and water; places that create a positive impact on the human and natural systems that interact with them.	International Living Future Institute (2016)

(Oliver, 2018, p.25-26)

2.3.3.2.3 Les différents principes et caractéristiques

Plusieurs principes caractérisent les écoquartiers ou les quartiers durables (les deux termes seront utilisés comme étant des synonymes à partir de maintenant). Pour Charlot-Valdieu et Outrequin (2011), les quartiers durables se caractérisent par la considération de :

« [...] l'environnement local et de la qualité de vie; de l'environnement global (la lutte contre l'effet de serre, la gestion durable des matériaux); l'intégration du quartier dans la ville avec la densité, la mixité, les déplacements, etc.; la participation; l'économie du projet avec les emplois, les activités, l'insertion, etc. » (Charlot-Valdieu et Outrequin, 2011, p.53-59)

Pour Da Cunha (2011), les caractéristiques des écoquartiers de première génération sont :

« [...] densification qualifiée, recherche d'une diversité morphologique, fonctionnelle et sociale, valorisation de l'espace public, choix en faveur des transports collectifs et de la mobilité douce, renaturation de l'habitat, gestion écologique des ressources matérielles, participation des acteurs concernés à la conception, à la mise en œuvre et à la gestion du cadre de vie. » (Da Cunha, 2011, p.193)

Pour l'auteur, les différentes mesures, tant techniques qu'organisationnelles, sont combinées dans les écoquartiers afin de se renforcer mutuellement (*Ibid.*, p.196). En réalisant une revue systématique des principaux principes, qui caractérisent les interventions des quartiers durables dans la littérature explorée, Luederitz *et al.* (2013) notent neuf « *integrated principles* » (Luederitz *et al.*, 2013, cité dans Bottero *et al.*, 2019, p.4). Ces principes mettent notamment de l'avant la protection de la biodiversité et des écosystèmes existants, le développement en accord avec « *the given landscape* », le contexte historique, socio-économique et politique précis, la production locale de nourriture, le métabolisme urbain (qui comprend notamment la gestion des eaux, la diminution de la consommation d'énergies, l'utilisation d'énergies renouvelables et la production d'énergie), la conception de bâtiments respectueux de l'environnement, l'utilisation de matériaux locaux et durables, la réutilisation, la rénovation et le recyclage des structures existantes, la création de quartiers viables (qui comprend notamment une mixité des fonctions, des espaces publics et une variété typologique), la création d'opportunités d'emplois, la promotion d'une mixité sociale, la prévention de la gentrification, la compacité, la mobilité durable et la diminution de la dépendance à l'automobile (variété des transports en commun et des transports actifs), la proximité des services et des commerces primaires, la création de quartiers résilients, la démocratie participative (l'engagement de la communauté), l'implantation de lieux éducatifs, l'inclusion des populations marginalisées, la prévention des impacts sur les environnements et les quartiers environnants et la promotion de mesures durables au sein de la ville plus largement (traduction libre de *Ibid.*). Enfin, si l'on regarde les projets d'écoquartier déjà réalisés comme Hammarby Sjöstad à Stockholm en Suède, bo01 à Malmö en Suède, BedZed à Londres en Angleterre, Trinitat Nova à Barcelone en Espagne, Vauban à Fribourg-en-Brisgau en Allemagne, la Gare de Rungis à Paris en France, Ginko à Bordeaux en France, etc., plusieurs principes sont mis en place. La description de certains de ces projets d'écoquartier faite par

Bottero *et al.* (2019) montre que les écoquartiers sont caractérisés par plusieurs principes³⁹. Ces principes et ces caractéristiques ne sont néanmoins pas considérés de manière systémique par tous les projets. Il n'existe donc pas de consensus sur la définition d'un écoquartier ni sur ce qui le rend durable (Oliver, 2018, p.24).

2.3.3.2.4 Les neighborhood-scale sustainability assessment (NSA) tools

Les *Neighbourhood-scale sustainability tools* ont été créés il y a une vingtaine d'années par des organisations non gouvernementales, des organisations professionnelles, des agences gouvernementales, etc. (Oliver, 2018, p.51-52). Les outils NSA sont particulièrement importants pour la réalisation de projets d'écoquartier étant donné qu'ils offrent des lignes directrices et des principes d'aménagements, tant quantitatifs que qualitatifs (indicateurs, cadres et outils d'évaluation), à respecter (Kaur & Garg, 2018, p.148; Oliver, 2018, p.31). Ils permettent donc d'évaluer et de certifier la durabilité des projets (*Ibid.*). Les outils incluent généralement une liste de critères organisés en fonction de différentes thématiques et de différents pointages (Kaur & Garg, 2018). Les outils NSA ont été créés pour aider les actrices et les acteurs responsables de la planification des projets d'écoquartier (*Ibid.*). De nombreux outils NSA existent et sont utilisés partout dans le monde. On note, par exemple, les initiatives Ecodistricts et LEED-ND en Amérique du Nord (Sharifi, 2015, p.11), le CEEQUAL et les BREEEAM Communities au Royaume-Uni, le label ÉcoQuartier en France, l'EcoCITY et l'EcoGarden en Chine, le CASBEE au Japon, l'EnviroDevelopment en Australie, l'IGBC Green Township et le GRIHA-LD en Inde, etc. (Kaur et Garg, 2018, p.148). À cela, il est possible d'ajouter le label ÉcoQuartier de la France et le document « Objectif écoquartiers » élaboré par Vivre en Ville (2014) qui ont beaucoup d'influence ici au Québec. L'outil LEED-ND, dont l'un des projets analysés ici en possède la certification, a été fondé par le « *U.S. Green Building Council* » (USGBC) en 2007 (2009 pour l'échelle du quartier AQ (ND)) (*Ibid.*, p.150). Il intègre les idées du « *Smart Growth* » (*Ibid.*). Cet

³⁹ L'énergie solaire et la production d'énergie, le « *district heating* », le traitement des eaux, les bâtiments passifs, l'approche Top-Down (planification spatiale traditionnelle) (p.ex. les projets Vesterbo à Copenhague au Danemark, Augustenborg et bo01 à Malmö en Suède) ou l'approche Bottom-Up (planification collaborative) (p.ex. le projet Eva-Lanxmeer à Culemborg au Pays-Bas), la participation des différents actrices et acteurs et leur collaboration (résident.e.s, employé.e.s, aménagistes, politicien.ne.s, chercheuses et chercheurs, autorités locales, etc.), la gestion locale, l'utilisation de moyens financiers privés ou publics, la mixité sociale (logements abordables, locatifs, etc.), la création d'emplois, le développement d'associations et de centres culturels et éducatifs, l'implantation de services et d'activités communautaires, le développement d'une identité et d'un sentiment d'appartenance, la prévention de la gentrification, l'expansion et la diversification des transports en commun et des transports actifs, la proximité des stations de transport en commun (p.ex. à 400 mètres des habitations pour le projet Riesfield à Fribourg-en-Brisgau en Allemagne), l'implantation de zones sans voitures, l'implantation de stationnements souterrains, la limitation du nombre de stationnements, la priorisation des déplacements piétons, des cyclistes et du transport en commun dans l'espace de la rue, la compacité et la marchabilité, la densité, la mixité des fonctions et l'implantation de bâtiments mixtes, la diversification typologiques, l'implantation de commerces locaux (épicerie, pharmacie, etc.), d'école, de garderie, de parcs sportifs, etc., la disponibilité d'activités récréatives, l'augmentation des espaces verts et le verdissement du quartier, la création d'espaces publics qui permettent aux enfants de jouer (p.ex. le projet Augustenborg), l'implantation de bâtiments résidentiels de moins de 6 étages (p.ex. de 2 à 4 étages pour le projet Solar City à Linz en Autriche, de 3 à 5 étages pour le projet Riesfield et de 4 à 6 étages pour le projet Trinitat Nova), etc.

outil a également été le plus influent aux États-Unis (Sharifi, 2015, p.11). Le Label Écoquartier, lancé en 2012 en France, répond à l'objectif fixé par l'article 7 de la loi de programmation du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (Ministère de la Transition écologique, p.d.; Valegeas, 2020, p.296). Le document « Objectifs écoquartier » est, quant à lui, un guide de 33 principes réalisé par l'OBNL Vivre en Ville en 2014 (Vivre en Ville, 2014). Ces outils sont particulièrement intéressants pour cette recherche étant donné que le Technopôle Angus possède une certification LEED-AQ (LEED ND Platine) et que l'expertise des écoquartiers français et le document « Objectifs écoquartier » sont mobilisés ici au Québec. Granier (2020) regroupe les principes d'aménagement de ces outils dans un tableau (voir la figure ci-dessous) (Granier, 2020, p.20).

Enfin, les outils NSA précédemment mentionnés sont des « *product-based tools* » (ou outils de performance et d'évaluation) (Oliver, 2018, p.55). Ce type d'outils est sujet à certaines critiques. Plusieurs de ces outils « [...] n'incluent pas la résilience aux catastrophes, la participation du public, la gouvernance et d'autres indicateurs sociaux. » (traduction libre de *Ibid.*, p.56). En fait, les indicateurs sociaux des outils NSA les plus répandus comptent seulement pour 9-13% des indicateurs totaux (traduction libre de Oliver, 2014, cité dans *Ibid.*). Notamment, pour l'outil LEED-AQ, la participation citoyenne et la gouvernance ne sont que des crédits optionnels et les critères sociaux ont un poids moins grand dans l'évaluation totale du projet (Sharifi, 2015, p.11; Oliver, 2018, p.55; Kaur & Garg, 2018, p.149). Dans ces « *neighbourhood sustainability frameworks and tools* » de première génération, les critères environnementaux sont en effet priorités par rapport à ceux sociaux, économiques ou institutionnels et le niveau d'emphase sur différents aspects du développement durable diffère d'un outil à l'autre (Oliver, 2018, p.53; Kaur & Garg, 2018, p.151). De plus, les outils NSA (p.ex. LEED-ND, BREEAM-C, CASBEE-UD, etc.) appartiennent à l'approche « *green design* » (voir figure 2.3 de Oliver, 2018, p.32). Il s'agit d'un design qui fait « moins de mal » (*less harm*) aux systèmes sociaux et écologiques (traduction libre de *Ibid.*). Il y a en effet un continuum des approches « *less bad* » (plus faibles) aux approches plus fortes de durabilité (*Ibid.*, p.31). Le *green design* a été critiqué par rapport aux approches dites plus fortes/positives (p.ex. *resilient design and planning*) (*Ibid.*, p.33). Étant donné que la certification, qui caractérise les *NSA tools*, est considérée comme une valeur ajoutée, les outils sont souvent utilisés pour réaliser des projets « [...] de greenwashing, plutôt que d'être utilisés pour créer un changement significatif et transformateur. » (traduction libre de *Ibid.*, p.57). Finalement, les *NSA tools* sont critiqués pour rendre difficile la synergie entre les indicateurs, ne pas prendre en considération la phase qui précède la conception du projet et pour ne pas être assez holistiques (Oliver, 2018, p.58-59; Kaur & Garg, 2018, p.156).

Figure 2.7 Principes d'aménagement des outils LEED-AQ, label ÉcoQuartier et les Objectifs écoquartier (Granier, 2020)

CONTEXTE D'INTERVENTION	PROGRAMMATION/OFFRE RÉSIDENTIELLE	CADRE BÂTI
<ul style="list-style-type: none"> • Densification résidentielle • Arrimage au réseau de transport collectif • Opportunité de requalification et de consolidation urbaines • Assainissement d'un terrain contaminé • Insertion urbaine et morphologie urbaine & gabarits bâtis • Mesures de mitigation des nuisances • Procédés de construction écoresponsables 	<ul style="list-style-type: none"> • Mixité fonctionnelle • Diversité de l'offre de logements selon leur taille, leur mode de tenure, leur prix, etc. • Commerces, services personnels et professionnels, services publics • Bâtiments d'emplois • Implication communautaire et Gouvernance • Flexibilité programmatique et phasage du projet 	<ul style="list-style-type: none"> • Compacité, implantation et gabarits bâtis • Rapport entre les bâtiments et l'espace public (façades, etc.). • Diversification des typologies bâties • Diversification des compositions architecturales • Performance énergétique • Utilisation des énergies renouvelables • Intimité, confort et isolation sonore • Ensoleillement et ventilation naturelle • Minimisation des effets d'ombrages • Systèmes de ventilation et de chauffage • Consommation en eau potable et réutilisation des eaux grises • Gestion des déchets Équipements techniques et mécaniques • Matériaux recyclés, recyclables ou éocompatibles • Murs végétaux et toits verts • Accessibilité universelle • Design actif
ESPACES PUBLICS ET COUVERT VÉGÉTAL	MOBILITÉ	PATRIMOINE
<ul style="list-style-type: none"> • Préservation et mise en valeur de la canopée et des composantes naturelles • Végétalisation des domaines publics et privés • Espaces publics : places publiques, parcs et espaces verts • Espaces collectifs privés, jardins, cours végétalisées • Équipements publics récréatifs • Mobilier urbain et Art public • Aménagements associés à la gestion durable des eaux pluviales et à la lutte contre les îlots de chaleur (Qualité des matériaux) • Accessibilité universelle du domaine public, semi-public et des cours privées • Agriculture urbaine 	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de la voie publique • Accès aux points d'arrêt de transport collectif • Perméabilité de la trame urbaine • Localisation et aménagement des aires de stationnement véhiculaires Offre de stationnements véhiculaires • Localisation et aménagements des aires de livraison et de manœuvre • Aménagements cyclables Intégration de cases de stationnement pour vélo, véhicules électriques et auto/vélo partage 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en valeur des éléments d'intérêt patrimonial et conservation intégrée des ressources patrimoniales

(source auteure, tiré de Granier, 2020, p.20)

2.3.3.2.5 Un regard critique sur les objectifs des écoquartiers

Même si les écoquartiers s'imposent comme des « laboratoires » d'un urbanisme vertueux, innovant et durable et qu'ils visent à « offrir une qualité de vie à tous », certaines critiques peuvent être émises (Bonard et Matthey, 2010). Une première critique notée à l'encontre des écoquartiers est que ces derniers peuvent être déconnectés du tissu urbain environnant. Cela peut notamment créer des « ghettos » (des espaces urbains enclavés) (traduction libre de Oliver, 2018, p.28). Par exemple, l'on peut penser aux nombreux investissements faits pour un écoquartier par rapport à ceux accordés aux quartiers environnants (p.ex. certains écoquartiers construits sous le Label ÉcoQuartier) (*Ibid.*). Pour Bonard et Matthey (2010), l'écoquartier peut être durable, mais entouré d'une « mer de pollution urbaine » sans propager les principes de l'urbanisme durable (*Ibid.*). Les écoquartiers peuvent donc être générateurs d'autres externalités sur le tissu urbain avoisinant. On note, par exemple, l'augmentation de la pression foncière et immobilière (*Ibid.*). Un autre exemple serait les externalités causées sur la circulation des quartiers avoisinants en raison de la prohibition de la voiture à l'intérieur d'un écoquartier (*Ibid.*).

Pour Bonard et Matthey (2010), il existe des écoquartiers qui sont « défaillants » de la mixité sociale et la participation et l'implication des citoyen.ne.s (Bonard et Matthey, 2010; Oliver, 2018; Bottero *et al.*, 2019; Gardesse et Valegeas, 2019). Par exemple, les écoquartiers sont critiqués parce qu'ils échouent souvent à prendre en compte l'accessibilité financière (Oliver, 2018, p.28). Les projets Hammarby Stojad et Bo01 en Suède, qui sont seulement accessibles pour les classes moyennes à supérieures, sont des exemples

éloquents (Da Cunha, 2011, p.197-198; Oliver, 2018, p.28). Selon Bottero *et al.* (2019), certains exemples de projets d'écoquartier :

« [...] font directement la promotion d'un développement d'« *islands of green privilege* » et d'un « *eco-branding* » pour attirer clairement les populations plus aisées et les investisseurs » (traduction libre de Bottero *et al.*, 2019, p.18).

Les écoquartiers n'échappent donc pas au risque de devenir des quartiers gentrifiés (*green-gentrification*) (Oliver, 2018, p.29, Bottero *et al.*, 2019, p.18). Cela s'explique notamment par le fait que réaliser un écoquartier est coûteux (il doit donc être rentable) et par le fait que le mode de vie et la proximité des équipements le rendent avantageux (Bonard et Matthey, 2010; Da Cunha, 2011; Oliver, 2018; Bottero *et al.*, 2019). Les écoquartiers encourageraient également l'« entre-soi » et le NIMBY (Bonard et Matthey, 2010; Lévy, 2010, p.47-48; Gardesse et Valegeas, 2019). Tout de même, Da Cunha (2011) nuance les faits en précisant que l'ambition d'un écoquartier :

« [...] n'est pas de mener à bout une révolution sociale sur des périmètres de quelques kilomètres carrés, mais d'expérimenter des stratégies, des modèles d'action et des instruments [(p.ex. l'accès au logement de différents types de population, la diversité typologique et morphologique des bâtiments et l'installation de dispositifs d'aide permettant aux futurs habitants moins aisés de réduire les ressources qu'ils doivent mobiliser pour mener leur vie quotidienne et accroître le contrôle sur leur existence.)] permettant un accès plus équitable au parc de logements et à des aménités urbaines : services de proximité, accès aux transports publics, espaces verts, lieux de rencontre, activités culturelles, etc. [...] » (Da Cunha, 2011, p.197)

Les projets d'écoquartier offrent en revanche « [...] de nouvelles possibilités de co-présences sociales intermittentes [...] » aux résident.e.s tout comme aux habitant.e.s des quartiers avoisinants (*Ibid.*, p.199). Ensuite, certains auteur.e.s ont critiqué le fait que la création d'écoquartiers « stimulent » de nouveaux développements au lieu « de prioriser » la rénovation des quartiers existants (Oliver, 2018, p.30). Bien sûr, ce n'est pas toujours le cas, certains écoquartiers visent en effet le développement de quartiers existants (plus rarement). Du moins, dans la majorité des cas, les écoquartiers sont construits sur des « *greenfield* », des « *brownfield* » ou des « *infill* » (Bonard et Matthey, 2010; Oliver, 2018, p.30). Selon Bonard et Matthey (2010), les écoquartiers n'auraient également réalisé qu'une contribution « mineure à la lutte contre l'étalement urbain ». Pareillement, Da Cunha (2011) souligne que :

« [...] les écoquartiers ne sont qu'une réponse toujours insuffisante, très partielle, à la ville étalée, et aux dynamiques ségrégatives et impacts environnementaux qu'elle engendre. » (Da Cunha, 2011, p.195)

La « propension » des écoquartiers à produire « recettes » (modèle « *one-size-fits-all* ») est aussi problématique (Bonard et Matthey, 2010). Pour les auteurs, cela rend le mouvement des écoquartiers similaire au mouvement moderniste. Qui plus est, ce ne sont pas toutes les dimensions du développement durable qui sont prises en compte également. À l'instar des mouvements précédents discutés, les

écoquartiers montrent une priorisation pour la dimension environnementale du développement durable et pour le développement immobilier (Charlot-Valdieu et Outrequin, 2011, p.59; Mercier, Roy et Berthold, 2016, p.3; Bottero *et al.*, 2019). Cela est notamment vrai ici au Québec (p.ex. la Cité Verte, la Pointe-D'Estimaerville et la Pointe-aux-Lièvres). Mercier, Roy et Berthold (2016) rappellent également que « [...] le mot écoquartier dit bien ce qu'il veut dire [...] » (Mercier, Roy et Berthold, 2016, p.1). Le concept d'écoquartier est donc, à l'instar du développement durable, assez flou. Il y a donc le risque que les projets d'écoquartier deviennent des objets d'*eco-marketing* et de compétition entre les villes (attractivité).

2.3.3.2.6 La participation citoyenne : un regard critique

Comme les auteur.e.s mobilisé.e.s le soulignent, la participation citoyenne est l'un des principaux principes qui caractérisent les écoquartiers. Comme Gardesse et Valegeas (2019) le soulignent, l'implication des habitant.e.s est l'un des piliers du développement durable, et ce depuis sa définition dans le rapport Brundtland (Gardesse et Valegeas, 2019, p.61). Les auteur.e.s affirment également que cette dernière « [...] est particulièrement au cœur des principes des projets urbains d'écoquartiers. » (*Ibid.*). Pour Lévy (2010), cette participation tend à faciliter l'attachement des habitant.e.s à leur environnement et leur sentiment de responsabilité (Lévy, 2010, p.47). Dans la plupart des cas, l'appropriation du projet par les habitant.e.s est l'une des principales raisons d'implanter des « processus dits participatifs » (*Ibid.*, p.64). Selon les recherches faites en France par Gardesse et Valegeas (2019), cette « appropriation » est caractérisée par le désir de faire accepter le projet (acceptation), par le désir de responsabiliser les citoyen.ne.s (responsabilisation) ou par l'interface entre les deux (*Ibid.*, p.65). L'acceptation repose sur une démarche visant 1. convaincre les habitant.e.s du bien-fondé de l'opération (du projet) et 2. faire accepter les nouveaux modes d'habiter proposés par le projet (*Ibid.*). Le premier point peut impliquer de développer des « mesures compensatoires » afin de faire accepter les externalités potentielles qui viennent avec les aspects écologiques des projets (p.ex. la densité⁴⁰) (*Ibid.*). L'objectif est de limiter les conflits, les oppositions voire les tensions qui peuvent survenir à propos de certains « partis pris du projet » (*Ibid.*, p.67). De fait, l'on considère les oppositions comme des formes de NIMBY (« Not In My BackYard » ou « pas dans ma cour ») qui seraient opposées au « bon sens technique et urbanistique » (*Ibid.*, p.68). Le deuxième point signifie que l'appropriation du projet est considérée comme un support de changements et « d'un vivre ensemble » (*Ibid.*, p.69). En d'autres mots, cela signifie d'utiliser la participation pour inculquer d'autres modes d'habiter. Il s'agit de guider les habitant.e.s vers un « habitant-type idéalisé » et les sensibiliser aux objectifs du développement durable et aux gestes à prendre en compte (*Ibid.*, p.70). Il s'agit donc d'une démarche pédagogique collective passant par des actions d'information, de communication et d'accompagnement (p.ex. sur la gestion des déchets ménagers) (*Ibid.*).

Dans un deuxième temps, la participation comme support de responsabilisation signifie impliquer les habitant.e.s dans le processus d'élaboration du projet et donc de les responsabiliser en tant que partie prenante du projet (p.ex. concertation et co-construction) (*Ibid.*, p.71-72). En revanche, cette implication

⁴⁰ Il s'agit donc de faire accepter, par exemple, la densité, qui peut parfois « susciter des réticences ou des incompréhensions », en mettant de l'emphasis sur la présence d'espaces publics et d'espaces verts (*Ibid.*).

des habitant.e.s est « [...] limitée, tant en termes de portée de leur implication sur le contenu du projet qu'en termes de gestion post-chantiers. » (*Ibid.*). Pour Gardesse et Valegeas (2019), les jardins communautaires forment l'exception (*Ibid.*). Le pouvoir des habitant.e.s n'est néanmoins pas impossible, le projet Vauban et le Forum Vauban en sont un exemple (*Ibid.*, p.73). De manière générale, les habitant.e.s ne sont pas considéré.e.s comme étant « des partenaires à part entière », du moins pas au même niveau que les partenaires privés ou municipaux (*Ibid.*). Effectivement, d'après leur analyse, les auteur.e.s affirme qu'« [i]l n'est jamais envisagé de les associer pleinement, dans toute la durée d'un projet, à sa programmation, sa conception et à sa gestion. » (*Ibid.*). C'est seulement de manière « exceptionnelle » que les projets sont l'initiative des habitant.e.s (*Ibid.*). Cela s'expliquerait notamment par la « prégnance de codes culturels, politiques et professionnels assurant la légitimité de pouvoir et de savoir aux élus et aux experts » et par la « dimension technique » (d'objectifs de performance et d'exemplarité des projets) qui justifie la prévalence de l'expertise et de l'approche descendante (top-down) (Gardesse, 2013, cité dans *Ibid.*, p.80).

Enfin, soit pour faire accepter ou pour responsabiliser, les supports utilisés sont des carnets de l'écoquartier ou des livrets d'accueil (guide), qui énumèrent les exigences pour être « éco-citoyen », les avantages de l'écoquartier, les bonnes pratiques à appliquer (dans certains cas, il s'agit d'images descriptives « infantilisante »), des visites de chantier, des articles dans la presse locale, etc. (*Ibid.*, p.76-78). Les « bonnes pratiques » présentées dans ces livrets et ces guides sont en réalité peu « négociables », ce qui conduit à la création d'un « monopole de la parole légitime » du monde de l'expertise (Boissonade, 2011, cité dans *Ibid.*, p.80). L'on considère donc les pratiques des habitant.e.s comme « profanes » (Bonard et Matthey, 2010; Gardesse et Valegeas, 2019, p.80). Gardesse et Valegeas (2019) précisent que « [...] les démarches participatives tendent à devenir des supports d'accompagnement du projet davantage que des espaces de discussion et de propositions. » (Gardesse et Valegeas, 2019, p.82). Enfin, les démarches de conception d'écoquartier ne sont pas dénuées de rapports de force. Les dispositifs participatifs ne sont pas « a-sociaux » ni « dénués » de rapports de domination puisqu'ils s'appuient majoritairement sur « certains profils sociodémographiques d'habitants » (*Ibid.*). La participation citoyenne au sein des écoquartiers n'est donc pas dénuée de forme d'exclusion de certaines populations (*Ibid.*, p.83). Comme l'affirment Bonard et Matthey (2010), « [l]es plus faibles, les moins bien organisés n'ont pas la même capacité à porter la voix : jeunes, vieux, pauvres, étrangers restent souvent invisibles. »⁴¹ (Bonard et Matthey, 2010). Notamment, Bottero *et al.* (2019) notent que l'inclusion des populations marginalisées comme parties prenantes dans les projets d'écoquartiers étudiés fait défaut (Bottero *et al.*, 2019, p.15). Cela a entre autres pour conséquence d'amener un processus « d'éco-gentrification » favorable aux populations plus aisées (Gardesse et Valegeas, 2019, p.83). De fait, pour Bonard et Matthey (2010), « [...] le caractère participatif des projets d'éco-quartier est souvent surévalué [...] » (Bonard et Matthey, 2010).

⁴¹ Le genre influence également la démocratie participative des personnes comme il a été démontré dans le Chapitre 1 de ce mémoire.

CHAPITRE 3

LA PROBLÉMATIQUE ET LE CADRE CONCEPTUEL : LA PLANIFICATION SENSIBLE AU GENRE

Ce chapitre présente d’abord la problématique de recherche. Il présente ensuite le cadre conceptuel de la recherche, c’est-à-dire la planification sensible au genre (*gender-sensitive planning*). Le « *gender mainstreaming* » et le concept du « *New everyday life* » sont mis en lumière. La définition de la planification sensible au genre et des principes d’aménagement préconisés est exposée. Enfin, la grille d’analyse des projets d’écoquartier étudiés et les questions spécifiques ainsi que les hypothèses de recherche sont également présentées.

3.1 Problématique : ville durable et écoquartiers à l'épreuve du genre ?

Comme le chapitre précédent l'a démontré, le développement durable, depuis sa définition dans les années 1980, a nettement influencé la planification des quartiers. L'on a assisté à la combinaison des deux concepts de développement durable et de développement urbain. Dès lors, des concepts et des initiatives de développement de quartier comme le *New Urbanism*, le *Smart Growth*, la ville de 15 minutes et les écoquartiers se sont progressivement développés. Les écoquartiers sont, à certains égards, considérés comme les meilleurs exemples de projet urbain. Pour les adeptes et les promoteurs d'écoquartiers, ceux-ci :

« [...] seraient un outil incontournable de la ville durable en ce qu'ils permettraient de limiter l'étalement urbain, de développer une culture participative et de favoriser une expérimentation [...] de différents dispositifs éco-techniques susceptibles d'être, par la suite, généralisés à la ville entière. » (Bonard et Matthey, 2010)

Les projets d'écoquartier peuvent effectivement améliorer et préserver l'environnement. Cependant, même si les écoquartiers se sont imposés comme l'un des « totems » de la ville durable, ces « faits » sont nuancés dans la littérature (Bonard et Matthey, 2010; Valegeas, 2020, p.296). Les écoquartiers sont concernés par plusieurs critiques telles que la considération inégale des différentes dimensions du développement durable, les externalités qu'ils peuvent possiblement créer sur les quartiers limitrophes, le « *physical determinism* » qu'ils proposent, leurs définitions assez floues, la possibilité de faire du « *greenwashing* », la participation citoyenne limitée, etc. Il est alors possible de se demander si la dimension de genre est considérée dans la ville durable et les écoquartiers. Après tout, les femmes ont un rapport différencié à la ville. Comme cela a été démontré dans le Chapitre 1 à cet effet, l'insécurité urbaine, la dévalorisation du travail reproductif et de *care*, les obstacles systémiques qui contraignent leur participation citoyenne, la priorisation des centres d'intérêts masculins, etc., sont des composantes majeures.

Tout d'abord, Tummers (2015) montre comment la dimension de genre est rarement prise en compte dans le domaine, et ce même dans le cas de la ville durable. En effet, l'ouvrage de Clerc *et al.* (2008) sur la ville durable et l'adaptation de l'urbanisme aux enjeux écologiques ignore la dimension de genre (Tummers, 2015, p.77). Dans le même sens, Yves Raibaud dans son article « Durable, mais inégalitaire : la ville » (2015) illustre comment certaines inégalités de genre occurrent dans la ville durable et comment les préoccupations des femmes et leurs revendications ont tendance à être oubliées (voire non prises en compte) lors des consultations de la population. Raibaud (2015) montre effectivement comment, lors d'une consultation de la population sur le sujet de la ville durable, les remarques des femmes sont très souvent considérées comme étant des « cas particuliers » ou même pire. Cela renvoie directement aux obstacles systémiques subis par les femmes dans la démocratie participative (leurs arguments sont souvent associés aux émotions et considérés comme étant irrationnels). De son côté, François Valegeas dans son article « La ville durable au prisme du genre : une (re)production des rapports de domination » (2020) réitère que la ville durable et les écoquartiers ne sont pas épargnés des rapports de domination, notamment en termes d'inégalités genrées. Le discours sur la ville durable qui soit plus « inclusive » n'apparaît pas si véridique en réalité (Valegeas, 2020, p.293). Les écoquartiers se révèlent être des

environnements urbains qui produisent et reproduisent des inégalités genrées (*Ibid.*, p.294). Cela se reflète d'abord dans le manque de considération pour les inégalités de genre dans les référentiels de l'urbanisme durable (internationaux ou locaux), ensuite par certaines normes d'habiter, qui sont préconisées dans les écoquartiers et enfin par des tensions et des situations hostiles que vivent les femmes à l'intérieur de ces projets d'urbanisme durable (*Ibid.*).

Dans un premier temps, l'auteur expose comment dans les référentiels de l'urbanisme durable le « paradoxe » entre la présence des enjeux de rapports de genre dans les textes fondateurs du développement durable développés à l'international dans le cadre des Nations Unies et leur absence dans les démarches locales de mise en œuvre de la ville durable (*Ibid.*, p.295). Par exemple, le programme d'orientation, qui découle de la déclaration du Sommet de la Terre de Rio de Janeiro, vise à éliminer les obstacles et les comportements qui s'opposent à la participation complète des femmes au développement durable et à la vie publique ainsi qu'à enrayer les inégalités dans l'accès au foncier, au savoir ou à l'emploi. Dans le même sens, les 17 Objectifs du Développement Durable, signés en 2015 par les États membres de l'ONU, comportent un objectif « Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles ». (*Ibid.*, p.295-296). À l'échelle locale, la réalisation des écoquartiers montre néanmoins que la dimension de genre est rarement prise en compte (*Ibid.*). Seulement quelques rares projets d'écoquartier « [...] intègrent de manière explicite et affirmée cette dimension du genre, que cela soit dans des dispositifs relevant de la conception, ou de la gestion. » (*Ibid.*). Valegeas (2020) l'explique par le fait que le domaine est encore majoritairement un domaine masculin et par le fait que les « [...] diagnostics urbains préalables aux projets prennent en compte de manière très marginale la place des femmes [...] » (*Ibid.*).

Dans un deuxième temps, les normes d'habiter qui sont valorisées (voire exigées) par les projets d'écoquartier reproduisent des rapports de domination en exigeant certains comportements (« éco-gestes »), en mettant de l'avant certaines pratiques (et en prohibant d'autres) et en implantant des espaces conçus pour encadrer ces pratiques (Gardesse et Valegeas, 2019; Valegeas, 2020, p.299). Cependant, les nouveaux comportements demandés aux habitant.e.s, qui demandent plus d'effort, sont particulièrement exigeantes pour des groupes sociaux comme femmes (*Ibid.*, p.300).

À cet effet, Valegeas (2020), à l'aide de deux études de cas⁴², a démontré comment le quotidien des femmes dans certains projets d'écoquartier est teinté de formes de tensions dans les rapports sociaux de genre et d'hostilités (*Ibid.*, 301). Le cas des espaces verts est particulièrement révélateur. En fait, même si ces derniers ont des caractéristiques écologiques, ils révèlent des tensions (*Ibid.*, p.302-303). Un exemple serait l'absence d'éclairage, à certains moments de la journée et à certains endroits (ex. rue en soirée), dans le quartier Beauregard afin de favoriser la biodiversité et l'économie d'énergie (*Ibid.*, p.304). À cause du sentiment d'insécurité vécu, ces habitantes ont mobilisé des stratégies d'évitement comme les détours,

⁴² Le premier projet analysé est le quartier des Brichères en Auxerre qui fait l'objet d'un Projet de Rénovation Urbaine depuis 2005. Il s'agit d'un quartier populaire avec une population de famille monoparentale forte. Il y a une coexistence entre différentes populations. (Valegeas, 2020, p.301) Le deuxième projet est le quartier de Beauregard à Rennes. Il s'agit d'une opération neuve de plus de 5000 logements démarrés au début des années 1990. Le quartier est homogène socialement (classe moyenne, familiale, etc.) (*Ibid.*, p.301-302).

l'utilisation de la voiture, etc. (*Ibid.*). Le partage des espaces collectifs s'est aussi avéré être un sujet de conflits dans les deux études de cas. Dans le cas du quartier de Brichères, le fait que le quartier soit basé sur un modèle « villageois » avec des ruelles et des placettes, qui sont à la fois des lieux de sociabilisation et de passage, a amené des conflits quant aux différentes utilités que l'on peut leur attribuer (*Ibid.*). Certains voyaient les espaces comme des accès aux garages et aux logements (et même des espaces de bricolage), mais pour d'autres, comme des femmes monoparentales, ces espaces étaient perçus comme des endroits utiles pour laisser jouer les enfants en sécurité et à proximité du logement (*Ibid.*, p.306). Cette incompatibilité entre les deux utilisations a entraîné des « accidents légers, et de multiples conflits. » (*Ibid.*). Dans le quartier Beauregard, le mobilier des cœurs d'îlots résidentiels⁴³ a « [...] souvent été enlevé et/ou les îlots se sont fermés (par des portes grillagées, etc.) [...] » en raison de conflits causés par les bruits des enfants et par les coûts d'entretien (*Ibid.*, p.307). Ces espaces de proximité, maintenant disparus, se sont révélés importants pour les personnes responsables des enfants (souvent des mères de famille ou des nourrices). Les femmes interrogées ont effectivement regretté la fermeture des îlots qui « [...] rend plus complexe l'accès aux jeux pour les enfants, et nécessite des trajets plus longs au sein du quartier. » (*Ibid.*, p.308). Par ailleurs, il est souligné que les nouveaux équipements de jeux, implantés dans les espaces publics du quartier dans le but de remplacer les espaces disparus au cœur des îlots, sont marqués par « l'hégémonie des garçons » (ex. les *skate park*, *city stade*, salle de montage vidéo, etc.) (*Ibid.*). Finalement, pour l'auteur, « [...] les arguments de praticité, de sécurité, de bien-être, voire le vécu des inégalités, ne sont bien souvent pas considérés comme légitime face à l'avenir de la planète. » (*Ibid.*, p.312).

En sommes, les écoquartiers, à l'instar des espaces urbains en général, produisent et reproduisent des inégalités genrées et sont caractérisés par des obstacles systémiques. De fait, à l'instar de Raibaud (2015), il est possible de se demander à qui profitent les écoquartiers. Après tout, « [...] les nouvelles pratiques de la ville durable ressemblent comme deux gouttes d'eau à des pratiques d'hommes jeunes et en bonne santé. » (Raibaud, 2015, p.46). À l'instar de Valegeas (2020), il est également possible de se demander comment les écoquartiers produisent et reproduisent des inégalités de genre. Enfin, à l'instar des deux auteurs, il est possible de se demander comment les bonnes pratiques de la ville durable et les nouveaux modes d'habiter préconisés par les écoquartiers pourraient bien n'être que de nouveaux habits de la domination masculine (Raibaud, 2015, p.46). Dans le cadre de ce mémoire, il sera question d'explorer ces questions par l'intermédiaire de deux études de cas montréalaises. En effet, il est maintenant possible de se demander comment la dimension du genre est considérée dans les projets d'écoquartier à Montréal. En d'autres mots, comment les écoquartiers montréalais sont-ils aménagés de façon à respecter les besoins « particuliers » des femmes ? Plus particulièrement, la question de recherche de ce mémoire est : « Comment le *gender mainstreaming* et les aménagements sensibles au genre sont pris en compte dans les projets d'écoquartier montréalais ? ». La suite de ce chapitre définira le *gender mainstreaming* et les aménagements sensibles au genre (*gender-sensitive planning*).

⁴³ Des espaces semi-ouverts et équipés de mobilier (balançoires, terrain de pétanque, bancs, etc.).

3.2 Mise en contexte de la planification sensible au genre

3.2.1 Les perspectives « féministes » sur la ville

D'abord, selon Damyanovic et Zibell (2019), jusqu'à la fin du 19^e siècle, les débats étaient orientés sur l'égalité des droits dans la ville des femmes et des hommes et sur les concepts des « *women's housing* » qui visaient à réconcilier le travail reproductif et le travail productif (ex. les maisons « sans cuisine » de Melusina Fay Pierce, le type de maison « *Einküchenhäuser* » (*one-kitchen buildings*) dans les pays germaniques, le concept de la « central kitchen » dans les pays scandinaves, etc.) (*Ibid.*, p.29). Ces concepts visaient à rendre coopératifs les travaux ménagers et de *care*. Pour Hayden (1977),

« Dans la plupart des communes du 19^e siècle, le « travail des femmes » restait stéréotypé selon le sexe, mais tant les hommes que les femmes bénéficiaient de la collectivisation de la cuisine, du ménage et des soins aux enfants » (traduction libre de Hayden, 1977, p.25, cité dans *Ibid.*).

Dans le même sens, au début du 20^e siècle, au moment où les femmes ont acquis leur droit d'étudier, « [...] des tentatives d'amélioration législative et sociale de la situation féminine ont émergé dans le travail des premières femmes architectes. » (traduction libre de *Ibid.*). Les concepts « *women-centered* » en architecture et en aménagement ont d'abord émergé dans les pays germaniques à la fin des années 1970 (*Ibid.* p.31). Dans ces pays, les débats sur l'aménagement centré sur les femmes ont notamment fait la promotion de trois approches : le « *women-specific planning* », le « *women-friendly planning* » et le « *women-fair planning* » (*Ibid.*). Pour ces concepts centrés sur les femmes, la prévention du sentiment d'insécurité dans l'espace urbain est essentielle (*Ibid.*). L'habitation reste également un important sujet (*Ibid.*). Ces concepts comportent des listes de critères concernant la conception et l'évaluation des projets (*Ibid.*). Ces derniers concernent les logements, les espaces publics, le transport, la sécurité urbaine, la qualité de vie, la prise en considération des « *everyday needs* » des différent.e.s citoyen.ne.s (selon le genre, l'âge, le profil sociodémographique, etc.) (*Ibid.*, p.32). L'objectif est de faciliter les tâches domestiques ainsi que le travail reproductif et des tâches associées au *care*, de faire la promotion de relations de bon voisinage, de créer des environnements urbains sécuritaires et d'apporter des infrastructures sociales, des commerces et des services, qui conviennent à tous les stades de la vie, et d'apporter une variété d'espaces publics et semi-publics (*Ibid.*). Les approches centrées sur le genre (*gender approaches*) se concentrent, quant à elles, sur les inégalités genrées dans la ville plutôt que sur la mise en évidence des préoccupations des « femmes » (*Ibid.*, p.33). Ces approches se développent dans les années 1990 soit à l'époque où le genre devient une catégorie structurelle, soit dans la troisième vague du féminisme tel qu'indiqué dans le Chapitre 1. En Europe cela s'est concrétisé par :

« [...] plusieurs études de cas en matière d'urbanisme et de développement urbain qui ont abouti à des manuels d'aménagement axés sur la mise en œuvre des préoccupations et des perspectives de genre dans les instruments et les processus de planification dans les domaines de l'urbanisme, de l'architecture, des espaces publics et de la mobilité. » (traduction libre de *Ibid.*)

Comme les approches précédentes (les approches « *women-centered* »), des listes de critères pour la conception et l'évaluation des projets sont créées (*Ibid.*). Le cadre conceptuel utilisé dans cette recherche se rapporte à ces approches (*gender approaches*).

3.2.2 La planification sensible au genre : un concept basé sur la vie quotidienne

3.2.2.1 Le paradigme du « New Everyday Life »

« *The Everyday Life approach* » a été d'abord conceptualisé par Henri Lefèbvre en 1971. Ce que l'on nomme le « *paradigm of the New Everyday Life* » a été formulé par Horelli and Vespä en 1994 (Horelli and Vespä 1994, Gilroy and Booth 1999). Le concept a effectivement été développé par les femmes scandinaves en raison de la « complexité de la vie contemporaine » et la difficulté de concilier le travail productif et le travail reproductif des femmes (Gilroy et Booth, 1999, p.309). Il s'agit d'une nouvelle façon de penser et d'organiser l'espace afin de valoriser « *the caring role* » et d'atteindre une distribution équitable des tâches de la vie quotidienne (traduction libre de Monk et Garcia-Ramon, 1997, cité dans *Ibid.*, p.308). Le *New Everyday Life* est une réponse à la demande exprimée par Hayden (1980) concernant la création d'un nouveau paradigme :

« I contend that the only remedy for this situation is to develop a new paradigm of the home, the neighborhood, and the city; to begin to describe the physical, social, and economic design of a human settlement that would support, rather than restrict, the activities of employed women and their families. » (Hayden, 1980, p.171, cité dans *Ibid.*, p.308)

Le concept est, en effet, basé sur la réconciliation des personnes (femmes ou hommes, filles ou garçons, etc.) avec leurs activités quotidiennes en faisant la promotion d'« [...] un nouveau type d'infrastructure sociale et culturelle qui soutiendrait, faciliterait et améliorerait les routines quotidiennes. » (traduction libre de Roberts, 2019, p.4). En fait, il s'agit de créer un « niveau intermédiaire » (*an intermediary level*) entre la maison privée et l'espace public du travail productif (traduction libre de Horelli & Vepsä, 1994, cité dans Horelli, 2006, p.80). Ce niveau intermédiaire est :

« [...] une nouvelle structure dans le quartier, comprenant des logements respectueux de l'environnement, des services, des emplois et d'autres activités qui soutiennent les résidents, quels que soient leur âge et leur genre. » (*Ibid.*)

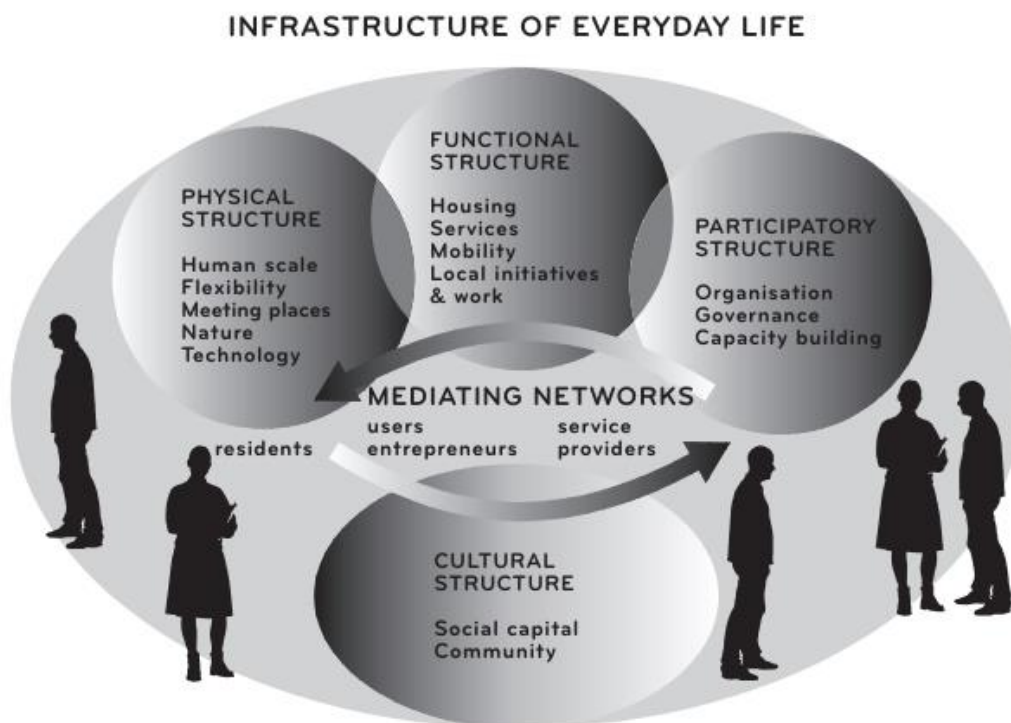
L'objectif des infrastructures physiques, fonctionnelles et participatives de la vie quotidienne (voir figure 3.1) est de soutenir les personnes qui dépendent de leur quartier (*Ibid.*, p.81). Essentiellement, le concept vise à intégrer « [...] les éléments de la vie quotidienne, qui sont présentement séparés, en un tout spatial et temporel à l'échelle du quartier. » (traduction libre de Gilroy et Booth, 1999, p.309).

The paradigm of the New Everyday Life, porté par l'*EuroFem Network* (1994), a été déployé dans plusieurs projets en Europe. Deux types de concepts, visant à mettre en place le concept d'infrastructures de la vie

quotidienne, se sont principalement implantés, soit le « *time planning* » italien et le « *co-housing* » scandinave (*Ibid.*). Le « *time planning* », un concept découlant de la géographie temporelle de Hägerstrand dans (Tummers, Denèfle et Wankiewicz, 2019, p.89), vise une distribution égale du « temps » entre les personnes dans la sphère publique et la sphère privée (traduction libre de Gilroy et Booth, 1999, p.312). Plus précisément, le « *time planning* » vise à concilier les horaires de travail avec les localisations et les horaires d'ouverture des infrastructures de soins (Gilroy et Booth, 1999; Horelli, 2006; Roberts, 2019). Le temps est donc vu comme une ressource qui influence directement la qualité de vie, notamment pour les femmes qui ont souvent à leur charge plusieurs tâches productives et domestiques (Van Shaik, 2011, cité dans Roberts, 2019, p.5). Plusieurs petites à moyennes villes italiennes, telles que les villes de Bergamo et de Bolzano, ont expérimenté le concept (Gilroy et Booth, 1999, p.312; Tummers, Denèfle et Wankiewicz, 2019, p.89). Les politiques italiennes sur le temps visent à reconstruire les temps individuels et collectifs par la législation (Horelli, 2006; Roberts, 2019; Tummers, Denèfle et Wankiewicz, 2019). Le « *co-housing* » dans les pays scandinaves est un concept qui, quant à lui, met de l'avant cohabitation entre les habitants et la collectivisation des tâches domestiques et de *care* (Gilroy et Booth, 1999, p.314). On retrouve, par exemple, une cuisine partagée, une salle à manger et une salle de lavage communes, etc. Le concept crée un support social pour les personnes (*Ibid.*). Cette idée se retrouve déjà dans la deuxième moitié du 19^e siècle avec les concepts des « *women's housing* »⁴⁴. Enfin, l'on retrouve également les projets de « *Gender Sensitive Planning and Development* ». Ces projets vont au-delà du « *co-housing* » en s'attardant à l'échelle du quartier (Gilroy et Booth, 1999, p.315).

⁴⁴ Elle a aussi été reprise par Hayden dans son concept de la « ville non sexiste » (1980) (Hayden, 1980, p.174).

Figure 3.1 Représentation schématique des infrastructures de la vie quotidienne



(Horelli, 2006, p.82)

3.2.2.2 La planification sensible au genre : vers une définition

La planification « *gender-sensitive* » ou planification sensible au genre est une planification « [...] qui utilise une approche dite *site-specific* et *group-specific*. » (p.ex. « *gender-specific* » et « *age-specific* ») (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013, cité dans Giulia, 2017, p.173). Elle a effectivement pour objectif de prendre en compte les besoins et les intérêts des populations « [...] souvent oubliées et invisibilisées dans la planification traditionnelle. » (*Ibid.*). Il ne s'agit donc pas d'une approche centrée sur les « femmes », mais d'une approche qui se concentre sur la dimension de genre. L'objectif est d'éviter d'essentialiser les femmes et les hommes comme des groupes homogènes ou de considérer les « femmes » comme des « victimes » (traduction libre de Roberts, 2018, p.122). Particulièrement, ce type de planification repose sur la compréhension et la satisfaction des besoins du quotidien (*everyday life*) des femmes et des hommes, des jeunes et des adultes plus âgés, etc.⁴⁵ (Giulia, 2017; Roberts, 2018). Il s'agit alors :

⁴⁵ En effet, « [l]a dépendance des gens quant à leur environnement local varie selon les circonstances de la vie », ce qui entraîne différents besoins au fil du temps (traduction libre de Damyanovic, 2007, cité dans Sturm et al., 2019, p.150).

« [...] de de comprendre pourquoi et dans quelles situations femmes et hommes ont des besoins différents dans leurs relations aux rôles, aux âges de la vie, aux milieux sociaux et culturels. » (Giulia, 2017, p.173)⁴⁶

Les auteures s'accordent donc sur le fait que « *The New Everyday Life approach* » est un concept central à la planification sensible au genre (Gilroy et Booth, 1999; Horelli, 2006; Giulia, 2017; Reinwald, Roberts et Kail, 2019; Sturm et *al.*, 2019; Tummers, Denèfle et Wankiewicz, 2019; Tummers et Wankiewicz, 2020). De fait, la planification sensible au genre repose sur la considération du travail reproductif (domestique et de *care*) comme étant autant important que le travail productif (*Ibid.*). Pour Kern (2019/2022), une ville féministe s'organise effectivement autour du travail reproductif (Kern, 2019/2022, p.69). Une ville féministe est :

« [...] une ville où les obstacles - physiques et sociaux - sont éliminés, et où les corps sont accueillis et logés. Une ville féministe doit s'organiser autour du travail reproductif, non pas parce que les femmes doivent demeurer les principales responsables de ce travail, mais parce que les villes ont le pouvoir de diviser ce travail équitablement. Une ville féministe doit investir dans les méthodes créatives que les femmes emploient depuis toujours pour se soutenir les unes les autres et faire en sorte d'intégrer ce soutien à même le tissu de la vie urbaine. » (*Ibid.*).

Ce type de planification souhaite en effet « la réconciliation du travail et de la maison » (travail productif et reproductif) (Tummers et Wankiewicz, 2020, p.12). L'objectif est de rendre « la routine quotidienne » (*trip chaining*) du travail reproductif des personnes plus facilement réalisable (Horelli, 2006; Giulia, 2017; Sturm et *al.*, 2019). Cette « planification du quotidien » touche alors plusieurs dimensions dans la ville qui influencent la vie quotidienne des habitant.e.s (Horelli, 2006, p.79; Sturm et *al.*, 2019, p.150). On note, par exemple, « [...] la construction des logements, des immeubles pour les services publics, des aspects reliés au trafic et à l'impact des espaces publics dans l'*urban design*. » (Giulia, 2017, p.177).

La planification sensible au genre vise également à rendre l'appropriation du « Temps » et de « l'Espace » de la ville équitable (Giulia, 2017, p.173). La conciliation entre le travail reproductif et le travail productif, les relations sociales, les loisirs, les activités culturelles et spirituelles nécessite de prendre en compte le « temps » et « l'espace » (Roberts, 2019, p.5). L'un des objectifs de la planification sensible au genre est donc la distribution juste de l'espace et des ressources (Sturm et *al.*, 2019; Tummers, Denèfle et Wankiewicz, 2019; Tummers et Wankiewicz, 2020). Elle souhaite également adresser les inégalités (*Ibid.*). Il s'agit d'une stratégie qui a pour objectif d'enrayer les relations de pouvoir et qui vise à atteindre l'égalité des genres ainsi qu'un droit à la ville égalitaire pour toutes et tous (Tummers, 2015; Giulia, 2017; Roberts,

⁴⁶ On peut penser, par exemple, au cas de la ville de Karlskoga en Suède où des changements quant à la priorisation des endroits prioritaires à déneiger. Ces changements ont été faits à la suite d'une analyse différenciée selon le genre qui a permis de révéler les différents effets du déblaiement de la neige sur les femmes (Tummers, Denèfle et Wankiewicz, 2019, p.83).

2018; Reinwald, Roberts et Kail, 2019; Sturm et *al.*, 2019; Kern, 2019/2022; Tummers et Wankiewicz, 2020). En effet, Tummers (2015) affirme que :

« [l']urbanisme, qui intègre la dimension du genre, s'intéresse aux interactions entre rôles de genre et espace urbain et relève les inégalités structurelles qui en découlent. Au lieu de conforter le rôle stéréotypé des femmes dans la société, il cherchera à produire des modèles spatiaux, des critères et des infrastructures qui enrichissent, pour les femmes et pour les hommes, les possibilités de choisir d'être impliqué dans des sphères autrefois séparées [...] » (Tummers, 2015, p.76)

Même si comme l'affirment Sturm et *al.* (2019), l'environnement physique (*physical structures*) ne peut changer les rôles genrés, la planification sensible au genre peut soutenir les personnes responsables du « prendre soin de » et les processus de participation peuvent avoir une influence transformatrice sur les rôles de genre (traduction libre de Sturm et *al.*, 2019, p.144). Enfin, il s'agit d'un type de planification urbaine où « [...] toutes différences parmi les citoyens peuvent *avoir lieu*. » (Giulia, 2017, p.180).

3.3 Le Gender Mainstreaming en planification et développement urbain

3.3.1 L'implantation de l'approche intégrée de la dimension de genre (gender mainstreaming)

La troisième vague, caractérisée par une prise en compte de la perspective de genre, a donné lieu à des stratégies et à des politiques sensibles à la dimension de genre en Europe (Damyanovic et Zibell, 2019, p.28). Appartenant à la troisième vague du féminisme, le « *gender mainstreaming* »⁴⁷ ou l'approche intégrée de la dimension de genre se développe dans les années 1990. Lors de la quatrième Conférence mondiale sur les femmes tenue sous l'égide de l'Organisation des Nations unies à Pékin, en Chine, en septembre 1995, le *gender mainstreaming* est considéré dans le développement internationalement (Gilroy et Booth, 1999; Sanchez de Madariaga, 2013; Roberts, 2019). Il est toutefois possible d'observer des éléments du *gender mainstreaming* dès 1985 lors de la troisième conférence des Nations Unies (ONU) sur les femmes (Jarvis, 2009, cité dans Roberts, 2019, p.11). En Europe, le concept s'imbrique officiellement dans les politiques et la législation des États de l'Union européenne en 1999 grâce au Traité

⁴⁷ Le mainstreaming s'est développé à partir des politiques et des pratiques sur l'égalité qui l'ont précédé, mais reconnaît les limites de ces législations et des approches anti-discrimination (Gilroy et Booth, 1999, p.317). Tandis que les approches basées sur l'égalité des opportunités se concentre sur les groupes ethniques, les personnes en situation de handicap et les femmes séparément, le mainstreaming dans les années 1990 se concentre plus largement sur les différences entre les hommes et les femmes et les différents à l'intérieur des deux groupes (intersectionnalité) (*Ibid.*, p.318). Le mainstreaming se concentre sur « [...] l'intégration de la dimension de genre dans toutes les analyses, les politiques de développement et processus de décisions [...] » (traduction libre de *Ibid.*). Le « *gender mainstreaming* » fait donc d'une part référence au genre, soit aux caractéristiques sociales d'une personne et aux rôles sociaux qui leur sont assignés, et de l'autre, il fait référence au terme mainstreaming soit « [...] la volonté d'adopter une stratégie transversale à toutes décisions politiques et planificatrices. » (Giulia, 2017, p.174). En revanche, « [...] certains problèmes sont encore clairement liés au sexe : sur le plan de la sécurité physique et personnelle, on constate qu'aujourd'hui encore les femmes sont davantage exposées aux risques. » (*Ibid.*, p.180).

d'Amsterdam (Sanchez de Madariaga, 2013; Tummers, 2015; Giulia, 2017; Roberts, 2019). Ce dernier modifie le traité sur l'Union européenne (traité de Maastricht ou traité UE) et demande États d'intégrer le *gender mainstreaming* dans les politiques et d'assurer l'égalité des opportunités « pour les femmes et les hommes dans toutes activités et aspects de la vie » (Giulia, 2017, p.174). Le *gender mainstreaming* a par la suite été pris en charge par la Commission européenne (*European Commission* (EC)) et deux organisations ont été créées afin d'implanter le concept, soit la *Women and Science Unit* et le *Helsinki Group* qui comprend des membres des États et des expert.e.s (*Ibid.*, p.45).

Depuis, plusieurs dispositifs en faveur de l'égalité des droits et des chances ont été créés (Tummers, 2015; Roberts, 2019). C'est notamment le cas pour le développement et l'aménagement urbain. Plusieurs pays européens ont effectivement mis en place des politiques de *gender mainstreaming* ou d'égalité dans la planification et le développement urbain (Tummers, Denèfle et Wankiewicz, 2019). Plusieurs exemples de manuels pour un « gender planning » sont notés. En France, par exemple, depuis la révision de la loi pour « l'égalité réelle entre les femmes et les hommes » (4 août 2014), les autorités locales doivent intégrer des politiques de *gender mainstreaming* dans tous les domaines, dont l'aménagement (traduction libre de Tummers, Denèfle et Wankiewicz, 2019, p.79). Le document « Guide Référentielle : Genre & espace public » (2016) de la ville de Paris propose « des questions pour faire réfléchir les professionnelles et professionnels de l'aménagement » et offre des informations pour dissiper les stéréotypes autour de cinq thèmes principaux : circuler, occuper l'espace, être présentes et visibles, se sentir en sécurité et participer. L'objectif du guide est de changer les attitudes (Tummers et Wankiewicz, 2020, p.24). Plus récemment, un nouveau guide « Genre & espace public » a été lancé en mai 2021 par la ville de Paris. Il fait suite au guide produit en 2016. Cette fois le guide :

« [...] présente des expérimentations destinées à favoriser la mixité de l'espace public et à rendre la ville plus adaptée à toutes et tous, plus agréable, plus vivante, plus conviviale, en intégrant les aspirations et besoins des femmes et des filles. » (Ville de Paris, 2021b).

Ces expérimentations, réalisées depuis 2016, sont classées dans neuf rubriques : la coveillance et le sentiment de sécurité; l'urbanisme; le développement durable et la résilience; la vie nocturne; la participation citoyenne; le sport; la représentation, la visibilité et l'art dans la ville; le budget et les ressources (Ville de Paris, 2021a). L'exemple français et l'exemple viennois (section suivante) forment le cadre conceptuel de cette recherche. On retrouve également le document « Espaces métropolitains égalitaires » (*Gender equal metropolitan spaces*) (2018) de la ville de Brussels, le « Guide Référentielle : Genre & espace public » (2016) de la ville de Paris, le document « *How to design a fair shared city ?* » (2016) de la ville de Prague, le document « *Mujeres trabajando : Guia de reconozimiento urbano con perspectiva de genero* » (2014) de la ville de Barcelone, le guide « *Gender mainstreaming in urban development* » (2011) de la ville de Berlin, le guide « *Gender mainstreaming in urban planning and urban development* » (2013) de la ville de Vienne, etc. (Tummers, Denèfle et Wankiewicz, 2019, p.87).

Somme toute, tous les documents discutés plus haut présentent des recommandations et des critères d'analyse et d'évaluation qui restent « génériques » afin qu'ils soient applicables à plusieurs situations et

à plusieurs contextes (traduction libre de Tummers, Denèfle et Wankiewicz, 2019, p.86). L'implantation des approches d'égalité des genres a été très variée entre les différents États (Roberts, 2019, p.11). Par exemple, l'Autriche et les Pays-Bas ont répondu rapidement dès le début du 21^e siècle tandis que la France n'a renouvelé la loi sur l'égalité femmes-hommes qu'en 2014 (Tummers et Wankiewicz, 2020, p.14).

3.3.2 Le cas de la ville de Vienne en Autriche : un cas exemplaire

Il est reconnu que l'implantation du *Gender Mainstreaming* en développement et aménagement urbain de la ville de Vienne est assez unique et exemplaire (Tummers, 2015; Reinwald, Roberts et Kail, 2019; Horelli et Damyanovic, 2019; Tummers et Wankiewicz, 2020). L'implantation du *gender mainstreaming* dans les politiques de tous les états fédéraux autrichiens découle du Traité d'Amsterdam de 1999 (Reinwald, Roberts et Kail, 2019, p.100). Étant donné que l'Autriche « [...] ne dispose ni de législation nationale en matière de planification ni de compétences nationales en matière de planification [...] », l'intégration du genre se fait donc par chaque État fédéral jusqu'aux autorités municipales respectives (processus top-down) (traduction libre de *Ibid.*). Alors, en Autriche, ce sont les États fédéraux qui ont à leur charge de « superviser » les plans de développement locaux tandis que les gouvernements locaux sont chargés de réaliser les plans d'aménagement et de zonage, des permis de construction et des concepts de développement urbain (*Ibid.*, p.101). Donc, pour les différents États et les différentes municipalités autrichiennes, différents instruments et outils pour intégrer le *gender mainstreaming* en planification urbaine ont été implantés (ou pas) (*Ibid.*). La ville de Vienne, qui est aussi un des neuf États fédéraux, se révèle être un cas unique en Autriche. En effet, l'expérience viennoise en matière de « gender-planning » remonte au début des années 1990 (Giulia, 2017; Reinwald, Roberts et Kail, 2019). Selon Gialia (2017),

« [L]e point de départ de l'expérience viennoise peut être placé lors de l'exposition de 1991 titré « *Who does public space belong to ? Women's everyday life in the city* » (À qui appartient l'espace public ? La vie quotidienne des femmes en ville), dans laquelle les organisatrices, Eva Kail et Jutta Kleedorfer, ont déclenché un processus qui s'est renforcé au fil du temps à un rythme très soutenu. » (Giulia, 2017, p.172)

Le processus s'est poursuivi avec l'établissement du « *Women's Office* » en 1991. Ce dernier se concentrait sur les problématiques urbaines (Reinwald, Roberts et Kail, 2019). En 1994, la planification urbaine équitable pour les femmes (*women-equitable city planning*) faisait partie du concept de développement urbain pour la première fois (*Ibid.*, p.104). En 1998, un bureau municipal spécifique fut créé au sein du Bureau exécutif pour la construction et la technologie de la ville de Vienne (*Executive Office for Construction and Technology of the City of Vienna*), soit le « *Co-ordination Office for Planning and Construction Geared to the Requirements of Daily Life and the Specific Needs of Women* » (Giulia, 2017; Reinwald, Roberts et Kail, 2019; Tummers et Wankiewicz, 2020). À partir des années 2000, le concept de *gender mainstreaming* est devenu une stratégie transversale tant pour la planification urbaine de la ville que pour toutes les thématiques municipales (Reinwald, Roberts et Kail, 2019; Tummers et Wankiewicz, 2020). De 2005 à 2010, 60 projets pilotes, touchant les espaces publics, les parcs et terrains de jeux, le

design urbain, le logement, les bâtiments publics et l'éclairage, ont été conduits par plusieurs des départements de la ville (Reinwald, Roberts et Kail, 2019; Sturm et *al.*, 2019). Des manuels et guides ont ensuite été élaborés pour les planificatrices et les planificateurs municipaux ainsi que les consultant.e.s externes en planification afin d'intégrer le *gender mainstreaming* (Reinwald, Roberts et Kail, 2019). Ces documents comprennent des critères d'analyse et d'évaluation de projet provenant des expériences pilotes précédemment élaborées (*Ibid.*). De plus, en 2014, le nouveau plan de développement urbain de la ville « STEP 2025 » fut implanté. Ce dernier mobilise explicitement le *gender mainstreaming* en le mentionnant « plusieurs fois dans différentes sections » et en l'intégrant comme une question transversale tout au long du document (*Ibid.*). Pour compléter le nouveau plan de développement urbain, un manuel sur le *gender mainstreaming*, soit le manuel « *Gender mainstreaming in urban planning and urban development* », fut développé en parallèle au développement du document « STEP 25 » (Reinwald, Roberts et Kail, 2019; Sturm et *al.*, 2019). Il comprend des principes et des critères d'aménagement sensible au genre pour différentes échelles d'intervention. L'élaboration des différents critères est basée sur le travail de tous les services de planification de la ville de Vienne (*Ibid.*). Plus précisément, le manuel explique comment la *mainstreaming strategy* est la :

« [...] base d'une planification sensible au genre qui favorise l'intégration de l'égalité des genres à toutes les étapes du processus de planification, depuis la formulation des objectifs et la planification des mesures jusqu'à leur mise en œuvre et leur évaluation. » (traduction libre de Reinwald, Roberts et Kail, 2019, p.104)

Enfin, selon Reinwald, Roberts et Kail (2019), « [l']ampleur et la rigueur de l'engagement de la ville de Vienne en faveur de l'intégration de la dimension de genre est impressionnante. » (traduction libre de *Ibid.*, p.5). La ville de Vienne a développé un référentiel et des pratiques de la planification sensible au genre unique. Ce manuel est au cœur du cadre conceptuel de ce travail de recherche. Les principes d'aménagement illustrés dans ce manuel sont ceux qui ont été mobilisés pour analyser les projets montréalais (voir sections suivantes).

3.4 Les principes et critères d'un aménagement sensible au genre

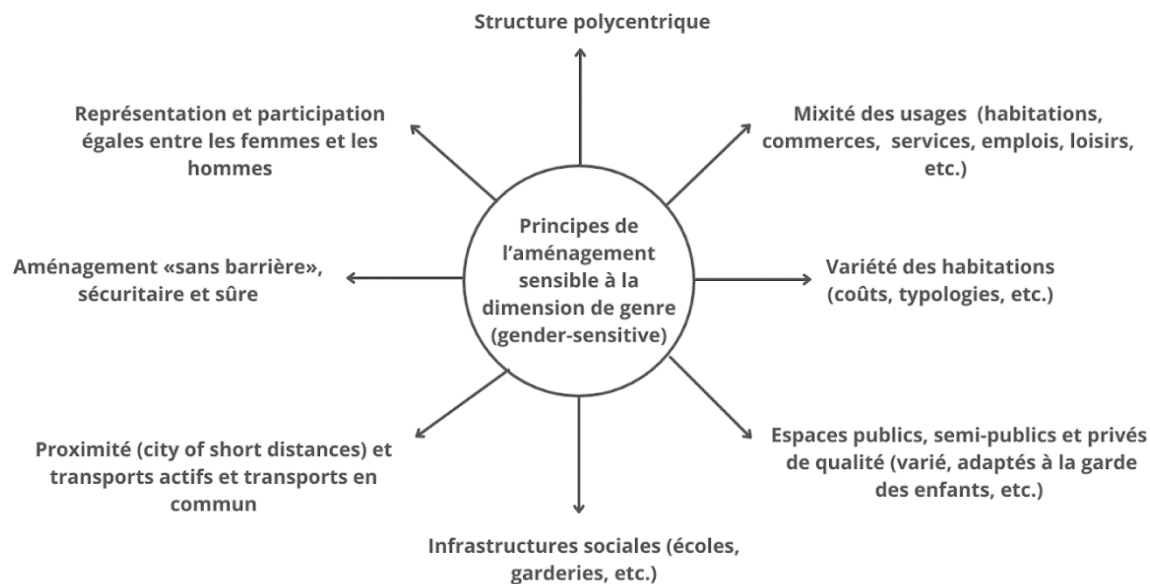
3.4.1 Les principes structurants

Plusieurs critères et principes d'aménagement existent dans le *genre-sensitive planning*. Ils concernent notamment le transport, les habitations, les espaces publics, etc. (Reinwald, Roberts et Kail, 2019, p.105). Reinwald, Roberts et Kail (2019) notent, par exemple, les travaux de Knoll (2008), de Damyanovic, Reinwald et Weikmann (2013) (le guide GM de Vienne), de Sánchez de Madariaga (2013), de Damyanovic (2016), etc. (*Ibid.*). En sommes, il n'existe pas :

« [...] de cadre communément convenu pour les objectifs stratégiques d'une planification et d'un développement urbains sensibles au genre, bien que de nombreux projets de recherche sur des éléments individuels aient été menés. » (traduction libre de *Ibid.*)

De fait, il a été choisi d'utiliser les principes préconisés dans le manuel de « *Gender Mainstreaming en planification et développement urbain* » de Vienne (le guide GM de la ville de Vienne conçu par Damyanovic, Reinwald et Weikmann (2013)) afin de construire la grille d'analyse. On retrouve ci-dessous les principes structurants⁴⁸ de la planification sensible au genre qui ont été mobilisés pour analyser les projets d'écoquartiers choisis.

Figure 3.2 Les principes de l'aménagement sensible à la notion de genre



(auteure, basé sur Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013 cité dans Reinwald, Roberts et Kail, 2019, p.106-107)⁴⁹

⁴⁸ Les sous-titres sont tirés des « principes de base » illustrés dans la section « Models and visions supporting gender-sensitive planning » du *Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development* de la ville de Vienne (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013, p.24-29).

⁴⁹ Les auteur.e.s s'accordent toutes et tous sur ces principes (Jaeckel et Geldermalsen, 2006, p.101; Giulia, 2017, p.177; Reinwald, Roberts et Kail, 2019, p.100; Sturm et al., 2019; Tummers et Wankiewicz, 2020, p.16; Luxembourg & Noûs, 2021, p.32-33). Pour Tummers et Wankiewicz (2020), les principales thématiques et caractéristiques, qui se retrouvent dans tous les guides de *gender-sensitive urban planning*, sont l'accessibilité et convivialité des espace publics (les rues, les places, les parcs et les aires sportives et récréatives), l'utilisation multiple de ces espaces, l'aménagement sécuritaire et sûr de la ville (et particulièrement des espaces publics), une participation publique inclusive et stratégique et une variété d'habitation (typologies, coûts, etc.) (Tummers et Wankiewicz, 2020, p.16).

3.4.1.1 Une participation et une représentation égale

Pour Damyanovic, Reinwald et Weikmann (2013), l'objectif de la planification sensible au genre est de permettre à tous les groupes de la population de participer au processus (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013, p.24). Il importe en effet de prendre en compte les différentes réalités du quotidien et les différents contextes socioculturels des personnes (*Ibid.*). On souhaite notamment prendre en compte les personnes étant « caregivers » (personnes qui s'occupent du prendre soin de), ayant différentes langues maternelles, ayant différents revenus ou niveaux d'éducation, les enfants ou les adultes plus âgés (*Ibid.*). Pour Jaeckel et Geldermalsen (2006), « [l]es villes fonctionnent mieux lorsque les connaissances, les ressources et les compétences de tous les résident.e.s entrent en jeu et éclairent la prise de décision publique.»⁵⁰ (traduction libre de Jaeckel et Geldermalsen, 2006, p.99). Ayant pour objectif un droit à la ville égale pour toutes et tous, la planification sensible au genre vise une représentation et une participation égale des femmes et des hommes dans le processus de planification (traduction libre de Reinwald, Roberts et Kail, 2019, p.106). Il importe également de mettre en place des mesures⁵¹ afin de garantir des opportunités égales de participation (Jaeckel et Geldermalsen, 2006, p.99; Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013, p.24; Ville de Paris, 2016).

⁵⁰ Pour Jaeckel et Geldermalsen (2006), étant donné que les femmes ont tendance à passer plus de temps que les hommes au foyer et dans la communauté, l'expérience du quotidien qu'elles acquièrent leur permet de développer une connaissance approfondie de ce qui est nécessaire pour, par exemple, l'environnement bâti, la conception d'espaces publics, les infrastructures sociales, les services, etc., pour répondre aux besoins de tous les membres de la communauté pour répondre aux besoins de tous les membres de la communauté (traduction libre de Jaeckel et Geldermalsen, 2006, p.99). De plus, pour les auteures, l'implication et le leadership des femmes dans la gouvernance locale se sont souvent révélés plus inclusifs et plus efficaces, car elles tendent à prendre en considération les perspectives et les besoins de tous les groupes de la communauté tout en jouant souvent un rôle de premier plan dans la construction de ponts entre les différents groupes sociaux, culturelles et ethniques au sein des communautés (*Ibid.*, p.100).

⁵¹ On note, par exemple, la diffusion de l'information dans un langage clair (langage simple, traduction, etc.), l'utilisation d'outils promotionnels épicènes ou féminisés, le renseignement sur la façon dont les personnes peuvent s'engager et comment sera traité leur apport, l'utilisation de divers modes de diffusion pour rejoindre les femmes, le fait de tenir des séances de consultation à des endroits où se réunissent les femmes (des endroits qui leur sont accessibles et où elles se sentent à l'aise), le fait d'aller à la rencontre des citoyen.ne.s, de se déplacer sur le territoire et d'avoir recourt à des unités mobiles de consultation, le recours à l'aide de groupes de femmes locaux, l'organisation des rencontres préparatoires d'appropriation des sujets, le fait de fournir des appuis pratiques pour aider les femmes à se rendre aux réunions (transport (remboursement des titres, covoiturage, navettes, etc.), garderie, nourriture, allaitement officiellement permis, immeubles accessibles aux personnes à mobilité réduite, etc.), la préoccupation portée sur l'environnement extérieur afin que celui-ci soit sécuritaire, le recours à différentes plages horaires et à une flexibilité au niveau des rencontres et de l'engagement demandé, l'utilisation de techniques d'animation sensible aux rapports de pouvoir (afin d'équilibrer le temps de parole accordé aux femmes et aux hommes, et aux personnes qui vivent différentes oppressions), le recours à une inscription préalable à la prise de parole, la possibilité donnée aux citoyen.ne.s de poser des questions en ligne, l'aménagement des salles où se déroulent les consultations de façon à les rendre moins intimidantes pour les citoyen.ne.s qui souhaitent participer (p.ex. aménager la salle en cercle de discussion), l'adoption de formules de consultation en petit groupe, la promotion de formules de consultation en format familial afin d'initier les enfants et les jeunes à la participation citoyenne, le respect du rythme de chacun.e et l'adaptation au niveau de connaissances, la valorisation des expériences personnelles, etc. (FCM, 2004, p.44-45; Y des femmes de Montréal, 2004, cité dans Relais-femmes, 2018, p.28-29; Relais-femmes, 2018, p.46-49, p.64-67)

3.4.1.2 Une structure urbaine polycentrique

La planification et le développement urbain sensible à la notion de genre préconisé par la ville de Vienne proposent l'idée d'une structure urbaine polycentrique (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013, p.25). Ce principe repose notamment sur le fait d'avoir une distribution décentralisée des équipements, une implantation des installations et des infrastructures de services à côté des stations de transport en commun structurantes et un développement de centres locaux permettant une distribution uniforme des infrastructures sociales et des services et des commerces nécessaires à la vie quotidienne (*Ibid.*). Ce principe sous-tend aussi un aménagement permettant à toutes les personnes, de tout âge et de tout contexte, de participer à la vie (culturelle) du quartier et permettant d'offrir aux jeunes une gamme variée d'installations éducatives et de loisirs (*Ibid.*). Le but étant de permettre aux personnes responsables des tâches associées au *care* ainsi qu'aux personnes « dépendantes » de réaliser leurs différentes tâches et leurs différents déplacements dans la journée sans trop prendre de temps. L'aménagement de quartier monofonctionnel est en effet « contreproductif » à la vie quotidienne des personnes *caregivers* en faisant consommer plus d'énergie et plus de temps aux personnes et en contraignant et excluant les personnes « dépendantes » qui sont moins mobiles (Jaeckel et Geldermalsen, 2006, p.95). Ce principe est donc fortement lié au principe de la « ville de courtes distances » (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013, p.25).

3.4.1.3 Une forte proximité : « the city of proximity »

Le concept de la ville « à courtes distances » repose notamment sur l'implantant une densité qui soit compatible avec la localisation, la préconisation de bâtiments à usage mixte et la répartition décentralisée des différents usages (principe précédent), la variété de bâtiments résidentiels, de milieux de travail, de commerces, services et de loisirs, etc. (*Ibid.*). L'objectif est de créer un réseau varié d'options d'approvisionnements dans le quartier qui facilite le quotidien des personnes (*Ibid.*). Cette vision spécifique de la ville permet de concilier efficacement le travail rémunéré et les tâches familiales en facilitant les chaînes de déplacements (*Ibid.*). Les quartiers multifonctionnels et bien desservis par les modes de transports en commun et de transports actifs permettent aux personnes s'occupant du prendre soin de de réduire leurs déplacements ou leur durée et permettent de faciliter les soins qu'elles ou ils octroient (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013, p.25; Loukaitou-Sideris, 2020, p.31; Tummers et Wankiewicz, 2020, p.19). Il permet également aux enfants, aux personnes âgées et à toutes personnes ayant des besoins spécifiques de se déplacer de manière autonome dans le quartier et de prendre en charge leurs tâches quotidiennes (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013, p.25; Giulia, 2017, p.173).

3.4.1.4 Des espaces publics et verts qui soient variés et de qualités

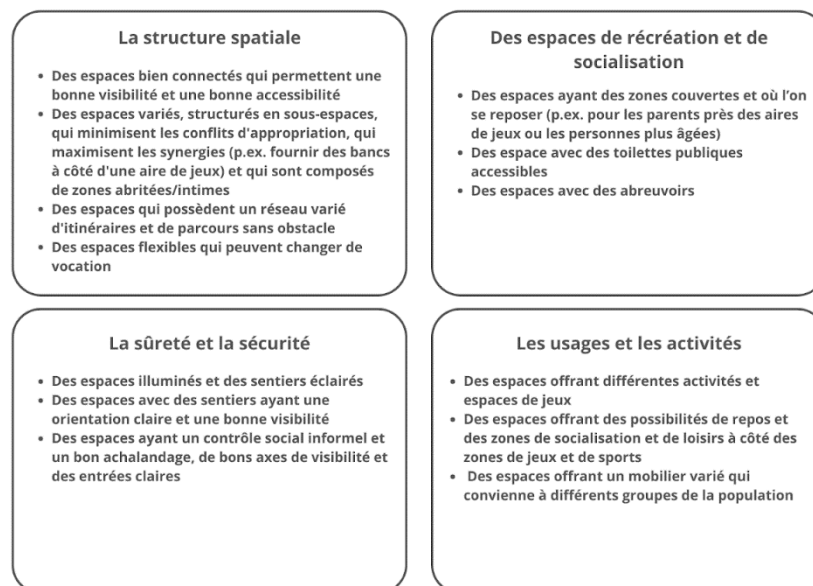
La disponibilité en espaces publics diversifiés et de qualité est aussi un principe préconisé par la planification sensible au genre (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013, p.26). Ces espaces doivent être

adaptés aux « besoins des différentes personnes » du quartier (traduction libre de *Ibid.*). La facilité d'appropriation et d'utilisation des espaces publics est déterminante afin d'offrir une vie quotidienne de qualité aux différentes populations (*Ibid.*). La vie de quartier devient effectivement plus attractive avec la présence d'espaces publics qui répondent aux différents besoins de la vie quotidienne des différentes tranches de la population et qui facilitent notamment le quotidien des personnes s'occupant du *care* (*Ibid.*). En effet,

« [...] la création d'un espace ouvert et végétalisé à proximité du domicile aide à l'accomplissement du travail quotidien, parce que certaines activités ne sont pas forcément accomplies à l'intérieur de l'appartement (faire la lessive, réparer un vélo, etc.) ou parce que les jeunes enfants peuvent acquérir plus d'indépendance, tout en restant sous le contrôle des parents. » (Giulia, 2017, p.177)

Les espaces publics variés permettent également d'établir un équilibre social et d'améliorer la santé des citoyen.ne.s (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013, p.26). Enfin, quand les espaces publics sont conçus pour favoriser le contact et la communication, ils forment des lieux de rencontre et de socialisation (Jaeckel et Geldermalsen, 2006, p.97-98).

Figure 3.3 Des critères pour un aménagement gender-sensitive des espaces publics (parcs)



(traduction libre de Sturm et *al.*, 2019, p.145)⁵²

⁵² Les critères choisis par Sturm et *al.* (2019) sont basés sur les recommandations pour aménager des parcs sensibles à la dimension de genre de la Ville de Vienne incluses dans le guide GM (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013) et les critères du processus d'appel d'offres pour le Pfingstweidpark à Zurich, élaborés par deux experts de « Lares » (Sturm et *al.*, 2019, p.145).

3.4.1.5 Des modes de transports soucieux de l'environnement

La promotion de moyens de transport respectueux de l'environnement est aussi un des principes de l'aménagement sensible au genre. On préconise en effet l'augmentation de la part modale des transports collectifs et actifs (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013, p.26). Les modes de transports doivent être facilement appropriables, sécuritaires, diversifiés et avec un bon niveau de service. Le quartier doit promouvoir une intermodalité entre les différents modes de transports et l'espace de la rue comme étant un espace de vie que l'on peut s'approprier et non pas seulement comme un espace dédié au transport motorisé (*Ibid.*). Les rues doivent être sûres et sans obstacle afin qu'elles soient appropriables par les différentes populations telles que les enfants et les adultes plus âgés (*Ibid.*). L'objectif est donc de permettre une utilisation plus facile et indépendante de l'espace de la rue et de la ville plus généralement par les enfants, les adolescents, les adultes plus âgés et toutes personnes ayant besoin de soins spécifiques (*Ibid.*) Enfin, les arrêts et les stations de transport en commun doivent être sécuritaires, facilement accessibles et confortables à utiliser (*Ibid.*). La conception des systèmes de transport en commun (des arrêts, des véhicules, etc.) peut effectivement contribuer au confort et au sentiment de sécurité de tous les usager.ère.s (traduction libre de Loukaitou-Sideris, 2020, p.31). Par exemple,

« [L']emplacement des arrêts de bus dans des endroits qui facilitent la surveillance naturelle des passant.e.s, ainsi qu'un bon éclairage, rendent l'attente du bus moins stressante. La conception des bus à plancher bas [low floors] facilite la descente des passagers à mobilité réduite, des adultes plus âgés et des passager.ère.s poussant des poussettes. Avoir un espace désigné dans le bus pour l'entreposage des poussettes ou des sacs de courses rend le trajet plus confortable pour celles et ceux qui les transportent. » (traduction libre de *Ibid.*).

3.4.1.6 Un environnement urbain sûr et sécuritaire

La sûreté et la sécurité de l'environnement urbain sont au cœur des préoccupations de la planification sensible au genre (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013, p.27). Le principe est basé sur le concept du « voir et être vu » initié par Jane Jacobs (1961). On vise donc un contrôle social en prodiguant une orientation efficace dans le quartier, une bonne visibilité sans angles morts et un éclairage efficace des rues et des trottoirs (*Ibid.*). Il faut également prendre en compte le fait que si une personne a le sentiment de ne pas être en sécurité, elle s'imposera des limites, et ces limites auront des conséquences psychologiques, monétaires, etc., sur la vie de la personne. L'insécurité limite particulièrement les personnes qui dépendent de leur environnement local tel que les adultes plus âgées, les *caregivers* et les enfants (Reinwald, Roberts et Kail, 2019, p.106). Le manuel GM de Vienne précise qu'une conception adéquate des espaces publics et des bâtiments adjacents peut réduire ce sentiment d'anxiété (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013, p.27). Cette sécurité dans l'espace urbain est effectivement déterminée par des facteurs physiques (p.e.x., une organisation spatiale claire), des facteurs sociaux (par exemple, la présence d'utilisateurs de différents groupes) et des facteurs personnels (p.ex., l'expérience personnelle)

comme il a été démontré au Chapitre 1. La planification sensible au genre vise donc une conception de l'environnement urbain qui prévienne et qui limite les risques d'insécurité (*Ibid.*).

3.4.1.7 Une ville « sans barrières »

Le principe de la ville « sans obstacle » permet à toutes les utilisatrices et tous les utilisateurs de profiter de la ville. Il constitue une stratégie centrale de la ville de Vienne (*Ibid.*). La conception sans obstacle ne concerne pas uniquement les personnes à mobilité réduite, mais peut bénéficier à tout le monde (*Ibid.*). En effet, la planification sensible au genre vise à réduire les obstacles dans la ville que peuvent vivre les personnes ayant à leur charge les tâches familiales, domestiques et de *care*⁵³. Cela permet de rendre leurs déplacements quotidiens plus faciles et sans limites (*Ibid.*).

3.4.2 La grille d'analyse de cette recherche

Les critères d'aménagement sensible à la notion de genre choisis pour analyser les projets d'écoquartiers sont ceux qui sont présentés dans le chapitre 3 « *Objectives and quality criteria* » du guide « *Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban development* » de la ville de Vienne (manuel GM de Vienne) (Damyanovic, Reinwald and Weikmann, 2013, p.33-44). Les chapitres 7 et 8, qui précisent les éléments vus dans le chapitre 3, ont aussi été mobilisés (*Ibid.*, p.82-84 et 88-89). Le premier « Guide référentiel Genre & espace public » (2016) de la ville de Paris a également été mobilisé afin de compléter la grille par des critères importants qui n'avaient pas été explicitement mentionnés dans le guide GM de la ville de Vienne (p.ex. le fait de représenter des figures historiques féminines qui ont marqué l'Histoire, le sport, la Science, etc.). Ce document a aussi été mobilisé pour ajouter des formulations (ou des questionnements) qui enrichissent les critères déjà présentés dans le guide GM (p.ex. lorsque l'on se demande si l'on prend en considération, d'une façon ou d'une autre, les trajets autres que le classique domicile-travail). Les deux documents possèdent plusieurs éléments très similaires en touchant les mêmes thématiques. Les critères ont été catégorisés selon les thématiques suivantes : participation de la population et gouvernance, cadre bâti, habitations et typologies, infrastructures sociales, espaces publics, privés, libres et verts, mobilité et infrastructure de transport, quartier concentré et identité distincte et sécurité urbaine et hygiène (accès aux toilettes publiques). Les tableaux suivants présentent les critères choisis. Il est essentiel de noter que les critères mobilisés ici sont le fruit de réflexions de professionnel.le.s de l'aménagement sur la planification sensible au genre en Europe. Certains éléments peuvent moins s'appliquer au contexte montréalais (p.ex. l'espace dédié à l'autoconstruction).

⁵³ Par exemple, transporter des sacs à provisions, une poussette pour les enfants, etc., ou à accompagner d'autres personnes « dépendantes » comme des membres de la famille (*Ibid.*).

Tableau 3.1 Grille d'analyse (partie 1)

Participation de la population et gouvernance	
1	On implique les résident.e.s en amont dans le processus. Les plans du projet prévoient la participation des (futurs) résident.e.s.
2	On prévoit la création d'une plus grande parité possible lors de l'organisation de la participation (mesures précises). On organise obligatoirement des événements dans des horaires et des lieux différents pour laisser l'occasion à chacune et chacun d'y participer. On met en place des modalités d'accueil pour la petite enfance. *
3	On donne la parole aux femmes en organisant la participation de façon adéquate (horaires, modalités, prise de parole, etc.). On prévoit des moyens de comprendre les personnes ne parlant pas bien français (traducteur-trice, langue des signes, etc.). La même chose s'applique pour les personnes ayant de la difficulté à lire ou à écrire. On veille également à une prise de parole équilibrée entre les femmes et les hommes pendant une séance. *
4	On établit une parité femmes-hommes dans tous les groupes de décisions concernant le projet. *

Tableau 3.2 Grille d'analyse (partie 2)

Cadre bâti, habitations et typologies	
5	Le projet laisse des parcelles à des groupes d'autoconstruction et de la place à des initiatives de construction.
6	Le projet possède des bâtiments de six étages ou moins, avec la considération d'apporter des logements disponibles dans des bâtiments de trois étages préférablement. Le tout dans le but d'assurer des contacts visuels et sonores avec le rez-de-chaussée extérieur.
7	Le projet n'incorpore pas de bâtiment d'une largeur ou d'une longueur plus grande que 150m. S'ils sont inévitables et qu'ils entraînent des barrières aux déplacements clés du site, des passages à niveau sans obstacle doivent être prévus. Le projet évite les immeubles ayant de trop grand gabarit et trop hauts, puisqu'ils augmentent le sentiment d'anonymat.
8	Le projet prévoit des bâtiments ayant un maximum de 30 à 40 logements par entrée de bloc afin de décourager l'anonymat. Cela soutient les relations de bon voisinage. Si le bâtiment a une configuration particulière (ex. à usage mixte ou avec un design particulier), plus de logements par bloc sont également adéquats.
9	Les résidences sont disposées à proximité d'espaces publics facilement accessibles et de qualité.
10	Les immeubles et logements permettent une ventilation transversale et sont partiellement protégés du bruit de la rue. Le projet prévoit une analyse de l'ensoleillement des bâtiments. Les bâtiments ont un ensoleillement optimal.
11	Le projet incorpore des immeubles à usage mixte avec des rez-de-chaussée bien exploités.
12	Le projet offre une variété de logements et une variété de typologies d'habitation ainsi que des logements locatifs et des propriétés à différents coûts de location et d'achat.
13	Le projet offre des habitations adaptées à différentes phases de la vie, aux différentes compositions de la famille (et des ménages) et à différents besoins. Par exemple, le projet prévoit une disponibilité de logements conçus pour les familles monoparentales à faible revenu.
14	Le projet offre des logements pour les adultes plus âgé.e.s autres que dans les services d'hospitalisation et les maisons de retraite. Par exemple, des logements multigénérationnels.
15	Le projet prévoit qu'une grande partie des logements possèdent un espace extérieur privé et des espaces ouverts communautaires attrayants près des entrées des logements et des bâtiments.

Tableau 3.3 Grille d'analyse (partie 3)

Infrastructures sociales	
16	Le projet inclut des infrastructures sociales de haute qualité, par exemple, des institutions de santé, des établissements d'enseignement, des installations de loisirs, des terrains de sport et des établissements culturels.
17	Le projet accorde une place importante aux maisons de retraite, aux garderies et aux écoles.
18	Le projet prévoit un groupe de garderies pour chaque tranche de 250 nouvelles habitations.
19	Le projet implante (si nécessaire) une école primaire dans un rayon de 400m pour un seuil de 100 logements/hectare. (Précision: un hectare correspond à 10 000 m ² soit l'équivalent d'une surface carrée de 100 mètres de côté.) Le terrain de l'école doit offrir un espace extérieur de grande taille qui permet de multiples usages. Les bâtiments scolaires (primaire et secondaire) ne dépassent pas quatre étages.
20	Les garderies doivent être assorties d'espaces ouverts et verts extérieurs. L'espace ouvert pour le jeu doit être d'au moins 15 m ² par garderie. La hauteur des bâtiments des garderies, de la maternelle ou des écoles de la petite enfance ne dépasse pas les deux étages afin de diminuer les déplacements intérieurs.
21	Le projet fournit des installations de loisirs et sportives pour les différents groupes de la population.
22	Les écoles et les maisons de retraite médicalisées sont reliées au système de transport en commun.

Tableau 3.4 Grille d'analyse (partie 4)

Espaces publics, privés, libres et verts	
23	Le projet offre un grand inventaire d'espaces publics et d'espaces verts pour les habitant.e.s. Le projet prend en compte leur ensoleillement (notamment pour les aires de jeux des enfants).
24	Le projet fournit une configuration efficace et sensée des espaces ouverts (interconnectés, sans barrière, facilement accessibles dans une courte distance, etc.).
25	Les espaces publics remplissent différentes fonctions, le tout en tenant compte de divers intérêts et objectifs (loisirs, jeux, sports, détente, etc.).
26	Le projet planifie des espaces publics qui prennent en considération les différents groupes d'usager.e.s. On favorise les activités qui attirent un public mixte (par exemple : la danse ou des sports peu marqués hommes-femmes tels que le badminton, le volley-ball, etc.) ou encore le « street art » mixte. * On fait attention d'offrir des options pour le jeu, le sport et les loisirs qui adhèrent aux intérêts des filles et des garçons également. On planifie et conçoit les espaces publics de manière à être sensible au genre en tenant compte des différents modèles d'appropriation de l'espace. (Les filles et les garçons utilisent les espaces ouverts d'une manière différente. Ils ont des intérêts divergents concernant le mouvement et le jeu en plus de s'approprier les espaces différemment.)
27	Le projet offre des d'espaces ouverts (publics ou privés) adéquats pour la vie quotidienne. Par exemple, pour la garde d'enfants et les travaux ménagers (ex. des emplacements pour des cordes à linge) directement au niveau du logement.
28	Le projet s'assure de fournir pour plus de 15 appartements, une aire de jeux pour les tout-petits de 30 m ² à une distance de 5 m des fenêtres principales; pour plus de 50 appartements, une aire de jeux de 500 m ² à distance de 15 m des fenêtres principales. Pour faciliter la garde des enfants, les aires de jeux extérieures doivent être à portée de vue.
29	Le projet fait attention à coordonner les zones bruyantes, les zones tranquilles, les zones de communication et de socialisation et les zones de jeux ensemble. (Un espacement adéquat et un zonage intelligent empêchent les conflits entre les utilisatrices et les utilisateurs. Par exemple, les aires de jeux des jeunes enfants devraient être à portée de vue des appartements, tandis que les installations pour les jeunes et les adolescents devraient être installées un peu plus loin.)
30	Le mobilier disponible dans les espaces publics ou privés est accessible universellement et permet une socialisation (zone de convivialité) ou un anonymat ⁵⁴ (par exemple, un mobilier urbain qui est orienté autrement que vers la rue, qui permet de multiples appropriations, qui est amovible, etc.).
31	Le projet planifie un verdissement du quartier (rue, espaces publics, etc.).

⁵⁴ Le projet prévoit des possibilités de repos comme condition préalable pour tout type de mobilité. Les sièges et les bancs conçus pour le repos devraient être conçus aussi pour offrir des espaces de détachement (anonymat) et des espaces de socialisation. Il doit y avoir suffisamment de sièges et de bancs sans obstacles (barrières physiques) dans l'espace public. Les bancs et les sièges possèdent des dossiers et des accoudoirs (Vienne, 2013). « Ces assises sont essentielles pour les personnes responsables du care : les enfants et les personnes âgées ont particulièrement besoin d'une ville jalonnée de bancs, pour une pause. » (Paris, 2016).

Tableau 3.5 Grille d'analyse (partie 5)

Mobilité et infrastructure de transport	
32	Le projet accorde de l'espace aux piétons, aux cyclistes, aux utilisateurs des transports publics, aux conducteurs de véhicules (et aux stationnements sous certaines conditions).
33	Le projet prévoit un emplacement de stationnement pour vélos pour un 30 m2 d'espace plat. Il prévoit également des places de stationnement pour les poussettes. Les bâtiments résidentiels incorporent des stationnements à vélos afin de promouvoir leur utilisation. Les stationnements à vélo doivent aussi être installés près des destinations locales importantes telles que les arrêts de transports en commun, les écoles, les lieux de travail et les infrastructures sociales.
34	Le réseau de pistes cyclables est intégré au réseau principal de pistes cyclables de la ville.
35	Le projet prévoit une largeur minimum des trottoirs d'au moins 2 m. Pour les zones avec un plus grand nombre de piétons (par exemple, arrêts de transports publics ou rues commerçantes), des trottoirs plus larges doivent être prévus.
36	Le projet prévoit, dans les zones à très fort débit de piétons, la création de zones piétonnes ou des mesures similaires pour améliorer la qualité de la marche.
37	Le projet prévoit la sécurisation des zones près des garderies, des écoles et des autres institutions publiques. Des outils d'apaisement de la circulation ou des trottoirs plus larges (largeur minimale de 3,5 m) sont à prescrire.
38	Le projet planifie des mesures pour réduire le volume de voitures garées dans l'espace public. Il prévoit suffisamment de stationnements collectifs pour réduire le nombre de voitures garées dans les rues. Cela est essentiel pour la redistribution de l'espace de la rue au profit des transports en commun et transports actifs. Les stationnements collectifs sont également judicieusement disposés (près des arrêts de transport en commun, près des arrêts importants du quotidien, etc.).
39	Le projet prévoit l'établissement de mesures spéciales pour soutenir le passage de l'utilisation de la voiture privée à la marche, au vélo et aux transports en commun. Les mesures possibles incluent les voitures partagées, des installations pour vélos, la construction d'installations de « <i>park-and-ride</i> » (stationnements aux points importants de transports en commun) aux terminus et arrêts de transports en commun, etc.
40	Les services de transports en commun sont connectés aux zones résidentielles afin d'être efficaces et adaptés aux exigences de la vie quotidienne des personnes. Les arrêts des transports en commun sont accessibles à pied et sans barrières physiques. On prescrit une distance de 500 m (métro) et 300 m (tramway et autobus).
41	Les horaires de transport sont conviviaux même en dehors des heures de pointe de la population active.
42	On prend en considération, d'une façon ou d'une autre, les trajets autres que le classique domicile-travail. On planifie la mobilité de façon à soutenir le différent déplacement fait pour le <i>care</i> tel que s'occuper des enfants, de l'approvisionnement en nourriture, des démarches de santé des parents plus âgés, des démarches administratives pour la famille, de l'école et des loisirs des enfants et des ados, d'aller à la poste, etc. *
43	Le projet incorpore des stations de transport en commun accessibles, sans obstacle, accueillantes, sécuritaires et agréables à utiliser.
44	Le projet conçoit un design des rues et de leurs traversées claires et conformes aux lignes de désirs.
45	Le projet offre une signalétique claire et visible. *

Tableau 3.6 Grille d'analyse (partie 6)

Quartier concentré et identité distincte	
46	Le projet prévoit, dans un rayon d'environ 300 m autour d'une station de transports en commun structurante, une mixité des usages et des espaces publics.
47	Les arrêts importants du quotidien dans le quartier doivent être facilement accessibles à pied, à vélo ou en transport en commun. Les magasins et les prestataires de services sont situés dans un rayon de 600 m. Les installations sont situées le long des principaux axes piétonniers, des pistes cyclables ainsi qu'à proximité des arrêts des transports en commun. (Présence d'une forte proximité)
48	Le projet procure une mixité des usages horizontale et/ou verticale.
49	Le projet est ou contribue à former un quartier indépendant. Le nouveau quartier est connecté aux structures préexistantes (indépendant, mais non isolé).
50	Le projet offre un aménagement urbain qui crée une identité distincte au quartier. Il présente des traits individuels et des caractéristiques de design qui lui sont propres.
51	La nomenclature de la ville (dans le projet) fait apparaître les femmes qui ont marqué l'Histoire, la culture, les sciences, le sport, etc., dans les textes explicatifs dans les rues. On fait l'effort d'utiliser un langage épicène et non sexiste, faisant également apparaître le féminin, une forme telle que les femmes se sentent également concernées. On fait ressortir également les personnages historiques féminins dans le projet. *

Tableau 3.7 Grille d'analyse (partie 7)

Sécurité urbaine et hygiène	
52	Une réflexion sur la sécurité urbaine est présente dans l'élaboration du projet.
53	Le projet prévoit que l'orientation des bâtiments et des immeubles favorise un contrôle social informel dans l'environnement résidentiel. La disposition des bâtiments, leur volume, les différentes typologies et l'emplacement des entrées et des fenêtres influencent la surveillance naturelle. Le projet prévoit des axes visuels entre les espaces intérieurs et extérieurs. Les entrées et les fenêtres des bâtiments font face à la rue (en particulier le long des routes principales). La conception des rues et des axes de circulation est aussi prise en compte. On évite la formation de zones de retrait ou de tension et de recoins qui sont à risque. *
54	Le projet fournit des rez-de-chaussée mixtes et vibrants, où il y a présence de commerce et de gens. Cela augmente le niveau souhaité de contrôle social. Les boutiques, les cafés et les locaux, etc., sont importants pour prodiguer un sentiment subjectif de sûreté et de sécurité.
55	On pense à concevoir un aménagement qui évite que le quartier ne soit complètement « sans vie » à certains moments de la journée, c'est-à-dire désert ou avec un faible achalandage. On évite les quartiers monofonctionnels. *
56	Le projet prévoit un aménagement urbain de la végétalisation pensée en tenant compte de la visibilité des personnes. *
57	Les zones d'entrée et les routes principales sont bien éclairées. On repense l'éclairage afin de rompre avec l'uniformité de l'éclairage (couleur, hauteur, fréquence...) et l'on pense à un éclairage raisonné, ludique, varié. *
58	Le projet prévoit des circuits de circulation, comme les trottoirs et les pistes cyclables autour des espaces publics, qui soient caractérisés par un degré élevé de sûreté et de sécurité ainsi que par une grande qualité de mouvement et d'ambiance.
59	Le projet prévoit des toilettes publiques librement accessibles, bien éclairées et propres (autrement que dans les lieux semi-privés tels que les commerces).

*Critères ou ajouts tirés du « Guide référentiel Genre & espace public » de Paris (2016)

3.5 Questions spécifiques et hypothèses de recherche

Comme il a été mentionné plus haut, l'objectif général de la recherche est de comprendre « Comment le *gender mainstreaming* et les aménagements sensibles au genre sont pris en compte dans les projets d'écoquartier montréalais ? ». Pour répondre à ce questionnement, il sera question d'examiner comment les écoquartiers étudiés appliquent les principes du *gender mainstreaming* en planification et développement urbain (une forme de planification sensible au genre), sans que la dimension de genre ait nécessairement été considérée dans leur conception et leur élaboration. En effet, les projets d'écoquartier peuvent ne pas avoir pris en compte explicitement la dimension de genre lors de leur élaboration. Cela ne signifie pas que ces projets ne présentent pas des aménagements qui s'inscrivent dans une approche *gender-sensitive* (sensible au genre). Pour répondre à la question principale, trois questions précises ont été développées. Dans un premier temps, la place du genre dans le processus de conception du projet ainsi que la place des femmes dans la participation citoyenne et la gouvernance du projet seront étudiées. La revue de littérature expose que la participation des femmes est limitée par des obstacles systémiques. Il est également admis que l'égalité de participation et de représentation est importante pour assurer une planification sensible au genre. Il importe alors d'examiner la place des femmes dans le processus de conception et d'élaboration des projets d'écoquartier. Dans un deuxième temps, la prise en compte des principes prescrits par la planification sensible au genre dans la conception des projets d'écoquartier étudiés sera étudiée. L'objectif est de comprendre comment les projets d'écoquartier étudiés peuvent être considérés comme sensibles au genre, et plus largement, comment les projets peuvent prévenir les inégalités genrées dans la ville (les inégalités exposées dans le Chapitre 1). Enfin, le troisième objectif est de comprendre comment le concept de la planification sensible au genre peut être bénéfique aux écoquartiers. Plus précisément, les divergences et les convergences entre les concepts de la planification sensible au genre et d'écoquartier seront étudiées. L'objectif étant de démontrer les apports d'une planification sensible au genre.

Question 1 : « Comment la dimension de genre, et celle des femmes en particulier, a-t-elle été prise en compte dans la démocratie participative et la gouvernance des projets d'écoquartier étudiés ? »

La revue de littérature sur l'urbanisme durable et les écoquartiers (Chapitre 2) a montré que la participation citoyenne est un élément fondamental dans la réalisation de projets d'écoquartier. L'hypothèse émise est donc que la participation citoyenne sera un élément fort dans les deux projets d'écoquartier, et ce même si la dimension environnementale des projets d'écoquartier est souvent priorisée au détriment des autres dimensions telles que la dimension sociale. Cependant, comme l'ont souligné Gardesse et Valegeas (2019), les démarches de conception d'écoquartier et les dispositifs participatifs ne sont pas dénués de rapports sociaux. La littérature montre que les femmes subissent des obstacles systémiques quant à leur participation à la démocratie participative. On note, par exemple, leur position en tant que subalternes, la socialisation genrée qui les confine à la sphère privée et la sphère des émotions (ces dernières n'étant pas compatibles avec « l'art » de la participation à la sphère publique), les normes de genre, leurs caractéristiques sociales, leur(s) structure(s) sociale(s) institutionnalisée(s), l'absence de pouvoir symbolique et les aspects techniques de la conception du dispositif de démocratie

participative. La participation des femmes et leur représentation dans les processus décisionnels des écoquartiers est donc influencée par des modalités organisationnelles telles que l'horaire des réunions, les formes de communication et la composition des groupes de décision. L'hypothèse émise est donc que même si la participation citoyenne est plus inclusive, étant donné qu'il s'agit de projets d'écoquartier où la participation citoyenne est mise de l'avant, la présence de femmes ainsi que leur participation dans la démocratie participative et la gouvernance des projets peut ne pas être paritaire.

Question 2 : « Comment les principes d'aménagements sensibles au genre se concrétisent-ils dans les projets d'écoquartier étudiés ? »

Il existe de nombreuses similarités entre les principes de l'urbanisme durable, et particulièrement ceux des écoquartiers, et les principes prescrits par l'aménagement sensible à la dimension de genre. On note, par exemple, la mixité des usages, la diversité typologique et des habitations, la variété des espaces publics, la mobilité active, la priorisation des transports en commun, etc. D'ailleurs, il a été vu que certains projets d'écoquartier ont mobilisé des critères équivalents à ceux de l'aménagement sensible au genre proposé par la ville de Vienne (guide GM) tels que le fait d'apporter des aires de jeux pour les enfants près d'habitations ou le fait de prioriser les immeubles résidentiels de six étages et moins. Or, ces principes ne sont pas considérés de manière systématique par tous les projets. Il est donc émis que des principes de l'aménagement sensible à la dimension de genre seront intégrés dans les deux projets d'écoquartier. Il est néanmoins attendu que certains principes ne soient pas respectés. Comme l'a démontré le Chapitre 1 sur les inégalités genrées dans la ville, il existe souvent une priorisation des intérêts plus stéréotypés masculins, une dévalorisation du travail reproductif et de soin et de leurs implications, un manque de considération pour les différents rapports à la ville que les femmes entretiennent, etc. L'hypothèse émise est que les écoquartiers reproduisent des inégalités genrées dans leur conception et dans la mise en œuvre des principes d'aménagement (p.ex. les horaires de transports en commun, l'éclairage, l'accessibilité des espaces publics, etc.).

Question 3 : « Quel(s) sont les avantages du concept de la planification au genre ? »

D'après notre hypothèse, il est seulement possible d'identifier certains points de divergence théoriques entre le concept de planification sensible au genre et le concept d'écoquartier. On note, par exemple, que la représentation des femmes dans le projet (p.ex. dans le nom des rues, dans l'art, etc.), la prévention du sentiment d'insécurité, la priorisation du travail reproductif et de *care*, etc., sont des éléments considérés par le concept de la planification sensible au genre et qui ne sont pas considérés systématiquement par les écoquartiers. Inversement, il apparaît déjà que la protection du patrimoine et l'utilisation des technologies vertes (p.ex. les énergies renouvelables, la performance énergétique, la gestion des déchets, etc.) sont des éléments qui ne sont pas particulièrement considérés par le concept de la planification sensible au genre.

CHAPITRE 4

STRATÉGIE MÉTHODOLOGIQUE

Ce chapitre présente la méthodologie et l'approche de recherche choisie. Les sites à l'étude sont également présentés.

4.1 Approche méthodologique

4.1.1 Une recherche qualitative

L'approche de recherche choisie pour ce travail est la recherche qualitative. La recherche qualitative est une approche « de nature descriptive et compréhensive » (Fortin et Gagnon, 2015, p.31). Elle est également une approche flexible (*Ibid.*). En revanche, en recherche qualitative,

« [...] les explications proposées doivent être cohérentes et sensées, mais leur généralisation à d'autres contextes n'est pas la responsabilité du ou de la chercheuse [...] » (Mongeau, 2009, p.30)

De fait, les données présentées dans le cadre de cette recherche ne sont pas généralisables. La chercheuse « [...] se préoccupe davantage de dégager une interprétation qui permette de donner un sens aux données. » (*Ibid.*, p.31). L'approche qualitative vise donc une compréhension et un traitement inductif des données (*Ibid.*). Ce type de recherche permet également le traitement de « données difficilement quantifiables », soit, par exemple, des mots, des images, etc. (*Ibid.*). Elle procure effectivement de l'information sur « le particulier » (*Ibid.*) Cela s'avère utile pour cette recherche. En effet, la recherche mobilise une approche inductive et un traitement de données difficilement quantifiables, à savoir des principes d'aménagement. De plus, l'approche qualitative est particulièrement utile dans le cas de cette recherche étant donné qu'elle permet l'exploration et la compréhension du point de vue des participant.es. L'opinion et la compréhension des projets étudiés des professionnelles et des professionnels a été sollicité.e.s. Deux méthodes de collectes de données qualitatives ont été mobilisées, soit la recherche documentaire (et l'analyse du cadre bâti/des principes d'aménagement) et l'entretien semi-dirigé.

4.1.2 Une recherche inductive

Cette recherche est inductive puisque son raisonnement n'est pas du type logico-déductif. Un type logico-déductif fournit « [...] un cadre théorique rigide et des hypothèses à vérifier [...] » (Dorais, 1993, p.17). Dans le cas de cette recherche, il s'agit plutôt d'un raisonnement inverse où la chercheuse « [...] tente d'établir des concepts, des hypothèses et des explications pertinentes, esquisse qu'[elle] cherche ensuite à corroborer ou à réfuter tout au long de sa recherche. » (*Ibid.*). Ce type de raisonnement prend racine dans un cas particulier et seulement une confrontation à d'autres cas est possible (montée en généralité) (Gingras et Côté, 2000). De fait, les données récoltées dans le cadre de ce travail de recherche pourront seulement être confrontées à d'autres projets d'écoquartier. Le modèle de recherche est donc non linéaire puisqu'il y a de fortes chances que nous revenions sur des éléments à plusieurs moments de la recherche.

4.1.3 Une recherche par études de cas

L'approche inductive se manifeste également dans le design de la recherche, qui est celui de l'étude de cas, c'est-à-dire une étude d'un phénomène dans un site particulier. Il s'agit de la meilleure façon d'illustrer,

d'une façon exhaustive, une problématique dans un lieu ou un contexte unique comme l'écoquartier l'Îlot central du Technopôle Angus et l'écoquartier Lachine-Est. L'étude de cas permet également une approche exploratoire et l'intégration de facteurs difficiles à mesurer (histoire, contexte, etc.) (Roy, 2000). Cette approche est d'autant plus conseillée dans le cas de cette recherche puisqu'elle permet d'avoir un nombre étendu de variables. L'étude de cas a donc été sélectionnée pour son caractère révélateur et son potentiel de découverte dans un contexte unique (*Ibid.*). Néanmoins, elle ne permet pas une généralisation des données, mais plutôt une montée en généralité. Ceci est d'autant plus pertinent si le cas n'a pas été choisi au hasard, ce qui est le cas pour cette recherche où le nombre de projets d'écoquartier à Montréal est limité (*Ibid.*, p.207). Enfin, une étude de cas multiples s'appuyant sur deux projets de développement urbain durable a été réalisée pour cette recherche. Il faut préciser que cette dernière ne vise pas à réaliser une comparaison entre les deux cas à l'étude, mais plutôt à les analyser pour apporter des constats et des réponses aux questions de recherche.

4.1.4 Les données recueillies

Dans un premier temps, une analyse documentaire a été faite pour comprendre et saisir les projets à l'étude. Grâce aux documents d'aménagement concernant les deux projets d'écoquartier, une comparaison a été réalisée entre le cadre conceptuel, soit la grille d'analyse, et les informations recueillies telles que les plans d'aménagement, les dessins des ambiances, les concepts d'aménagement, les orientations, etc., des projets. Cette étape vise à faire ressortir les éléments qui concordent ou pas avec le concept d'aménagement sensible à la dimension du genre. Puisque connaître l'opinion d'expert.e.s sur les deux écoquartiers étudiés et la considération de la dimension de genre dans la conception de ces projets est souhaité, des entretiens semi-directifs avec des actrices et des acteurs clés (professionnelles et professionnels de l'aménagement, membres d'organisme partenaire, promoteurs, etc.) ont été réalisés. Cette étape visait à éclairer la prise en compte des femmes et de leurs besoins dans la conception des projets, mais aussi leur participation et leur inclusion dans le processus. La valeur attribuée à la dimension de genre dans la planification des projets et plus généralement, en aménagement urbain, a été recherchée. Il était souhaité d'interroger des employé.e.s de la ville (et expert.e.s) sur les écoquartiers et le développement urbain durable ainsi que sur la considération du genre en urbanisme pour obtenir une opinion générale sur le sujet. Cependant, il a seulement été possible d'interroger des expert.e.s sur les deux projets d'écoquartier et une ou un expert sur l'ADS+ à la Ville de Montréal.

4.2 Outils de cueillette de données

4.2.1 L'analyse de documents de planification et d'aménagement

En recherche qualitative, la recherche documentaire fait partie des principales techniques de collecte de données avec l'entretien non directif, l'observation participante et le questionnaire (Dorais, 1993). La recherche documentaire, qui se situe, plus généralement, dans le champ de la recherche d'information (information retrieval), « [...] permet l'accès à des documents (ou des parties de documents) qui donneront

lieu à interprétation par le lecteur [...] » (Stéphane Olivesi, 2007, p.96, cité dans Boisvert, 2000, p.90). Plusieurs documents peuvent être mobilisés comme, par exemple, les rapports professionnels ou institutionnels, les articles de revues ou de journaux, etc. (Dorais, 1993). Dans le cadre de cette recherche, tout type de document se rapportant à la planification et l'aménagement des deux projets étudiés a été utilisé. Plus précisément, les documents, les articles et les sites internet cités dans la section « Références » de ce mémoire sont les documents utilisés pour l'analyse des projets d'écoquartiers étudiés. Les documents déposés à l'OCPM⁵⁵, c'est-à-dire les documents disponibles dans la banque de données documentaires de l'OCPM, ont été précisément mobilisés étant donné que les deux projets sont assujettis au processus de consultation publique de la ville de Montréal. Des documents complémentaires tels que des documents sur la planification du transport ou d'urbanisme⁵⁶ (p.ex. Plan métropolitain d'aménagement et de développement du Grand Montréal (PMAD)) ont également été utilisés. De même, des articles de presse, des sites web, des documents de la littérature grise, etc.⁵⁷, ont aussi été utilisés pour compléter les éléments absents aux plans d'aménagement des projets et pour mettre à jour les informations concernant certains projets immobiliers par exemple. En effet, dans le cas de l'Îlot central (dont le plan d'aménagement date déjà de 2016), des mises à jour sur l'état des projets immobiliers sur le site ont été nécessaires étant donné que le projet ont évolués dans le temps. De fait, une comparaison a été faite entre les informations recueillies et la grille d'analyse constituée à l'aide du manuel GM de la ville de Vienne (2013) et le Guide référentiel Genre & espace public de la ville de Paris (2016) (voir Chapitre 3). De manière générale, les orientations, les objectifs, les principes, les plans, les cartes thématiques, les images, concepts, etc., présentés dans les plans d'aménagement des projets ont principalement été analysés.

Même si les projets analysés ne sont pas complètement construits, l'analyse faite à l'aide des documents mobilisés forme une analyse du cadre bâti. Plus précisément, les éléments de l'analyse typomorphologique tels que le site, le viaire, le cadre bâti, le parcellaire, les espaces libres, les typologies d'habitation et la relation entre ces éléments (Racine *et al.*, 2022) sont analysés au travers des cartes, des plans concept, des coupes de rues, des aires d'ambiance (images de synthèse), etc., disponibles dans les plans d'aménagement. Ces derniers permettent de répondre à la grille d'analyse qui est utilisée dans cette recherche. Un exemple serait quand les différentes typologies d'espaces publics et leur connectivité sont analysés. De plus, les images de synthèse, c'est-à-dire les aires d'ambiances figurées dans les plans d'aménagement, permettent de s'immerger dans les projets, et ce même s'ils ne sont pas encore terminés.

⁵⁵ On note, par exemple, le Rapport de consultation publique - Îlot central du Technopôle Angus - Projet de règlement P-17-030 et P-04-047-183, le Plan d'aménagement du Technopôle Angus – Projet mixte sur l'Îlot central (2016), le Programme particulier d'urbanisme Lachine-Est (2021 et 2023) et la Mise à jour de l'étude d'impacts sur les déplacements et le stationnement - Société de développement Angus.

⁵⁶ On note, par exemple, le Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2022-2024 et le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

⁵⁷ On note, par exemple, l'agence Aedifica (Cité Angus phase II), l'Agence Parcs Canada (l'impact des femmes sur le développement économique), Exo (ligne 14 Candiac), les brochure Cité Angus, Concert'Action Lachine (le Bureau de projet partagé), Le Devoir, l'agence Rayside Labossière (Cité Angus – Phase 1), la Société de développement Angus (SDA) (pour plusieurs sujets), la Société de transport de Montréal (STM) (horaire de bus), l'UTILE (la résidence étudiantes Rose des Vents), la Ville de Montréal (p.ex. pour le droit de préemption), etc.

Les images de synthèse, qui sont « [...] un mixte entre des collages photographiques et des éléments virtuels calculés par l'ordinateur [...] », permettent d'illustrer un projet fictif (un projet encore en phase d'étude) avec un degré de réalisme important (Poulain, 2017, p.46). Ces images illustrent des représentations réalistes de ce qu'un projet pourrait ressembler une fois construit et elles sont un produit fini à part entière (*Ibid.*, p.72). Cela s'avère intéressant pour cette recherche étant donné que ces images permettent d'analyser un projet « fini » (ou presque). Elles amènent un degré de précision supérieur permettant d'examiner plus d'éléments sur les projets d'écoquartier. On note, par exemple, l'accessibilité universelle des bancs présentés dans les espaces publics, les axes visuels entre l'intérieur des bâtiments et les espaces publics, les activités possibles dans un espace donné, etc. En effet, les personnes illustrées dans les images peuvent, par exemple, apporter « [...] des informations sur l'accessibilité et la fonction des différentes parties d'un projet. » (*Ibid.*, p.83). Les images de synthèse peuvent néanmoins influencer la perception du projet en mettant de l'accent sur un point de vue singulier du bâtiment, une atmosphère, des usages possibles, etc., et en présentant un indice sur le public visé (*Ibid.*, p.51). Dans certains cas, les images peuvent illustrer des ambiances « stéréotypées » telles que les « [...] ambiances heureuses des films « happy ending ». » (Grozdanic, 2017, cité dans *Ibid.*, p.72)

Somme toute, l'analyse documentaire s'avère être une méthode peu coûteuse en temps et en argent. Cela est très intéressant étant donné le grand nombre d'éléments analysés dans la grille d'analyse. D'ailleurs, il n'y a pas d'influence de la part de la chercheuse sur le contenu des documents même (*Ibid.*). Malgré cela, des biais sont possibles. En effet, la chercheuse interprète les documents consultés. De fait, il est possible que certains éléments ne soient pas interprétés d'une manière qui reflète la réalité du projet. Il y a également une limite quant aux documents obtenus. La recherche documentaire est plus difficile pour le projet de l'Îlot central étant donné que la conception du projet remonte à quelques années. En raison de ces biais potentiels concernant la disponibilité des documents et leur interprétation, une triangulation des données a été réalisée en utilisant une autre méthode de construction de données, soit l'entretien semi-dirigé.

4.2.2 L'analyse de compte rendu et de transcription des séances participatives

En plus des documents d'aménagement analysés (voir section 4.2.1), des documents concernant les séances de participation citoyenne des deux projets ont été analysés. Pour répondre à la question « Comment la dimension de genre, et celle des femmes en particulier, a-t-elle été prise en compte dans la démocratie participative et la gouvernance des projets d'écoquartier étudiés ? », il a été nécessaire d'examiner la parité des séances de démocratie participative. Comme la section 4.2.3 le précise, les participant.e.s ont été questionnés sur la parité de la participation citoyenne. Il est important de vérifier les affirmations des participant.e.s en analysant les documents disponibles. Les transcriptions des séances d'information, de la séance de questions et de réponses (PPU Lachine-Est seulement) et d'audition des opinions de l'OCPM ont été analysées pour les deux projets. De plus, toutes les opinions déposées à la commission pour les deux projets ont été analysées pour les deux projets. Enfin, dans le cas du PPU Lachine-Est, les compte rendus des séances thématiques de l'Atelier Lachine-Est ont été également analysés. Les informations recueillies étaient le nombre de femmes et d'hommes ayant participé aux

séances. Dans le cas des opinions déposées à la commission, qui inclut également celles des personnes ayant participé aux séances d'audition des opinions, les personnes qui ont participé à la rédaction d'un mémoire déposé ont été considérées au même titre qu'une personne qui a présenté lors d'une séance. En d'autres mots, certains organismes ont réalisé une présentation lors des auditions des opinions (avec des représentant.e.s) et ont également déposé un mémoire à la commission. Les personnes ayant participé à la rédaction de ces mémoires ont également été considérées dans le calcul de la parité femmes-hommes. Dans certains cas, des organismes ont déposé une opinion, mais il était impossible de savoir s'il s'agissait de femmes ou d'hommes. Ils n'ont donc pas été considérés. Il est important de noter que dans plusieurs des cas (notamment pour les transcriptions de l'OCPM), un pronom a été ajouté au nom d'une personne, ce qui indiquait le genre de la personne. Dans certains cas, il n'y avait pas de pronom, donc le genre de la personne a été déduit par la chercheuse. Il s'agit alors d'une limite.

4.2.3 L'entrevue semi-dirigée

L'entretien semi-dirigé correspond à une interaction verbale planifiée, mais assez souple entre la chercheuse et un.e participant.e. L'objectif est d'aborder des thèmes généraux souhaités par la chercheuse où « [...] une compréhension riche du phénomène à l'étude sera construite conjointement avec l'interviewé [...] » (Savoie-Zajc, 2000, p.340). Cette méthode de collecte de données rend explicites l'expérience, le savoir et l'expertise de l'autre et permet d'organiser et de structurer la pensée de l'autre, de comprendre des éléments non observables, etc. (*Ibid.*). Ces derniers points sont très intéressants pour cette recherche puisque le point de vue des expert.e.s et des professionnel.le.s sur les deux projets et sur la considération du genre dans l'urbanisme à Montréal a été recherché. Cela permet de découvrir l'opinion des participant.es (prioritairement), mais aussi de découvrir des éléments qui n'ont pas été trouvés dans la recherche documentaire. Les éléments concernant la considération de la dimension de genre et la place des femmes dans le processus de conception des deux projets sont effectivement plus difficiles à détecter dans les documents mobilisés. Les entretiens semi-dirigés ont aussi permis de valider les informations déjà acquises au travers des documents ou d'obtenir des précisions sur les principes d'aménagements prioritaires par les deux projets. L'entretien semi-dirigé possède donc plusieurs forces. Il apporte un accès direct à l'expérience des individu.e.s interrogé.e.s et à de « riches » détails et descriptions (*Ibid.*, p.356). Il offre néanmoins certaines limites. Plus précisément, « [...] l'expérience de la personne dépasse largement son discours sur celle-ci » (*Ibid.*). Cela fait en sorte que recourir à une triangulation des données est conseillé (*Ibid.*). Il peut également arriver que les participant.e.s puissent censurer ou améliorer leurs propos « [...] par un désir de rendre service ou d'être bien vu par le chercheur [ou de la chercheuse] [...] » (*Ibid.*, p.357). Ce dernier point peut s'avérer très contraignant puisque les messages communiqués vont manquer de crédibilité (*Ibid.*). Il s'agit d'un biais potentiel pour la recherche, car il est possible que certain.e.s professionnel.le.s n'aient pas voulu parler des projets avec une complète ouverture. Il est possible que celles-ci ou ceux-ci aient voulu rendre service en disant ce que l'on recherchait ou en voulant bien paraître. Puisqu'il s'agit de professionnel.le.s, les blocages de communication peuvent être moindres, mais il reste qu'ils peuvent arriver au cours de l'entretien. D'ailleurs, il peut y avoir des sujets tabous pour certaines personnes. Cela peut être le cas en raison du milieu de travail de la personne. Des sujets peuvent être effectivement plus difficilement abordables. L'entretien semi-dirigé peut alors s'avérer infructueux. Il est également important de préciser que la chercheuse doit faire attention à ce qu'elle dit.

Elle ne peut pas arriver dans les entretiens en disant, par exemple, « oui les villes sont construites par les hommes et pour les hommes », cela pourrait gêner la ou le participant. Enfin, l'entretien semi-dirigé nécessite aussi des compétences affectives, des compétences professionnelles et des compétences techniques (*Ibid.*, p.346-347). Cela peut s'avérer être un défi pratique pour l'interviewer. Il ne faut pas oublier que le facteur émotif, « présent dans toute relation humaine », constitue un biais potentiel (Dorais, 1993, p.12).

Dans le cadre de cette recherche, des entrevues semi-dirigées ont été réalisées avec des professionnel.le.s et des expert.es des projets et des personnes du milieu de l'aménagement et de l'urbanisme. Des projets montréalais ont été choisis, des employé.e.s de la ville de Montréal ayant des connaissances sur les deux projets d'écoquartier à l'étude et, en général, sur les écoquartiers ont été recherché.e.s. De fait, des participant.e.s dans le service de la transition écologique et dans le service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville ont été sollicité.e.s. Des participant.e.s dans les deux arrondissements (l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie et de Lachine), dans les promoteurs des deux projets (p.ex. Société de développement Angus « SDA ») et des membres d'organismes touchant au sujet (p.ex. Imagine-Lachine-Est) ont également contacté.e.s. Étant donné qu'il était souhaité d'avoir une opinion sur la considération de la dimension de genre en aménagement de manière général, un.e ou des participant.e.s ayant de l'expertise dans l'ADS+ ou en aménagement sensible à la notion de genre ont aussi été sollicité.e.s. Pour entrer en contact avec les participant.e.s potentiel.le.s, une lettre d'introduction, qui explique essentiellement l'objet de la demande (voir Annexe A), a été envoyée par courriel. La méthode boule de neige a également été mobilisée. Le processus a néanmoins été quelque peu difficile. Les participant.e.s potentiel.le.s ont été difficiles à joindre en raison de la discrétion concernant la diffusion d'informations reliées aux employé.e.s de la Ville de Montréal. Le fait que le processus de conception du projet Technopôle Angus date déjà de dix ans a aussi compliqué la recherche. De fait, quatre participant.e.s ont participé à la recherche, soit trois étant expert.e.s de l'un ou l'autre des projets (deux pour l'écoquartier Lachine-Est et un.e pour l'îlot central) et un.e étant expert.e en ADS+. Deux types de guides d'entretien ont préalablement été élaborés, l'un concernant les participant.e.s ayant une expertise sur le projet de l'îlot central ou de l'écoquartier Lachine-Est et l'un concernant la ou le participant ayant une expertise sur l'aménagement urbain sensible à la notion de genre (voir Annexe B). Ces guides d'entretien ont été formulés grâce à la grille d'analyse présentée au Chapitre 3. Il s'agit, en quelque sorte, des mêmes questions, mais beaucoup plus synthétisées. Des questions concernant la considération de la dimension de genre ont également été ajoutées. Plus précisément, dans le cas des entretiens avec des expert.e.s des projets, l'entrevue avec les participant.e.s est divisée en trois grands blocs de question, soit la prise en compte de la dimension de genre dans le projet, le processus de participation publique (et particulièrement la participation des femmes) et les dimensions de l'aménagement urbain. Le premier bloc de questions touche à la thématique de la prise en compte de la dimension de genre dans la planification de l'écoquartier. Les questions ont pour objectif de connaître la perspective des participant.e.s sur le genre dans la conception d'écoquartier. Le deuxième bloc consiste à mieux comprendre la place et l'apport des femmes lors des consultations publiques et les activités de concertation pour l'élaboration du projet d'écoquartier. Les questions portent notamment sur la parité femme-homme dans la gouvernance du projet, sur les modalités mobilisées pour accroître la parité dans la participation citoyenne, etc. Ce bloc a pour objectif de connaître l'opinion du ou de la participante sur la participation de femmes en général

dans le processus. Le troisième bloc, quant à lui, se concentre sur les autres thématiques présentées dans la grille d'analyse (voir tableaux 3.2 à 3.7). Il a pour objectif de compléter les informations obtenues dans la recherche documentaire. Par exemple, les questions touchent le cadre bâti et les typologies d'habitation, les infrastructures sociales et la proximité, les espaces publics, la mobilité, la sécurité urbaine et l'hygiène et l'identité du quartier. Dans le cas du guide d'entretien prévu pour l'entrevue avec un.e expert.e en aménagement sensible au genre, le premier bloc aborde la considération de la dimension de genre par la Ville de Montréal de manière générale, les éléments qui forment un aménagement sensible au genre, etc. Le deuxième bloc vise à questionner la parité femme-homme et la participation des citoyennes, de manière générale, dans la consultation de la population à Montréal. Le troisième bloc a les mêmes objectifs que pour le guide précédent. Ces trois blocs de questions apportent des informations permettant de répondre aux questions de recherche ou de compléter les constats issus de l'étude du corpus documentaire. Les deuxièmes blocs permettent de répondre en partie à la question 1 tandis que les troisièmes blocs permettent de répondre en partie à la question 2 (voir Chapitre 3)⁵⁸. Les deux guides permettent finalement d'approfondir la question 3.

Enfin, une fois la participation acceptée, le moment, la durée et le lieu de l'entrevue ont été convenus avec les participant.e.s, et ce à leur(s) convenance(s). Des guides d'entretien synthétisés ont aussi été envoyés préalablement à l'entretien pour que les participant.es se préparent d'avance.

4.3 Les sites à l'étude

Les deux projets, l'îlot central du Technopôle Angus et l'écoquartier Lachine-Est, ont été sélectionnés pour plusieurs raisons, notamment pour le fait que les deux projets sont montréalais (secteur à l'étude) et le fait que les deux projets sont des projets d'écoquartier (le type de projet qui correspond au cadre théorique). Enfin, il y a également le fait que les deux projets ont fait l'objet d'une consultation publique à l'OCPM et que l'on dispose de plusieurs documents explicatifs.

⁵⁸ Question 1 : « Comment la dimension de genre, et celle des femmes en particulier, a-t-elle été prise en compte dans la démocratie participative et la gouvernance des projets d'écoquartier étudiés ? »

Question 2 : « Comment les principes d'aménagements sensibles au genre se concrétisent-ils dans les projets d'écoquartier étudiés ? »

Question 3 : « Quels sont les avantages du concept de la planification sensible au genre ? »

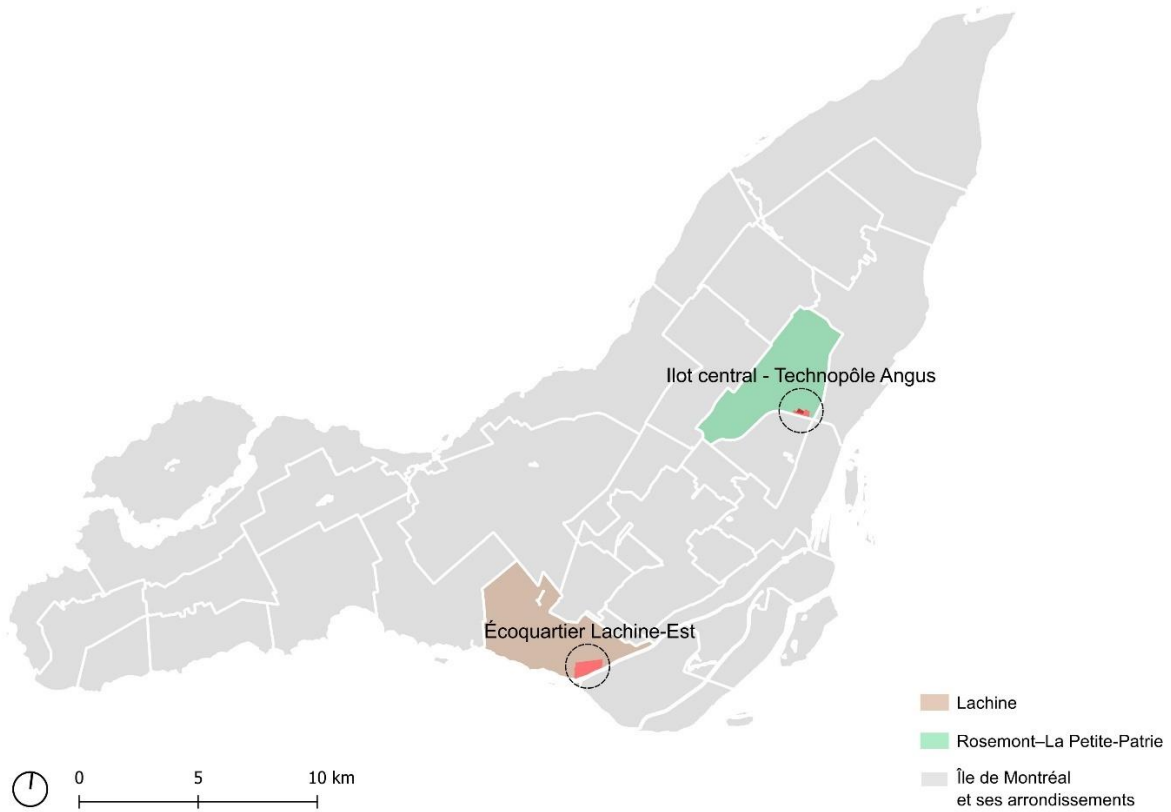
4.3.1 Le Technopôle Angus - l'Îlot central

Le projet de l'Îlot central du Technopôle Angus est un projet d'écoquartier piloté par la Société de développement Angus (SDA). Il met de l'avant la création d'emplois. En effet, il s'agit d'un écoquartier visant la combinaison de résidences et d'emplois. Il est toujours en cours de réalisation (plusieurs phases). Celui-ci représente également très bien le contexte québécois en matière de projet de développement urbain durable et surtout, en matière de reconversion de friches industrielles (Shop Angus). Le projet est situé au cœur de Montréal, dans l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie à la limite des arrondissements du Plateau Mont-Royal, de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et de Ville-Marie. L'Îlot central forme un quadrilatère ceinturé par l'avenue du Mont-Royal, la rue Augustin-Frigon, la rue William-Tremblay et la rue Molson et constitue le lot 2 402 168 ($\pm 37\,000\text{ m}^2$) (SDA, 2016, p.8). Il est également certifié LEED ND Platine et « [...] prendra la forme d'un village urbain où entreprises et résidents partageront un lieu de vie dynamique et écologique inspiré des techniques les plus poussées en matière d'urbanisme et d'environnement. » (SDA, p.d.).

4.3.2 L'écoquartier Lachine-Est

Suite aux premières consultations publiques réalisées par l'OCPM en 2019, l'Atelier Lachine-Est (un bureau de projet partagé) s'est vu octroyer le « [...] mandat de définir une vision concertée pour définir une proposition de programme particulier d'urbanisme (PPU). » (Ville de Montréal, 2023b). Ce bureau de projet partagé est coordonné par la table de développement social de Lachine, Concert'Action Lachine, des employés de la Ville de Montréal et de l'Arrondissement de Lachine, des experts, des élus, des représentants d'organismes ainsi que des propriétaires terriens. Le territoire prévu dans le PPU couvre plus de 60 hectares. Le site est situé entre le canal de Lachine et la rue Victoria et s'étend de la 6e Avenue aux voies du Canadien Pacifique (CP) (Ville de Montréal, 2021, p.12). Il est effectivement structuré de part et d'autre du boulevard Saint-Joseph. Le site est à proximité du centre-ville, de l'aéroport de Dorval et de la Rive-Sud. Tout comme le projet de l'Îlot central, il s'agit d'un ancien site industriel d'importance. Le projet a également l'objectif de créer « un écoquartier », c'est-à-dire « [...] un milieu de vie bien desservi en transports actifs et collectifs, intégrant des infrastructures vertes et une diversité d'activités et d'habitats. » (Ville de Montréal, 2022).

Figure 4.1 Les projets d'écoquartier montréalais à l'étude



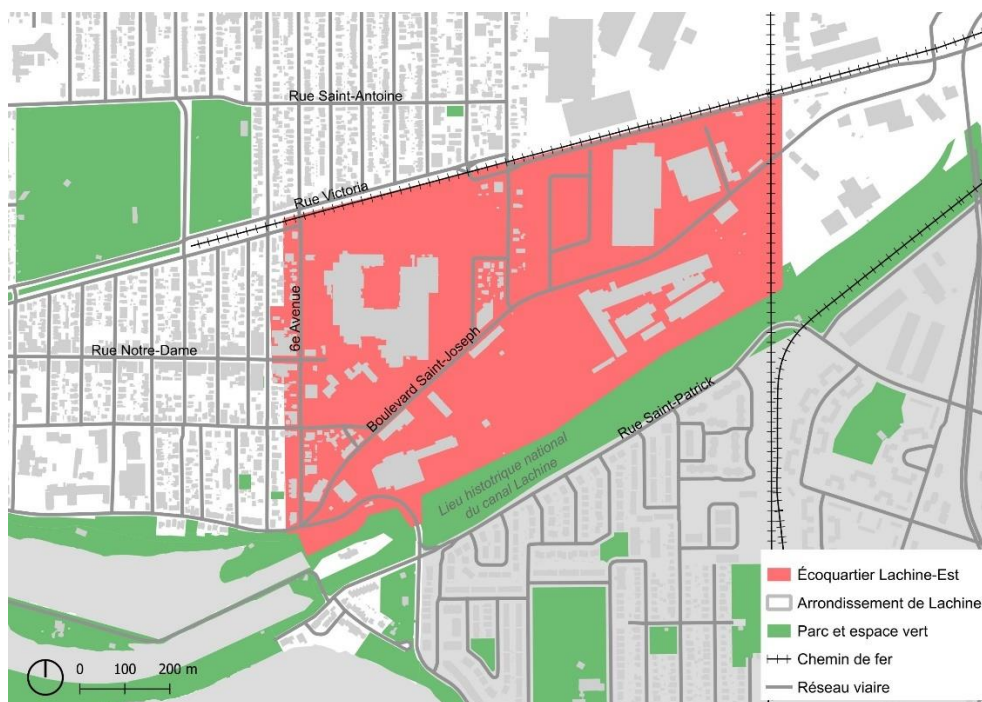
(Auteure, 2024)

Figure 4.2 Délimitation du projet du Technopôle Angus - Îlot central



(Auteure, 2024)

Figure 4.3 Délimitation du projet de l'écoquartier Lachine-Est (PPU)



(Auteure, 2024)

CHAPITRE 5

RÉSULTATS

Ce chapitre présente les résultats des entretiens semi-dirigés ainsi que de l'analyse documentaire (et du cadre bâti). Pour chaque thématique, les résultats sont présentés pour les deux projets séparément l'un à la suite de l'autre. Enfin, pour chaque thématique, une conclusion est présentée et regroupe, cette fois, les résultats des deux projets.

5.1 La considération de la dimension de genre

5.1.1 Îlot central - Technopôle Angus

Il a d'abord été question de savoir si la dimension de genre avait été considérée, prise en compte ou si elle avait eu un impact sur la conception du projet du Technopôle Angus. Dans une réponse écrite, la personne participante 4 a affirmé que la dimension de genre n'a pas été identifiée lors de la conception du projet :

« Ce que j'en comprends est que la dimension du genre -précisément identifié - n'a jamais été prise proprement en considération dans la planification de l'Écoquartier il y a près de 10 ans. » (Participant.e 4, 2023)

Néanmoins, cette personne a précisé que la dimension de genre a potentiellement fait partie « de l'esprit de la planification » du projet. En précisant qu'il y a eu des femmes qui ont fait partie de l'équipe chargée de la planification du projet, que le projet se démarque en matière d'accessibilité, de sécurité, de mixité (usages et habitations) et de mobilité et qu'il a été conçu en fonction des familles (enfants, étudiants, aînés, travailleurs sur le site), la personne participante 4 laisse entendre que la dimension de genre a fait partie du projet :

« Ainsi, dans ces circonstances, est-ce que l'on pourrait argumenter que la dimension de genre, bien qu'elle n'a pas été proprement considérée et identifiée par les personnes, faisait tout de même partie de l'esprit de la planification de l'Écoquartier il y a près de 10 ans ? Il est tout aussi difficile de trancher qu'elle n'a pas été considérée lors de la planification. Il y a matière à une réflexion plus poussée. » (Participant.e 4, 2023)

La même hypothèse est émise dans le cadre de ce travail de recherche qui vise, en effet, à comprendre en quoi les projets d'écoquartier respectent des aménagements sensibles au genre sans nécessairement identifier la dimension de genre à proprement dit. Le projet peut ne pas avoir considéré cette dimension étant donné que la réflexion a plus de 10 ans. À cette époque, l'outil d'ADS+ n'était pas employé systématiquement dans l'élaboration de projets de développement urbain majeurs.

5.1.2 Écoquartier Lachine-Est

Selon les personnes interrogées, la dimension de genre a été considérée dans la conception de l'écoquartier Lachine-Est par l'entremise de la politique d'ADS+ de la Ville et par la procédure qui en découle. En effet, la personne participante 3 a précisé que la dimension de genre a été considérée :

« [...] de façon assez directe, parce que dans l'équipe... on a dans la ville une politique, ce qu'on appelle l'ADS+, dans chaque unité il y a ce qu'on appelle l'agent multiplicateur, c'est quelqu'un qui, deux ou trois personnes, qui ont suivi leur formation et qui s'assure que dans nos démarches, nos dossiers, nos projets... on fait en sorte que les principes de l'ADS+ soient respectés. Par exemple, quand on crée l'élaboration, l'écriture du PPU, l'écriture épique de

été respectée quasiment à la lettre, parce qu'on avait quelqu'un qui veillait à ça. »
(Participant.e, 2023)

Pour cette personne, l'application de la politique d'ADS+ ainsi que la ou les personnes (agents multiplicateurs) responsables de veiller au respect des différents principes de cette même politique (p.ex. l'écriture épïcène) sous-entendent une considération de la dimension de genre dans la conception du projet. Après avoir demandé à cette ou ce participant si l'ADS+ avait influencé le projet d'une manière particulière, la personne a évoqué la présence « soutenue » de leur partenaire, la Table de quartier, la présence « majoritaire » de femmes et « l'écoute » :

« Umm... peut-être la présence soutenue de notre partenaire, la Table de quartier, ou ehh la présence majoritairement de femmes, qui a peut-être influencé positivement toute la démarche, et qu'une certaine sensibilité sur le type d'aménagement et sur... peut-être l'écoute aussi. C'est plus à l'écoute. » (Participant.e, 2023)

Il s'agit également d'une dimension qui, parmi plusieurs autres, tient « à cœur » et qui va être répondue tout au long du « cycle du projet ». Tout ne peut être réglé à cette étape du projet :

« C'est un bon projet, c'est multidimensionnel, c'est une dimension aussi la question des genres, qui nous préoccupent, qui nous tient à cœur. Puis la réponse à cette question, c'est tout au long du cycle du projet. On ne peut pas tout régler à cette étape du projet. Ça va venir tout au long du projet, dès que le projet va arriver à sa maturité. » (Participant.e 3)

La dimension de genre est donc considérée par le biais de la politique de l'ADS+ de la Ville et elle sera abordée tout au long du projet. Il est néanmoins possible de remarquer que l'ADS+ n'est abordée qu'une seule fois dans la version finale du PPU (version adoptée de juin 2023) ainsi que dans la version du PPU remise dans le cadre des consultations réalisées par l'OCPM (version de septembre 2021). Dans le premier cas, on précise que la conception des nouvelles rues et des nouvelles intersections intégrera les principes Vision Zéro et une analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (Ville de Montréal, 2023a, p.51). Dans le deuxième cas, l'ADS+ fait partie des « mesures novatrices » qui participeront à la transition écologique et sociale du projet et qui s'inscriront dans la mise en œuvre de l'écoquartier (Ville de Montréal, 2021, p.117). L'ADS+ a donc une place moins importante dans le PPU de 2023 que dans celui de 2021. Somme toute, l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle sera mobilisée davantage dans la mise en œuvre du projet, mais elle occupe une place moins importante dans le contenu du PPU.

5.1.3 Conclusion de la considération de la dimension de genre

Le projet de l'îlot central a été conceptualisé avant l'adoption de la Politique d'ADS+ de la ville de Montréal et la dimension n'a pas été prise en compte à proprement dit à l'époque. Comme la personne participante

4 l'a affirmé, des principes d'aménagement sensible à la notion de genre ont été fort probablement mobilisés au fil de la conception du projet de l'îlot central. Certains éléments d'aménagement peuvent effectivement avoir les mêmes effets qu'une sensibilité au genre sans que la dimension soit à proprement identifiée. Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, la dimension a été prise en considération par le biais de la Politique d'ADS+ de la Ville et par la, le ou les agents « multiplicateurs » qui s'assureront de l'application des principes tout au long du projet. Même si la dimension de genre est prise en compte par la Politique d'ADS+, l'ADS+ n'est en revanche mentionnée que très peu dans le PPU, c'est-à-dire qu'elle est mentionnée qu'une seule fois dans le PPU préliminaire de septembre 2021 comme une des « mesures novatrices » et qu'une seule fois dans le PPU adopté de juin 2023 comme principe (avec celle de Vision Zéro) à mobiliser durant la conception des nouvelles rues et intersections. Il reste également encore plusieurs étapes de mise en œuvre à réaliser dans le projet pour confirmer l'intégration importante des principes de l'urbanisme sensible au genre.

5.2 Participation de la population et gouvernance

Tableau 5.1 Résultats participation de la population et gouvernance

Critères	Îlot central	Écoquartier Lachine-Est
On implique les résidents en amont dans le processus. Les plans du projet prévoient la participation des (futur.e.s) résident.e.s.	O	O
On prévoit la création d'une plus grande parité possible lors de l'organisation de la participation (mesures précises). Le projet organise obligatoirement des événements dans des horaires et des lieux différents pour laisser l'occasion à chacune et chacun d'y participer. On met en place des modalités d'accueil pour la petite enfance par exemple.	O	O
On donne la parole aux femmes en organisant la participation de façon adéquate (horaires, modalités, prise de parole, etc.). On prévoit des moyens pour inclure les personnes ne parlant pas bien français (traducteur-trice, langue des signes, etc.). La même chose s'applique pour les personnes ayant de la difficulté pour lire ou écrire. On veille également à une prise de parole équilibrée entre les femmes et les hommes pendant une séance.		
On établit une parité femmes-hommes dans tous les groupes de décisions concernant le projet.		O

O : Le critère est respecté

! : Le critère est plus ou moins respecté

X : Le critère n'est pas ou très peu respecté

Case vide : Le critère n'est pas pris en considération due au manque d'information

5.2.1 Îlot central - Technopôle Angus

5.2.1.1 La participation citoyenne comme « tradition »

La participation de la population est considérée comme étant une « tradition » pour la SDA, et ce depuis la fermeture des Shops Angus (SDA, 2016, p.9). L'organisme consulte très souvent la population depuis l'émergence de la réflexion pour le site du Technopôle Angus. La SDA a donc continué de préserver ce « [...] lien privilégié avec la communauté par l'organisation d'assemblées d'information, de consultations publiques, de redditions de comptes et de rapports de développement durable [...] » (*Ibid.*). Cela a permis et continue de permettre d'offrir de nombreuses occasions pour les citoyen.ne.s et les parties prenantes de participer au développement du Technopôle Angus (*Ibid.*). Continuant dans la même voie, la SDA rappelle que le cas du développement de l'îlot central s'inscrit dans la même « tradition ». De fait, les opinions et les besoins des actrices et des acteurs du milieu ont été pris en compte en amont et la SDA s'est engagée dans un processus de conception intégrée (PCI) (SDA, 2016, p.4). Cela signifie que tous les actrices et les acteurs sont impliqué.e.s dans le processus. Le processus du PCI prévoit effectivement la création d'une vision d'avenir qui reflète les valeurs de la communauté (donc des habitant.e.s) (*Ibid.*).

5.2.1.2 Des modalités notées pour accroître la parité femme-homme

Certaines modalités, ici considérées comme facilitant la création d'une plus grande parité, ont été déployées dans le cadre du projet. On note d'abord les nombreuses dates d'assemblée. La SDA a permis à la population de consulter le plan préliminaire du projet lors d'une grande assemblée publique organisée le 19 septembre 2013 et de s'informer et de consulter les professionnelles et les professionnels concernés lors d'une deuxième phase de consultation publique qui a eu lieu les 15 et 16 septembre 2015 à l'occasion de l'ouverture du Bureau de projet (SDA, 2016, p.9). Le projet de l'îlot central a également fait l'objet d'une consultation publique à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) en 2017. Les séances d'information se sont passées les 28 et 29 mars à 19h tandis que les séances d'auditions des opinions se sont déroulées le 25 et 26 avril 2017 à 19h et le 27 à 13h. La SDA a continué à informer la population en plus de la faire participer au processus. On peut retrouver, par exemple, une autre assemblée publique post-OCPM discutant de l'implantation d'une future école primaire sur le site du Technopôle Angus. Celle-ci s'est déroulée le 10 avril 2018, de 19h à 21h30. Les heures de déroulement des séances sont en dehors des heures de pointe, donc en dehors du trafic intense et des activités quotidiennes importantes (travail, enfants, souper, etc.). Cela permet plus facilement de concilier la participation citoyenne avec les tâches quotidiennes liées au prendre soin de.

Le secteur du Technopôle Angus est encore très enclavé et toutes les assemblées de la SDA se déroulent en majorité sur le territoire, ce qui peut poser problème pour l'accès. La SDA a néanmoins précisé, dans les détails de la séance, les modalités de transport disponibles comme le la station de métro Préfontaine, les lignes d'autobus 24-25-97 et la présence de stationnements disponibles afin d'orienter la population. Les séances d'information et d'audition des opinions de l'OCPM se sont faites au Bureau d'arrondissement Rosemont—La Petite-Patrie (5650, rue D'Iberville) dont l'accès en transport en commun nécessite l'utilisation de plusieurs modes de transport (métro et autobus). Cela aurait pu décourager certaines personnes d'y participer.

Fait intéressant, les assemblées publiques ont été prévues pour faciliter la garde des enfants en offrant une halte-garderie. On note que l'on a mis en place des modalités d'accueil pour la petite enfance pour les assemblées publiques de la SDA tout comme celles de l'OCPM. On peut prendre, par exemple, l'assemblée publique du 10 avril 2018 concernant l'implantation d'une école primaire au Technopôle Angus où on a précisé la présence d'un service de garde sur place : « Au cas où vous en auriez besoin, un service de garde sera offert sur place, dès 18h30. Vous pourrez y déposer vos enfants. » (SDA, 2018). Il est également intéressant de préciser que les séances de l'OCPM ont été accessibles universellement.

5.2.1.3 La participation de femmes dans les groupes de décisions

Les informations trouvées ne permettent pas d'affirmer si une parité femme-homme avait été mise en place dans tous les groupes de décisions concernant le projet de l'îlot central. La personne participante 4 a tout de même affirmé que « [d]es femmes ont fait partie de l'équipe chargée de cette planification et

[que] le principe d'inclusivité a été fondamental dans cette planification. » (Participant.e 4, 2023). De fait, le critère n'a pas été noté faute d'informations supplémentaires, mais il y a des indices précisant que des femmes ont bel et bien participé à la gouvernance du projet. Cependant, comme il est noté dans la section suivante (5.2.1.4), les représentant.e.s de la ville centre et de l'arrondissement lors de la consultation de l'OCPM en 2017 présentent une majorité d'hommes.

5.2.1.4 La parité femme-homme dans la participation citoyenne

Au-delà de la parité dans les groupes de décisions du projet, la parité dans la participation citoyenne des séances de la démocratie participative des projets a été analysée. Bien qu'il soit impossible d'obtenir des conclusions définitives, en raison du manque d'information, certains éléments peuvent être notés. Conformément aux informations retenues sur la consultation citoyenne faite par l'OCPM en 2017 au sujet de l'îlot central du Technopôle Angus (voir Annexe C), lors de la séance d'information du 28 mars 2017, les représentant.e.s de la ville centre et de l'arrondissement n'étaient pas paritaires (1 femme contre 5 hommes). Pour les participant.e.s, la parité change d'une séance à l'autre. Plus précisément, pour la séance d'information du 28 mars 2017, on note 6 femmes contre 13 hommes (pas de parité), pour la séance d'information du 29 mars 2017 (séance ajournée), on note 4 femmes contre 1 homme (pas de parité), pour la séance d'audition des opinions du 25 avril 2017, on note 4 femmes contre 6 hommes (présence d'une parité), pour la séance d'audition des opinions du 26 avril 2017, on note 4 femmes contre 7 hommes (pas de parité) et pour la séance d'audition des opinions du 27 avril 2017, on note 7 femmes et 7 hommes (présence d'une parité). Dans le cas des participantes, une grande portion de citoyennes est notée (par rapport aux expertes). Enfin, dans le cas des opinions présentées à la commission, on note 86 femmes contre 53 hommes (ces chiffres comprennent toutes les personnes ayant travaillé à rédiger les mémoires déposés). Somme toute, la parité femme-homme n'a pas été établie lors de toutes les séances, mais plusieurs citoyennes ont participé aux consultations et ont déposé des opinions à la commission.

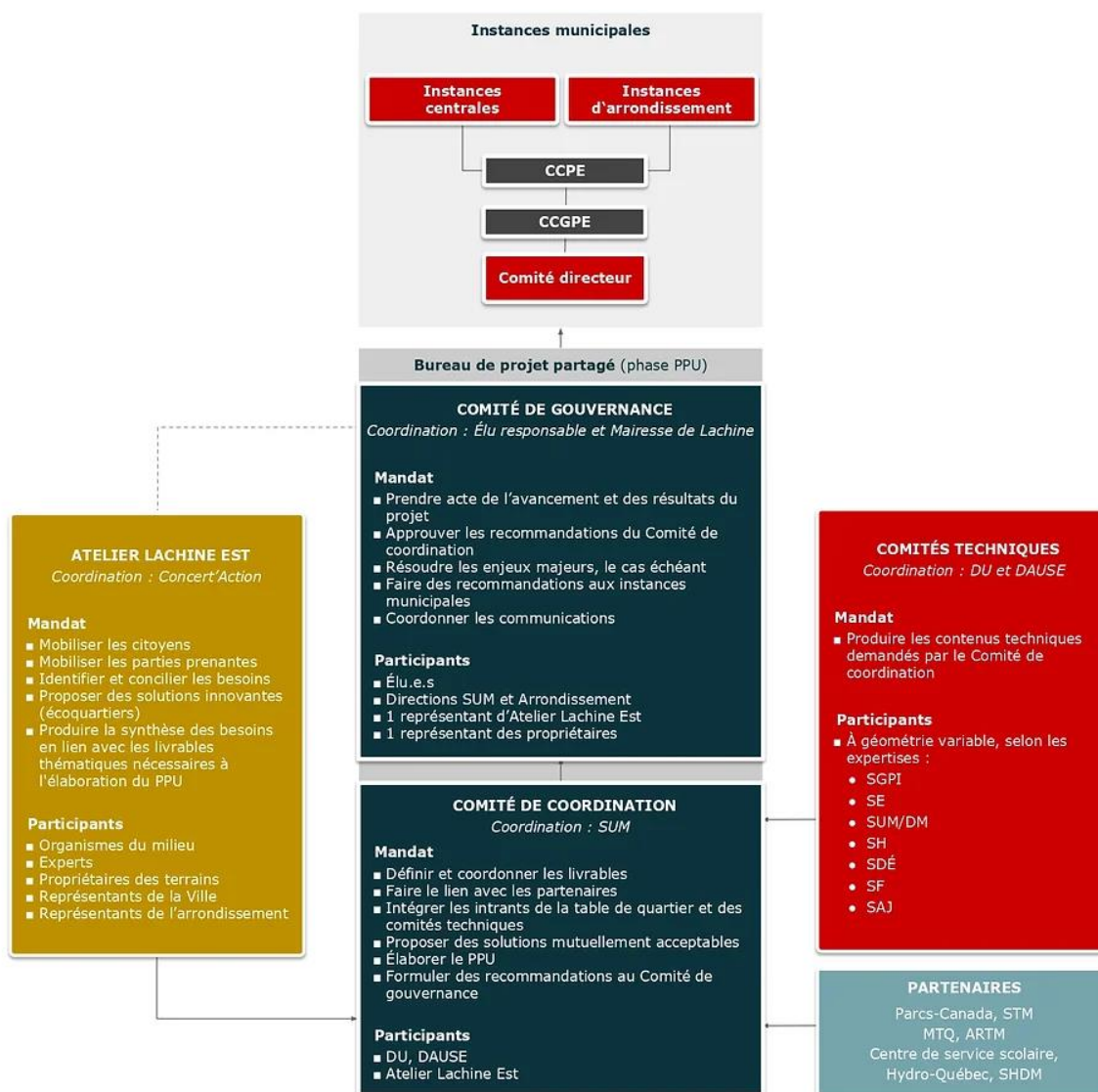
5.2.2 Écoquartier Lachine-Est

5.2.2.1 La société civile impliquée dans un Bureau de projet partagé

Le plan d'ensemble a été élaboré en concertation avec les parties prenantes mobilisées au sein de l'Atelier Lachine-Est pendant plusieurs mois. L'Atelier Lachine-Est a reçu le rôle d'assurer la mobilisation et la concertation des parties prenantes par des ateliers thématiques (*Ibid.*, p.6). Les participant.e.s étaient la coordination de Concert'Action Lachine, la société civile, les citoyen.ne.s, les propriétaires, la Ville et les agences et sociétés d'État (*Ibid.*). Les Ateliers Lachine-Est (ateliers thématiques) ont été menés par la société civile et assurés par la table de quartier Concert'Action Lachine et ont regroupé des citoyen.ne.s, des expert.e.s, des organismes, etc. Ces ateliers ont permis de faire ressortir les « [...] grands objectifs à prendre en compte dans la planification. » (*Ibid.*, p.7).

Le projet est finalement doté d'un mode de gouvernance assez unique. Il s'agit d'un « Bureau de projet partagé » permettant à la société civile et aux propriétaires des terrains de participer activement à la réalisation du projet de PPU (*Ibid.*, p.5). Ce Bureau de projet partagé (voir figure 5.1) est constitué d'un comité de gouvernance et d'un comité de coordination. Le comité de gouvernance a le rôle d'assurer l'approbation des étapes d'avancement du projet et de faire l'arbitrage (*Ibid.*, p.6). Ce dernier est composé d'élus responsables, de directrices et de directeurs municipaux, de Concert'Action Lachine et des propriétaires (*Ibid.*). Le comité de coordination, quant à lui, a le rôle du pilotage de la démarche de planification et de l'élaboration du PPU (*Ibid.*). Ce dernier est composé de fonctionnaires municipaux.ales et de Concert'Action Lachine (*Ibid.*).

Figure 5.1 Bureau de projet partagé écoquartier Lachine-Est



(Concert'Action Lachine, 2020)

5.2.2.2 Des modalités prévues pour accroître la parité et une pandémie qui rend difficile le processus

Tout d'abord, la personne participante 2 a précisé que la pandémie de Covid 19 a beaucoup influencé les modalités de consultation de la population. La distanciation et le confinement étaient demandés ou recommandés à l'époque de la consultation pour les Ateliers Lachine-Est et pour les consultations du Bureau de projet partagé. De fait, la période de la pandémie n'a pas été facile.

Dans le cas des consultations réalisées par l'OCPM, des modalités ont été mobilisées pour rejoindre le plus de personnes. Par exemple, l'on a proposé pour la séance de questions et de réponses de poser ses questions en personne ou par téléphone à la Ville et pour les séances d'audition des opinions l'on a proposé de le faire en personne, en ligne ou par téléphone. Les séances étaient disponibles en webdiffusion et en présentiel. Le processus était donc assez flexible pour les personnes, notamment pour celles et ceux ne pouvant pas se déplacer ou n'ayant pas accès à un ordinateur. La personne participante 2 a néanmoins précisé que les séances de l'OCPM ne sont pas toujours représentatives de la population et pourraient représenter environ « 1,2% de la population » (Participant.e 2, 2022).

Quand il a été demandé aux participant.e.s s'il y avait eu des modalités pour accroître la parité femme-homme dans la participation citoyenne, il a été affirmé que les séances de consultations, qui se sont déroulées depuis le début de la réflexion sur le projet, avaient des dispositions pour la garde des enfants. La personne participante 2 a précisé que lors du Sommet Lachine-Est (2019), un service de garde avait été organisé et qu'il avait « très bien fonctionné ». il a également été précisé que la Table de quartier à Lachine (Concert'Action Lachine), qui est un partenaire essentiel et qui assure l'organisation des activités de participation citoyenne, a ces préoccupations et ces modalités à cœur. Des mesures pour accroître la parité ont été prévues :

« [...] de façon indirecte, parce qu'on organise ces activités avec la Table de quartier à Lachine. Donc c'est Concert'Action Lachine. Donc c'est avec eux qu'on travaille pour l'organisation de ces rencontres citoyennes et je sais que dans cette Table de quartier, ils ont, ya cette préoccupation d'équité, des horaires de rencontre, les personnes monoparentales qui doivent participer, les enjeux de garderies, les enjeux des personnes à mobilité réduite, etc. Donc... un cas concret, peut-être en novembre [2022] on a tenu une rencontre dans la journée, dans Lachine, avec beaucoup de citoyens, c'était organisé conjointement avec la Table de Quartier, donc ça s'est fait dans un local accessible universellement. C'était multigénérationnel, femmes et hommes, en tout âge. On sait aussi que c'est un enjeu et une préoccupation de notre partenaire et nous on y adhère. » (Participant.e 3, 2023)

En dehors des consultations faites par l'OCPM, plusieurs modalités ont été prévues de façon indirecte par l'entremise de la Table de quartier. Des préoccupations concernant l'équité, les horaires de rencontre, la garde des enfants, l'accessibilité universelle ont donc été prises en compte. Cependant, le bâtiment de Concert'Action Lachine, lieu des consultations réalisées en dehors de celles réalisées par l'OCPM, est situé dans un milieu quelque peu enclavé (le bâtiment est à proximité du secteur Lachine-Est qui est plutôt enclavé). Cela peut rendre plus difficile la participation de certaines personnes ne vivant pas dans le

secteur à cause des déplacements plus difficilement réalisables en transport en commun notamment. La même chose est notée pour les consultations de l'OCPM faites en présentiel à la Mairie de l'arrondissement de Lachine qui nécessitaient l'utilisation de plusieurs modes de transport en commun (si on ne possède pas de voiture).

5.2.2.3 Une parité femme-homme forte dans la gouvernance du projet

Les participant.e.s ont affirmé que les comités de gouvernance du projet avaient une forte parité femme-homme. On retrouve même une majorité de femmes. Comme l'affirme la personne participante 2, la direction de Concert'Action Lachine est assurée par une femme, Myriam Grondin. Cette dernière est considérée comme « un pilier ». En date de décembre 2022, date de l'entretien réalisé avec la personne participante 2, le comité de l'Atelier Lachine-Est comportait trois femmes et deux hommes. D'ailleurs, le conseil de l'arrondissement comportait quatre femmes et un homme. La personne a donc la conviction que « les femmes sont très bien représentées » (Participant.e 2, 2022). Dans le même sens, la personne participante 3 a affirmé qu'il y a une parité dans la plupart des comités du projet. Cette personne a précisé que :

« [d]ans la constitution des équipes, on est très paritaire dans les équipes de planification [...] » et qu'« [...] il y a une prédominance de femmes dans certains comités, mais de manière générale c'est très paritaire ». (Participant 3, 2023)

Il a tout de même été précisé que ce n'était pas le cas pour les citoyen.e.s corporatifs (promoteurs immobiliers). Il s'agit effectivement d'un point « faible » qui est, en revanche, hors du contrôle de la Ville et de la Table de quartier :

« Par contre, le point noir peut-être, le point faible, c'est dans les citoyens corporatifs, plutôt [...] les promoteurs immobiliers, où là, il y a comme une sous-représentation... um des... de femmes. À date. Mais là-dessus, on n'a pas un grand contrôle. » (Participant.e, 2023)

Il existe donc une forte parité dans les différents comités du projet, à l'exception des promoteurs. On semble également associer la présence de femmes dans les comités à une plus grande sensibilité au genre. En d'autres mots, d'après nos participant.e.s, la présence de femmes semble être un bon indicatif de la sensibilité au genre du projet.

5.2.2.4 Des femmes très « actives » dans la concertation

Dans le cadre de cette recherche, il a été question de chercher à savoir si, lors des consultations, l'on avait donné une parole aux femmes et aux hommes de manière équilibrée à l'aide de modalités précises. Aucune information n'a été trouvée sur le sujet dans les documents de planification afin d'affirmer ou d'infirmer le critère (qui n'a donc pas été noté). Lorsqu'il a été demandé à la personne participante 3 comment elle ou il décrivait, selon son expérience, la participation des citoyennes. Il a été précisé qu'elles étaient très « actives » :

« Je n'ai pas de statistiques, mais dans les interventions... mettons en concertation, elles sont très très présentes, très actives, plus que les hommes la. ». (Participant.e 3, 2023)

Pour valider les affirmations données par les participant.e.s, les comptes rendus de l'Atelier Lachine-Est ainsi que les transcriptions des séances de l'OCPM sur l'adoption d'un PPU pour Lachine-Est (2022) ont été analysés (la parité femme-homme) (voir Annexe C). De fait, pour la composition des groupes de travail de l'Atelier Lachine-Est, on note qu'une parité était planifiée à l'origine pour presque tous les groupes de travail à l'exception du groupe de travail « Développement économique » et celui de la « Forme urbaine et usages ». Les comptes rendus des groupes de travail montrent que pour le groupe de travail « Innovation écologique », il existait une parité pour les membres du groupe de travail ainsi que pour les participant.e.s de la ville centre et de l'arrondissement, mais qu'il n'y en avait pas pour les observatrices et les observateurs ou les personnes ajoutées à la liste des participant.e.s (1 femmes contre 7 hommes). Dans le cas du groupe de travail « Patrimoine, culture et design », l'on note une parité pour les participant.e.s de la ville centre et de l'arrondissement et pour les observatrices et les observateurs ou les autres participant.e.s ajouté.e.s, mais pas pour les membres du groupe de travail (7 femmes contre 12 hommes) (au contraire de ce qui était prévu : 10 femmes et 10 hommes). Pour le groupe de travail sur la « Mobilité », il y avait peu de parité avec 9 femmes contre 18 hommes (le double) dans les membres du groupe de travail (au contraire de ce qui était prévu : 10 femmes et 12 hommes). Il y avait une majorité de femmes (10 femmes contre 5 hommes) dans les participant.e.s de la ville centre et de l'arrondissement. Dans le cas du groupe de travail « Logement, équipements publics et communautaires », une parité femme-homme est notée pour tous les types de participant.e.s. Enfin, pour le groupe de travail « Développement économique », on note une majorité de femmes dans les participant.e.s de la ville de centre et de l'arrondissement (10 femmes contre 6 hommes) et une forte majorité d'hommes dans les membres du groupe de travail (plus que le double) (7 femmes et 16 hommes). Il était néanmoins prévu qu'il y ait plus d'hommes que de femmes pour ce groupe de travail précis. Il n'y a pas eu de compte rendu pour le groupe de travail « Forme urbaine et usages », car il s'agissait d'une rencontre qui synthétisait l'ensemble de la démarche. Le procès-verbal de la rencontre avec propriétaires/promoteurs du territoire (10 juillet 2020) montre qu'il y a effectivement une majorité d'hommes (10 femmes et 15 hommes) dans cette catégorie de participant.e.s. Somme toute, comme il avait été précisé par les participant.e.s, l'Atelier Lachine-Est montre, dans certains cas, une majorité de femmes dans les participant.e.s de la Ville de Montréal et de l'arrondissement et une forte parité femme-homme. Il est noté que dans trois des cinq groupes de travail, il y avait une forte majorité d'hommes (même le double d'hommes parfois). Il n'y avait donc pas de parité femme-homme.

La consultation citoyenne menée par l'OCPM en 2022 dans le cadre de l'adoption d'un PPU pour Lachine-Est a également été analysée. Grâce à la retranscription des séances, il est possible de noter qu'il y avait une parité femme-homme des participant.e.s lors de la séance de questions et réponses du 12 avril 2022, une forte majorité d'hommes lors de la séance d'audition des opinions du 10 mai 2022, une majorité d'hommes lors de la séance d'audition des opinions du 11 mai 2022 à 16h, une parité femme-homme lors de la séance d'audition des opinions du 11 mai 2022 en soirée et une seule personne (homme) lors de la séance d'audition des opinions du 12 mai 2022. Il est intéressant de noter la différence entre la séance de 16h et celle faite en soirée (11 mai 2022). En effet, il est connu que les heures de pointe (heure du retour à la maison, des écoles, du souper, etc.) forment un obstacle à la participation des femmes. En ce qui concerne les opinions déposées à la commission, on note une majorité d'hommes (20 femmes contre 33 hommes). Somme toute, la moitié des séances avait une parité femme-homme, mais une majorité d'hommes ont déposé une opinion. De plus, d'un point de vue général, les opinions déposées venaient majoritairement d'expert.e.s (p.ex. 2 des 20 femmes, qui ont déposé une opinion, étaient des citoyennes).

5.2.3 Conclusion participation de la population et gouvernance

Pour la participation citoyenne et la gouvernance des projets, dans les deux cas, la population a été consultée en amont. Dans le cas de l'îlot central (Technopôle Angus), la participation de la population est une « tradition ». Cette tradition a permis et continue de permettre d'offrir de nombreuses occasions pour les citoyen.ne.s et les parties prenantes de participer au développement du Technopôle Angus. Dans le cas du PPU de l'écoquartier Lachine-Est, ce dernier a été élaboré en concertation avec les citoyen.ne.s, notamment grâce à l'Atelier Lachine-Est. L'Atelier Lachine-Est fait également partie des comités de gouvernance et de coordination du Bureau de projet partagé.

De plus, certaines modalités, facilitant la parité femme-homme lors de la participation citoyenne, ont été mobilisées dans les deux projets. Dans le cas de l'îlot central, pour les séances réalisées par la SDA, les heures de déroulement des séances étaient en dehors des heures de point et des haltes-garderies étaient prévues. Ces éléments sont essentiels afin de concilier plus facilement les occupations domestiques et de *care* (prendre soin de) avec la participation citoyenne. Des informations, concernant les modalités de transport collectif disponibles, ont été précisées par la SDA dans ses avis. Puisque le secteur du Technopôle Angus est quelque peu enclavé, ces informations peuvent éclairer et aider les participant.e.s et réduire les obstacles à la participation citoyenne.

À l'instar de l'îlot central, des modalités facilitant la parité femme-homme ont été instaurées à Lachine-Est. Pour les séances réalisées par l'OCPM, il était possible de s'informer, de poser des questions, etc., en personne, en ligne ou par téléphone et les séances étaient également disponibles en webdiffusion et en présentiel, ce qui rendait le processus plus flexible pour celles et ceux ne pouvant pas se déplacer ou n'ayant pas accès à un ordinateur. Des modalités facilitant la garde des enfants sont également notées. Dans le cas des séances réalisées par la Table de quartier de Lachine, elles sont caractérisées par des

préoccupations d'équité, d'accès, d'horaires, de la garde des enfants, etc. On note la présence de garderies et de locaux accessibles universellement. Néanmoins, le bâtiment de Concert'Action Lachine, où les rencontres ont lieu, est implanté dans le secteur de Lachine-Est qui reste encore difficilement accessible en transport en commun. Il peut donc être plus difficile pour certaines personnes ne vivant pas à proximité de participer en raison des déplacements plus difficiles en transport en commun. La même chose peut être précisée dans le cas des consultations de l'OCPM, faites en présentiel à la Mairie de l'arrondissement de Lachine.

Enfin, en ce qui concerne la participation des femmes dans les processus de participation citoyenne et dans la gouvernance, l'on note que dans la moitié des cas, il y avait une parité femme-homme (dans 2 sur 5 des séances et une majorité de femmes dans un cas) lors des séances réalisées par l'OCPM (2017) au sujet de l'Îlot central du Technopôle Angus. De plus, il y avait une majorité de femmes (et de citoyennes) qui ont déposé une opinion à la commission. Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, on retrouve une forte parité femme-homme dans les comités de gouvernance du projet d'après les participant.e.s. Cela a été démontré par la composition des participant.e.s de la Ville de Montréal et de l'arrondissement des différents groupes de travail de l'Atelier Lachine-Est (2020). Cependant, il est à noter que dans trois des cinq groupes de travail, il avait une majorité d'hommes (souvent forte) dans la catégorie des membres des groupes de travail. Dans le cas de la consultation de l'OCPM de 2022 sur l'adoption du PPU pour Lachine-Est, on note que dans la moitié des cas, il y avait une parité femme-homme. On note néanmoins une majorité d'hommes qui ont déposé une opinion à la commission et surtout, une majorité d'expertes et d'experts. Enfin, il existe une majorité d'hommes dans les propriétaires/promoteurs, comme les participant.e.s l'ont affirmé. Si une plus grande proportion de femmes n'équivaut pas nécessairement à une plus grande considération du genre, il est important qu'il y ait une parité.

5.3 Cadre bâti, habitations et typologies

Tableau 5.2 Résultats cadre bâti, habitations et typologies

Critères	Îlot central	Écoquartier Lachine-Est
Le projet laisse des parcelles pour des groupes d'autoconstruction et donne de l'espace à des initiatives de construction.	!	!
Le projet possède des bâtiments de six étages ou moins, avec la considération d'apporter des logements disponibles dans des bâtiments de trois étages préférablement. Le tout dans le but d'assurer des contacts visuels et sonores avec le rez-de-chaussée extérieur.	O	!
Le projet n'incorpore pas de bâtiment d'une largeur ou d'une longueur plus grande que 150 m. S'ils sont inévitables et qu'ils entraînent des barrières aux déplacements clés du site, des passages à niveau doivent être prévus. Le projet évite les immeubles ayant de trop grand gabarit et trop hauts puisqu'ils augmentent le sentiment d'anonymat.	O	O
Le projet prévoit des bâtiments avec un maximum de 30 à 40 logements par entrée de bloc afin de décourager un anonymat non désiré. Cela soutient les relations de bon voisinage. Si le bâtiment a une configuration particulière (ex. à usage mixte ou avec design particulier), plus de logements par bloc sont également adéquats.	!	
Les résidences sont disposées à proximité d'espaces publics facilement accessibles et de qualité.	O	O
Les immeubles et les logements permettent une ventilation transversale et sont partiellement protégés du bruit de la rue. Le projet prévoit une analyse de l'ensoleillement des bâtiments. Ces derniers ont un ensoleillement optimal.	O	O
Le projet incorpore des immeubles à usage mixte avec des rez-de-chaussée bien exploités.	!	!
Le projet offre une variété de logements et une variété de typologies d'habitation ainsi que des logements locatifs et des propriétés à différents coûts de location et d'achat.	O	O
Le projet offre des habitations adaptées à différentes phases de la vie, aux différentes compositions de la famille et des ménages et à différents besoins. Par exemple, on prévoit une disponibilité de logements conçus pour les familles monoparentales à faible revenu.	O	O
Le projet offre des logements pour les adultes plus âgé.e.s autres que dans les services d'hospitalisation et les maisons de retraite. Par exemple, des logements multigénérationnels.	X	
Le projet prévoit qu'une grande partie des logements possèdent un espace extérieur privé et des espaces ouverts communautaires attrayants près des entrées des logements et des bâtiments.	O	

O : Le critère est respecté

! : Le critère est plus ou moins respecté

X : Le critère n'est pas ou très peu respecté

Case vide : Le critère n'est pas pris en considération due au manque d'information

5.3.1 Îlot central - Technopôle Angus

5.3.1.1 La présence de copropriété

Le projet n'accorde pas d'espace à proprement dit pour des groupes d'autoconstruction ni pour des initiatives de construction. Il s'agit effectivement d'un projet entièrement planifié. Il n'offre donc pas d'espace pour différentes initiatives. Il faut être tout de même conscient.e de la taille du projet. Si on le compare à d'autres projets tels que l'écoquartier Lachine-Est, il est vrai que ce dernier n'offre pas beaucoup d'espace. On note en revanche la présence d'immeubles d'habitation en copropriété, soit la Résidence Rose des Vents (résidences étudiantes) et le projet Cité Angus phase 1 et 2 (pour l'instant). Chaque résident.e est donc en partie propriétaire de l'immeuble.

5.3.1.2 Des volumes, des dimensions et des implantations facilitant le contact visuel et l'accessibilité

Tous les bâtiments résidentiels prévus sur le site ne dépassant pas les six étages, c'est-à-dire environ 20 mètres de hauteur d'après la réglementation de l'arrondissement concernant la zone où se trouve le projet ((R.V.M. 01-279) dans la zone 0533) (SDA, 2016, p.46). Outre les critiques qui ont été émises par rapport à la hauteur des bâtiments lors de la consultation réalisées par l'OCPM, la SDA justifie le nombre d'étages par la superficie importante du site, sa localisation stratégique près d'un espace public important (le parc Jean-Duceppe), la flexibilité intéressante accordée au concepteur de ces futurs bâtiments et par le fait que les bâtiments industriels préservés sur le site du Technopôle Angus ont également de plus grandes dimensions (p.ex. Locoshop Angus) (*Ibid.*, p.48). Il n'y a pas d'autre variante de hauteur pour cet usage, seuls les bâtiments d'emplois possèdent quatre ou cinq étages. Le critère est tout de même réussi étant donné que six étages sont la limite nécessaire pour avoir un bon contact sonore et visuel avec le rez-de-chaussée extérieur.

Qui plus est, puisque les limites du site suggèrent des dimensions correspondant grossièrement à 188 m (av. Mont-Royal), 272 m (rue Molson), 117 m (rue William-Tremblay) et 265 m (rue Augustin Frigon) (Google Maps, 2023), il est possible d'affirmer que le projet évite les immeubles de trop grand gabarit (longueur et largeur). Les bâtiments actuellement construits tels que la Cité Angus phase 1 ne dépassent pas les 150 mètres (voir figure 5.3). On s'assure également de laisser de grandes percées dans le paysage afin de ne pas perdre les vues intéressantes en dehors du site, c'est-à-dire afin de maintenir la plus grande exposition sur les vues vers le Mont-Royal (*Ibid.*, p.22). Les corridors écologiques, les passages, la promenade plantée et la rue partagée permettent notamment de bien circuler à l'intérieur du site et au travers des bâtiments (voir figure 5.4). Le projet réussit donc à incorporer des bâtiments qui ne sont pas imposants dans leur volume, leurs dimensions et leur implantation (pas de mitoyenneté, des longueurs moindres à 150 m, etc.). Ceux-ci ne constituent pas des limites à la circulation piétonne sur le site.

Le projet prévoit des bâtiments de plus de 30 à 40 logements par immeuble. Comme, par exemple, la Résidence Rose des Vents, compte 123 unités (SDA, 2021). Le plan d'aménagement de la SDA indique également que les immeubles vont accueillir dans la majorité des cas plus de 80 unités (*Ibid.*, p.38). Le

projet respecte le critère stipulant qu'en cas de configurations particulières ou qu'en cas d'usages mixtes, ce qui est le cas ici, plus de logements par immeubles est acceptable. On peut prendre, par exemple, la Cité Angus phase 1 ayant une forme de « L » ou la Résidence Rose des Vents (123 unités) comportant une mixité d'usages (voir les figures 5.3 et 5.5).

Figure 5.2 Fonctions principales de l'îlot central



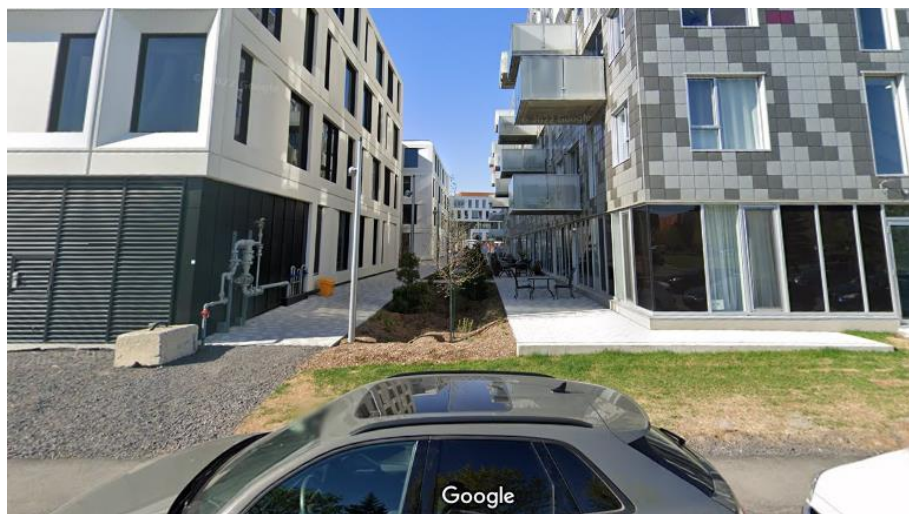
(SAD, 2016, p.37)

Figure 5.3 Design du bâtiment Cité Angus phase 1



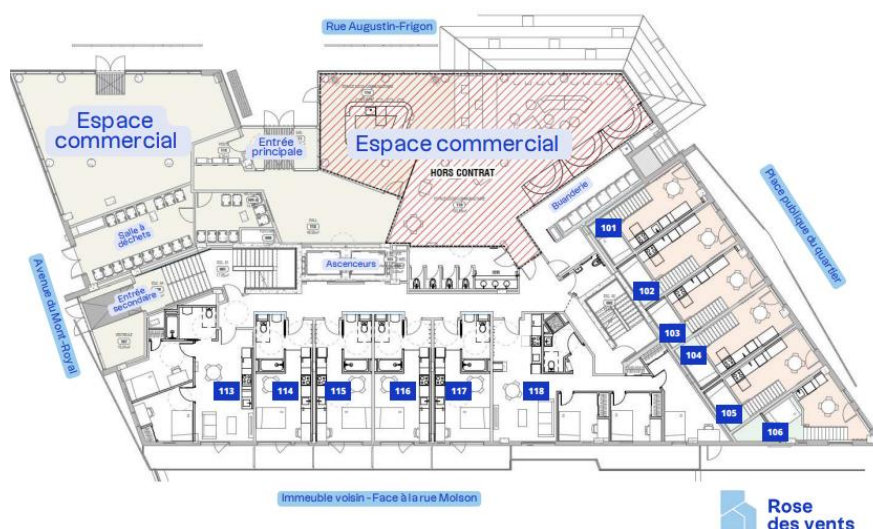
(Google Maps, 2023)

Figure 5.4 Corridors écologiques



(Google Maps, 2023)

Figure 5.5 Résidences étudiantes Rose des vents (plan)



(UTILE, 2023)

5.3.1.3 Des habitations implantées près d'espaces publics de qualité et des bâtiments ayant une ventilation et un ensoleillement optimal

Comme il sera décrit plus en détail dans la section 5.5, la rue partagée au milieu du site (la diagonale) sépare les deux fonctions principales du site, c'est-à-dire les emplois et les résidences. Celle-ci fait aussi figure de zone tampon entre les deux. Elle relie également tous les autres espaces publics et semi-publics comme le boisé au centre, les deux places publiques aux extrémités du site, la promenade plantée, les corridors écologiques et finalement, les cours intérieures des complexes résidentiels (*Ibid*, p.42). De fait, les habitant.e.s auront accès à de nombreux espaces publics ayant différentes fonctions complémentaires sur le site. Ces espaces interconnectés sont facilement accessibles par les habitant.e.s et les visiteuses et les visiteurs.

Les immeubles et les logements permettent également une ventilation transversale et sont partiellement protégés du bruit de la rue. En fait, le plan d'aménagement de l'îlot central précise que :

« [I]es différents scénarios d'aménagement ont été explorés du point de vue du concept architectural (agencement du programme, volumétrie, aménagement du site, orientation et implantation du bâtiment), mais aussi selon leur potentiel d'éclairage, de ventilation, d'eau, d'énergie, de circulation, de certification environnementale, etc. » (*Ibid.*, p.4).

La SDA a donc réalisé différents scénarios afin de permettre la meilleure ventilation, les meilleures volumétries, le meilleur aménagement et le meilleur positionnement des bâtiments afin d'obtenir un ensoleillement optimal le plus longtemps possible dans la journée, et ce tout au long de l'année. Dans la section « gestion écologique » du document, l'on précise également que l'orientation des bâtiments a été choisie afin d'optimiser des mesures passives comme la ventilation naturelle, le refroidissement naturel,

le chauffage solaire et l'éclairage naturel. Le projet offre donc un ensoleillement et une ventilation des bâtiments optimaux et offre des récupérations énergétiques utiles au habitant.e.s. Même si peu d'informations sont répertoriées dans le plan d'aménagement, il semble que les bâtiments résidentiels sont partiellement protégés du bruit de la rue. Dans le document on précise en effet que c'est sur la rue Molson que le trafic est le plus lourd. De fait, placer la majorité des bâtiments non résidentiels près de cette rue répond à la logique dans laquelle les bâtiments résidentiels sont protégés d'une circulation plus forte, et donc d'un bruit plus fort. La zone d'emplois forme en quelque sorte une zone tampon pour la zone résidentielle qui donne plutôt sur une rue locale et le parc Jean-Duceppe.

Le projet prévoit finalement qu'une grande partie des logements possèdent un espace extérieur privé, c'est-à-dire un balcon. Le type de typologie d'habitation, la densité et l'implantation des bâtiments choisis ne permettent pas d'autres espaces privés extérieurs pour chaque logement. Les bâtiments résidentiels seront donc majoritairement assortis d'une cour intérieure formant un espace collectif près des entrées des bâtiments.

5.3.1.4 La présence de rez-de-chaussée commerciaux

Les rez-de-chaussée mixtes sur le site sont surtout disposés près des deux places publiques, soit la place du quartier et la place centrale, et de la rue partagée. Cela s'avère intéressant puisqu'il s'agit d'endroits qui seront plus achalandés sur le site. Cependant, on remarque à l'intérieur de la zone d'emplois, les rez-de-chaussée ne sont pas indiqués comme étant mixtes. Bien entendu, cela dépend de la demande en commerces. Il existe plusieurs services et commerces disponibles sur le site du Technopôle Angus et dans les environs. La réglementation permet également des commerces au rez-de-chaussée. Il n'est pas précisé que les rez-de-chaussée seront mixtes (voir figure 5.2). L'enjeu ici serait de ne pas avoir planifié des rez-de-chaussée avec des commerces et des services donnant sur les corridors écologiques dans la zone d'emplois. Comme il sera discuté dans la section 5.8, le contrôle social et informel peut y devenir plus faible s'il n'y a pas d'activité en dehors des heures de pointe. Il est possible de se demander pourquoi il est précisé que les rez-de-chaussée des immeubles près des deux places auront des commerces, mais rien sur les rez-de-chaussée à l'intérieur de la zone d'emplois. Il est important d'offrir aussi des usages (commerces, services, etc.) qui resteront ouverts en dehors des heures de pointes afin d'assurer la présence de personnes et que la zone d'emplois ne soit complètement « sans vie » à des heures plus tardives.

5.3.1.5 Une variété de logements abordables, familiaux et sociaux

Le projet a également pour objectif d'apporter des habitations à différents coûts d'achat et de location et des logements aux dimensions variées. Si l'on prend l'exemple de la Cité Angus phase 1, qui fait face au parc Jean-Duceppe, des logements de 2, 3 ou 4 chambres sont disponibles (Cité Angus, p.d.). Il est aussi possible d'obtenir une « maison de ville » avec un rez-de-chaussée et un deuxième niveau. Les logements sont donc assez diversifiés en termes de taille, ce qui s'avère pratique pour favoriser l'arrivée de familles.

On note qu'« [...] au moins 35% des unités résidentielles seront dotées de 3 chambres à coucher ou plus [...] » sur le site du projet (SDA, 2016, p.38). Il y a aussi une variété dans les prix : 2 chambres à partir de 255 725\$ sans taxes, 3 et 4 chambres à partir de 322 509\$ sans taxes et les maisons de ville à partir de 427 000\$ sans taxes (Cité Angus, p.d.). Dans le cas de la Cité Angus phase 2, on note la disponibilité de logements ayant deux ou trois chambres avec des budgets variant de 400 000 à 500 000 \$, 500 000 à 600 000 \$ et de 600 000\$ et plus (Cité Angus, 2023).

Une des raisons derrière le choix de six étages pour les immeubles résidentiels est le fait que c'était nécessaire pour réaliser des économies d'échelle (SDA, 2016, p.48). L'économie d'échelle permet à son tour d'offrir des logements abordables dans ces immeubles résidentiels. C'est pourquoi le projet offre une majorité de logements abordables (80%) et de logements sociaux destinés aux jeunes familles (20%) (SDA, 2016). Le projet est donc pensé dans le but d'offrir des logements à différents coûts et différents types de logements qui peuvent convenir à différents types de ménages tels que les familles. C'est aussi ce que notre participant.e 4 a affirmé :

« [L]e site a été pensé et planifié en fonction des familles (enfants, étudiants, aînés, travailleurs sur le site) avec la volonté d'apporter plus de mixité des usages sur le site avec notamment la présence de services, de commerces, de résidences (logements sociaux, abordables, unités en condo). » (Participant.e 4, 2023)

Étant donné que le projet prévoit 20% de logements sociaux et que la majorité de ceux-ci sont réalisés afin d'accueillir des familles, il est justifiable d'affirmer qu'il sera possible aux familles monoparentales d'accéder au quartier. Notamment, le projet « Loggia Angus », porté par les Habitations communautaires Loggia, le groupe de ressources techniques Bâtir son quartier et la SDA, viendra prochainement compléter l'offre résidentielle de l'îlot central avec 78 unités de logements sociaux destinés aux familles ou aux petits ménages ayant des revenus faible ou moyens, dont dix logements sont réservés pour des adultes autonomes ayant un handicap intellectuel (Voir Vert, 2024). Ce projet comportera des logements en location. De plus, la Résidence Rose des Vents, un projet de l'entreprise d'économie sociale UTILE, offre une variété de logements étudiants. La SDA précise qu'il existe une forte demande « pour des logements étudiants abordables dans l'est de Montréal » (SDA, p.d.). Cet immeuble, qui est disposé près de la place du quartier, comprend « 123 unités à des prix inférieurs au marché privé » et une variété de logements (studios et appartements à deux chambres) (SDA, 2021). Les appartements « sont destinés en priorité à une clientèle étudiante à Montréal » et certains de ceux-ci sont accessibles universellement (*Ibid.*). Le projet n'apporte pas une grande variété de typologie d'habitation.

La personne participante 4 a également précisé que le site est pensé et planifié en fonction des aînés. En revanche, rien n'est mentionné sur cette population. Même si certain.e.s adult.e.s plus âgé.e.s peuvent s'établir dans certains des logements disponibles, aucune réflexion n'est faite sur leur vie dans l'écoquartier. Il n'y a pas de précision sur l'ajout de certains logements spécifiques qui sont conçus pour les adult.e.s plus âgé.e.s, qui, rappelons-le, devraient aussi être disponibles autrement que dans les services d'hospitalisation ou les maisons de retraite. On peut prendre, par exemple, des logements multigénérationnels ou des logements en colocation. Il est évident que le quartier cherche à attirer une

population plus active, notamment des familles et des futurs employés du site. Certaines résidences pour des adult.e.s plus âgé.e.s se retrouvent également à une distance raisonnable du site (p.ex. les Résidence Piero-Corti). De plus, il existe des services de santé offerts aux alentours de l'îlot central, ce qui peut faciliter les déplacements quotidiens vers des soins de santé.

5.3.2 Écoquartier Lachine-Est

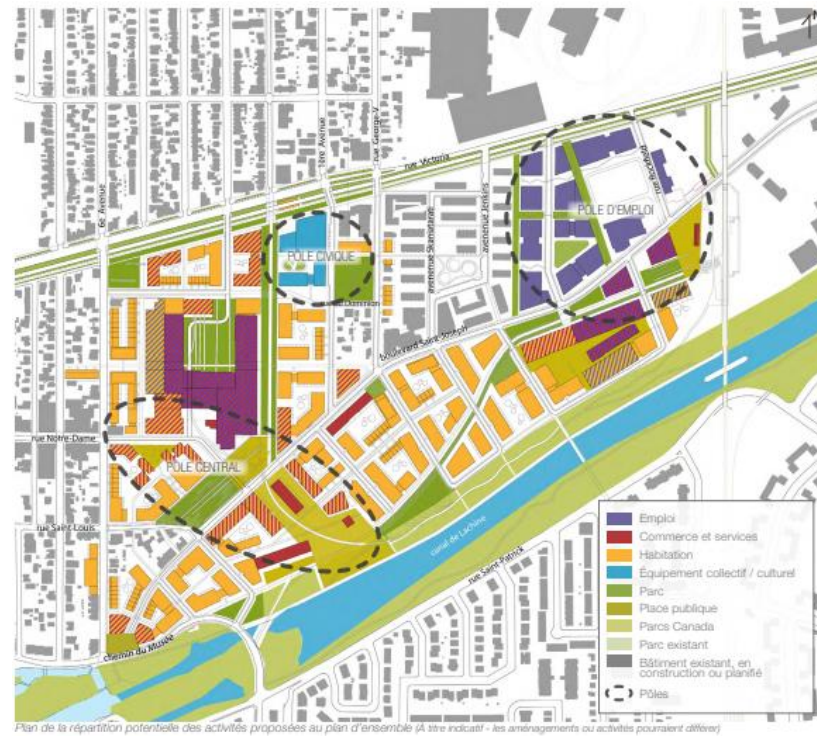
5.3.2.1 Des espaces disponibles pour des usages transitoires

L'urbanisme transitoire fait partie des « mesures novatrices » choisies pour le projet. L'arrondissement a effectivement adopté, à la fin de l'année 2021, un règlement qui s'inscrit dans la notion d'urbanisme transitoire et qui permet des « initiatives citoyennes spontanées d'occupation d'immeubles désaffectés ». L'urbanisme transitoire n'apporte donc pas des usages permanents, mais permet aux citoyen.ne.s d'occuper les espaces urbains avec des usages temporaires qui leur conviennent. Cela encourage finalement l'implantation d'usages compatibles avec leur milieu d'implantation et avec les besoins des citoyen.ne.s.

5.3.2.2 Des bâtiments plutôt hauts, mais facilitant les déplacements des citoyen.ne.s

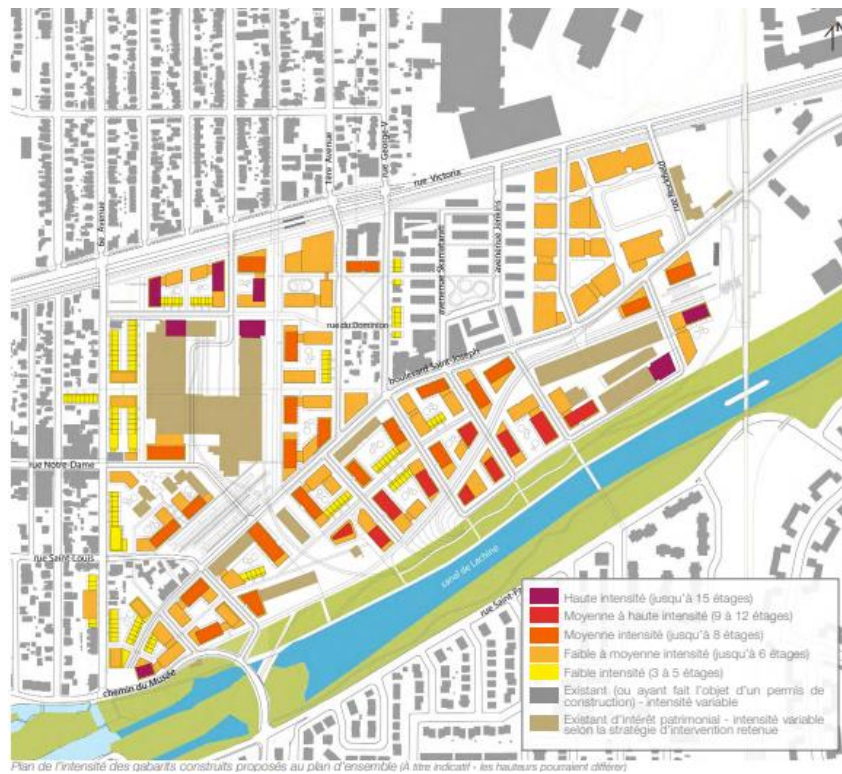
La carte des hauteurs des bâtiments et celles des différents usages (figures 5.6 et 5.7) de l'écoquartier Lachine-Est, montrent dans les aires d'ambiance villageoises, les bâtiments comportent majoritairement des intensités faibles (soit de 3 à 5 étages), que les bâtiments résidentiels ayant un plus grand nombre d'étages (soit de 9 à 12 étages) se retrouvent aux abords du canal Lachine et qu'il y a des bâtiments mixtes comportant un nombre d'étages pouvant aller jusqu'à 15 étages. La plupart des bâtiments résidentiels auront également une faible à moyenne hauteur (jusqu'à 6 étages) ou une moyenne intensité (jusqu'à 8 étages). On retrouve effectivement une grande proportion de bâtiments résidentiels ayant un nombre d'étages pouvant aller de 6 à 8 étages. Comme la personne participante 2 l'a confirmé, la hauteur moyenne des bâtiments (résidentiels ou non) est de 8 étages et l'on considère cette hauteur comme étant une hauteur à échelle humaine. Un nombre d'étages supérieurs à six diminue le contact visuel et sonore avec le rez-de-chaussée extérieur, ce qui fait douter qu'une hauteur de huit étages soit réellement une hauteur à échelle humaine. Des mesures pour diminuer l'effet de hauteur des bâtiments sont tout de même mises de l'avant. Par exemple, le projet va recourir aux avancées ou aux retraits des étages supérieurs pour les bâtiments de plus forte hauteur.

Figure 5.6 Usages préconisés sur le site de l'écoquartier Lachine-Est



(Ville de Montréal, 2023, p.52)

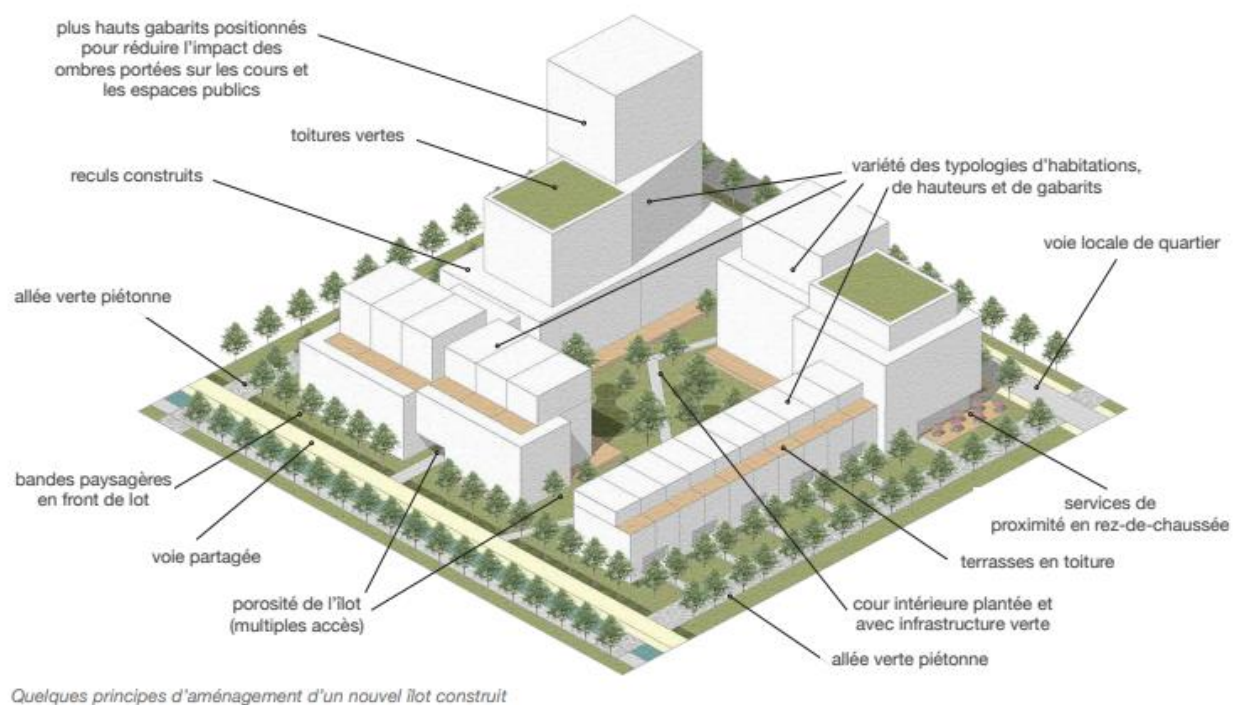
Figure 5.7 Hauteurs des bâtiments sur le site de l'écoquartier Lachine-Est



(Ville de Montréal, 2023, p.54)

En prenant une des rues principales du projet, la rue Rockfield (de la rue Victoria jusqu'au boulevard Saint-Joseph) faisant environ 175 mètres (Google Maps, 2023), on remarque que la vaste majorité des bâtiments (résidentiels, mixtes, commerciaux, d'emplois, etc.) ont une largeur et une longueur inférieure à 150 mètres. Certains bâtiments industriels actuellement présents sur le site dépassent tout de même les 150 mètres, mais il s'agit essentiellement de bâtiments d'intérêt patrimonial et non de bâtiments résidentiels (p.ex. la Dominion Bridge et la Allis-Chalmers). Ces bâtiments seront assortis d'ouvertures vers l'intérieur des îlots, de multiples passages piétons et de liens de mobilité (rue ou lien actif) afin de minimiser les limites physiques. C'est ce qu'on peut voir sur le schéma ci-dessous lorsqu'on parle de la « porosité de l'îlot » (voir figure 5.8) (Ville de Montréal, 2021, p.67). La largeur et la longueur de la majorité des bâtiments ne devraient donc pas augmenter significativement les temps de parcours à pieds et ne devraient pas constituer des limites à la mobilité des personnes.

Figure 5.8 Principes d'aménagements préconisés pour l'écoquartier Lachine-Est



(Ville de Montréal, 2023, p.69)

5.3.2.3 Des habitations près de nombreux espaces publics et une réglementation d'urbanisme qui prend en compte des aspects bioclimatiques

Les résidences sont disposées à proximité d'un réseau d'espaces publics et verts très diversifiés. L'on retrouve effectivement un grand nombre d'espaces publics : la cour Dominion, le corridor boisé, le parc actif, le boisé, le parc Jenkins, le parc des Ponts roulants, la place du seuil Sud-Ouest, la place des Antennes, la promenade des Sulpiciens et la promenade du Canal, et ce à proximité des habitations. Ces derniers sont interreliés et interconnectés notamment grâce à des rues locales, des voies actives et des allées vertes. Le projet favorise également la réalisation de projet immobilier écologique visant une ventilation naturelle des bâtiments (*Ibid.*, p.66). La réglementation d'urbanisme va prendre en compte des aspects bioclimatiques tels que le vent, l'ensoleillement, les ombrages, le bruit, etc., pour les bâtiments et les espaces publics (*Ibid.*, p.55).

Il est encore trop tôt pour affirmer ou infirmer le fait que chaque logement aura un espace privé extérieur, mais comme on peut le voir dans certaines images concept présentées dans le PPU (p.e.x voir figure 5.26), il semble que les logements disposés au rez-de-chaussée auront un espace extérieur privé (balcon) et des espaces publics communautaires comme les allées piétonnes, la promenade des Sulpiciens, les cours intérieures, etc. La personne participante 3 a également précisé qu'il est actuellement seulement possible d'affirmer que les habitations auront à leur disposition une grande variété d'espaces publics et verts :

« Ce que l'on peut dire c'est vraiment qu'il y a une part, une grande proportion d'espaces publics, des parcs, d'espaces verts qui seraient dédiés à ce quartier. Actuellement le standard c'est 10%, nous on vise quasiment le double. » (Participant.e 3, 2023)

5.3.2.4 Plusieurs rez-de-chaussée mixtes, mais des secteurs quelque peu dépourvus

Le projet incorpore des immeubles à usages mixtes comme on peut le voir sur la carte ci-dessus (voir figure 5.6). On retrouve plusieurs bâtiments mixtes (mixité entre commerces et résidences) autour du pôle central où on retrouve des espaces publics. On veut effectivement assurer une interface animée face au parc des Ponts roulants et à la place des Antennes. On retrouve des bâtiments mixtes autour de la Dominion Bridge et dans l'aire d'ambiance de la Allis-Chalmers (mixité entre résidences, emplois et industries). On note aussi une plus forte mixité commerciale dans le prolongement de la rue Notre-Dame afin d'assurer « une continuité commerciale à l'échelle de l'écoquartier » (*Ibid.*, p.74). Certaines zones sont moins exploitées telles que le pôle d'emplois et le secteur résidentiel au centre du projet ne comportent pas de mixité. Cela sera plus amplement abordé dans la section sécurité urbaine (section 5.8).

5.3.2.5 Une variété d'habitation convenant à différentes tranches de la population

Le projet a pour objectif d'offrir une diversité de formes bâties et de typologies résidentielles, et ce en respectant le cadre bâti déjà présent (*Ibid.*, p.35). On souhaite également intégrer des logements sociaux,

abordables et familiaux (*Ibid.*). Le Règlement pour une métropole mixte visant l'inclusion de 20% de logements sociaux, 20% de logements abordables et 20% de logements familiaux sera respecté. Le projet va également proposer « un encadrement réglementaire favorisant une diversité de typologies résidentielles » et « un soutien à la construction de logements sociaux, abordables et familiaux (Règlement pour une métropole mixte, programmes, ententes) »⁵⁹ (*Ibid.*, p.51). Il a été demandé à la personne participante 3, si une proportion de logements sociaux et de logements abordables était prévue à cette étape du projet, elle ou il a répondu :

« Je ne peux pas vous donner des chiffres, mais je peux vous donner des ordres de grandeur. Bien les ordres de grandeur c'est ceux qui vont se retrouver dans le Règlement pour une métropole mixte, ce qu'on appelle le RMM, 20% de logements sociaux, 20% de logements abordables et 10% pour le logement pour famille. C'est les proportions en vigueur actuellement. Si on est capable d'aller au-delà de ces proportions, on va le faire. C'est prévu de le faire. Mais c'est les minimums actuellement . » (Participant.e, 2023)

De fait, le projet pourrait aller au-delà des normes en vigueur. Le PPU avance également que « l'abordabilité pérenne » fait partie des mesures qui accompagneront le projet jusqu'à sa réalisation (*Ibid.*, p.117). Il est aussi noté que, dans la version finale du PPU adoptée en juin 2023, il y a un espace dédié au logement social près du pôle civique et de la forêt intérieure qui n'avait pas été précédemment identifié dans la version de 2021. La personne participante 2 prévient tout de même qu'« il y a une limite d'influence à cause que c'est des terrains privés » et qu'il faut « être conscient que les terrains appartiennent à des promoteurs » (Participant.e, 2022). D'après cette personne, le Règlement pour une métropole mixte a ses limites (p.e.x l'option de donner une compensation monétaire). C'est donc un exemple « où il faut faire pression sur les promoteurs » et où la Ville est « obligée de planifier », c'est pourquoi « l'arrondissement à déjà acheté un terrain pour faire une école et un terrain de sport » et qu'elle possède « déjà plusieurs lots pour des logements sociaux » partout « en dehors et à l'intérieur » du site (Participant.e 2, 2022).

Bien que l'écoquartier soit encore à l'étape de la planification, le fait d'offrir des logements sociaux, abordables et familiaux ainsi qu'une variété de typologie d'habitation fait partie des objectifs de la Ville, ce qui pourra convenir à plusieurs segments de la population (familles, ménage monoparental, etc.). Selon la personne participante 3, :

« [...] malheureusement c'est trop tôt pour statuer, définir finement la typologie de logement, on a des ordres de grandeur, mais ça va être regardé lorsque des projets immobiliers seront déposés et on appliquera les standards et les orientations municipales, par exemple, le Règlement pour une métropole mixte, qui réserve une part importante et significative de logements pour familles dans ce règlement. Donc voilà. » (Participant.e 3, 2023)

⁵⁹ Dans le plan d'action du PPU, on propose les actions suivantes : « [c]réer de nouvelles zones de logement abordable découlant de l'application du Règlement pour une métropole mixte » et « [m]iser sur les différents programmes municipaux, provinciaux et fédéraux qui soutiennent le développement de logements sociaux, abordables et familiaux ainsi que l'appui à l'acquisition de logements abordables » (Ville de Montréal, 2023, p.120).

De fait, les différentes typologies d'habitations et le Règlement pour une métropole mixte seront surtout pris en compte au moment où les projets immobiliers seront déposés à l'arrondissement. Des ordres de grandeur sont déjà prévus, mais le tout va être analysé en profondeur lorsque des projets immobiliers seront déposés à la Ville.

5.3.3 Conclusion cadre bâti, habitations et typologies

Les deux projets n'ont pas accordé d'espaces dédiés à l'autoconstruction, mais des immeubles en copropriété et des espaces pour des usages transitoires sont notés. Pour les deux projets, les gabarits des bâtiments ne limiteront pas les déplacements des piétons. Les bâtiments prévus et ceux déjà construits ne dépassent pas les 150 mètres de longueur et de largeur dans la majorité des cas. De plus, dans le cas de l'îlot central, tous les bâtiments résidentiels ont et auront une hauteur de six étages, ce qui permet un contact visuel et sonore avec les rez-de-chaussée extérieurs. La vaste majorité des bâtiments résidentiels prévus dans le PPU de l'écoquartier Lachine-Est auront une faible à moyenne hauteur (jusqu'à 6 étages) ou une moyenne intensité (jusqu'à 8 étages). Dans certains cas, on retrouvera des immeubles avec plus d'étages notamment près du canal Lachine. L'on considère également que des immeubles de huit étages sont à échelle humaine, et ce même s'il est préférable d'opter pour des bâtiments de six étages ou moins afin de préserver le contact visuel et sonore avec les rez-de-chaussée extérieurs. Un bon contact avec le rez-de-chaussée extérieur est notamment important pour faciliter la garde des enfants. Dans le cas de l'îlot central, les immeubles vont accueillir majoritairement plus de 30 à 40 unités (plus de 80), des configurations particulières et des immeubles mixtes sont notés.

Dans les deux cas, les habitations seront assorties d'espaces publics et verts facilement accessibles, variés et interconnectés. Pour les deux projets, les habitations auront une ventilation, un ensoleillement et une protection du bruit optimale. Dans le cas de l'îlot central, une étude sur les meilleurs scénarios a été faite et dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, une réglementation d'urbanisme va prendre en compte ces aspects bioclimatiques. On retrouve également des rez-de-chaussée mixtes pour les deux projets. Néanmoins, pour l'îlot central, le plan d'aménagement illustre actuellement la zone d'emplois sans rez-de-chaussée mixtes. Le plan d'aménagement indique pourtant des rez-de-chaussée mixtes disponibles ailleurs sur le site. La réglementation en vigueur va tout de même permettre des commerces aux rez-de-chaussée. Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, on note, par exemple, que le secteur du pôle d'emplois qui est plutôt monofonctionnel.

Pour les deux projets à l'étude, on prévoit une variété de logements qui pourront convenir et qui conviendront déjà à différents segments de la population. Pour le projet de l'îlot central, on retrouve des logements variés en termes de taille et de coût d'achat et de location. Des logements qui conviendront aux familles, aux étudiant.e.s, aux ménages avec des revenus moins élevés, etc., seront donc disponibles. Pour l'écoquartier Lachine-Est, vise également l'inclusion de 20% de logements sociaux, abordables et familiaux, et ce en accord avec le Règlement pour une métropole mixte de la ville de Montréal. On retrouvera donc une variété de logements à différents coûts. La personne participante 2 affirme qu'il y a une limite

d'influence de la part de la Ville étant donné qu'il s'agit de terrains privés et qu'ils appartiennent à des promoteurs. Le Règlement pour une métropole mixte aurait également ces limites. Somme toute, le plan d'action prévoit certaines actions qui permettront l'implantation de logements abordables. Dans la version finale du PPU de juin 2023, il y a un espace dédié au logement social près du pôle civique et de l'axe de transport en commun structurant. Il s'agit d'une amélioration suivant les recommandations du rapport de l'OCPM. La Ville planifie donc d'avance la présence de logements sociaux. Finalement, l'Îlot central ne présente aucune variété de typologies d'habitation. Au contraire, l'écoquartier Lachine-Est prévoit une réglementation urbanistique favorisant une variété de typologies résidentielles.

5.4 Infrastructures sociales

Tableau 5.3 Résultats infrastructures sociales

Critères	Îlot central	Écoquartier Lachine-Est
Le projet inclut des infrastructures sociales de haute qualité, par exemple, des institutions de santé, des établissements d'enseignement, des installations de loisirs, des terrains de sport et des établissements culturels.	O	O
Le projet accorde une place importante aux maisons de retraite, aux garderies et aux écoles.	X	O
Le projet prévoit un groupe de garderies pour chaque tranche de 250 nouvelles habitations.	X	
Le projet implante (si nécessaire) une école primaire dans un rayon de 400m pour un seuil de 100 logements/hectare. Le terrain de l'école doit offrir un espace extérieur de grande taille permettant de multiples usages. Les bâtiments scolaires (primaire et secondaire) ne dépassent pas quatre étages.	!	O
Les garderies et les écoles doivent être assorties d'espaces ouverts et verts extérieurs. L'espace ouvert mis de côté pour le jeu doit être d'au moins 15 m2 par garderie. La hauteur des bâtiments des garderies, de la maternelle ou des écoles de la petite enfance ne dépasse pas les deux étages. Afin de diminuer les déplacements intérieurs.	O	
Le projet fournit des installations de loisirs et sportives pour les différents groupes de la population.	!	!
Les écoles et les maisons de retraite médicalisées sont reliées au système de transport en commun présent.		

O : Le critère est respecté

! : Le critère est plus ou moins respecté

X : Le critère n'est pas ou très peu respecté

Case vide : Le critère n'est pas pris en considération due au manque d'information

5.4.1 Îlot central - Technopôle Angus

5.4.1.1 Des infrastructures sociales disponibles dans un rayon rapproché, mais quelques manques par rapport aux besoins actuels et futurs

Si l'on prend le site du Technopôle Angus et ses alentours, on retrouve une forte proximité des infrastructures sociales. On note effectivement la présence d'établissements scolaires dans un rayon de marche de dix minutes. On retrouve l'école primaire Saint-Jean-de-la-Lande, l'école primaire Saint-Louis-de-Gonzague et l'école des métiers de la construction de Montréal. Cependant, les participant.e.s, qui ont participé à la consultation de l'OCPM, ont précisé « l'urgence de pourvoir le secteur Angus d'une école préscolaire et primaire publique » (OCPM, 2017). Dans l'état actuel du secteur, la demande est déjà forte pour les écoles. La SDA a pourtant été très favorable à la réalisation d'une école, et ce depuis longtemps. C'est ce qu'elle a en partie fait. Le « Centre d'autisme À pas de géant », qui sera implanté sur le site du

Technopôle Angus et qui est présentement en construction, regroupera quatre piliers distincts l'école À Pas de Géant, le Centre de ressources et communautaire, le Centre d'éducation et de formation aux adultes et le Centre de recherche et d'innovation (SDA, p.d.). Plus de 150 enfants et jeunes adultes (5 à 21 ans) seront accueillis pour une formation primaire et secondaire (*Ibid.*). Au-delà de la mission remarquable de ce centre, le projet du Centre d'autisme À pas de géant aura une portée régionale plutôt que locale et ne suffira pas à la demande actuelle. Notamment, si l'on pense que plusieurs nouvelles familles vont s'établir dans l'îlot central. Ce centre sera tout de même facilement accessible à partir du projet (moins de 400 m.) et sera assorti d'un espace extérieur.

Comme on peut le voir sur la figure 5.9, les secteurs limitrophes au projet offrent une bonne quantité d'institutions de santé. Elles sont disponibles dans un rayon de dix minutes de marche. Par exemple, dans un rayon de moins de 500 mètres, on retrouve la clinique multidisciplinaire « Chiro Angus » (sur le site de l'îlot central), la clinique Physiothérapie Universelle Molson ou la Clinique Médicale Angus, la pharmacie Uniprix Clinique Daniel Vermette et Frédérick Dugas et le CLSC de Rosemont. Il s'agit là d'un véritable pôle de santé directement accessible sur le site du Technopôle Angus. On note aussi la présence de parcs tels que le parc Jean-Duceppe et le parc du Pélican qui offrent des espaces de loisirs et des terrains de sport. Cependant, la commission de l'OCPM a recommandé :

« [...] à la Ville et à la CSDM de convenir ensemble d'un emplacement dans l'îlot central pour un équipement communautaire attenant au parc Jean-Duceppe, dans le bloc 1, 2 ou 4, lequel devrait accueillir une école préscolaire et primaire publique et des infrastructures récréatives, sportives, culturelles et communautaires et d'adopter les mesures les plus appropriées à cette fin. » (OCPM, 2017, p.41-42).

Suivant les revendications d'organismes et jugeant un manque d'équipement et de locaux à ces fins, la commission propose l'établissement d'

« [...] un bâtiment public dans l'îlot central, à proximité du parc Jean-Duceppe, qui comprendrait une école préscolaire et primaire publique et sa cour extérieure, ainsi que des locaux pour répondre aux besoins des résidents et des organismes communautaires du quartier. » (*Ibid.*).

Cette idée n'a pas été retenue par la SDA. Cela pourrait signifier qu'il existe en réalité un certain manque par rapport aux infrastructures récréatives, sportives, culturelles et communautaires aux alentours du site et que l'apport d'une école préscolaire et primaire est essentiel pour répondre aux besoins du secteur. Qui plus est, dans le plan d'aménagement de la SDA, on ne prévoit pas l'implantation de nouvelles garderies. La réglementation prévue sur le site de l'îlot central permet, en revanche, pour les blocs 2, 4 et 6 (blocs résidentiels), les usages « de la famille équipements collectifs et institutionnels : a) activité communautaire et socioculturelle; b) garderie; c) école primaire et préscolaire » (OCPM, 2021, p.76-77). La réglementation proposée pour les blocs 1, 3, 5 et 7 (bâtiments d'emplois) la permet les usages « garderie, école primaire et activités communautaires » (*Ibid.*, p.10). De fait, il se peut que des garderies soient implantées sur le site du projet dans le futur. On retrouve aussi deux garderie ou CPE à proximité du site, le CPE Cœur de

l'Île et la garderie Cœur de cannelle (sur le site du Technopôle Angus) dont l'une d'entre elles est assortie d'un espace extérieur. À l'instar des écoles, ces dernières sont déjà utilisées à pleine capacité. Finalement, même si la personne participante 4 a laissé entendre que la population plus âgée faisait partie de la réflexion, aucune information n'a été notée sur le sujet des maisons de retraite.

Figure 5.9 Infrastructures sociales présentes près de l'îlot central



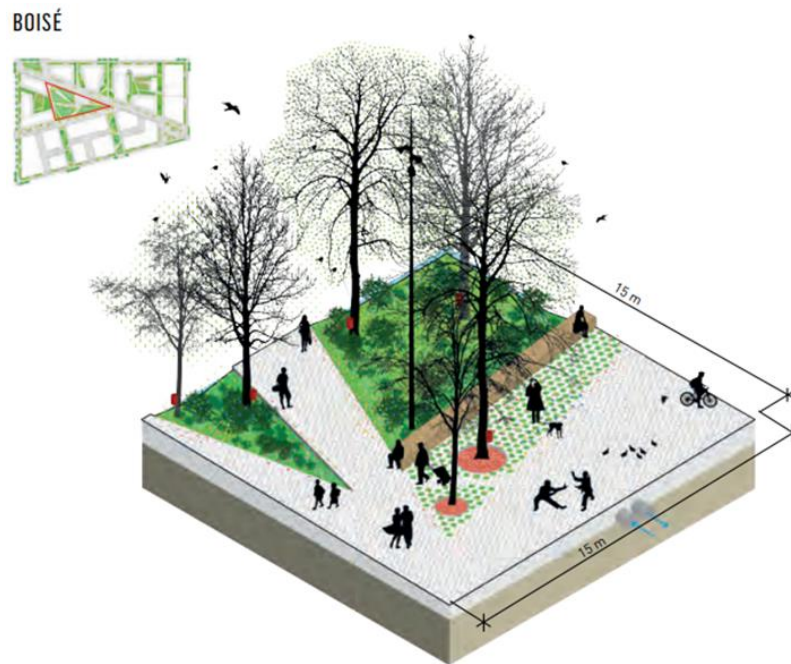
(Auteure, 2024)

5.4.1.2 Des espaces publics flexibles

Dans le parc Jean-Duceppe, adjacent au projet, l'on retrouve des terrains de tennis, une aire de jeu de 5 ans et moins, une aire de jeu de 5 à 12 ans, des jeux d'eau, un terrain de volleyball et un terrain de pétanque. On retrouve aussi le parc du Pélican, à environ 330 mètres de l'îlot central, qui comporte une piscine, des terrains de baseball et un parc à chien. Il y a donc une variété d'activités possibles dans les environs du projet. Ces dernières peuvent facilement attirer différents groupes de la population. Le projet de l'Îlot central ne prévoit pas ce type d'installation à proprement parler. Les loisirs comme le fait de déambuler dans l'espace, le vélo et l'agriculture urbaine sont tout de même pris en compte. Par conséquent, on retrouve des activités dans lesquelles aucune concurrence n'entre en jeu (par rapport au genre notamment), ce qui peut être parfois le cas pour certains terrains de sport. Les espaces libres sur le

site semblent effectivement facilement appropriables pour réaliser toutes sortes de loisirs (danse, yoga, etc.) (voir figure 5.10). D'un autre côté, le plan d'aménagement « [...] dénote des lacunes en matière d'équipements culturels, aucun bâtiment n'étant consacré à cet usage dans un rayon de 800 mètres (environ 10 minutes de marche) à partir du site. » (SDA, 2016, p.19). L'ajout des usages « débit de boissons alcooliques » et « salle de spectacle » à la liste des usages commerciaux permis dans l'îlot central pourra potentiellement apporter quelques activités culturelles sur le site (*Ibid.*, p.65).

Figure 5.10 Espaces publics flexibles (l'exemple du Boisé)



(SDA, 2016, p.42)

5.4.2 Écoquartier Lachine-Est

5.4.2.1 Des infrastructures sociales variées et connectées au système de transport en commun

Le projet de Lachine-Est est décrit comme :

« [...] à la fois un milieu de vie qui accueille une diversité de ménages en offrant des logements, des espaces de loisir, des commerces et des services qui répondent à leurs besoins [...] » (Ville de Montréal, 2021, p.50).

La Ville souhaite également inclure des usages institutionnels et des équipements collectifs et éducatifs pour les futur.e.s habitant.e.s du secteur et des quartiers avoisinants (*Ibid.*, p.51). On retrouve notamment

un pôle civique qui « comprendra une nouvelle école primaire, un centre sportif et communautaire de même qu'un parc qui intégrera le boisé existant. » (*Ibid.*, p.78). Ce centre sportif et communautaire va comprendre des bassins, des aires de jeu aquatiques, des salles communautaires, des gymnases ainsi qu'un toit-terrasse (*Ibid.*). Dans le concept du projet, il pourrait y avoir un terrain de sport au sein du bâtiment (un terrain de soccer) (Ville de Montréal, 2023, p.80). La personne participante 3 a précisé que le pôle civique avait été planifié en vertu du droit de préemption, soit un droit qui « [...] permet à la Ville de Montréal d'acheter en priorité sur tout autre acheteur certains immeubles ou terrains afin de réaliser des projets au bénéfice de la communauté. » (Ville de Montréal, 2022). Il a également été précisé que ce pôle serait facilement accessible en transport en commun notamment :

« [l]a Ville a réservé un terrain, en vertu d'un nouveau droit, le droit de préemption, pour que la Ville ait une maîtrise foncière où est prévu un centre sportif, un centre communautaire et une emprise pour accueillir une école... Donc ça s'est déjà prévu pour le projet. [Ce dernier] a été justement localisé, dans le jargon on appelle ça un pôle civique, c'est-à-dire un regroupement d'équipement public, bien il va être focalisé là où l'on entrevoit la possible gare, la possible station d'un éventuel tramway sur la rue Victoria. Pour que ça soit facilement accessible. » (Participant.e 3, 2023)

Il est prévu que l'école soit assortie d'au moins 24 classes primaires et de 8 classes préscolaires (700 à 800 écoliers) et qu'elle soit implantée dans le pôle civique afin de desservir les quartiers périphériques et l'écoquartier (Ville de Montréal, 2021, p.78). Étant donné que la superficie totale du projet fait environ 70 hectares (*Ibid.*, p.12) et que sur ces 70 hectares, il y aura 7800 logements (*Ibid.*, p.43), il y a un seuil d'environ 111 logements/hectares pour l'écoquartier. Le projet a donc réussi à inclure une école pour un seuil de 100 logements à l'hectare (111 log/hect est un peu plus que le seuil demandé par Vienne). Même si le rayon de 400 mètres d'accessibilité n'est pas respecté pour l'ensemble des habitations, l'école est située à proximité de la majorité des bâtiments à usage résidentiel. Dans le cas des habitations les plus éloignées, les axes de mobilité et le réseau d'espaces publics et verts vont faciliter les déplacements vers l'école. La présence d'un transport en commun structurant (tel qu'un tramway) et d'une station à proximité du pôle civique sur la rue Victoria va faciliter l'accès à l'école pour les différents parents et élèves vivant dans des quartiers plus éloignés du projet. Il est prévu que l'école soit aussi munie d'un espace extérieur et d'un terrain d'athlétisme (image concept). Finalement, le bâtiment scolaire va potentiellement avoir une hauteur de plus de quatre étages étant donné qu'elle est classée comme ayant une faible à moyenne intensité (jusqu'à 6 étages) et qu'elle n'est pas classée comme ayant une faible intensité (3 à 5 étages).

Figure 5.11 Pôle civique de l'écoquartier Lachine-Est



(Ville de Montréal, 2023, p.80)

On note la présence de « lieux de rencontres, d'animation et de découvertes sur l'histoire du lieu » avec le parc des Ponts roulants et la place des Antennes (*Ibid*, p.80). Deux bâtiments déjà présents près de deux espaces publics, soit les bâtiments 20-21 et 104, seront également convertis dans le but d'offrir « des espaces de services communautaires, de culture et d'interprétation permettant d'animer la place » (*Ibid.*). Dans le même sens, des bâtiments de la Dominion Bridge Ouest vont être convertis en priorisant « des activités de nature communautaire et écologique afin de susciter l'appropriation collective » (*Ibid.*, p.86).

Pour les installations de santé, le projet mise plutôt sur les installations existantes en dehors des limites du projet. Selon la personne participante 2, ces dernières seront facilement accessibles par transport en commun (station de tramway prévue). Il a été précisé qu'il y a des investissements faits dans l'Hôpital de Lachine et le CLSC de Dorval-Lachine (disponibles dans un rayon d'un peu plus 1,5 km) et que ces derniers seraient éventuellement « accessibles par le tramway ».

Enfin, au stade actuel du projet, il est seulement possible d'affirmer que le projet va offrir une école primaire. Pour la personne participante 3, la considération des garderies, des écoles et des résidences pour aîné.e.s est importante, mais la Ville ne peut qu'agir avec sa réglementation, car elle n'est pas un promoteur :

« C'est très, c'est beaucoup considéré, parce que c'est une demande de citoyen qui nous rappelle continuellement, je sais qu'il y a une discussion pour un CPE, mais ça la Ville n'est pas promoteur, ce que peut faire la Ville c'est, par sa réglementation, faire en sorte que cela puisse se faire. C'est ce qui est prévu dans le cadre de l'adoption du PPU ».

5.4.2.2 Des installations sportives quelque peu stéréotypées

Les installations de loisirs (tels que celles communautaires ou culturelles) et les installations sportives (tels que les bassins, les aires de jeu aquatiques, les gymnases et le parc actif) prévues indiquent que le projet souhaite offrir une diversité d'activités qui correspondent à plusieurs besoins de la population. Cependant, le centre sportif semble offrir seulement certains types de terrains de sports (soccer et basketball) ce qui ne conviendra pas à tous les groupes de la population. En effet, seulement certains sports sont mis de l'avant et ce type de terrains peut facilement être dominé par certains groupes de la population comme il sera vu dans la section suivante. Il est tout de même important de comprendre qu'il ne s'agit là que d'image concept et que la programmation de la Ville pourra être plus variée. La réalité peut donc être très différente.

5.4.3 Conclusion infrastructures sociales

Pour les deux projets, on retrouvera et on retrouve déjà une forte proximité des infrastructures sociales. Dans le cas de l'îlot central et du Technopôle Angus, plus généralement, il y a la présence d'établissements scolaires dans un rayon de marche de dix minutes. Comme les consultations faites par l'OCPM le montrent, l'implantation d'un établissement scolaire pour les enfants sur le site de l'îlot central est nécessaire pour satisfaire la demande déjà forte dans le secteur. L'établissement d'enseignement que la SDA a prévu, qui a été implanté sur le site, ne répondra pas aux besoins du secteur et des futurs habitant.e.s de l'îlot central. Sa portée est également beaucoup plus grande que seulement le site du projet et ses alentours. Cela peut s'avérer quelque peu problématique pour celles et ceux s'occupant des nombreux déplacements faits pour l'accompagnement des enfants à l'école (pour le *care*). Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, on retrouve une situation différente. L'on a effectivement planifié un pôle civique composé d'une école et d'un centre communautaire près de la station de transport en commun structurant dans l'axe de la rue Victoria. Ce pôle sera donc facilement accessible en transport en commun. Cela facilitera le quotidien de celles et ceux s'occupant de l'accompagnement des enfants ou des enfants eux-mêmes.

Dans le cas des institutions de santé, l'îlot central et le Technopôle Angus, plus généralement, proposent déjà un véritable pôle de santé. Il est déjà possible pour les habitant.e.s du site d'avoir facilement accès aux infrastructures de santé, ce qui peut faciliter les déplacements quotidiens et l'accompagnement des membres de la famille par exemple. L'écoquartier Lachine-Est, quant à lui, misera sur les installations qui

sont déjà disponibles dans les quartiers limitrophes aux projets (l'Hôpital de Lachine et le CLSC de Dorval-Lachine) et leur éventuellement accessibilité par le futur axe de transport en commun structurant.

Dans le cas des garderies, l'Îlot central ne prévoit pas l'implantation de nouvelles garderies à proprement dit dans le plan d'aménagement, mais la réglementation prévue sur le site les permettra. Il est important de planifier cet aspect d'avance étant donné que plusieurs familles vont s'installer sur le site. Ces infrastructures sociales facilitent en effet les chaînes de déplacements complexes que peuvent avoir celles et ceux s'occupant du *care*. Pour le projet de l'écoquartier Lachine-Est, la Ville pourra favoriser l'implantation de garderies à l'aide de sa réglementation.

Pour les activités sportives et de loisirs, dans le cas de l'Îlot central, on note une variété d'activités à la disposition des habitant.e.s, mais rien n'est en prévue à l'intérieur du site de l'Îlot central. Les espaces publics prévus sur le site seront tout de même très flexibles et permettront la réalisation de nombreuses activités. De plus, ces espaces ne feront pas entrer différents groupes en compétition, comme c'est le cas pour certains terrains de sport. Une variété de terrains de sports et d'activités sportives ainsi que des zones plus libres et plus définies sont nécessaires pour offrir des activités sportives et de loisirs qui conviennent aux femmes et aux filles. Enfin, la Ville prévoit, pour l'écoquartier Lachine-Est, plusieurs activités qui pourront convenir à plusieurs segments de la population. Néanmoins, pour les activités sportives, le concept du pôle civique présente actuellement que certains types de terrains de sports (soccer et basketball).

5.5 Espaces publics, privés, libres et verts

Tableau 5.4 Résultats espaces publics, privés, libres et verts

Critères	Îlot central	Écoquartier Lachine-Est
Le projet offre un grand inventaire d'espaces publics et d'espaces verts pour les habitant.e.s. On prend en compte leur ensoleillement (notamment pour les aires de jeux des enfants).	O	O
Le projet fournit une configuration efficace et sensée des espaces ouverts (interconnectés, sans barrière, facilement accessibles dans une courte distance, etc.)	O	O
Les espaces publics remplissent différentes fonctions, le tout en tenant compte de divers intérêts et objectifs (loisirs, jeux, sports, détente, etc.).	O	O
On planifie des espaces publics qui prennent en considération les différents groupes d'usager.e.s. On favorise les activités qui attirent un public mixte (p.ex. la danse ou des sports peu marqués hommes-femmes, tel badminton, volley-ball, etc.) ou encore le « street art » mixte. On fait attention à offrir des options pour le jeu et les loisirs qui adhèrent aux intérêts des filles et des garçons également (et des femmes et des hommes). On planifie et conçoit ses espaces publics de manière à être sensible au genre en tenant compte des différents modèles d'appropriation de l'espace.	!	!
Le projet offre une présence d'espaces ouverts (publics ou privés) adéquats pour la vie quotidienne. Par exemple, pour la garde d'enfants et les travaux ménagers (ex. des emplacements pour des cordes à linge) directement au niveau du logement.		
Le projet s'assure de fournir pour plus de 15 appartements, une aire de jeux pour tout-petits de 30 m ² à une distance de 5 m des fenêtres principales et pour plus de 50 appartements, une aire de jeux de 500 m ² à distance de 15 m des fenêtres principales. Pour faciliter la garde des enfants, les aires de jeux extérieures doivent être à portée de vue.	X	!
Le projet fait attention à coordonner les zones bruyantes, les zones tranquilles, les zones de communication et de socialisation et les zones de jeux ensemble. (Un espacement adéquat et un zonage intelligent empêchent les conflits entre les utilisatrices et les utilisateurs. Par exemple, les aires de jeux des tout petits devraient être à portée de vue des appartements, tandis que des installations pour les jeunes et les adolescents devraient être installées un peu plus loin.).	O	O
Le mobilier disponible dans les espaces publics ou privés est accessible universellement et permet une socialisation (zone de convivialité) ou un anonymat (p.ex. un mobilier urbain qui est orienté autrement que vers la rue, qui permet de multiples appropriations et qui est amovible).	!	!
Le projet planifie un verdissement du quartier (rue, espaces publics, etc.).	O	O

O : Le critère est respecté

! : Le critère est plus ou moins respecté

X : Le critère n'est pas ou très peu respecté

Case vide : Le critère n'est pas pris en considération due au manque d'information

5.5.1 Îlot central - Technopôle Angus

5.5.1.1 Une offre diversifiée d'espaces publics interconnectés et facilement accessibles

Le projet de l'îlot central prévoit un grand inventaire d'espaces publics. Ainsi, l'aménagement extérieur du site « [...] fournit des espaces à la fois diversifiés et unificateurs pour l'ensemble du projet [...] » et fournit des typologies variées afin de « [...] favoriser l'appropriation du site par les gens du milieu [...] » (SDA, 2016, p.40). Le projet projette de fournir un réseau d'espaces collectifs regroupant, comme on peut le voir sur les illustrations 5.12 à 5.14, une rue principale partagée, deux places publiques en tête d'îlot, une promenade plantée et un boisé. Le projet propose également des corridors écologiques traversant le site et permettant de faciliter la mobilité. Ces espaces sont reliés à des espaces en dehors de l'îlot central, dont le parc Jean-Duceppe et le talus ferroviaire du Technopôle Angus (figure 5.15). Le plan d'aménagement de l'îlot central « [...] est conçu pour se connecter à un éventuel prolongement de la piste multifonctionnelle sur le talus ferroviaire du Canadien Pacifique. » (*Ibid.*, p.43). L'étude commandée par la SDA confirme :

« [...] que l'orientation générale de l'îlot central ainsi que les stratégies de fragmentation du bâti permettent l'optimisation de l'éclairage et de l'ensoleillement des façades et des espaces publics de l'îlot central en plus de réduire le potentiel d'ombrage sur les constructions voisines. » (*Ibid.*, p.56).

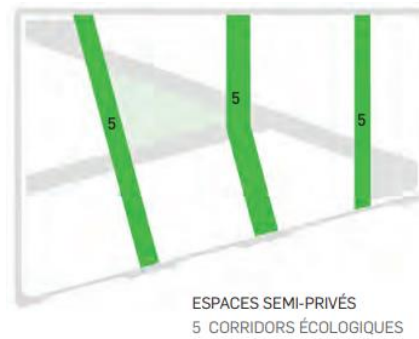
Le projet propose aussi une configuration efficace des espaces publics puisqu'ils sont interconnectés et forment un réseau dans lequel les habitant.e.s du secteur, les travailleuses et les travailleurs, etc., auront de la facilité à les utiliser, à profiter du site et circuler au quotidien. Les corridors écologiques vont relier le parc Jean-Duceppe à la rue partagée jusqu'au talus ferroviaire, et ce en connectant les places publiques et le boisé. De plus, le projet offre des espaces ouverts facilement accessibles et sans limites physiques, car ils sont accessibles directement à partir du rez-de-chaussée des bâtiments.

Figure 5.12 Espaces collectifs de l'îlot central



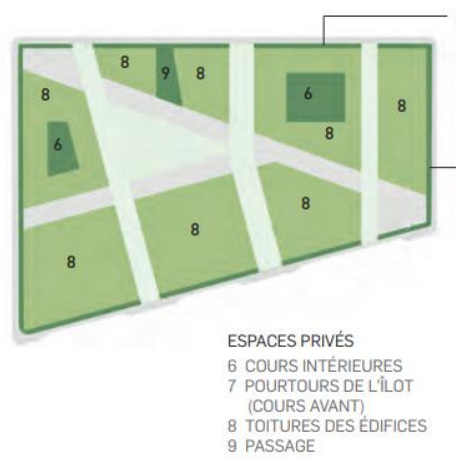
(SDA, 2016, p.40)

Figure 5.13 Espaces semi-privés de l'îlot central



(SDA, 2016, p.40)

Figure 5.14 Espaces privés de l'îlot central



(SDA, 2016, p.40)

Figure 5.15 Connectivité des espaces publics et semi-privés



(SDA, 2016, p.44)

Le projet coordonne les zones bruyantes, les zones tranquilles, les zones de communication et les zones de socialisation et de jeux. En effet, chaque espace public possède une fonction propre et un caractère particulier (caractère privé, semi-privé ou public). En ce sens, il est évident que les espaces publics auront

des niveaux différents de bruit et d'activité. C'est le cas de la rue partagée et des deux places publiques qui auront un caractère public et animé et où on remarquera fort probablement un nombre plus grand de déplacements et d'activités. Faisant figure de colonne vertébrale pour le site, beaucoup plus de piétons circuleront sur la rue partagée. La promenade plantée et le boisé feront partie du cœur de l'îlot et communiqueront avec la rue partagée. De leur côté, les corridors écologiques seront et sont déjà plus étroits, plus privés et moins bruyants. Les corridors écologiques sont disposés directement là où se trouvent les emplois et les habitations, ils auront donc une ambiance moins bruyante. Les cours privées intérieures, le passage résidentiel (bloc 4) et les toits aménagés auront, quant à eux, un caractère moins bruyant et plus privé. Il y aura une certaine sociabilité, mais plus intime et relaxante.

5.5.1.2 Des espaces publics flexibles permettant différentes activités

Les espaces publics semblent conviviaux et attractifs pour la population locale et ils semblent flexibles pour réaliser plusieurs activités, bien qu'il n'y a pas de zones ou d'espaces dédiés à une activité précise (mis à part les espaces dédiés à l'agriculture urbaine). De fait, ces espaces versatiles offrent la possibilité de pratiquer divers intérêts et objectifs comme les loisirs personnels, les jeux ou les sports libres ne nécessitant pas de terrain spécifique, le vélo, la déambulation, la socialisation, etc. Comme on peut le voir dans le plan d'aménagement et ses images d'ambiance, les places et les espaces publics sont illustrés avec une multitude de personnages représentés en dansant, en marchant, en relaxant, en faisant du vélo ou en socialisant (*Ibid.*, p.42).

En plus de la grande flexibilité qu'offrent les espaces publics, semi-publics et privés pour la réalisation de diverses activités, ces derniers possèdent tout de même une vocation qui leur est propre. En fait, puisque la place publique à l'intersection des rues Molson et William-Tremblay est la plus éloignée de la fonction résidentielle et qu'elle est au cœur du milieu d'emplois,

« [...] elle est destinée à accueillir une activité commerciale conviviale liée à la restauration de type Bistro-Bar avec aménagement de terrasses durant la saison estivale et intégration d'œuvres d'art public. » (*Ibid.*, p.44).

Le boisé, quant à lui, procurera une végétalisation plus poussée et sera surtout conçu « [...] comme une aire de détente pour les travailleurs et les résidents du quartier. » (*Ibid.*). Il créera également, avec la rue partagée, une zone tampon entre les deux usages principaux, c'est-à-dire les résidences et les emplois. La deuxième place publique, qui est située à l'intersection de la rue Augustin Frigon et de l'avenue du Mont-Royal au cœur de la fonction résidentielle et près du parc Jean-Duceppe, est destinée à accueillir des commerces de proximité (dépanneur, petit café de quartier, boucherie, boulangerie, etc.) (*Ibid.*). Les deux places publiques font aussi office d'entrées dans le site. On retrouve également le parc Jean-Duceppe qui permet, à son tour, une multitude d'activités, mais cette fois d'une manière plus affirmée. On y retrouve des terrains de sports (terrain de volley-ball, terrain de tennis et terrain de pétanque), des terrains de jeux et une plaine qui permet de se détendre.

Même si le projet de l'îlot central ne prévoit pas de zones dédiées à certaines activités sportives ou de loisirs, le parc Jean-Duceppe et le parc du Pélican regroupent une variété d'activités qui pourraient adhérer aux intérêts des femmes/filles et des hommes/garçons également. Les équipements existants aux alentours du projet offrent effectivement des activités qui attirent des publics mixtes comme le terrain de volley-ball (parc Jean-Duceppe), les terrains de tennis (parc Jean-Duceppe), la piscine (parc du Pélican), les jeux d'eau et les terrains de jeux pour enfants (parc Jean-Duceppe). Étant donné que plusieurs terrains de tennis sont disponibles dans le parc Jean-Duceppe, il y a moins de chance que ces derniers soient tous « dominés » par un seul groupe d'individus. De fait, les équipements déjà implantés sont susceptibles de convenir également aux femmes et aux filles. Le parc Jean-Duceppe prend donc en compte différents groupes d'usagers comme le démontre les différents sports et les différentes activités disponibles. Enfin, les espaces publics disponibles sur le site de l'îlot central ne formeront pas des zones qui pourraient être facilement dominées par un groupe de la population. Les espaces publics dans leur ensemble semblent très facilement accessibles par toutes et tous. Le projet de l'îlot central semble beaucoup dépendre du parc Jean-Duceppe pour l'offre d'activités sportives et de loisirs.

5.5.1.3 Des aires de jeux pour les enfants absentes

Le projet de l'îlot central n'offre pas d'aires de jeux aménagées pour les enfants près des habitations. Le projet semble dépendre des aires de jeux déjà présentes dans le parc Jean-Duceppe pour suffire à la demande. Ce parc est effectivement très accessible. Comme il a été vu plus haut, seulement deux des blocs résidentiels offrent une cour intérieure, l'un étant assorti d'un passage aménagé (voir figures 5.20 à 5.22). Le projet prévoit tout de même la présence d'espaces ouverts directement rez-de-chaussée des logements. Il s'agit des cours intérieures ainsi que des corridors écologiques. Ces espaces offrent un inventaire de possibilités de loisirs comme le jeu en raison de leur versatilité. Les aires d'ambiance présentées dans le plan d'aménagement de 2016 présentent des enfants jouant près de logements. Dans chacune des figures suivantes, il est possible de voir que le design des bâtiments résidentiels offre une bonne relation visuelle et sonore entre les logements et les rez-de-chaussée extérieurs. Ceux-ci possèdent de grands balcons utiles pour surveiller les enfants à partir du logement. Néanmoins, dans le cas de la Cité Angus phase 2, l'escalier central pourrait hypothétiquement obstruer le champ visuel (nécessaire pour surveiller les enfants). De plus, il n'y a pas d'espace susceptible de faciliter le jeu pour les enfants, notamment pour les plus jeunes (voir les figures 5.20 à 5.22). Dans le cas de la Cité Angus phase 1 (voir figures 5.17 à 5.19), l'aménagement de la cour intérieure semble, quant à elle, valorisé davantage le jeu et l'appropriation de l'espace par les jeunes enfants. C'est ce que la firme d'architecture Rayside Labossière affirme :

« Le bâtiment se déploie autour d'une cour intérieure offrant une vue à chacune des unités. En son centre, une salle familiale et un rangement à vélo facile d'accès et invitant furent construits. Cœur du projet, le talus offre intimité aux unités du rez-de-chaussée pour bloquer les vues directes, mais également jeu pour les enfants qui peuvent l'escalader, s'y asseoir ou y lire. Lieu d'usage commun, l'espace fonctionnel et ludique offre une expérience urbaine

unique pour les jeunes parents qui désirent vivre sans voiture et laisser leur enfant jouer dans un environnement singulier et sécuritaire. » (Rayside Labossière, 2023)

Il est tout de même noté que la version conceptuelle de la cour intérieure de la Cité Angus phase 1 (figure 5.16) montrait des espaces plus conviviaux pour le jeu et la détente, surtout plus les plus jeunes. Il est effectivement important d'offrir des espaces de jeux près des habitations puisque cela facilite le quotidien des personnes s'occupant du *care*. Cela leur permet de concilier les activités du quotidien et la garde du ou des enfants. Somme toute, il semble que les parents, désireuses et désireux d'avoir accès à des aires de jeux à proprement dit, devront utiliser le parc Jean-Duceppe. Même si la SDA affirme que « [l]es observations n'ont pas permis de noter des débordements ou des frictions d'usages laissant croire une surutilisation du parc » (SDA, 2017), l'ajout de plusieurs familles sur le site additionné à l'absence d'espace de jeux dédiés aux enfants sur le site de l'îlot central peut augmenter l'achalandage des aires de jeux du parc Jean-Duceppe.

Figure 5.16 Cité Angus phase 1 (concept original)



(CSLA - AAPC, p.d.)

Figure 5.17 Cité Angus phase 1 cour intérieure



(Rayside Labossière, 2023)

Figure 5.18 Cité Angus phase 1 cour intérieure



(Rayside Labossière, 2023)

Figure 5.19 Cité Angus phase 1 cour intérieure



(Rayside Labossière, 2023)

Figure 5.20 Cité Angus phase 2 passage



(aedifica, 2024)

Figure 5.21 Cité Angus phase 2 passage



(aedifica, 2024)

Figure 5.22 Cité Angus phase 2 passage



(aedifica, 2024)

5.5.1.4 Un mobilier urbain permettant le repos, l'anonymat et la socialisation

Il est encore trop tôt pour évaluer l'ensemble du mobilier du projet de l'îlot central, mais ce dernier prévoit des possibilités de repos nécessaires à tout type de mobilité. Il s'agit des bancs qui seront et qui sont déjà disponibles sur le site. Comme on peut le voir sur la figure 5.23, où les bancs sont représentés par des rectangles bruns, le projet vise l'implantation de bancs tout le long de la rue partagée, à l'intérieur des deux places publiques, du boisé et de la promenade plantée. Ils ne sont toutefois pas ou presque pas représentés dans les corridors écologiques et sont même absents des corridors écologiques du côté résidentiel, sur les pourtours du site et les cours intérieures. Cela pourrait constituer un problème pour les adultes plus âgé.e.s, par exemple, qui ont besoin de repos lors de déplacements à pieds. Il est en effet important d'apporter une offre adéquate en assises, que cela soit pour se reposer ou pour socialiser. Les figures précédentes, concernant les projets résidentiels de la Cité Angus phase 1 et 2, montrent que les bancs sont absents de l'aménagement de la cour intérieure de la phase 1, mais qu'ils sont présents dans

la phase 2. Le concept de la cour de la phase 1 proposait originalement des bancs facilement accessibles pour les habitant.e.s (figure 5.16). Dans le cas des pourtours du site, il est essentiel de fournir des bancs puisqu'il s'agit d'assez longues distances à parcourir. Il sera nécessaire d'apporter des zones de repos. De plus, les bancs sur le site seront disposés de manière à favoriser l'anonymat⁶⁰, seulement les deux places publiques et le boisé auront des bancs favorisant la socialisation. Somme toute, le projet réussit à fournir un nombre raisonnable de bancs pour le repos et pour la socialisation des utilisatrices et des utilisateurs. Les bancs que l'on peut déjà apercevoir sur le site laissent croire que les futurs bancs de l'îlot central auront en partie un design accessible universellement (voir la place publique figure 5.24), mais pas de manière systématique (voir la cour de la Cité Angus phase 2).

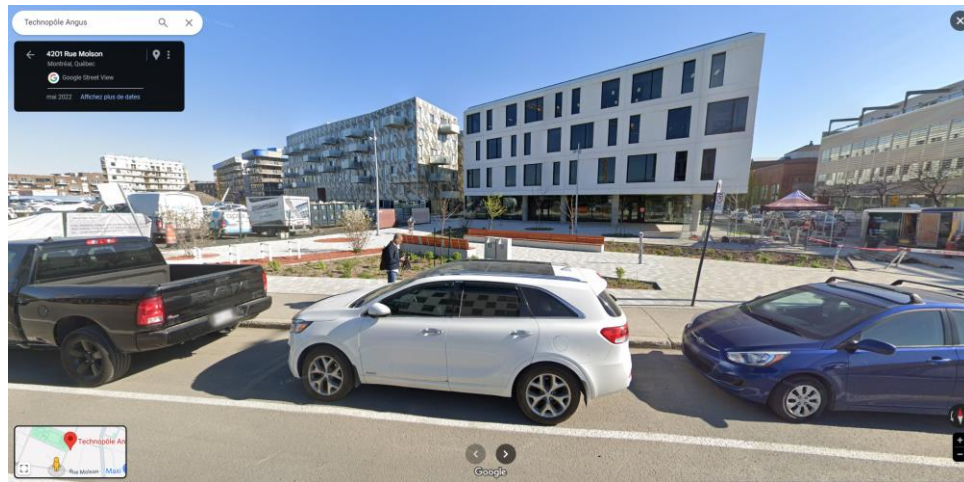
Figure 5.23 La disposition des bancs sur l'îlot central



(SAD, 2016, p.41)

⁶⁰ Le projet prévoit des possibilités de repos comme condition préalable pour tout type de mobilité. Les sièges et les bancs conçus pour le repos devraient être conçus aussi pour offrir des espaces de détachement (anonymat) et des espaces de socialisation. Il doit y avoir suffisamment de sièges et de bancs sans obstacles (barrières physiques) dans l'espace public. Les bancs et les sièges possèdent des dossiers et des accoudoirs (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013). « Ces assises sont essentielles pour les personnes responsables du *care* : les enfants et les personnes âgées ont particulièrement besoin d'une ville jalonnée de bancs, pour une pause. » (Paris, 2016).

Figure 5.24 place publique à l'intersection des rues Molson et William-Tremblay



(Google Maps, 2024)

5.5.1.5 Le verdissement du quartier

Le projet prévoit un verdissement du quartier (rue, espaces publics, toits, etc.). Le site est effectivement conçu pour accueillir une végétation importante et pour faciliter l'infiltration de l'eau naturellement :

« [L]e plan d'aménagement de l'îlot central prévoit que tous les espaces collectifs et semi-privés (rue partagée, places publiques, promenade plantée, boisé, corridors écologiques) soient aménagés sur le sol naturel, décontaminés au besoin, et ce pour favoriser l'infiltration naturelle de l'eau de pluie et soutenir une densité végétale plus imposante. » (SDA, 2016, p.41)

De plus, la superficie de plantation est de 25% du site (*Ibid.*). La superficie au sol correspondra à 15% et celle sur les toits correspondra à 10% (*Ibid.*). Les exigences de l'arrondissement préconisent aussi pour 1/200m² de sol non construit environ 100 arbres (*Ibid.*). Les recommandations faites par LEED préconisent un arbre au 12 mètres de trottoir, ce qui équivaut à 60 arbres dans le cas du site (*Ibid.*). En résumé, le projet respecte les normes établies par l'arrondissement et par la certification LEED. La majorité des toits seront végétalisés. Le projet va même plus loin que les normes en incorporant de l'agriculture urbaine. Le projet prévoit la présence d'érables producteurs d'eau d'érable situés majoritairement dans le boisé, les arbres fruitiers, les zones intégrant des plantes comestibles (p.ex. la cour de la Cité Angus phase 1) et des parcelles de potager urbain.

5.5.2 Écoquartier Lachine-Est

5.5.2.1 Un grand éventail d'espaces publics interconnectés

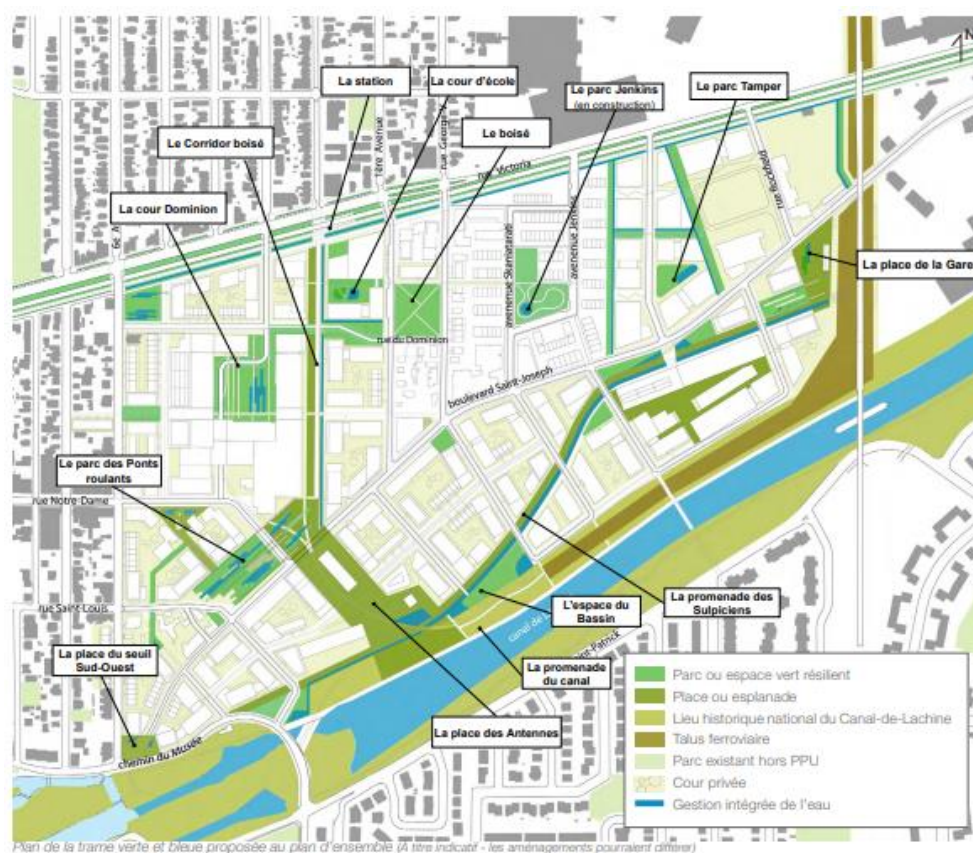
Le projet prévoit un large éventail d'espaces publics et d'espaces verts. On note, plus précisément, la place du seuil Sud-est, le parc des Ponts roulants, la place des Antennes, la cour Dominion, le Corridor boisé, le parc actif, le boisé, le parc Jenkins, le parc Temper, la place de la Gare, la promenade des Sulpiciens et la promenade du canal et d'autres. Cette panoplie d'espaces publics est variée puisque le site comprend des espaces verts plus naturels comme le boisé, des parcs plus végétalisés comme le parc des Ponts roulants, des espaces publics plus aménagés comme la place des Antennes et des espaces publics qui forment des axes de transports actifs comme la promenade des Sulpiciens et le Corridor boisé. La Ville vise notamment à réduire l'écart entre l'offre et les besoins de la population en allant plus loin que les dispositions relatives à la cession de terrains pour fins de parc (où on prévoit actuellement une cession de 10% du terrain à des fins de parc) (*Ibid.*, p.34). Comme les participant.e.s l'ont affirmé, le projet prévoit de doubler le pourcentage d'espaces verts. La Ville projette également une quantité d'espaces verts précise, soit un ratio de 9 m² d'espaces verts par habitant.e tel qu'il est conseillé par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) (*Ibid.*, p.45).

On a également pris « en compte des aspects bioclimatiques (vents, ensoleillement, ombrages, bruit, etc.) dans la réglementation d'urbanisme (ensoleillement, vent, etc.) » (*Ibid.*, p.53). Le projet vise donc une optimisation de l'ensoleillement de ces espaces publics. Pour ce faire, une étude d'ensoleillement a été réalisée en amont. Cette dernière a révélé que « [...] que la plupart des espaces publics sont majoritairement ensoleillés au moins six mois par année (de mars à septembre). » (*Ibid.*, p.55).

D'après la figure 5.25, l'ensemble des espaces publics sont regroupés dans un réseau interconnecté, efficace et logique. C'est ce qu'on remarque, par exemple, avec la disposition du Corridor boisé, du parc des Ponts roulants, de la place des Antennes et de la promenade des Sulpiciens. Les espaces seront reliés entre eux par l'entremise des autres espaces et de parcours actifs. En effet, la Ville vise à connecter les espaces verts et les espaces publics dans un « réseau vert et bleu » composé de friches boisées, de composantes paysagères (ex. les abords du canal Lachine), des corridors de biodiversité, etc. (*Ibid.*, p.34). Ce réseau reprend également des parcours historiques tels que le canal des Sulpiciens et recompose des liens de mobilité entre les complexes industriels (*Ibid.*). La Ville a prévu que l'organisation, l'ampleur et l'emplacement des parcs et des places publiques « facilitent leur appropriation par l'ensemble de la communauté » (*Ibid.*, p.35). On prévoit donc que ces espaces soient disposés près d'un équipement collectif et des activités d'emplois (*Ibid.*). Les espaces publics sont également disposés près des résidences (dans un rayon 500-600 mètres de distance) et des commerces.

Enfin, les espaces publics, pouvant accueillir des activités plus bruyantes (p.ex. de grands rassemblements), seront disposés près des commerces et des bâtiments mixtes (voir figures 5.6 et 5.25). La majorité des espaces publics sont presque tous disposés près des bâtiments à usage mixte et commercial, près des emplois et du pôle civique (communautaire). Le projet coordonne donc les zones tranquilles et les zones plus bruyantes.

Figure 5.25 Espaces publics et verts prévus dans l'écoquartier Lachine-Est



(Ville de Montréal, 2023, p.46)

5.5.2.2 Des terrains de sports susceptibles d'être dominés par un groupe « dominant »

Puisqu'il y a une variété d'espaces publics, une variété d'usages est possible. On note d'abord la proximité avec l'eau, soit avec la promenade du canal, qui offre des possibilités de loisirs, de récréations, etc. Il y a des corridors de mobilité douce et des espaces de relaxation et de socialisation. Par exemple, le Corridor boisé est un lien de déplacement actif majeur entre la rue Victoria et le canal Lachine. Le pôle civique possède un terrain de sport et un parc qui intégrera le boisé existant (*Ibid.*, p.78). Dans ce parc, des sentiers de découverte à vocation éducative sont prévus (*Ibid.*). Des activités complémentaires à l'école et au centre sportif vont être évaluées pour l'espace non occupé par le boisé (*Ibid.*). Le parc des Ponts roulants et la place des Antennes seront des « lieux de rencontres, d'animation et de découvertes sur l'histoire du lieu » (*Ibid.*, p.80). La place des Antennes va être conçue dans le but d'accueillir des rassemblements d'envergure (*Ibid.*). Le parc des Ponts roulants va apporter, quant à lui, des lieux de détente et des espaces d'interprétation historiques (*Ibid.*). Dans le même sens, le seuil Nord-Est (aire d'ambiance) va « [i]ntégrer des espaces extérieurs de détente pour les usager.ère.s » (*Ibid.*, p.98). Les espaces publics seront flexibles dans la mesure où ils permettront plusieurs usages tels que la détente, la socialisation, le sport et les activités sportives tels que la marche et le vélo, la découverte historique et la pratique récréative. La

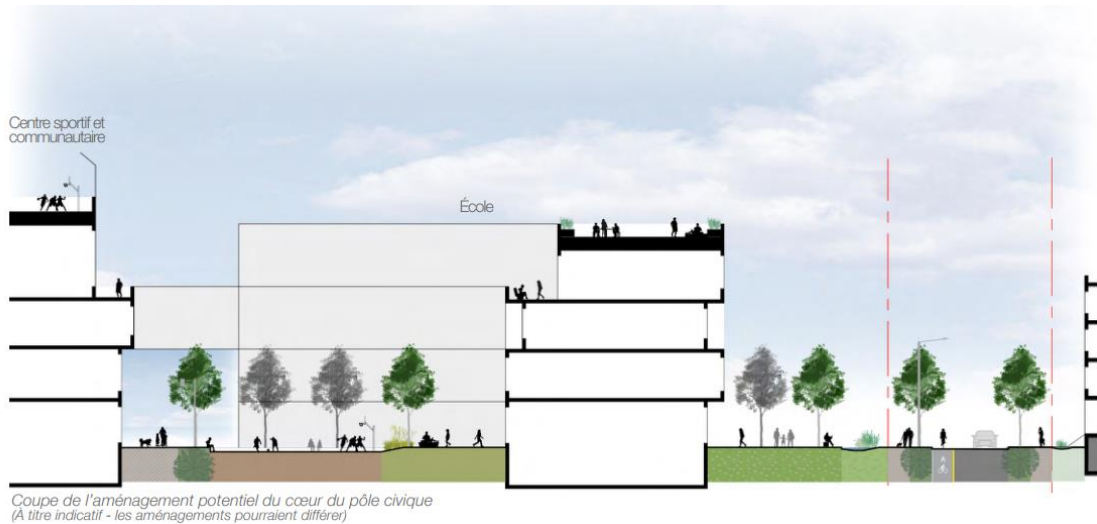
plupart des espaces n'ont pas un usage précis qui leur est attribué. Ils peuvent donc remplir différentes fonctions. Il est néanmoins encore trop tôt pour l'affirmer ou l'infirmer sans aucun doute. Comme la personne participante 3 l'a précisé, quand la question lui a été posée, la conception et la programmation des futurs espaces publics vont être sujettes à la concertation des citoyens.ne.s :

« En principe la réponse est oui, mais il est encore trop tôt. Ça va être dans une phase subséquente quand les parcs vont commencer, on aura leur localisation. Il y aura ensuite une réflexion, une conception sur leur programmation. C'est à la faveur de cette programmation qui va faire l'objet de consultations publiques, de concertation avec les citoyens pour définir finement la programmation de ces espaces et de ces parcs. » (Participant.3, 2023)

Quant au critère de la grille d'analyse concernant une planification des espaces publics qui prenne en considération les différents groupes d'usager.ère.s, il est encore trop tôt. Or, comme il a été vu précédemment, les espaces publics seront flexibles et pourront être utilisés pour des réaliser divers usages. Il est actuellement prévu que le centre sportif et communautaire inclut « des bassins et des aires de jeu aquatiques, des salles communautaires, des gymnases ainsi qu'un toit-terrasse » (*Ibid.*, p.79). Il devrait donc y avoir une variété d'activités qui conviennent plusieurs tranches de la population.

Pour les sports et les activités sportives, les terrains de soccer et de basketball illustrés sur le site de l'écoquartier sont prévus à l'intérieur du pôle civique (voir figure 5.26). À l'extérieur du site, à moins de 500 mètres, on retrouve actuellement des terrains de sport dans les parcs avoisinants. On note, par exemple, la piscine, le terrain de basketball, le planchodrome (skatepark) et les terrains de baseball du parc LaSalle et les terrains de soccer du parc Dollier-De Casson qui seront accessibles par une passerelle dans le futur. Cela peut s'avérer insuffisant pour satisfaire les demandes variées des différentes populations qui viendront habiter dans l'écoquartier. En accord avec la revue de littérature, la présence seulement de terrains de soccer et de basketball pourrait éventuellement amener les femmes et les filles ainsi que certains hommes et certains garçons à être mis de côté. Le ou les terrains pourraient facilement être approprié(s) exclusivement par des groupes « dominants ». Dans l'état actuel du projet, l'offre en sport et en activités sportives ne semble pas être planifiée afin convenir également aux intérêts des filles et des garçons. Il est important de noter qu'il s'agit là que d'une image de concept du pôle civique. La version finale de ce pôle peut donc beaucoup évoluée. La même réflexion peut néanmoins être faite par rapport aux équipements sportifs implantés dans les parcs avoisinants où la plupart des terrains ont le potentiel d'être dominés par un seul groupe d'usagers.

Figure 5.26 Sports proposés dans le pôle civique



(Ville de Montréal, 2023, p.81)

5.5.2.3 Des aires de jeux pour les enfants : un enjeu laissé entre les mains des citoyen.ne.s

Dans l'état actuel du projet, il est difficile d'affirmer ou d'infirmer la présence d'aires de jeux pour les enfants près des habitations. Les images conceptuelles du projet représentent tout de même de nombreuses cours extérieures près des bâtiments résidentiels. L'ambiance proposée pour le secteur de la Cintube montre, par exemple, que des espaces libres sont disponibles pour jouer près des bâtiments résidentiels (voir la figure 5.27). Quand il a été demandé à la personne participante 3, si le projet prévoyait d'inclure les tout petits et les enfants près des habitations, elle a répondu que :

« C'est très très tôt, effectivement, il y a des intentions, mais cela va se définir au fur et à mesure que le quartier va prendre en maturité. C'est ça c'est l'aménagement des espaces extérieurs dans une démarche d'écoquartier va se faire en concertation avec les résidents qui seront déjà là et ceux à venir. Et si c'est sûr que c'est un enjeu qui ressort, là c'est sûr qui va y avoir des dispositifs et des solutions qui vont répondre à ce besoin, à cet enjeu. »

Il a ensuite été demandé si les espaces près des habitations vont être déterminés (influencés dans l'entretien) par les promoteurs et la personne participant.e 3 a répondu que :

« En fait, je ne dirais pas que c'est influencé par les promoteurs, les promoteurs ont leur mot à dire, mais les principes du PPU, de la réglementation du zonage peut être adoptée, va faire en sorte que de toute façon les promoteurs vont devoir aménager des parcs à proximité des habitations, la localisation de ces parcs va être négociée avec la Ville. Pour pouvoir faire des parcs, il va falloir que ça se fasse de façon à desservir les logements, les habitations, car c'est déjà pris en charge dans le cas du projet. » (Participant.3, 2023)

Il est donc déjà prévu que les parcs et espaces extérieurs soient conçus pour desservir les habitations grâce à la réglementation urbanistique. Cependant, l'enjeu précis des espaces dédiés aux enfants près des habitations n'est pas encore pris en compte. Il sera considéré au fur et à mesure que le projet va prendre en maturité et c'est seulement au moment de la concertation citoyenne, que des dispositifs et des solutions vont être prévus pour répondre à ce besoin (si cela est nécessaire). Il n'y a donc pas vraiment de certitude concernant l'implantation d'aires de jeux pour les enfants près des habitations. Cela va dépendre des besoins des citoyen.ne.s.

Figure 5.27 Des espaces libres propices aux jeux



Vue montrant l'aménagement potentiel d'une allée piétonne dans le secteur des halles de la Cintube, avec la chaufferie en fond de perspective

(Ville de Montréal, 2023, p.93)

5.5.2.4 Un mobilier urbain facilitant des déplacements piétons confortables

Le PPU de l'écoquartier vise la conception d'un environnement urbain « accueillant, inclusif et sécuritaire » avec des aménagements qui soient confortables et accessibles universellement (*Ibid.*, p.35). Le projet prévoit également d'implanter des conditions de déplacements qui soient agréables et confortables pour les piéton.ne.s à travers l'écoquartier (*Ibid.*, p.45). Dans le cas du mobilier urbain, le projet vise à implanter « stratégiquement et en quantité suffisante » les buvettes, les bacs à déchets et tri compartimentés, les supports à vélo, etc. (*Ibid.*, p.59). Comme l'on peut le voir sur la figure 5.28, des bancs avec un dossier sont disposés de façon à promouvoir la socialisation (des bancs face à face) et d'autres sont disposés de façon à préserver l'anonymat ou la solitude (des bancs seuls). Les bancs représentés sur cette image sont accessibles universellement. Il existe des exceptions. On peut effectivement remarquer sur la figure 5.29, montrant l'air d'ambiance du secteur des halles de la Allis-Chalmers, des bancs représentés sans accoudoir ni même de dossier. Ils ne sont donc pas accessibles universellement. Il est important de fournir des bancs avec un dossier et des accoudoirs afin de permettre aux adultes plus âgé.e.s, par exemple, de se reposer

confortablement. Bien entendu, il s'agit simplement d'images de concept et d'aires d'ambiance. La personne participante 3 a précisé que les espaces publics vont être conçus lors des étapes ultérieures du projet et qu'ils seront sujets à la concertation citoyenne.

Figure 5.28 Les bancs proposés dans le Corridor boisé



(Ville de Montréal, 2023, p.91)

Figure 5.29 Les bancs proposés dans l'air d'ambiance du secteur des halles de la Allis-Chalmers



(Ville de Montréal, 2023, p.97)

5.5.2.5 Un verdissement du quartier généralisé

Le projet prévoit la constitution d'une trame verte et bleue qui soutiendra la biodiversité et la rétention des eaux (*Ibid.*, p.45). De plus, les espaces végétalisés et la canopée sont des éléments importants du projet (*Ibid.*, p.34). On prévoit également l'incorporation de plantations diversifiées afin d'augmenter la résilience du site aux inondations, aux changements du climat, etc. (*Ibid.*). La Ville veut effectivement augmenter les surfaces végétalisées (taux de 25%) pour réduire les effets des îlots de chaleur comme il est prescrit dans le Plan d'action canopée 2012-2021 (*Ibid.*, p.45). Des revêtements plus perméables comme les pavés alvéolés sont donc recommandés (*Ibid.*, p.61).

Pour l'ensemble des projets immobiliers prévus pour dans le PPU, des considérations similaires devront être respectées. On entend en effet verdir le domaine privé et des dispositions réglementaires vont assurer un verdissement « important » (*Ibid.*, p.34). On note, par exemple, la protection des bâtiments contre les inondations de surface, la maximisation des espaces dédiés à la plantation en pleine terre, la maximisation de la plantation d'arbres dans le but d'atteindre les objectifs du Plan d'action canopée 2012-2021 et de la vision de Montréal 2030, l'implantation de bandes paysagères en pleine terre (d'au moins 2 m de largeur) sur les pourtours des bâtiments, etc. (*Ibid.*, p.60). C'est aussi ce que la personne participant.e 2 a affirmé. Plusieurs règlements ont été adoptés par l'arrondissement après la COP15 (notamment pour les toits verts).

5.5.3 Conclusion espaces publics, privés, libres et verts

Les deux projets offrent un grand inventaire d'espaces publics. Ces espaces seront interreliés entre eux et à d'autres espaces disponibles aux alentours (par. ex. le parc Jean-Duceppe et le talus ferroviaire pour l'îlot central). Les espaces seront également aménagés près des axes de transports actifs. Dans les deux cas, les espaces seront facilement accessibles. Pour l'îlot central, les espaces seront et sont déjà disponibles directement au rez-de-chaussée des habitations et pour l'écoquartier Lachine-Est, les espaces seront implantés près des équipements collectifs, des commerces, des services, des emplois, des habitations et des stations de transport en commun. Dans le cas des deux projets, on a pris en compte l'ensoleillement des espaces publics et une certaine coordination des zones plus bruyantes, plus tranquilles, de socialisation, de jeux, etc.

Pour les deux projets, les espaces publics, qui seront flexibles, vont permettre de réaliser différentes activités. Le parc Jean-Duceppe, près de l'îlot central, regroupe des terrains de volley-ball, de tennis et de pétanque, etc. Le parc offre donc des terrains de sport qui attirent des publics mixtes et qui ont moins de chance d'être appropriés par un seul groupe d'individus. Le projet d'écoquartier Lachine-Est, quant à lui, montre des terrains de soccer et de basketball dans le pôle civique. On retrouve aussi la piscine, le terrain de basketball, le planchodrome (skatepark), les terrains de baseball du parc LaSalle et les terrains de soccer du parc Dollier-De Casson à proximité du site. Ces terrains pourraient être majoritairement appropriés par certains groupes « dominants » de la population. Dans la plupart des cas, il ne s'agit pas de terrains qui attirent des publics mixtes au même moment.

Dans le cas de l'îlot central, il n'y a pas d'aires de jeux implantées près des habitations. Il existe des aires de jeux dans le parc Jean-Duceppe. Les aires de jeux permettent aux personnes s'occupant du ou des enfants de ne pas avoir l'obligation de se déplacer ailleurs pour les faire jouer et permettent de les surveiller à partir de son logement, le tout en sécurité. De plus, le projet n'offre pas systématiquement une cour intérieure conviviale au jeu. Les cours intérieures ne sont pas toutes aménagées de façon à faciliter leur appropriation par les plus jeunes ni à faciliter la surveillance des parents. C'est ce que l'on remarque actuellement pour la Cité Angus phase 2. Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, la question des aires de jeux extérieures sera déterminée au fur et à mesure que le projet va prendre en maturité et après la concertation de la population.

Dans les deux cas, les espaces publics offrent des possibilités de repos, c'est-à-dire des bancs dans les espaces publics et les liens de mobilité. Dans les deux plans d'aménagement, les bancs sont illustrés de manière à favoriser l'anonymat et la socialisation. Pour l'îlot central, il ne sont toutefois pas ou peu représentés dans les corridors écologiques (surtout du côté résidentiel), sur les pourtours du site et dans la cour intérieure de la Cité Angus phase 1. Dans les deux projets, des bancs accessibles universellement sont prévus, mais pas de manière systémique. Enfin, on prévoit un verdissement important du quartier pour les deux projets.

5.6 Mobilité et infrastructure de transport

Tableau 5.5 Résultats mobilité et infrastructure de transport (partie 1)

Critères	Îlot central	Écoquartier Lachine-Est
Le projet accorde de l'espace aux piétons, aux cyclistes, aux utilisateurs des transports publics et aux conducteurs de véhicules (et aux stationnements sous certaines conditions).	O	O
Le projet prévoit un emplacement de stationnement pour vélos pour un 30 m2 d'espace plat. Il prévoit également des places de stationnement pour les poussettes. Les bâtiments résidentiels incorporent des locaux à vélos pour promouvoir leur utilisation. Les stationnements à vélo doivent aussi être installés près des destinations locales importantes telles que les arrêts de transports en commun, les écoles, les lieux de travail et les infrastructures sociales.	O	O
Le réseau de pistes cyclables est intégré au réseau principal de pistes cyclables de la ville.	O	O
Le projet prévoit une largeur minimum des trottoirs d'au moins 2 m. Pour les zones avec un plus grand nombre de piétons (p.ex. les arrêts de transports publics ou les rues commerçantes), des trottoirs plus larges doivent être prévus.	O	O
Le projet prévoit, dans les zones à très fort débit de piétons, la création de zones piétonnes ou l'utilisation de mesures similaires pour améliorer la qualité de la marche.	O	O
Le projet prévoit la sécurisation des zones devant les garderies, les écoles et autres institutions publiques. Des outils d'apaisement de la circulation ou des trottoirs plus larges (largeur minimale de 3,5 m) sont obligatoires devant les garderies, les écoles et autres institutions publiques.	X	O
Le projet planifie des mesures afin de réduire le volume de voitures garées dans l'espace public. On prévoit suffisamment de stationnements collectifs pour réduire le nombre de voitures garées dans les rues. Cela est essentiel pour la redistribution de l'espace de la rue au profit des transports en commun et des transports actifs. Les stationnements collectifs sont aussi judicieusement disposés.	!	O

Tableau 5.6 Résultats mobilité et infrastructure de transport (partie 2)

Le projet prévoit l'établissement de mesures spéciales pour soutenir le passage de l'utilisation de la voiture privée à la marche, au vélo et aux transports en commun. Les mesures possibles incluent les voitures partagées, des installations pour vélos, la construction d'installations de « <i>park-and-ride</i> » (stationnements aux points importants de transports en commun) aux terminus et arrêts de transports en commun, etc.	O	O
Les services de transports en commun sont connectés aux zones résidentielles afin d'être efficaces et adaptés aux exigences de la vie quotidienne des personnes (notamment pour le <i>care</i>). Les arrêts des transports en commun sont accessibles à pied et sans barrières physiques, et ce à une distance de 500 m (métro) et 300 m (tramway et autobus).	O	O
Les horaires de transport sont conviviaux même en dehors des heures de pointe de la population active.	X	!
On prend en considération, d'une façon ou l'autre, les trajets autres que le classique domicile-travail. On planifie la mobilité de façon à soutenir les différents déplacements faits pour le <i>care</i> tels que s'occuper des enfants, de l'approvisionnement en nourriture, des démarches de santé des parents âgés, des démarches administratives pour la famille, de l'école et des loisirs des enfants et des ados, d'aller à la poste, etc.	!	O
Le projet incorpore des stations de transport en commun accessibles sans obstacle, accueillantes, sécuritaires et agréables à utiliser.	X	X
Le projet conçoit un design des rues et de leurs traversées claire et conforme aux lignes de désirs.	!	O
Le projet offre une signalétique claire et visible.		

O : Le critère est respecté

! : Le critère est plus ou moins respecté

X : Le critère n'est pas ou très peu respecté

Case vide : Le critère n'est pas pris en considération due au manque d'information

5.6.1 Îlot central - Technopôle Angus

5.6.1.1 Une priorité accordée aux modes de transports actifs et collectifs

Le projet accorde une place de choix aux piétons, aux cyclistes et aux utilisateurs des transports publics. Le projet est conçu dans le but de favoriser les déplacements piétons et cyclistes notamment par sa conception, ses espaces publics interreliés et son mobilier. On accorde une place importante au transport collectif étant donné que le projet se situe près de nombreux arrêts d'autobus et relativement près de la station de métro Préfontaine. Cette station de métro se situe néanmoins à plus de 500 mètres. Les lignes d'autobus qui desservent le site sont la ligne 25 et la ligne 97 de la STM. Même si la voiture n'est pas

présente à l'intérieur de l'îlot central, la SDA prévoit l'incorporer de stationnements souterrains et des stationnements sur rue.

5.6.1.1.1 Transports en commun

Les arrêts de la ligne 25 de la STM, qui est directement liée au site de l'îlot central, sont l'arrêt Molson et William-Tremblay (nord et sud) et l'arrêt Molson et No 4801 et No 4803. Les arrêts de la ligne 97 de la STM, qui sont disponibles près du site à environ 300 mètres de l'angle des rues Molson et William-Tremblay, sont les arrêts Rachel et Molson (est et ouest). Ces lignes d'autobus mènent aux stations de métro Rosemont et Préfontaine (ligne d'autobus 25) et aux stations Pie-IX et Mont-Royal (ligne d'autobus 97). Les arrêts d'autobus sont donc facilement accessibles à pied à une distance de moins de 300 mètres.

La mise à jour de l'étude d'impact sur les déplacements et le stationnement faite pour la SDA par WSP Canada Inc. (2015) a recommandé, afin de réduire la demande en stationnement et d'encourager une hausse de la part modale du transport collectif, de prolonger deux lignes d'autobus importantes près du site. On a recommandé que la ligne 24 Sherbrooke de la STM soit prolongée jusqu'au Technopôle Angus et que la ligne 25 Angus soit prolongée afin qu'elle rejoigne la station de métro Préfontaine, mais la ligne 24 ne rejoint toujours pas le site du projet. Si le prolongement de la ligne 24 se réalise, le projet serait à proximité de trois lignes d'autobus rejoignant plusieurs stations de métro sur la ligne verte et la ligne orange.

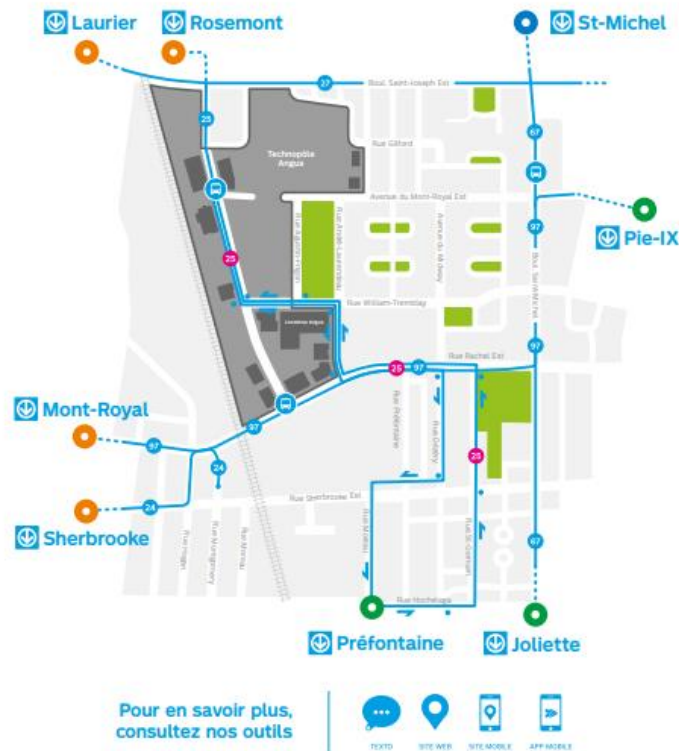
Somme toute, le site est desservi par les transports en commun, et ce même s'il semble plutôt enclavé au premier abord. La proximité des arrêts d'autobus et surtout, leur relation avec les stations de métro ont le potentiel d'inciter les gens travaillant sur le site à utiliser le transport en commun ou d'encourager les habitant.e.s à se déplacer au quotidien en transport en commun. L'accessibilité à pied de la station Préfontaine pose toujours problème. Même si un réseau piéton est prévu pour relier le Technopôle Angus à la station, la commission de l'OCPM :

« [...] recommande à l'arrondissement d'intervenir auprès des services concernés pour favoriser une meilleure accessibilité au métro Préfontaine (par des passages piétons plus directs et mieux aménagés, en toute saison, et une route cyclable mieux dessinée, voire des navettes entre le site et les stations de métro Préfontaine et Rosemont, etc.). » (OCPM, 2017, p.47)

Selon la commission, un « des défis majeurs à la qualité de vie reste l'accessibilité du site au transport en commun, collectif et alternatif. » (*Ibid.*, p.46). Elle s'inquiète des milliers de travailleuses et de travailleurs, qui exercent déjà une pression dans le secteur, et des nombreux projets immobiliers qui occasionneront de nombreux déplacements (*Ibid.*). On constate que « [...] l'offre de transport public semble déjà insuffisante [...] » et qu'elle ne semble pas optimale (*Ibid.*). La commission critique d'ailleurs le fait que la

ligne 24 de la STM, qui dessert le centre-ville, s'arrête seulement à la rue Montgomery qui se retrouve au-delà de la voie ferrée (limite physique importante). Elle n'est donc pas facilement accessible.

Figure 5.30 Les liens de mobilité planifiés avec le métro de Montréal



(SDA, 2017)

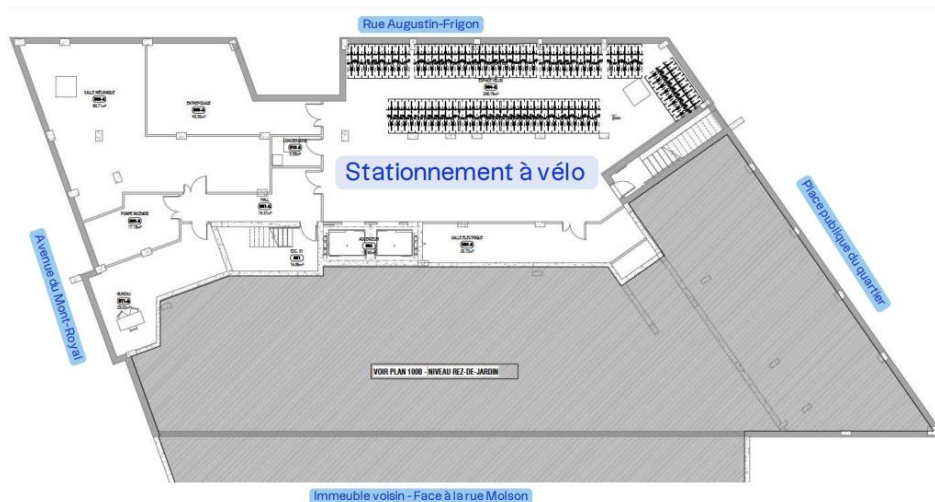
5.6.1.1.2 Transports actifs

Pour le vélo, le projet prévoit plusieurs stationnements pour vélos positionnés en complémentarité avec la circulation la plus dense sur le site (les pourtours du site, la rue partagée, le boisé et les deux places publiques). On a cependant omis d'en planifier dans certaines zones. On note, par exemple, la promenade plantée et les corridors écologiques. En étant des zones de circulation importantes sur le site, des stationnements pour vélos auraient été un ajout intéressant. Il ne s'agit pas de liens cyclables à proprement dit comme l'indique le plan d'aménagement (SAD, 2016, p.50). Des gens peuvent tout de même y circuler et garer leur vélo à proximité.

Le projet projette également d'incorporer des stationnements à vélos intérieurs dans les complexes résidentiels. Cela est actuellement le cas pour la Résidence Rose des Vents (voir figure 5.31) et la Cité Angus phase 1. Dans le cas de la Cité Angus phase 1, un stationnement intérieur a été prévu dès la

conception du projet. Les stationnements pour vélos sont disposés de façon à promouvoir leur utilisation, et ce depuis la conceptualisation du projet. Le projet est planifié dans le but d'implanter les supports à vélos près des destinations locales importantes telles que les arrêts de transports en commun, les lieux de travail et les infrastructures sociales. Ils sont disposés dans la majorité des espaces publics ayant un plus fort niveau d'achalandage et sont disposés près des bâtiments d'emplois, des commerces donnant sur la rue partagée et aux entrées du site. Enfin, le projet est directement lié à une piste cyclable préexistante dans le secteur.

Figure 5.31 Résidences Rose des vents (plan des stationnements pour vélos intérieurs)



(UTILE, 2023)

Pour les déplacements piétons, il est important de mentionner qu'à l'intérieur du site, il n'y a pas de trottoirs à proprement parler. Il s'agit de parcours piétons. Les pourtours du site, correspondant aux rues Augustin-Frigon, William-Tremblay et Molson ainsi que l'avenue du Mont-Royal, ont pour la plupart des trottoirs d'une largeur de 2 mètres et plus (voir les figures 5.32 à 5.35). Il existe une exception sur la rue Molson où on retrouve un trottoir de 1,705 mètre. Cela peut éventuellement poser problème pour les déplacements quotidiens des personnes s'occupant du *care* ayant à se déplacer avec une poussette, des sacs, etc. Cela empêchera également une circulation fluide et sans limites dans les deux sens sur ce trottoir. Des trottoirs plus larges (environ 3,5m) auraient été nécessaires sur la rue Molson, où se trouvent la majorité des arrêts d'autobus de la ligne 25 et la ligne 97.

Des trottoirs plus larges sont prévus pour les zones ayant un plus grand achalandage (p.ex. les arrêts de transports publics ou les rues commerçantes). Comme il a été vu, la rue partagée du projet fait figure de rue animée où la majorité des commerces y font face. Cette dernière relie également tous les autres espaces publics ensemble et constitue un axe important et essentiel pour les déplacements actifs (*Ibid.*, p.45). Cette rue partagée de 12 mètres de large priorise les déplacements piétons et cyclistes (*Ibid.*, p.42). Elle reflète bien l'idée de fournir des espaces plus larges pour les zones à plus grand débit de piétons.

et de créer des zones piétons facilitant les déplacements. Le projet réussit à convaincre que les déplacements piétons sont un élément essentiel dans sa conception.

Figure 5.32 Coupe de l'avenue Mont-Royal Est

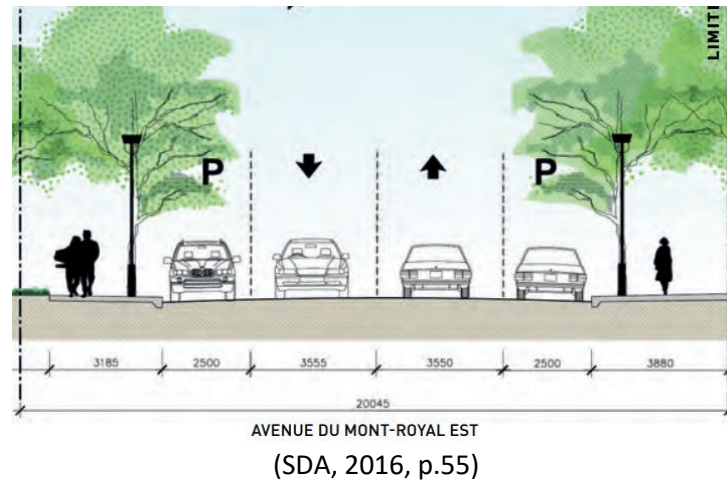


Figure 5.33 Coupe de la rue Augustin-Frigon

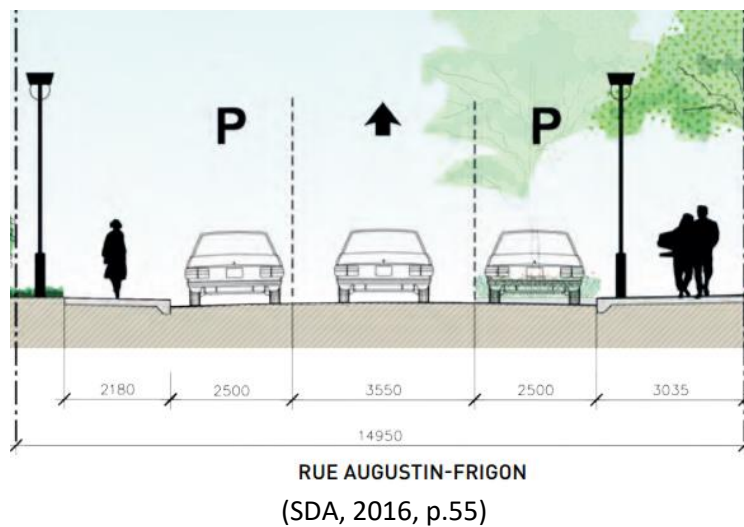


Figure 5.34 Coupe de la rue William-Tremblay

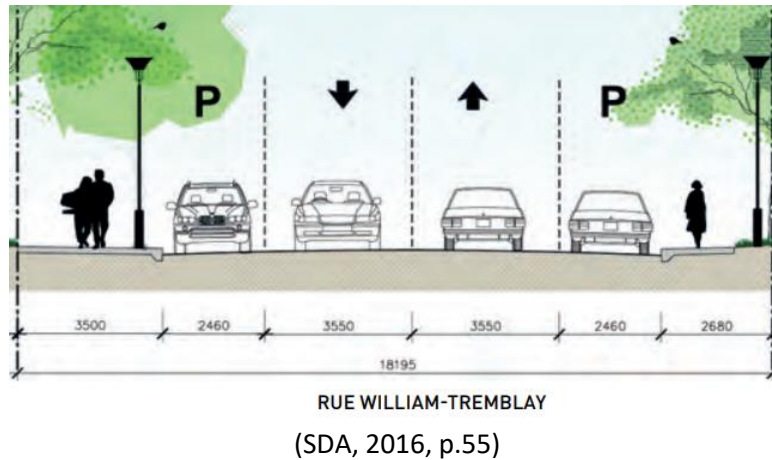
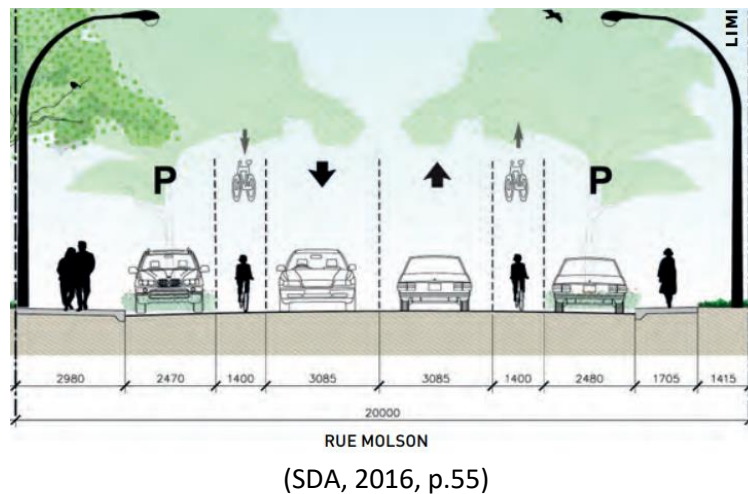


Figure 5.35 Coupe de la rue Molson



5.6.1.2 Des lacunes dans la sécurité routière

Le projet offre un design des rues et de leurs traversées claire et conforme aux lignes de désirs. La rue partagée est conçue selon les lignes de désirs des gens (parcours le plus court pour traverser le site) et permet de passer du secteur résidentiel au secteur d'emplois plus rapidement. C'est aussi le cas pour les corridors écologiques qui font le lien entre le parc Jean-Duceppe, l'intégralité du site de l'Îlot central et le talus ferroviaire (seulement le corridor principal). La rue Augustin-Frigon comporte plusieurs cases de stationnement, ce qui peut rendre les déplacements entre l'Îlot central et le parc Jean-Duceppe plus difficile, moins fluide et plus à risque de collisions.

Les zones nécessitant une sécurité accrue sont le parc Jean-Duceppe et le Centre À pas de géant où les enfants y seront plus nombreux. Dans le cas du parc Jean-Duceppe, les nombreuses voitures garées sur la rue Augustin-Frigon peuvent augmenter les risques d'accident sont préoccupantes quand l'on pense que

plusieurs enfants vont traverser la rue pour aller jouer au parc. Des saillies de trottoir et du marquage au sol au niveau des intersections des rues sont tout de même prévus. Cela peut augmenter la sécurité des piétons dans une certaine mesure. Malheureusement, aucune intersection entre la rue Augustin Frigon et les corridors écologiques n'est notée. La commission de l'OCPM a également recommandé :

« [...] de porter une attention particulière aux traverses piétonnes entre l'îlot central et le parc, en éliminant les cases de stationnement qui obstrueraient les traverses et en adoptant des mesures d'atténuation de la circulation pour en augmenter la sécurité. » (OCPM, 2017, p.49)

Le rapport réitère que les enfants en provenance de l'îlot central auront à traverser la rue Augustin-Frigon (2e Avenue) bordée de cases de stationnement et que l'on verra une augmentation de la circulation automobile notamment grâce à son prolongement jusqu'au boulevard Saint-Joseph (*Ibid.*, p.48). La commission questionne donc « [...] la pertinence de maintenir les cases de stationnement, voire la circulation automobile, sur la rue Augustin-Frigon » (*Ibid.*). Dans le cas du Centre À pas de géant, une réflexion similaire s'impose. La rue Molson est une rue plus passante et elle regroupe également de nombreux stationnements pour automobiles. On note toutefois que le corridor écologique principal, qui fera le lien vers le talus ferroviaire, possédera une intersection claire avec la rue Molson (avec saillies de trottoirs, marquage au sol, etc.). Dans les deux cas, on ne prévoit pas des trottoirs de 3,5. Somme toute, il existe des lacunes dans la sécurité routière près de destinations où les enfants vont se rendre plus fréquemment.

5.6.1.3 Des mesures soutenant la diminution de l'utilisation de la voiture, mais une omniprésence de cette dernière dans l'espace urbain

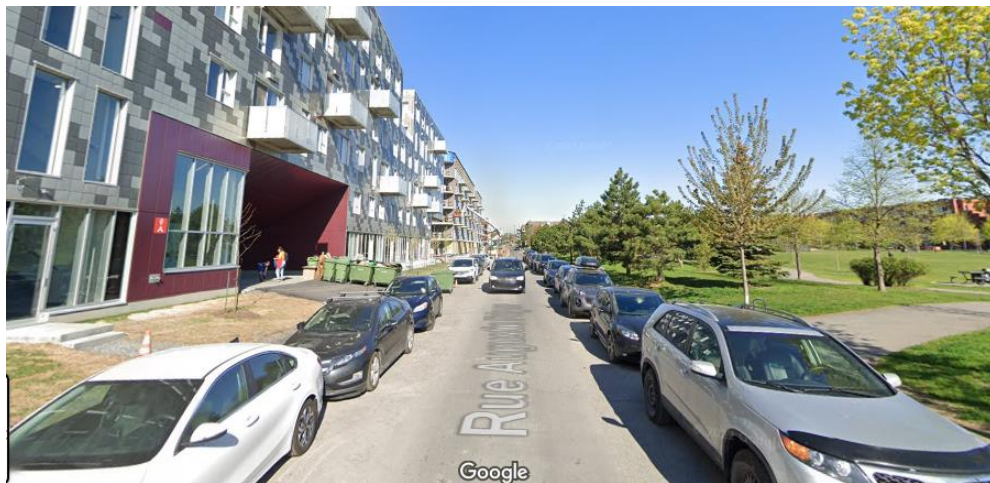
Le projet prévoit évacuer les stationnements automobiles en surface sur le site même du projet et planifie des stationnements souterrains afin d'offrir des stationnements pour les travailleuses et les travailleurs, les commerçants et les habitants. En effet, en ce qui a trait « [...] aux aires de stationnement, tous les espaces dédiés aux usagers de l'îlot sont planifiés en sous-sol [...] » (SDA, 2016, p.51). De fait, dans un sens, il est possible d'affirmer que le projet planifie des mesures pour réduire le nombre de voitures garées dans l'espace. Or, il est évident que les stationnements sur rue ont une place importante dans l'ambiance des rues qui entourent le site. Le fait qu'il y ait « 140 cases » de stationnements sur rue en bordure de l'îlot central semble indiquer un besoin plus grand de stationnements collectifs dans les environs (*Ibid.*, p.54). Sur la rue Molson, on note 48 cases de stationnement, pour la rue Augustin Frigon 64 cases (voir figure 5.36), pour la rue William-Tremblay 28 cases et aucune pour l'avenue Mont-Royal (*Ibid.*). Le manque de stationnements est un enjeu dans le secteur d'après plusieurs personnes ayant participé aux auditions des opinions réalisées par l'OCPM. Les personnes déplorent effectivement le manque actuel de stationnements nécessaires pour satisfaire le flux d'employés des entreprises déjà implantées dans le secteur. La SDA indique également dans son plan d'aménagement que « [...] la maximisation du nombre de places de stationnement sur rue constitue un objectif sous-jacent à l'ensemble des interventions

proposées. » (*Ibid.*). Il semble donc que le secteur ait besoin d'un nombre important de stationnements et qu'une des solutions reste encore les stationnements sur rue. Néanmoins, les stationnements collectifs sont tout de même judicieusement disposés. Comme l'affirme la SDA, les aires de stationnement sont :

« [...] accessibles à partir de deux points d'entrée seulement, l'un sur la rue William-Tremblay et l'autre sur la rue Molson, question d'éviter les nuisances sur les milieux résidentiels et d'assurer une intégration harmonieuse du projet au contexte urbain. » (*Ibid.*, p.50).

Puisque les stationnements collectifs sont souterrains, il n'y a aucun impact sur l'environnement urbain. Cela aurait pu être le cas avec un stationnement à étages.

Figure 5.36 Voitures garées sur la rue Augustin-Frigon



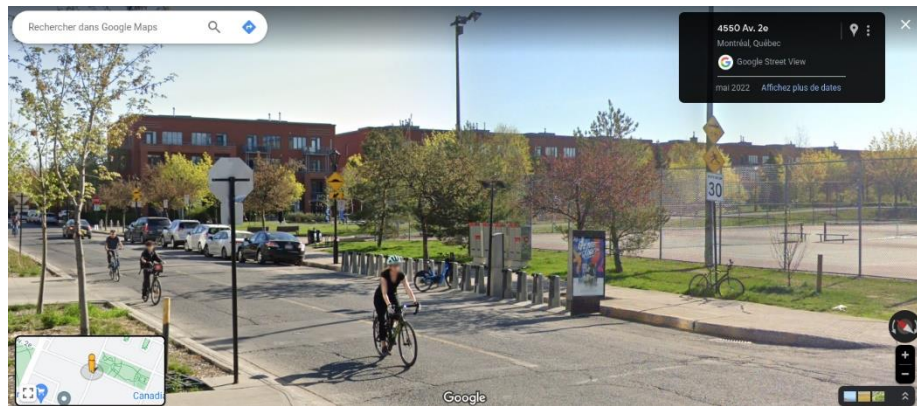
(Google Maps, 2023)

Même si les voitures sont encore très présentes dans le paysage urbain de l'îlot central, le projet est conçu dans l'optique d'éliminer la dépendance à la voiture, notamment par sa conception, son originalité (rue partagée atypique dans le secteur), par les stationnements pour les voitures majoritairement souterrains, par ses nombreux supports à vélo disposés logiquement, par ses parcours dédiés aux vélos et aux piéton.ne.s, etc. Le projet prévoit également certaines normes comme un 3% du stationnement dédié à l'autopartage, un passeport mobilité (carte opus + abonnement Bixi + abonnement Communauto), des normes de stationnements par usages (0,6 case par logement abordable ou 0,25 case par logement social) (*Ibid.*). On retrouve aussi, près du parc Jean-Duceppe, une station de location de vélos Bixi (voir figure 5.37).

Le site correspond, en quelque sorte, à une boucle distribuant les piéton.ne.s et les cyclistes vers leurs destinations dans le quartier. Il fait partie d'un réseau piétonnier reliant les quartiers résidentiels aux alentours et la zone d'emplois du Technopôle Angus, le tout en donnant la priorité aux piétons et aux

cyclistes. Il est également prévu que le projet soit intégré au réseau principal de pistes cyclables de la ville. Le projet va donc offrir des alternatives à la voiture.

Figure 5.37 Station de Bixi près du site



(Google Maps, 2023)

5.6.1.4 Des horaires de transport peu conviviaux en dehors des heures de pointe et une mobilité axée sur le traditionnel « domicile-travail »

La ligne 97 offre un horaire beaucoup plus varié au courant de la journée. Elle offre effectivement des horaires de 5h à 1h et 2h du matin (en date de l'automne 2023). Dans la majorité des plages horaires, seulement deux ou trois arrêts sont disponibles, et ce avec des temps d'espacement de 20 à 30 minutes. Le temps d'attente peut donc être plus long à certaines heures. Dans le cas de la ligne 97 direction ouest, on retrouve le plus grand nombre d'arrêts le matin dans l'heure de pointe (départ vers le travail). Dans la direction est, c'est plutôt dans l'heure de point du soir (retour à la maison) que l'on retrouve la plupart des arrêts. Pour la fin de semaine, plus d'arrêts sont disponibles en après-midi. Donc, même si l'horaire de la ligne 97 est généreux, il reflète aussi une mobilité plus traditionnelle axée sur le « domicile-travail ». Les horaires des heures hors pointe ne sont pas si conviviaux. Dans le cas de la ligne 25 et des arrêts William-Tremblay et Molson (Nord-Sud), l'horaire n'est actuellement pas convivial en dehors des heures de pointe (en date de l'automne 2023), surtout quand l'on pense que la ligne 25 fait le lien direct entre le site du projet et la station Préfontaine. La ligne n'offre pas d'horaire la fin de semaine et, mis à part les plages horaires lors des heures de pointe du matin et du soir, on retrouve seulement deux arrêts par heure au 30 minutes environ. L'horaire débute également à 6-7h du matin et se poursuit jusqu'à 21h. Cela n'est pas vraiment convivial pour celles et ceux se déplaçant en dehors des heures de pointe ou ayant des horaires de travail atypiques. L'horaire des arrêts d'autobus implantés près du site ne sont donc pas vraiment convivial en dehors des heures de pointe. Cela est particulièrement le cas pour la ligne 25.

Il est important de préciser que même si les horaires d'autobus suggèrent encore une mobilité axée davantage sur les déplacements « domicile-travail », le projet de l'îlot central offre des aménagements permettant de faciliter les différents déplacements réalisés pour le *care* au quotidien. Comme il a été vu

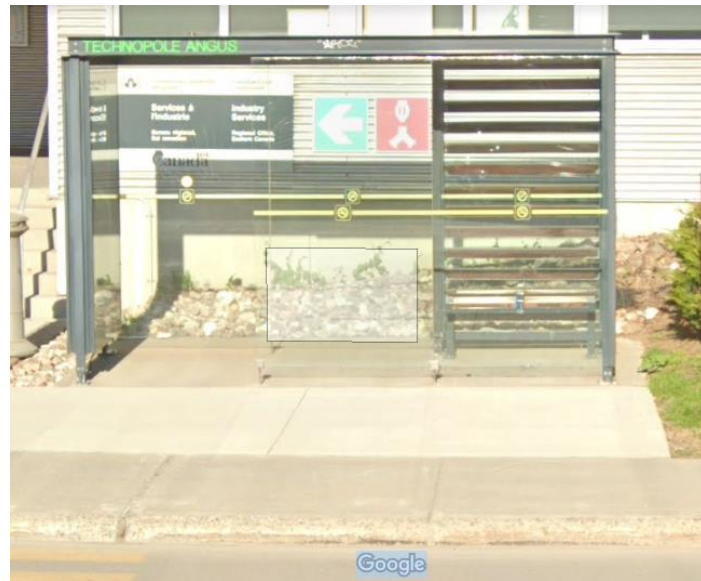
plus haut, plusieurs infrastructures sociales, commerces et services sont disponibles à distance de marche. Ce projet est donc prévu pour faciliter le quotidien des personnes.

5.6.1.5 Des arrêts d'autobus peu accueillants, confortables et sécuritaires

Tous les arrêts disponibles près du projet permettent d'embarquer les personnes à mobilité réduite ou ayant un handicap, à l'exception de l'arrêt de la ligne 97 direction ouest (Rachel / Molson ID d'arrêt : 60658). Si on regarde plus attentivement les deux arrêts sur la rue Rachel à l'angle de la rue Molson (ligne 97), on remarque que l'arrêt 60658 possède un abribus composé d'un petit banc protégé des intempéries et que l'arrêt 60657 ne possède aucun abribus (voir les figures 5.38 et 5.39). Les arrêts actuels de la ligne 97 ne sont donc pas particulièrement accueillants, sécuritaires et agréables à utiliser. Aucun abri n'est prévu dans un cas et dans l'autre, l'abribus ne suffira pas à un plus grand achalandage. À certaines heures, les usages et les espaces libres présents autour des arrêts pourraient également créer un sentiment d'insécurité chez certaines personnes, surtout quand l'on pense que les horaires le soir sont disponibles jusqu'à 1h ou 2h du matin.

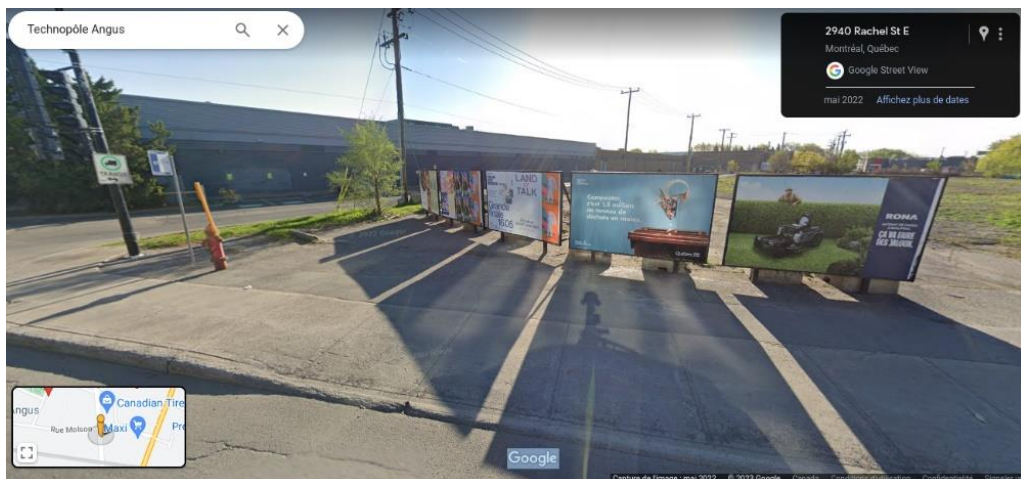
Dans le cas des arrêts d'autobus de la ligne 25 disponibles aux alentours du site (voir les figures 5.40 à 5.42), la même réflexion s'impose. Seulement de petits abribus sont disponibles sur la rue Molson. Dans le cas de l'arrêt Molson et de l'arrêt No 4803 (61095) aucun abribus n'est disponible. Dans le cas de l'arrêt de la ligne 25 à l'angle des rues Molson et William-Tremblay (sur le site du projet), il est encore trop tôt pour le dire (le projet étant encore en construction). Dans le plan d'aménagement de la SDA (2016), rien n'est indiqué au sujet de cet arrêt, aucun aménagement n'est prévu et aucune recommandation n'est précisée à son égard (voir figure 5.43). Pourtant, il s'agit d'un élément important du site, car il s'agit de l'arrêt de transport en commun le plus rapproché du projet de l'îlot central. Même si les bâtiments sont très rapprochés de l'arrêt et que les utilisatrices et les utilisateurs n'auront pas de grandes distances à parcourir pour prendre l'autobus, le projet ne prévoit pas un abri pour protéger les personnes des intempéries qui sont fréquentes ici au Québec. Il existe plusieurs bancs dans la place publique, qui est limitrophe à la zone, mais ils ne sont pas implantés à cet endroit nécessairement pour celles et ceux qui attendent leur autobus. Il est aussi évident que les stationnements sur rue seront encombrants dans ce cas-ci (28 cases prévues). Somme toute, les arrêts de transport en commun près du site de l'îlot central ne sont pas particulièrement accueillants, sécuritaires, ni agréables à utiliser, surtout pour les populations plus vulnérables ayant des besoins particuliers en termes de confort.

Figure 5.38 Rachel / Molson ID d'arrêt : 60658



(Google Maps, 2023)

Figure 5.39 Rachel / Molson ID d'arrêt : 60657



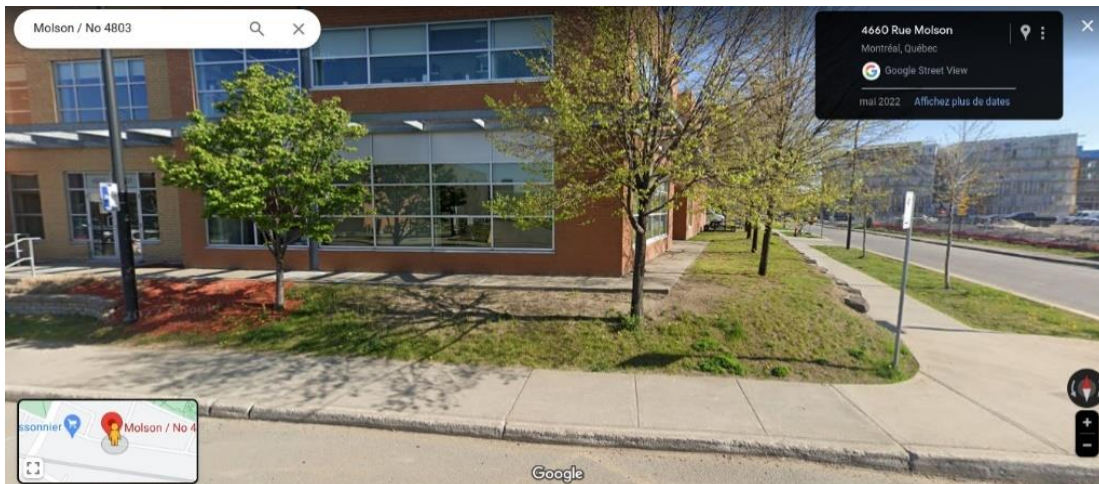
(Google Maps, 2023)

Figure 5.40 Molson / William-Tremblay ID d'arrêt : 61122



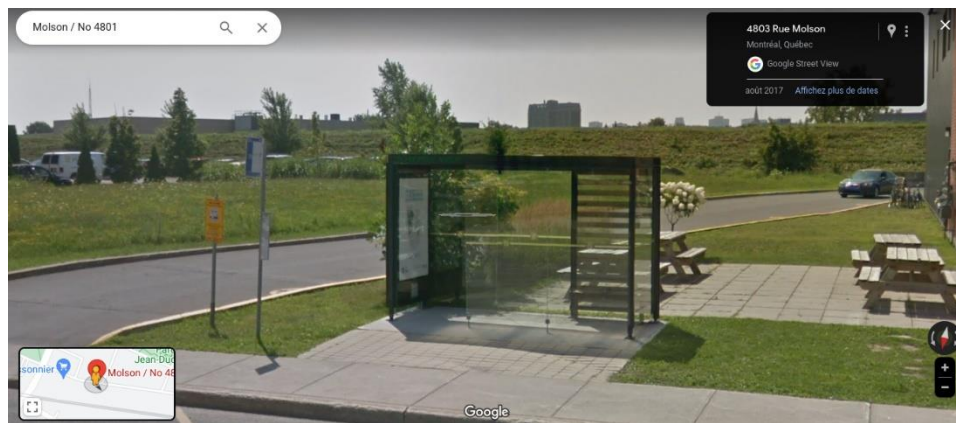
(Google Maps, 2023)

Figure 5.41 Molson / No 4803 ID d'arrêt : 61095



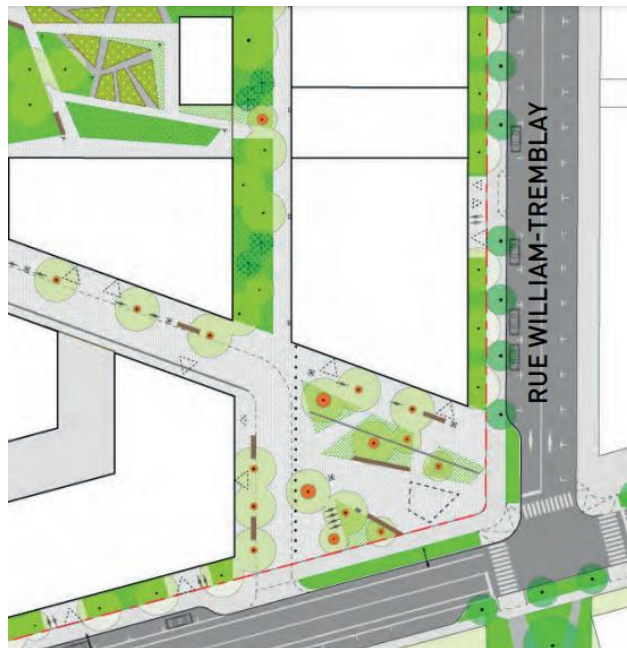
(Google Maps, 2023)

Figure 5.42 Molson / No 4801 ID d'arrêt : 61098



(Google Maps, 2023)

Figure 5.43 L'absence d'arrêt d'autobus aménagée sur le site de l'îlot central



(SDA, 2016, p.41)

5.6.2 Écoquartier Lachine-Est

5.6.2.1 Une mobilité axée sur les transports actifs et collectifs

Le projet incorpore tous les modes de déplacements, surtout les modes de transport actifs et collectifs. Il « assure l'intégration d'une diversité d'options en matière de mobilité » et un partage de la rue, le tout en priorisant les plus vulnérables (Ville de Montréal, 2021, p.37). Le projet prévoit un « réseau de mobilité complet », hiérarchisé et connecté aux quartiers avoisinants qui priorise les mobilités douces telles que le vélo et la marche (*Ibid.*). Même si la priorité va aux modes de transports actifs et collectifs, le projet vise tout de même une mobilité automobile vers les quartiers avoisinants et le reste de la Ville qui soit améliorée (*Ibid.*). On mise sur « une connectivité accrue entre le réseau municipal et le réseau autoroutier » (*Ibid.*). Le projet propose donc un partage entre les différents modes de transport et assure leur cohabitation « harmonieuse » (*Ibid.*, p.49). Comme il sera abordé sous peu, il existe néanmoins quelques exceptions dans la sécurité.

5.6.2.1.1 Transports en commun

Dans le cas des transports en commun structurant, il est prévu que la rue Victoria incorpore au moins deux stations de transport collectif structurant et que le boulevard Saint-Joseph incorpore plusieurs stations d'autobus. Pour le mode de transport structurant qui sera implanté sur l'axe de la rue Victoria, d'après la ou le participant.e 2, il y a un « consensus » dans la communauté pour que le mode de transport soit un tramway (Participant.e 2, 2022). Toujours selon cette personne, il s'agit d'un enjeu essentiel qui se doit d'être appuyé par la communauté. La personne a également précisé que le tramway désiré posséderait 130 stations et qu'il devrait relier le secteur de Lachine à l'est de l'île de Montréal sur 60 km. La personne participante 2 a également précisé que l'Autorité Régionale de Transport Métropolitain fait actuellement « pression » pour connecter le réseau de l'est avec celui de l'ouest. Les axes de transport en commun seront aussi connectés aux zones résidentielles. En effet, selon le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal, dans l'aire TOD de Lachine-Est, l'on prévoit que 40% (voir 60% avec l'arrivée du REM) de la croissance des ménages soit orienté vers les points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant d'ici 2031 (*Ibid.*, p.8). Le projet doit respecter une densité résidentielle élevée (densité résidentielle brute minimale de 80 logements/hectare) près des stations de transport en commun structurant (CMM, 2012, p.86). Les services de transport en commun doivent donc être connectés aux zones résidentielles. Étant donné que le projet prévoit valoriser et faciliter l'accès à la gare du Canal, qui est déjà implantée près du site, et qu'il préconise l'implantation de stations de transport en commun structurant (tramway) sur l'axe de la rue Victoria et que des arrêts d'autobus, espacés d'au maximum 300 mètres, seront implantés sur l'axe du boulevard Saint-Joseph, les secteurs résidentiels seront bien desservis par les transports en commun, et ce à distance de marche. Leur accès sera facilité par les axes de transports actifs prévus sur le site (Corridor boisé, promenade des Sulpiciens, etc.) (voir figure 5.44). Les stations de transports en commun vont permettre d'accéder aux destinations importantes du quotidien telles que les lieux d'emplois (au centre-ville notamment), le centre communautaire et sportif, l'école, les commerces, etc.

5.6.2.1.2 Transports actifs

Les pistes cyclables, qui sont actuellement présentes sur le site sont, implantées sur la 6e avenue, sur le chemin du Musée et sur la berge du canal Lachine. Les liens cyclables projetés et potentiels seront connectés à ces pistes cyclables (voir figure 5.44). Tout d'abord, un lien cyclable est proposé dans l'axe de la rue Victoria parallèlement à la ligne de transport en commun structurant. Il sera donc relié à la piste cyclable traversant la 6e avenue. Un lien cyclable est aussi proposé dans le Corridor boisé, la promenade des Sulpiciens et dans l'axe de la ligne de train actuelle. Ils reliront le site aux stations de transport en commun. Un autre lien cyclable proposé connectera la piste cyclable de la berge du canal Lachine (de l'autre côté du site) et le site en passant par une passerelle proposée. Un lien cyclable proposé va se connecter à la piste cyclable sur le chemin du Musée à partir de celui disponible sur la promenade des Sulpiciens. De plus, un autre lien cyclable (à confirmer) sera implanté sur le site de Parcs Canada (berge du canal Lachine dans le projet d'écoquartier) et viendra se connecter à la piste cyclable sur le chemin du Musée. Somme toute, toutes les pistes cyclables actuelles seront connectées aux liens cyclables proposés et potentiels qui eux-mêmes seront interconnectés.

Quant aux stationnements pour vélos, la Ville précise dans son PPU que des stationnements pour vélo doivent être implantés pour compléter la mobilité active proposée dans le projet (Ville de Montréal, 2021, p.49). Le projet prévoit donc d'implanter les stationnements pour vélo près des principaux liens cyclables, des entrées des bâtiments et au niveau des rez-de-chaussée (*Ibid.*, p.61). Les stationnements pour vélo doivent être facilement accessibles et sans obstacle, ils ne doivent donc pas être implantés près d'escaliers, de pentes fortes, etc. (*Ibid.*). Dans le cas des stationnements pour vélo souterrains, un accès distinct des automobiles doit être privilégié (*Ibid.*). Les principaux liens vélos du projet sont disposés sur la rue Victoria, la 6e avenue, le Corridor boisé, la promenade des Sulpiciens et près de l'emprise du CP, donc les stationnements pour vélos devraient être implantés près d'arrêts de transport en commun, près de l'école et du pôle civique, près du pôle central (le parc des Ponts roulants et la place des Antennes) et près du pôle d'emplois. Le projet prévoit également l'implantation d'espaces intérieurs complémentaires à la pratique du vélo tels que des vestiaires et des douches dans les bâtiments qui ne sont pas résidentiels (*Ibid.*, p.66). De plus, la Ville prévoit un nombre minimal de cases de stationnements pour vélo : pour les habitations (1 case/par logement), pour les usages institutionnels (1 case/150 m²), pour l'école (6 cases/classes), pour les commerces (1 case/75 m²) et pour les bureaux (1 case/100 m²) (*Ibid.*, p.112).

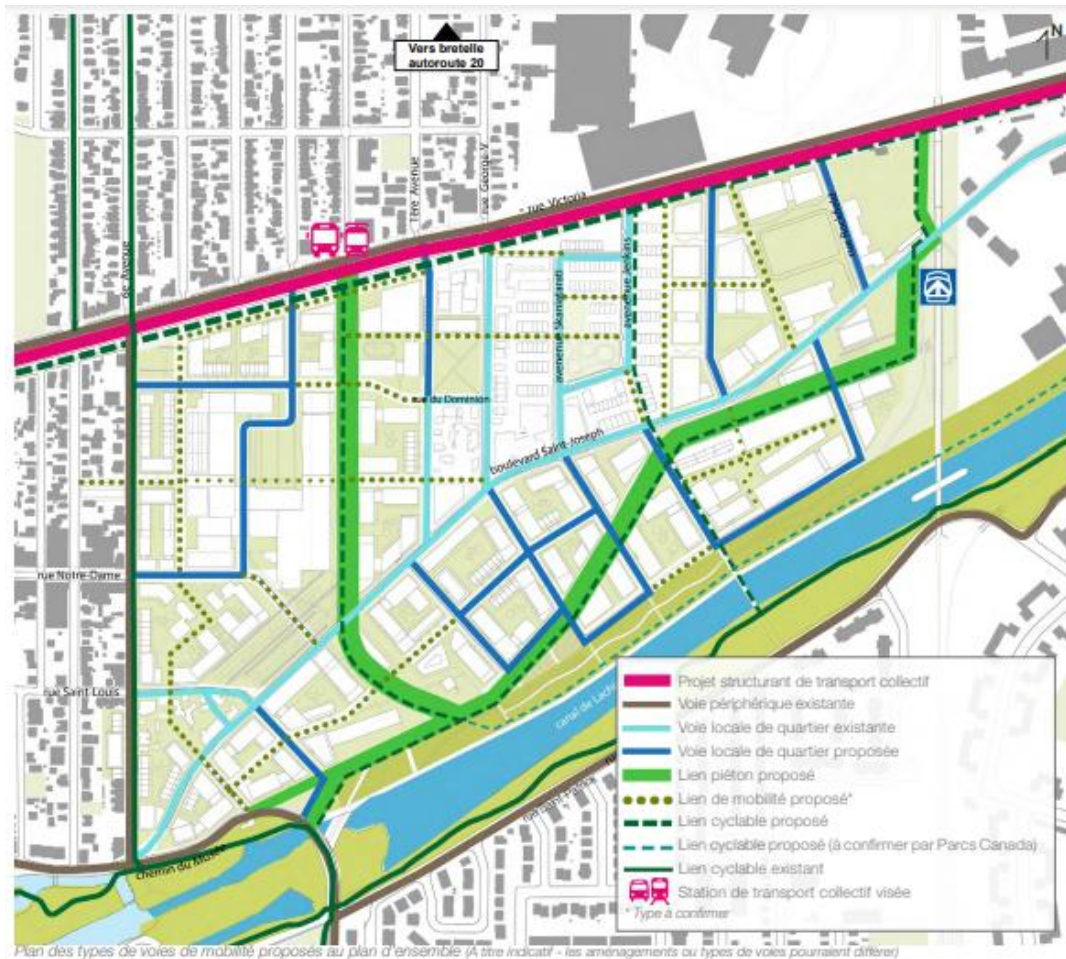
Dans le cas des déplacements piétons, il est actuellement possible d'affirmer que les trottoirs prévus sur le boulevard Saint-Joseph auront une largeur d'au moins 2 mètres (*Ibid.*, p.71). Les trottoirs seront aussi assortis d'une bande de plantation d'au moins 2 mètres pour les séparer de la chaussée. Au-delà des trottoirs, le projet comporte plusieurs voies actives qui permettront au piéton.ne.s de se déplacer plus facilement vers les futurs arrêts importants du quotidien. On note, par exemple, le Corridor boisé et la promenade des Sulpiciens qui sont des voies actives (piétonnes et cyclables) traversant le projet. Le Corridor boisé « assure la principale desserte de la station centrale du mode de transport collectif structurant sur la rue Victoria ainsi que des équipements du pôle civique » (*Ibid.*, p.75). Tout comme le

Corridor boisé, la promenade des Sulpiciens fera le lien avec la gare du Canal (actuelle et projetée) (*Ibid.*, p.37). Le projet vise également « [l']établissement de liaisons efficaces vers la gare du Canal et l'axe de la rue Victoria » (un lien actif reliant la station de transport en commun structurant potentielle et la gare de train actuelle) (*Ibid.*, p.49). La promenade du canal de Lachine et la passerelle entre les deux rives du canal Lachine faciliteront également les déplacements piétons. Dans l'axe du boulevard Saint-Joseph, le projet priorise « l'aménagement d'espaces publics ou de parcs adjacents au boulevard pour maximiser l'espace de déambulation disponible » (*Ibid.*, p.71). Dans le cas de la rue Victoria, des liens actifs vers les quartiers avoisinants au projet sont prévus (*Ibid.*, p.72). Au-delà des zones à plus fort débit de piéton.ne.s, le projet prévoit des allées vertes, des voies actives et des voies partagées qui favoriseront les déplacements actifs dans l'ensemble du site (à noter que dans la version de 2023, le type de lien de mobilité reste encore à déterminer).

5.6.2.1.3 Déplacements motorisés

Le projet n'exclut pas complètement les déplacements motorisés à l'intérieur du projet (voir figure 5.44). On prévoit effectivement des rues partagées (PPU version 2021) ou des voies locales de quartier (PPU version 2023), où les véhicules, les piéton.ne.s et les cyclistes sont réunis. Des voies locales sont aussi proposées pour offrir une circulation automobile à l'intérieur du projet. Les voies collectrices sont, quant à elles, reléguées aux pourtours du projet (la rue Victoria et la 6e Avenue) et au centre (boulevard Saint-Joseph). Le boulevard Saint-Joseph assurera notamment un transit vers la rue Victoria et la 6e Avenue et comportera du stationnement automobile de « façon ponctuelle aux endroits appropriés » (*Ibid.*, p.71).

Figure 5.44 Mobilité planifiée sur le site de l'écoquartier Lachine-Est



(Ville de Montréal, 2023, p.50)

5.6.2.2 Une sécurité routière accrue

Des mesures de sécurisation des voies de circulation sont prévues dans le PPU de l'écoquartier Lachine-Est. Le projet veut effectivement « [o]ffrir des conditions conviviales et sécuritaires pour des déplacements actifs efficaces dans l'ensemble de l'écoquartier » (*Ibid.*, p.49). La Ville prévoit dans la conception des différents liens de mobilités que la circulation soit conviviale et sécuritaire pour tous les modes de transports, et ce pour chaque saison de l'année (*Ibid.*, p.59). Le projet appliquera également les principes « Vision Zéro » (Plan d'action Vision Zéro de 2022-2024), soit l'objectif zéro décès et blessé grave sur les routes. Ce plan d'action vise, en autres, à assurer des interactions sécuritaires en agissant sur l'aménagement (les intersections, le partage de la route, la signalisation, etc.) et à minimiser l'exposition aux risques par la planification de la mobilité (réseau cyclable, sécurisation des abords des stations de transport collectif et d'écoles, etc.) (Ville de Montréal, 2022b). Par exemple, comme on peut le voir sur les figures 5.46 et 5.47, le projet utilisera le marquage au sol et différents matériaux de revêtement pour marquer un changement d'ambiance (*Ibid.* Annexe A2). Cela est particulièrement perceptible près du

centre sportif, du centre communautaire et de la nouvelle école. Les rues partagées (voir figure 5.47) vont donner la priorité aux piéton.ne.s et les conductrices et les conducteurs d'automobile devront céder le passage (*Ibid.*). Les piéton.ne.s pourront circuler librement dans l'emprise de la voie et la limite de vitesse sera de 20 km/h (généralement) (*Ibid.*). Le projet vise donc la sécurisation des zones telles que les écoles, les stations de transport en commun, les institutions, etc. Or, des mesures supplémentaires telles que des intersections surélevées pourraient renforcer la sécurité, surtout en pensant que plusieurs modes de transports vont cohabiter. Enfin, le projet semble également vouloir offrir une signalétique claire et visible puisque le PPU prévoit déjà une signalétique « optimale » qui facilitera l'accès aux stationnements pour vélo (*Ibid.*, p.61). Il est, en revanche, encore trop tôt pour l'affirmer ou l'infirmer.

Figure 5.45 Écoquartier Lachine-Est intersection prévue (exemple 1)



(Ville de Montréal, 2023, p.81)

Figure 5.46 Écoquartier Lachine-Est intersection prévue (exemple 2)



(Ville de Montréal, 2023, p.75)

Figure 5.47 Le concept de rue partagée préconisé par l'écoquartier Lachine-Est



(Ville de Montréal, 2023, p.V)

5.6.2.3 Des mesures pour réduire la dépendance à l'automobile

Le projet prévoit des mesures pour réduire le volume de voitures garées dans l'espace public. La Ville vise à limiter « les superficies dédiées aux véhicules » et à réduire les gaz à effet de serre (*Ibid.*, p.37). Dans le secteur, les orientations panmontréalaises s'appliquent. De fait, dans un rayon de 500 mètres autour d'une gare de train de banlieue (aire TOD), un nombre maximum d'unités de stationnement non résidentiel doit être respecté (*Ibid.*, p.8). Le projet prévoit également que « peu de rues » soient exclusivement dédiées à la circulation automobile et souhaite « rationaliser les surfaces consacrées aux automobiles », notamment pour les stationnements (*Ibid.*, p.37). C'est pourquoi il privilégiera des stationnements à l'intérieur des bâtiments, des stationnements hors-sol n'ayant pas façade sur la voie publique principale, des stationnements étagés ayant des rez-de-chaussée et des toitures possédant des usages tels que des commerces et des terrains de sports, et des stationnements partagés entre les développements immobiliers (pour diminuer les surfaces dédiées aux stationnements) (*Ibid.*, p.61). Dans ce dernier cas, le projet met de l'avant la proximité aux infrastructures de transport en commun et de transport actif d'importance ainsi qu'aux commerces et aux services du secteur (*Ibid.*). Les stationnements seront implantés de façon à réduire les surfaces qui leur sont accordées et les stationnements partagés seront implantés près des infrastructures de transports, des services et des commerces. Il y a donc une redistribution de l'espace de la rue au profit des transports en commun et des transports actifs. Enfin, le projet projette d'offrir des alternatives à l'automobile. La Ville compte inclure des « pôles de mobilités

partagées (BIXI, autopartage, etc.) » (*Ibid.*, p.49) et exiger qu'il y ait un minimum d'une case de stationnement dédiée à l'autopartage sur vingt cases de stationnement (*Ibid.*, p112) (voir figure 5.48). Somme toute, le projet va offrir des installations de partage d'automobile et de vélo, de nombreux stationnements pour vélos, de nombreuses stations de transport en commun et un réseau de transport actif diversifié et orienté vers les stations de transport en commun. La gare du Canal, sur la ligne de train Exo 4, possède actuellement un stationnement incitatif de 150 places, 14 places de stationnement pour vélo et 2 places de covoiturage.

Figure 5.48 Normes prescrites pour les stationnements de véhicules

GROUPES D'USAGES	NOMBRE MAXIMAL DE CASES DE STATIONNEMENT POUR VÉHICULES	
	À 500 m et plus d'une station de métro, de tramway ou de train	À moins de 500 m d'une station de métro, de tramway ou de train
Habitation	0,9 case/logement	0,7 case/logement
Institutionnel	Aucun maximum	École : 1 case/3 employé.e.s Autre : 1 case/300 m ²
Commerce	1 case/40 m ²	1 case/50 m ²
Bureau	1 case/50 m ²	1 case/100 m ²

Tableau des ratios de stationnement automobile

(Ville de Montréal, 2023, p.114)

5.6.2.4 Des patrons de déplacements autres que le traditionnel « domicile-travail »

Étant donné que les arrêts de transports structurants, qui seront implantés sur le site, ne sont pas encore mis en place, il est encore trop tôt pour affirmer quelque chose sur les horaires de transport. Les arrêts d'autobus prévus sur le boulevard Saint-Joseph et les stations de tramway projetées sur l'axe de la rue Victoria ne sont pas encore présents. Si l'on regarde les lignes d'autobus et de train qui desservent déjà le site de l'écoquartier, on retrouve les lignes de la Société de transport de Montréal (110, 495, 195, 496, 191 EST et OUEST) et la gare du Canal de la ligne de train EXO. Toutes les lignes d'autobus relient le secteur à au moins une station de métro sur la ligne verte et/ou orange (les stations Angrignon et Lionel-Groulx). Cependant, comme le PPU l'indique « [...] les temps de parcours jusqu'au métro (stations Angrignon, Atwater, Lionel-Groulx, Place-Saint-Henri et Vendôme) sont relativement longs. » (*Ibid.*, p.24). Suite à la recommandation 13 du rapport de l'OCPM, concernant le plan de transport qui s'échelonnera jusqu'à l'implantation du mode de transport structurant, le PPU de juin 2023 prévoit dans son plan d'action (à court terme) de collaborer « [...] avec la STM dans le cadre de la nouvelle refonte du réseau, planifier la bonification transitoire de la desserte en autobus d'ici à l'arrivée du projet structurant de transport collectif » (Ville de Montréal, 2023, p.112).

Les horaires répertoriés sur les différentes lignes d'autobus sont assez variés. Il y a effectivement plusieurs plages horaires réparties sur l'ensemble de la journée, et même de la nuit dans certains cas. À noter que les arrêts sont espacés de 30 minutes, ce qui peut rendre plus compliqués les déplacements pour certaines personnes. Qui plus est, l'horaire de train de la gare du Canal reflète plutôt une mobilité orientée uniquement sur les déplacements « domicile-travail ». On retrouve des plages horaires le matin en direction du centre-ville et aucune en après-midi et on retrouve majoritairement des plages horaires en après-midi en direction de Candiac (vers la gare du Canal). Aucune plage horaire n'est d'ailleurs disponible le soir et les différentes plages horaires ne sont pas très variées (certaines heures n'ont pas de départ). Cela signifie que l'horaire de train est planifié majoritairement en fonction des déplacements faits pour aller à son travail (vers le centre-ville le matin) et pour revenir à la maison (vers la gare du Canal en après-midi). Actuellement, les horaires ne sont pas tous conviviaux en dehors des heures de pointe. D'un autre côté, comme la personne participante 3 l'a confirmé, le projet prévoit d'autres types de mobilité qui vont au-delà du traditionnel « domicile-travail ». La personne pense, par exemple, aux mobilités récréatives et à celles réalisées au courant de la journée (soit celles réalisées pour le *care* notamment) :

« Étant donné la localisation avantageuse, en bordure du canal, du fleuve, il va avoir probablement des déplacements de façon récréative, par exemple, pour rejoindre certains endroits au bord du fleuve au bord du canal. Donc cela c'est un type de déplacement. Il y aura des déplacements vers les services de proximité, vers les commerces aussi. Mis à part les déplacements classiques travail-domicile. » (Participant.e 3, 2023)

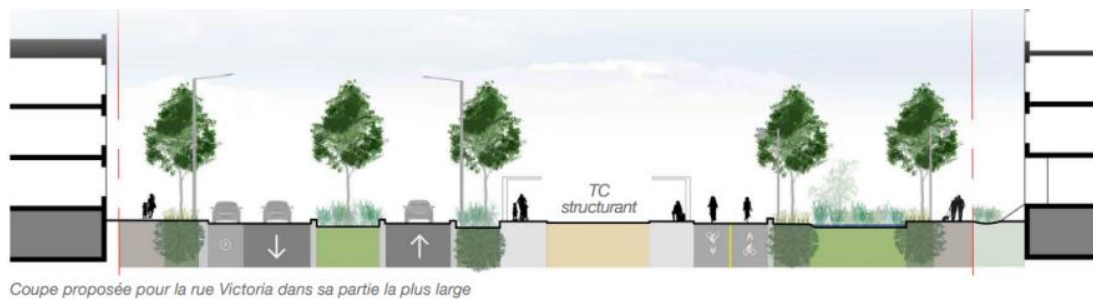
5.6.2.5 Des arrêts de transport en commun non satisfaisantes

Dans l'état d'avancement du projet, il est seulement possible d'affirmer que la gare de transport en commun, qui sera implantée dans l'axe de la rue Victoria, sera facilement accessible à pied, notamment par l'entremise du Corridor boisé. D'ailleurs, les images de concept du projet présentent un abri contre les intempéries (voir figure 5.49). Le marquage au sol et l'utilisation de différents matériaux de revêtement pourront également améliorer la sécurité de l'intersection entre la station et les voies routières. Le projet prévoit notamment « un espace public plus important pour encadrer la future station de transport collectif structurant qui sera le point de départ du Corridor boisé » (*Ibid.*, p.72). Selon la personne participante 2, les stations de tramway désirées sur l'axe de la rue Victoria vont offrir « une accessibilité universelle » aux personnes à mobilité réduite ou aux personnes transportant une poussette par exemple. Dans le cas de la revitalisation de la gare du Canal, le PPU propose l'ajout d'une place publique et d'un parcours actif pour faciliter son accès à partir de l'axe de la rue Victoria (où l'on souhaite implanter une autre station de tramway).

Dans leur état actuel, les stations et les arrêts de transport en commun disponibles sur le site ne sont pas sans obstacle, accueillants, sécuritaires ni agréables à utiliser. Dans certains cas, les arrêts d'autobus ne disposent pas d'abribus. Quand ils en possèdent, les bancs sont petits et ne possèdent pas de dossier (voir

les figures 5.54 à 5.56). Cela peut s'avérer moins agréable pour certaines populations. Quant à la gare du Canal actuelle, elle ne semble pas être accessible sans obstacle, accueillante, sécuritaire, ni agréable à utiliser (voir les figures 5.50 à 5.53). Pour accéder au débarcadère, il faut parcourir un long trajet traversant le viaduc (la voie ferroviaire). Ce trajet peut être difficile à parcourir pour certaines populations (des adultes plus âgé.e.s, des parents transportant une poussette, des personnes à mobilité réduite, etc.). Ce parcours est également entouré par des usages industriels et un poste d'Hydro-Québec. De fait, le manque d'achalandage potentiel à proximité de la gare, à certaines heures de la journée, peut provoquer un sentiment d'insécurité chez certaines personnes.

Figure 5.49 Coupe de la rue Victoria et de la station de transport en commun structurant prévue



(Ville de Montréal, 2023, p.75)

Figure 5.50 Concept de la gare du Canal



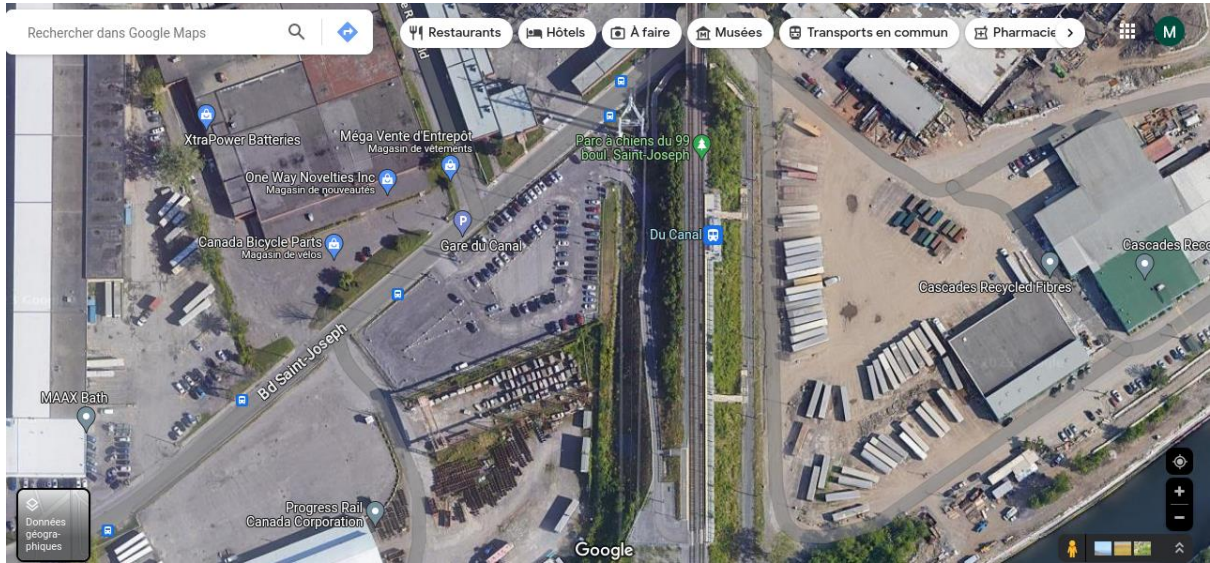
(Ville de Montréal, 2023, p.43)

Figure 5.51 Aménagement actuel de la station de la gare du Canal



(Google Maps, 2023)

Figure 5.52 Aménagement actuel de la station gare du Canal



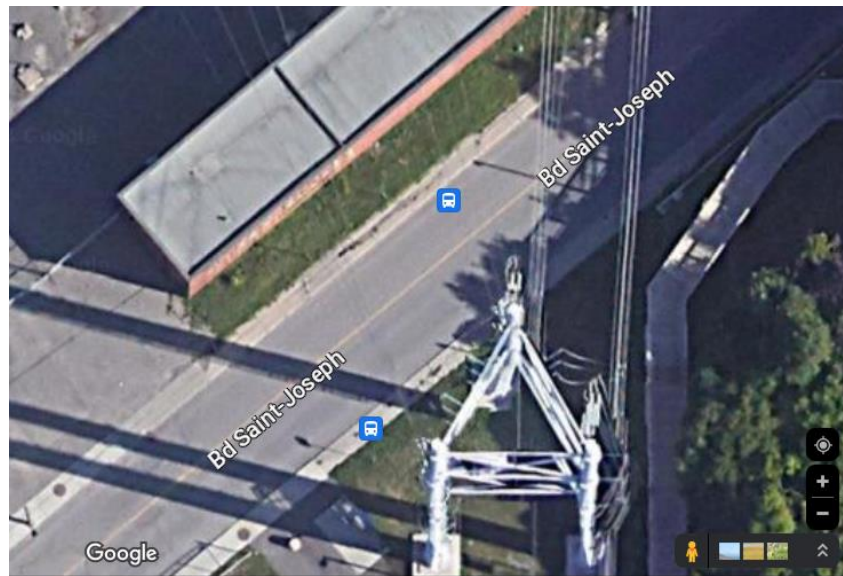
(Google Maps, 2023)

Figure 5.53 Aménagement de la station gare du Canal



(Google Maps, 2023)

Figure 5.54 Arrêts d'autobus près de la gare du Canal



(Google Maps, 2023)

Figure 5.55 Exemple d'un arrêt d'autobus sur la rue Victoria



(Google Maps, 2023)

Figure 5.56 Exemple d'un arrêt d'autobus sur la rue Victoria



(Google Maps, 2023)

5.6.3 Conclusion mobilité et infrastructure de transport

Dans le cas des deux projets, tous les modes de déplacements sont incorporés, en particulier les modes de transport actifs et collectifs. Pour l'Îlot central, il y a les lignes d'autobus 25 et 97, qui mènent à des stations de métro, dont la station Préfontaine à proximité du site. Pour l'écoquartier Lachine-Est, on prévoit l'ajout d'un axe de transport en commun structurant dans l'axe de la rue Victoria, des arrêts d'autobus sur le boulevard Saint-Joseph et la revitalisation de la gare du Canal. Toutes ces stations et tous ces arrêts de transport en commun seront facilement accessibles à pied. Dans les deux cas, il y a des axes de déplacements actifs importants prévus. On note, par exemple, la rue partagée, le Corridor boisé et la promenade des Sulpiciens. Quant aux déplacements à vélos, les projets sont connectés aux réseaux actuels de pistes cyclables. Les projets prévoient également des stationnements pour vélos de manière à ce qu'ils soient positionnés stratégiquement près des arrêts importants du quotidien. Pour les deux projets, on prévoit des stationnements pour vélos intérieurs dans les bâtiments résidentiels. Enfin, dans les deux cas, la voiture possède toujours une place importante. Pour l'Îlot central, les nombreux stationnements sur rue témoignent de cette forte présence. Quant à l'écoquartier Lachine-Est, même si une priorité est accordée aux déplacements actifs et en transports en commun, les déplacements motorisés seront facilités par l'ajout de voies partagées, de voies locales et de voie collectrices. L'accès à tous les modes de transport est important pour faciliter les déplacements quotidiens et les chaînes de déplacements. La variété des modes de transport et leur disponibilité près des habitations et près des arrêts importants du quotidien faciliteront les déplacements faits pour les occupations liées au *care*.

Dans le cas des deux projets, l'on prévoit une sécurité routière accrue. Or, dans les deux cas, certains doutes peuvent être émis. Dans le cas de l'Îlot central, la rue Augustin Frigon et la rue Molson regroupent de nombreux stationnements automobiles qui rendront la traversée plus dangereuse pour les personnes (les enfants notamment) qui se rendront au parc Jean-Duceppe et au Centre À pas de géant. La commission

de l'OCPM a aussi exprimé des réserves quant à la rue Augustin Frigon où l'on verra de nombreux enfants traverser pour aller jouer au parc. Pour l'écoquartier Lachine-Est, la Ville vise à ce que la mobilité automobile vers les quartiers avoisinants et le reste de la Ville soit améliorée, ce qui pourrait augmenter la circulation motorisée sur le site. Les deux projets visent tout de même à ce que la présence de l'automobile dans l'espace urbain soit diminuée. Pour l'îlot central, l'on prohibe les déplacements motorisés à l'intérieur du site. Même si la voiture reste un élément important du paysage urbain, le projet va apporter d'autres alternatives à l'utilisation de l'automobile. On retrouve, par exemple, les nombreux supports à vélos disposés stratégiquement, les nombreux parcours piétons et cyclables, les stationnements dédiés à l'autopartage, le passeport mobilité (carte opus + abonnement Bixi + abonnement Communauto), les normes de stationnements à respecter par usages, la proximité avec les arrêts de transports en commun, etc. L'écoquartier Lachine-Est mise également sur l'implantation de mesures similaires.

Dans les deux cas, on retrouve actuellement des horaires de transports en commun qui ne sont pas conviviaux en dehors des heures de pointe et des arrêts qui ne sont pas complètement agréables, confortables et sécuritaires à utiliser. Par exemple, dans le cas de l'îlot central, la ligne 25 possède un horaire où les plages horaires sont plus nombreuses le matin et en après-midi (vers le retour à la maison), où les plages horaires après 21h sont inexistantes et où les temps d'attente sont plutôt longs. De plus, il n'y a actuellement pas d'horaire la fin de semaine (automne 2023). Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, la gare du Canal possède un horaire qui suggère une mobilité axée davantage sur les déplacements réalisés entre le domicile et le travail. Plus de plages horaires en direction du centre-ville sont disponibles le matin et plus de plages horaires en direction de Candiac (vers la gare du Canal) sont disponibles à l'heure où les habitant.e.s reviennent à la maison. Dans les deux cas, les horaires actuels peuvent limiter les déplacements des personnes qui ont des horaires et des déplacements atypiques comme celles et ceux ayant à leur charge des tâches associées au prendre soin de.

Enfin, les arrêts des lignes d'autobus 25 et 97 pour l'îlot central et des lignes 110, 495, 195, 496, 191 pour le site de Lachine-Est ne sont actuellement pas particulièrement accueillants, sécuritaires, ni agréables à utiliser. Dans certains cas, il n'y a pas d'abribus et si c'est le cas, les bancs sont petits et ils sont souvent dépourvus de dossier. Les arrêts ne sont donc pas complètement accessibles universellement. Pour la gare du Canal (Lachine-Est), il faut parcourir un long trajet traversant le viaduc (la voie ferroviaire) pour accéder au débarcadère. Cela peut s'avérer être un trajet plus difficile à parcourir pour certaines populations (p.ex. des adultes plus âgé.e.s, des parents transportant une poussette, des personnes à mobilité réduite, etc.). De plus, étant donné que le débarcadère est entouré par des usages industriels et un poste d'Hydro-Québec, à certaines heures de la journée, le manque d'achalandage potentiel à proximité de la gare pourrait engendrer un sentiment d'insécurité chez certaines personnes. Le PPU prévoit du moins que la future station de tramway soit facilement accessible à pied, protégée contre les intempéries et accessible universellement.

5.7 Quartier concentré et identité distincte

Tableau 5.7 Résultats quartier concentré et identité distincte

Critères	Îlot central	Écoquartier Lachine-Est
Le projet prévoit, dans un rayon d'environ 300 m autour d'une station de transports en commun structurante, une mixité des usages et des espaces publics.	O	O
Les arrêts importants du quotidien dans le quartier doivent être facilement accessibles à pied, à vélo ou en transport en commun. Les magasins et les prestataires de services sont situés dans un rayon de 600 m. Les installations sont situées le long des principaux axes piétonniers et des pistes cyclables ainsi qu'à proximité des arrêts des transports en commun. (Présence d'une forte proximité)	O	O
Le projet contient une mixité horizontale et/ou verticale des usages.	O	O
Le projet est ou contribue à former un quartier indépendant. Le nouveau quartier est connecté avec les structures préexistantes (indépendant, mais non isolé).	O	O
Le projet offre un aménagement urbain qui crée une identité distincte au quartier. Il présente des traits individuels et des caractéristiques de design qui lui sont propres.	O	O
La nomenclature de la ville (dans le projet) fait apparaître les femmes qui ont marqué l'Histoire, la culture, les sciences, le sport, etc. On fait l'effort d'utiliser un langage épique et non sexiste, faisant également apparaître le féminin, une forme telle que les femmes se sentent également concernées. On fait ressortir également des figures féminines dans le projet.	X	O

O : Le critère est respecté

! : Le critère est plus ou moins respecté

X : Le critère n'est pas ou très peu respecté

Case vide : Le critère n'est pas pris en considération due au manque d'information

5.7.1 Îlot central -Technopôle Angus

5.7.1.1 Un quartier indépendant

Dans un rayon d'environ 300 mètres autour de l'arrêt d'autobus de la ligne 25 (directement disponible sur le site du projet), on retrouvera une mixité d'usages et d'espaces publics. L'îlot central est conçu pour fournir plusieurs espaces publics (rue partagée, deux places publiques, corridors écologiques, boisé, talus végétalisé, qui s'est développé avec le temps, etc.) et pour offrir une mixité des usages. Le projet regroupe des milieux d'emplois et des habitations en faisant la transition entre le secteur d'emplois et les quartiers résidentiels dans le secteur. Le Technopôle Angus fournit, de manière générale, plusieurs commerces et services de proximité. C'est notamment le cas de l'îlot central où des commerces et des services vont être disponibles aux rez-de-chaussée des bâtiments donnant sur la rue partagée.

Dans l'îlot central tout comme dans le projet du Technopôle Angus, l'on retrouve plusieurs entreprises et lieux d'emplois et des commerces qui seront et sont déjà accessibles dans des immeubles mixtes disposés le long de la rue partagée. Ils seront également situés le long de la piste cyclable de la rue Molson ainsi qu'à proximité des arrêts d'autobus des lignes 25 et 97. Le projet offre actuellement un vaste inventaire d'infrastructures sociales disponibles dans un rayon de 600 mètres. Le projet prévoit donc une accessibilité aux commerces et aux services importants du quotidien, et ce dans un rayon de 600 mètres.

La personne participante 4 précise également que le projet a été planifié afin qu'il « se démarque en matière d'accessibilité, de sécurité et de mobilité, par exemple. » (Participant.e 4, 2023). Selon cette personne, la « certification LEED-ND v4 platine obtenue en 2018 en fait foi » (*Ibid.*). Elle a aussi précisé que le projet a été planifié avec « [...] la volonté d'apporter plus de mixité des usages sur le site avec notamment la présence de services, de commerces, de résidences [...] » (*Ibid.*). Cette forte proximité des commerces et des services faits en sorte que les habitant.e.s n'ont pas besoin de quitter le Technopôle Angus pour avoir accès aux nécessités du quotidien. L'ajout des résidences, des nombreux emplois, des infrastructures sociales ainsi que des commerces et des services de proximité va permettre au Technopôle Angus de devenir un quartier complet.

D'après la personne participante 4, l'élaboration du plan d'aménagement de l'îlot central est axée sur « l'intégration harmonieuse du site au tissu urbain existant ». Comme il a déjà été mentionné, il fait également office de liaison entre les différents éléments du quartier comme, par exemple, le parc Jean-Duceppe et l'aménagement du talus de la voie ferrée. Le projet de l'îlot central est donc relié à son environnement et sert, en quelque sorte, de plaque tournante.

5.7.1.2 Une identité distincte

Le projet possède également une identité distincte et présente des caractéristiques qui lui sont propres. Le secteur possède une histoire originale avec un lourd passé industriel et emblématique de Montréal. Il s'agit du site des anciennes Shops Angus qui ont été en fonction entre le début du 20^e siècle jusqu'au début des années 1990 (SDA, 2016). Ce contexte historique inspire actuellement le secteur. De plus, le projet possède des percées visuelles sur les points emblématiques de la ville de Montréal, soit le stade Olympique et le mont Royal (*Ibid.*, p.22). La rue partagée, conçue en diagonale, est également unique puisque ce genre de rue ou de ruelle n'est pas habituel à Montréal. La diagonale reflète la forme atypique de l'îlot et rappelle, d'une certaine manière, la ruelle qui est un espace public au caractère intimiste (*Ibid.*, p.44). Malheureusement, le projet de l'îlot central, tout comme le Technopôle Angus dans son intégralité, ne fait pas ressortir des figures féminines importantes (historiques, sportives, etc.).

5.7.2 Écoquartier Lachine-Est

5.7.2.1 Une mixité des usages accessibles en transports actifs et en transports en commun

Le projet prévoit une bonne accessibilité des commerces, des services, des équipements et des nombreux espaces publics étant donné qu'ils seront implantés près des stations de tramway, près du pôle civique sur l'axe de la rue Victoria à proximité de la gare du Canal (dans le cas de la deuxième station), près de la gare du Canal (ligne de train Exo) et près des futurs arrêts d'autobus du boulevard Saint-Joseph. Par exemple, dans le cas de la station de tramway potentielle près du pôle civique, on retrouvera une mixité des usages résidentiels, commerciaux, institutionnels, communautaires, d'emplois, de services et d'espaces publics. Les bâtiments d'intérêt patrimonial tels ceux de la Dominion Bridge seront également mobilisés pour apporter une mixité des usages.

Dans le cas des stations d'autobus sur le boulevard Saint-Joseph, on retrouvera une grande mixité des usages et des espaces publics. Dans le pôle central, une mixité de résidences, de commerces (et de services) et de lieux d'emplois est prévue. Plusieurs espaces publics seront aussi disponibles (la place du seuil Sud-Est, le parc des Ponts-roulants, la place des Antennes, la promenade des Sulpiciens, etc.). Il y aura une prédominance de résidences aux alentours du boulevard Saint-Joseph (au sein le secteur de la Stelfil), mais le pôle civique et le pôle d'emplois seront facilement accessibles dans un périmètre de 300 mètres. Dans le cas de la gare du Canal, on retrouvera une plus grande concentration de lieux d'emplois. On retrouvera également quelques habitations dans un périmètre de 300 mètres. Il y a d'ailleurs actuellement une prédominance des usages industriels autour de la gare du Canal. À l'intérieur des limites du projet, la promenade des Sulpiciens entretiendra tout de même des liens actifs vers la gare du Canal à partir des secteurs résidentiels près du boulevard Saint-Joseph. Des espaces publics seront aussi disponibles. On note, par exemple, le parc Tamper et la place de la gare. Bref, comme la Ville l'indique, « l'écoquartier repose sur un certain équilibre entre l'habitat, les équipements collectifs, les commerces et les services de proximité et, surtout, les lieux d'emploi. » (Ville de Montréal, 2021, p.36). Cet équilibre, on le retrouvera près des axes de transports en commun.

Le projet offre un réseau d'espaces publics et de liens actifs faisant le lien vers les destinations importantes du quotidien telles que les commerces et les services. Dans un rayon de 600 mètres, les habitations auront accès à des bâtiments comportant des commerces, des services et des lieux d'emplois. Ces bâtiments, souvent mixtes (résidences avec commerces, services ou lieux d'emplois), seront implantés dans le pôle central, où l'on retrouvera le prolongement de la rue Notre-Dame, près du parc des Ponts roulants et près de la place des Antennes. Ce secteur sera accessible par le Corridor boisé, à partir de la station de transport en commun structurant implanté sur l'axe de la rue Victoria, et par la promenade des Sulpiciens à partir du secteur résidentiel. À partir du prolongement de la rue Notre-Dame, un lien de mobilité fera le lien vers le reste des bâtiments comportant des commerces, des services et des lieux d'emplois. Les arrêts importants du quotidien seront donc situés dans un rayon de 600 mètres de la majorité des habitations. Il seront également disponibles le long des principaux axes piétonniers, des pistes cyclables ainsi qu'à proximité des arrêts et des stations de transports en commun. Les commerces, les services et les lieux d'emplois seront effectivement implantés près de la gare de tramway sur l'axe de la rue Victoria, près du

Corridor boisé (lien de transports actifs), près de la promenade du canal (lien en partie actif), près de la promenade des Sulpiciens (lien de transports actifs), près du parc des Ponts roulants, près de la place des Antennes, près de la place du seuil Sud-Est, près du boulevard Saint-Joseph, qui comportera des arrêts d'autobus à 300 mètres d'intervalle, et près de la gare du Canal.

Somme toute, la diversification des usages est l'un des objectifs du projet. La Ville prévoit en effet « une diversité de services, de commerces, d'emplois et d'équipements facilement accessibles à pied. » (*Ibid.*, p.35). Elle vise l'implantation « de commerces et de services à des endroits clés et à distance de marche afin de minimiser les déplacements motorisés », la « présence d'activités économiques variées » et la réduction des « déplacements pour le travail ou les achats » (*Ibid.*, p.51). C'est aussi ce que les participant.e.s ont précisé. La personne participante 2 a affirmé que les principes de la « ville de 15 minutes » seront appliqués et que l'école, les commerces, les services, etc., seront disponibles à distance de marche. Quand il a été demandé à la personne participante 3 si la disposition des usages facilitait les nombreux déplacements réalisés pour accomplir les tâches liées au travail reproductif et de *care*, elle a répondu que :

« Oui effectivement, c'est une combinaison de l'emplacement de certains usages, mais aussi une grille de rues qu'on appelle dans le jargon, de rues habitées et partagées, c'est-à-dire à la faveur des déplacements piétons et cyclistes. Donc, tout le réseau de rue, en particulier autour du boulevard Saint-Joseph, le boulevard principal, pis autour de ça se déploie un réseau de rues, de ruelles, de lots, pour desservir et irriguer l'ensemble du quartier. Pour que ça puisse se faire à pied par les lots. » (Participant.e 3, 2023)

La personne participante a aussi précisé que la réglementation d'urbanisme allait assurer cette diversification des usages voulue pour le secteur :

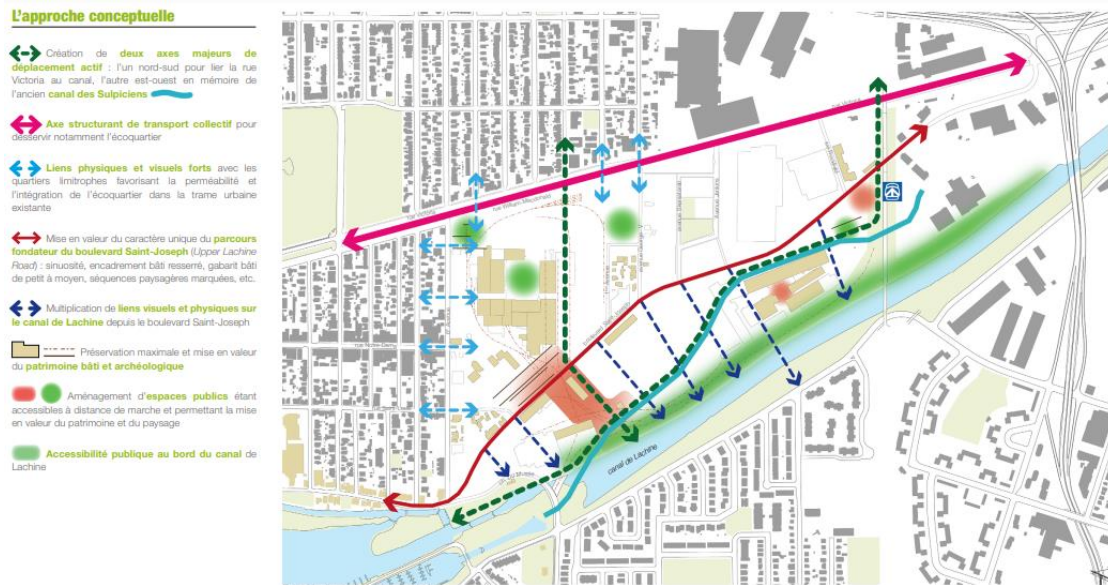
« Bien actuellement, c'est cela l'objectif, c'est d'avoir une diversité d'usages. Par exemple, dans le projet, on vise le prolongement de la rue Notre-Dame, qui est existante et qui est une rue commerciale, pour qu'elle puisse entrer dans le quartier. Pour avoir cette espace de continuité commerciale. Pour apporter des services de proximité. C'est des choses qui sont prévues et qui vont être gérées via les règlements d'urbanisme. » (Participant.e 3, 2023)

La Ville souhaite donc offrir un écoquartier dans lequel, il sera possible de travailler, de vivre, de réaliser ses achats quotidiens et de réaliser des loisirs.

Le quartier n'est pas isolé des quartiers avoisinants. La Ville prévoit de lier le projet, les quartiers limitrophes et le centre-ville à l'aide de l'axe de transport en commun structurant proposé. Afin d'être connecté aux quartiers préexistants, tels que le noyau résidentiel de Lachine-Est et de la 6e Avenue, on propose que le projet joue « un rôle complémentaire avec les milieux avoisinants » (*Ibid.*, p.35). Par exemple, le pôle civique profitera aux populations avoisinantes tout comme celle de l'écoquartier (*Ibid.*). Le projet va également offrir une « offre commerciale complémentaire à celle qui existe à proximité de l'écoquartier » et propose des liens avec les quartiers avoisinants et une trame verte et bleue qui donnera notamment accès au canal (voir figure 5.57) (*Ibid.*). Un des liens importants prévus est le prolongement de la rue Notre-Dame à l'intérieur des limites du projet. On note aussi le Corridor boisé (lien actif

important), qui fera le lien entre la 2e avenue et le canal Lachine, et la future passerelle qui relira le projet et les quartiers limitrophes. Les différents liens de mobilités vont favoriser l'intégration du projet dans la trame urbaine existante. Enfin, selon la Ville, tous ces liens physiques vont permettre « d'accéder facilement aux nouveaux équipements collectifs et aux infrastructures de transport collectif - existantes ou projetées - qui relient l'écoquartier au reste de la ville. » (*Ibid.*, p.50).

Figure 5.57 Liens avec les quartiers limitrophes (écoquartier Lachine-Est)



(Ville de Montréal, 2023, p.40)

5.7.2.2 Des personnages féminins représentés

La création d'une identité distincte est un des éléments clés du projet (*Ibid.*, p.42). L'orientation numéro une du projet est de préserver l'esprit du lieu. Le site possède en effet une riche histoire industrielle dont l'on peut encore constater les traces (ancienne Cité du fer et de l'acier). La Ville mise donc sur une reconnaissance « par la préservation et par la mise en valeur de grandes composantes archéologiques, patrimoniales et paysagères » uniques au secteur (*Ibid.*, p.33). Pour ce faire, le projet intégrera des marqueurs historiques⁶¹ dans l'aménagement des espaces publics et priorisera la vocation économique pour les bâtiments industriels (*Ibid.*, p.35). Des percées visuelles vers le canal Lachine, les ensembles bâtis et les quartiers limitrophes sont aussi proposées (*Ibid.*, p.63).

Actuellement, la toponymie des voies de circulation autour du projet fait apparaître certaines figures historiques telles que la reine Victoria (seule figure féminine) et le roi George V, les usines, qui ont exercé

⁶¹ Occupation autochtones, canal des Sulpiciens, noyaux villageois, parcours fondateur Saint-Joseph « Upper Lachine Road », ponts roulants, chemin de fer, talus ferroviaire, viaduc Rockfield, etc.

dans le secteur (la Jenkins et la Dominion), ou les Premières Nations (p.ex. l'avenue Skaniatarati). La toponymie est majoritairement neutre, c'est-à-dire qu'il s'agit d'avenues numérotées (ex. 1^{re} avenue, 2^e avenue, etc.). Présentement, le site ne fait pas particulièrement apparaître les femmes qui ont marqué l'Histoire, la culture, les sciences, le sport, etc. Il est encore trop tôt pour l'affirmer avec certitude étant donné que les rues proposées dans le projet n'existent pas encore. Les nouvelles voies seront d'ailleurs nommées selon les règles de toponymie actuelles comme l'affirme la personne participante 3 :

« [...] il va y avoir plusieurs rues et plusieurs ruelles qui vont être créées et on va utiliser les règles de toponymie. Il y a actuellement un cadre de reconnaissance adopté par la Ville qui fait en sorte qu'il va y avoir une banque de noms possibles de femmes, personnes issues de la diversité. Ça va faire l'objet aussi d'un processus d'attribution selon la toponymie, les règles de toponymie en vigueur. » (Participant.e 3, 2023)

D'un point de vue général, la version finale du PPU de juin 2023 précise que le rôle des femmes ouvrières, qui ont travaillé dans le secteur de Lachine-Est, sera pris en considération dans la mise en valeur du patrimoine immatériel (*Ibid.*, p.65). Le PPU met de l'avant l'héritage de la Dominion Bridge qui a « agi en pionnière dans la reconnaissance du travail des femmes, notamment en les intégrant dans les postes traditionnellement réservés aux hommes » (*Ibid.*, p.16). L'histoire du secteur et, plus précisément, l'histoire de certaines femmes qui y ont travaillé, est assez unique. Le quartier Lachine-Est a été le témoin de l'impact important des femmes sur le développement économique et social dans les environs du canal Lachine (L'Agence Parcs Canada, 2022). À l'époque, les femmes ouvrières avaient fait leur entrée sur le marché du travail, notamment grâce à l'effort de guerre, et avaient occupé des emplois jusqu'alors considérés comme trop exigeants pour les femmes (*Ibid.*). La Dominion Bridge, qui est implantée dans le secteur à l'étude, a fait partie des entreprises qui ont engagé ces pionnières (*Ibid.*). Elle a même recouru à leurs services pour « des travaux de précision » et a payé ces femmes « selon le principe du salaire égal pour un travail égal » (*Ibid.*). Cela s'est avéré être un élément unique à la Dominion Bridge. Le potentiel original de rappeler des figures féminines historiques est donc à retenir. La Ville en prend connaissance, il s'agit d'un élément immatériel à valoriser, mais aucune action n'est encore précisée sur le sujet comme c'est le cas pour le patrimoine matériel.

5.7.3 Conclusion quartier concentré et identité distincte

Les deux projets prévoient l'implantation d'une variété d'espaces publics, de différents usages, d'infrastructures sociales et d'équipements collectifs à proximité des habitations et des arrêts de transports en commun. Cela facilitera les différents déplacements quotidiens et variés des personnes qui prennent en charge le travail reproductif et de *care*. Dans les deux cas, les projets restent bien intégrés à leur environnement. Dans le cas de l'îlot central, le projet fait partie du projet du Technopôle Angus et dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, le projet va jouer un rôle complémentaire pour les quartiers avoisinants (p.ex. le pôle civique profitera aux quartiers avoisinants, le prolongement de la 6^e avenue, etc.). Plusieurs liens physiques faciliteront l'accès aux nouveaux équipements collectifs et aux infrastructures de transport collectif (existantes ou projetées) à partir des quartiers limitrophes.

Enfin, les deux projets possèdent une identité forte. Les deux secteurs correspondent à d'anciens pôles industriels importants de la ville de Montréal. Pour l'îlot central, il s'agit des anciennes Shops Angus et pour l'écoquartier Lachine-Est, il s'agit du site de l'ancienne Cité du fer et de l'acier près du canal Lachine. Pour la représentation de figures féminines importantes, aucun élément n'est précisé pour le projet de l'îlot central. Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, les futurs noms des rues seront planifiés en fonction des principes de l'ADS+. Finalement, la version finale du PPU précise que le rôle des femmes ouvrières, qui ont travaillé dans le secteur de Lachine-Est, sera pris en considération dans la mise en valeur du patrimoine immatériel. Il s'agit d'un élément important de l'histoire du secteur étant donné que ces femmes ouvrières ont occupé des emplois jusqu'alors considérés comme trop exigeants pour les femmes. Il s'agit là, d'un fort potentiel de représentation de figures féminines importantes pour l'histoire du secteur industriel.

5.8 Sécurité urbaine et hygiène

Tableau 5.8 Résultats sécurité urbaine et hygiène

Critères	Îlot central	Écoquartier Lachine-Est
Une réflexion sur la sécurité urbaine est présente dans l'élaboration du projet.	O	!
Le projet prévoit que l'orientation des bâtiments et des immeubles favorise un contrôle social informel dans l'environnement résidentiel. La disposition des bâtiments, leur volume, les différentes typologies et l'emplacement des entrées et des fenêtres influencent la surveillance naturelle. Le projet prévoit des axes visuels entre les espaces intérieurs et extérieurs. Les entrées et les fenêtres des bâtiments font face à la rue (en particulier le long des routes principales). La conception des rues et des axes de circulation est aussi prise en compte. On évite la formation de zones de retrait ou de tension et de recoins qui sont à risque.	O	O
Le projet fournit des rez-de-chaussée mixtes et vibrants, où il y a présence de commerce et de gens. Cela augmente le niveau souhaité de contrôle social. En effet, les boutiques, les cafés et les locaux, etc., sont importants pour prodiguer un sentiment subjectif de sûreté et de sécurité.	!	O
On pense à concevoir un aménagement qui évite que le quartier ne soit complètement « sans vie », c'est-à-dire désert ou avec un faible achalandage, à certains moments de la journée. On évite les quartiers monofonctionnels.	O	X
Le projet prévoit un aménagement urbain et une végétalisation pensés en tenant compte de la visibilité des personnes.	O	!
Les zones d'entrée et les routes principales sont bien éclairées. On repense l'éclairage afin de rompre avec l'uniformité de l'éclairage (couleur, hauteur, fréquence...) et on pense à un éclairage raisonné, ludique, varié.	O	
Le projet prévoit des circuits de circulation, comme les trottoirs et les pistes cyclables autour des espaces publics, caractérisés par un degré élevé de sûreté et de sécurité ainsi que par une grande qualité de mouvement et d'ambiance.	!	
Le projet prévoit des toilettes publiques librement accessibles, bien éclairées et propres (autrement que dans les lieux semi-privés tels que les commerces).		

O : Le critère est respecté

! : Le critère est plus ou moins respecté

X : Le critère n'est pas ou très peu respecté

Case vide : Le critère n'est pas pris en considération due au manque d'information

5.8.1 Îlot central - Technopôle Angus

5.8.1.1 La SDA est à l'affût des problèmes de sécurité urbaine

Le projet n'a pas réalisé une analyse ou une étude de la sécurité urbaine à proprement dit dans le plan d'aménagement, mais la SDA est à l'affût des problèmes de sécurité urbaine déjà existants dans le secteur et est consciente des mesures à mettre en place pour y remédier. La SDA précise que « [l']aménagement

actuel du Technopôle génère un sentiment d'insécurité chez les passants en dehors des heures d'achalandage, le soir et la fin de semaine », et ce notamment à cause du morcellement du tissu urbain et la présence des nombreuses voitures (SDA, 2016, p.17 et 18). La SDA espère donc qu'avec l'ajout des résidences au projet, il y aura plus de résident.e.s et donc, une utilisation des espaces publics toute la journée. En fait, « [l']arrivée de l'usage résidentiel dans les limites du Technopôle amène de nouvelles dynamiques urbaines viables comme l'occupation de l'espace public en dehors des heures de bureau, ce qui augmente le niveau de sécurité de la rue et l'achalandage des commerces. » (*Ibid.*, p.34).

5.8.1.2 Des caractéristiques du cadre bâti qui favorisent la coveillance

Les bâtiments vont favoriser un contrôle social informel et une surveillance naturelle dans l'environnement résidentiel, et ce par leur disposition, leur volume et leur implantation qui permettront d'avoir un contact visuel sur les espaces publics. Chacun de ceux-ci est implanté pour faire face aux espaces et les encadrer. Les entrées et les fenêtres donnent sur les rues et sur les espaces publics que cela soit sur les deux places publiques, le boisé, la rue partagée, la promenade plantée ou les corridors écologiques (semi-privé) ou les cours intérieures (privées). Tout de même, l'escalier et les accès extérieurs de la Cité Angus phase 2 peuvent potentiellement obstruer le champ de vision sur le passage. Il y a donc peu de murs aveugles étant donné les fenêtres couvrent majoritairement les murs des rez-de-chaussée (elles recouvrent plus de la moitié de la surface des murs). Cela augmente les contacts visuels entre l'intérieur et l'extérieur des bâtiments.

Les zones d'entrée et les routes principales seront bien éclairées comme le montre la figure disponible à la p.41 du plan d'aménagement (*Ibid.*, p.41). Plusieurs éclairages muraux et plusieurs lampadaires de toutes sortes seront disposés sur tout le site afin de favoriser un éclairage optimal (image concept). D'après cette image de concept, il est possible d'affirmer que tous les murs, les entrées, les deux places publiques, la rue partagée, la promenade plantée, les corridors écologiques, le boisé et les cours intérieures seront éclairés. C'est d'ailleurs ce qu'on voit déjà sur le site (p.ex. le corridor écologique à la figure 5.4 ou les Cité Angus phase 1 et 2).

5.8.1.3 Des rez-de-chaussée mixtes et une mixité des usages qui amène de l'achalandage

Le projet va fournir en partie des rez-de-chaussée mixtes et vibrants qui augmenteront le niveau souhaité de contrôle social informel. C'est d'ailleurs ce que souhaite la SDA :

« [d]es initiatives ont été entamées par la SDA pour bonifier l'offre commerciale sur ses terrains, comme en témoigne la présence d'un spa, d'une salle d'entraînement et d'une boulangerie et de trois restaurants. Néanmoins, cette tendance gagnerait à être consolidée dans une perspective d'animation du quartier et d'augmentation de la sécurité sur le site le soir par une densification des usages et l'augmentation des usagers. » (*Ibid.*, p.19)

Comme il a été vu plus haut, rien n'a été précisé sur l'utilisation des rez-de-chaussée dans la zone d'emplois. Les bâtiments mixtes présentés visuellement dans le plan d'aménagement donnent surtout sur les deux places publiques, le boisé et la rue partagée (dans la zone résidentielle, la surveillance informelle sera assurée par les habitant.e.s). Néanmoins, la réglementation des blocs 1, 3, 5 et 7 (blocs d'emplois) prévoit qu'un :

« usage de la famille commerce doit être situé au rez-de-chaussée, à l'exception des usages suivants : a) bureau; b) clinique médicale; c) centre d'activité physique; d) école d'enseignement spécialisé; e) institution financière; f) salle de réunion; g) salle d'exposition. » (OCPM, 2017, p.76).

Il doit donc y avoir des commerces aux des rez-de-chaussée des bâtiments de la zone d'emplois. Les corridors écologiques du côté de la zone d'emplois auront donc potentiellement un achalandage et une surveillance naturelle. Étant donné que les corridors écologiques servent à se déplacer vers l'aménagement futur du talus de la voie ferrée, il est important d'exploiter les rez-de-chaussée autrement qu'avec des bureaux afin d'obtenir un achalandage et une surveillance naturelle à toutes les heures de la journée et de la soirée. Le quartier n'est pas monofonctionnel, il regroupe une multitude de commerces, d'emplois et d'habitations. Le projet ne risque donc pas d'être complètement sans achalandage (« sans vie ») à toutes les heures de la journée.

5.8.1.4 Une végétation adéquate

Le projet prévoit un verdissement du site, mais à l'exception du boisé, il y a la présence de peu de secteurs où la visibilité des personnes pourrait être affectée (toujours selon les images de concept). Il est du moins encore trop tôt pour l'affirmer ou l'infirmer. L'entretien des plantations demeure un défi à long terme.

5.8.1.5 Une future mobilité sécuritaire et sûre, à certaines exceptions près

Le projet est conçu pour diminuer la présence de la voiture et pour protéger les déplacements piétons à l'intérieur du site. Dans le cas les rues encadrant le site, des aménagements sont prévus pour favoriser une meilleure protection et une meilleure visibilité du piéton (saillies plus larges, empreintes sur la rue, etc.). Il est possible de déceler des failles assez importantes dans la sécurité des piéton.ne.s sur la rue Molson et la rue Augustin Frigon. Il a été vu plus haut que les nombreuses voitures garées dans les rues rendent leur traversée plus dangereuse. La rue Molson aborde un caractère local, mais plusieurs camions y transitent. De fait, la piste cyclable s'y trouvant, qui possède seulement un marquage au sol, peut engendrer un sentiment d'insécurité pour certaines personnes.

Les circuits de circulation autour des espaces publics seront caractérisés par un degré élevé de sûreté et de sécurité (du point de vue de l'insécurité urbaine) ainsi que par une grande qualité de mouvement et d'ambiance. Les espaces publics seront tous interreliés et près d'eux, il y aura un éclairage suffisant, un

bon contact entre l'extérieur et l'intérieur des bâtiments, des fenêtres suffisantes aux rez-de-chaussée, etc. Le seul problème potentiel serait dans le cas des corridors écologiques du côté des emplois qui pourraient ne pas avoir de rez-de-chaussée vibrants en dehors des heures de pointe (le soir).

5.8.2 Écoquartier Lachine-Est

5.8.2.1 Le sentiment d'insécurité pris en compte dans des étapes ultérieures

Quand il a été demandé aux participant.e.s si la sécurité urbaine avait été une dimension étudiée lors de la conception du projet. La personne participante 2 a précisé que la sécurité dans les déplacements avait été mise à l'avant et qu'il y a une « volonté » d'avoir des déplacements « sans camion ». À son avis, l'écoquartier va être « beaucoup plus sécuritaire », et ce en étant un endroit « où nos enfants peuvent jouer dans la cour sans danger » (Participant.e 2, 2022). Pour la ou le participant.e 2, la sécurité urbaine résonne beaucoup plus avec la sécurité routière et la sécurité des déplacements piétons. Quand la même question a été posée à la personne participante 3, en précisant cette fois que la sécurité urbaine est entendue comme étant le fait de diminuer l'insécurité urbaine, elle a affirmé que la sécurité urbaine au « sens large » allait être prise en considération quand le quartier « va prendre de la maturité » :

« [c]e qui est regardé de façon prioritaire, c'est la sécurisation ou la sécurité des... comment sécuriser les rues par rapport à protéger le piéton, etc. Il y a déjà des politiques ce qu'on appelle Vision zéro qui existe. On applique ces politiques et stratégies qui sont déjà adoptées. Mais pour la sécurité urbaine au sens large, ça va être pris en charge quand le quartier va commencer à prendre de la maturité. Pour l'instant c'est trop tôt. » (Participant.e 3, 2023)

La sécurité semble avant tout être assimilée avec la sécurité routière, surtout à cette étape de la conception du projet (du PPU). La prévention du sentiment d'insécurité va venir au fur et à mesure que le projet prendra en maturité. Des éléments de l'aménagement des espaces auraient pu être considérés d'avance, d'autant plus que le projet est soumis à l'intégration de l'ADS+. Comme, par exemple, la végétation, les allées piétonnes (leur emplacement), les espaces publics, l'intégration des complexes industriels, la proportion des ouvertures sur les murs des rez-de-chaussée, la mixité des usages, etc.

5.8.2.2 Des éléments du cadre bâti prévenant le sentiment d'insécurité

Le niveau de précision du projet (un programme particulier d'urbanisme) n'est pas assez grand pour réfuter ou non ce critère. Il est tout de même possible d'affirmer que le projet examine quelques caractéristiques du cadre bâti qui puissent améliorer la sécurité de l'environnement urbain. Pour l'orientation « Faire de l'écoquartier un quartier complet et inclusif », la Ville propose le principe suivant :

« [...] une densité et une compacité permettant d'assurer la viabilité des commerces de proximité et du réseau de transport collectif tout en favorisant la création d'un environnement animé, convivial et sécuritaire » (Ville de Montréal, 2021, p.35).

La densité et la compacité, qui sont des caractéristiques du cadre bâti (le volume, les typologies, etc.), devront être pensées dans le but de former un « environnement sécuritaire ». Cependant, la Ville n'explique pas ce qu'elle entend par un « environnement sécuritaire ». Ces éléments auraient pu être précisés davantage, mais le PPU n'aborde pas clairement les questions d'insécurité urbaine.

Dans le cas des actions préconisées pour « les nouvelles constructions et les nouveaux aménagements », on retrouve l'objectif de « privilégier un traitement de façade principale le long des voies publiques », qui vise notamment « à maximiser les ouvertures et les accès, particulièrement au rez-de-chaussée » et à « éviter toute partie aveugle » (*Ibid.*, p.66). Ces éléments peuvent potentiellement participer à diminuer le sentiment d'insécurité que certaines personnes peuvent vivre dans l'environnement urbain. Si l'on regarde quelques aires d'ambiance, dans le cas de la cour intérieure de la Dominion Bridge Ouest (figure 5.58), les bâtiments sont disposés aux alentours en permettant des liens visuels entre l'intérieur des bâtiments et l'extérieur (l'espace public). L'aire d'ambiance proposée pour le Corridor boisé et ses abords (figure 5.28) propose également des liens visuels entre l'espace public et l'intérieur des bâtiments. Il y a notamment des entrées et la présence de terrasses donnant sur cet espace public. De fait, il y aura un potentiellement un certain achalandage et une surveillance naturelle. L'aire d'ambiance d'une allée piétonne dans le secteur des halles de la Cintube, où l'on voit des balcons résidentiels et des terrasses donnant sur l'allée, propose aussi des liens visuels entre l'espace et l'intérieur des bâtiments. La même chose est notée dans l'aire d'ambiance de la promenade des Sulpiciens (figure 5.59) dont la majorité des bâtiments seront résidentiels. Pour l'éclairage, le niveau de détail du PPU permet seulement d'affirmer que l'idée d'apporter un éclairage « sécuritaire » est présente. Le projet prévoit, par exemple, d'intégrer un éclairage sécuritaire près des stationnements pour vélo (*Ibid.*, p.61).

Somme toute, certains éléments clés d'un aménagement prévenant l'insécurité urbaine sont appliqués dans les critères du projet et dans les aires d'ambiances proposées, mais le projet ne prévoit pas d'actions concrètes visant à limiter l'insécurité urbaine.

Figure 5.58 Axes visuels prévus pour la cour Dominion



(Ville de Montréal, 2023, p.89)

Figure 5.59 Axes visuels prévus pour la promenade des Sulpiciens



(Ville de Montréal, 2023, p.95)

5.8.2.3 La présence de certaines zones monofonctionnelles

La Ville vise, d'un point de vue général, des aménagements publics animés qui soient sécuritaires (*Ibid.*, p.35). La mixité proposée dans le PPU, composée d'usages institutionnels, commerciaux et d'industrie légère notamment, va permettre d'élargir la fréquentation du site et de soutenir son animation (*Ibid.*, p.50). Un des objectifs est de « [c]ontribuer à l'animation du secteur en assurant un certain achalandage » (*Ibid.*, p.51). De fait, l'animation, la fréquentation et l'achalandage dans l'environnement urbain sont proposés dans le projet. Néanmoins, il est à noter que la Ville ne précise pas ce qu'elle entend par achalandage, soit dans quelle(s) circonstances et à quel(s) heure(s) de la journée. L'achalandage est, comme il a été vu, important pour maintenir une forme de régulation sociale (ou coveillance) de l'environnement urbain et pour prodiguer une perception de sûreté et de sécurité. Il est possible d'affirmer que l'implantation de rez-de-chaussée vibrants fait partie des objectifs du projet. Plusieurs

bâtiments mixtes sont prévus sur le site, notamment près des espaces publics du pôle central. Par exemple, dans le secteur de la Cintube, le PPU vise à « [a]ssurer une interface animée des rez-de-chaussée face au parc des Ponts roulants et à la place des Antennes [...] » par l'implantation de commerces et de services (*Ibid.*, p.90). Dans le même sens, l'aire d'ambiance de la Stelfil est planifiée dans le but d'assurer une interface animée des rez-de-chaussée face au parc des Ponts roulants et à la place des Antennes (*Ibid.*, p.92).

Le projet d'aménagement a pour objectif d'apporter des usages diversifiés, il est donc possible d'affirmer que le quartier est pensé d'une façon à éviter qu'il ne soit complètement « sans vie » à certains moments de la journée. Certaines exceptions peuvent tout de même être notées. Le « pôle d'emploi », implanté dans la partie supérieure droite du projet, a le potentiel d'être « sans vie » à certains moments de la journée, soit après les heures de travail. La monofonctionnalité (et le manque d'activités potentiel) représentée dans le concept du PPU laisse croire que certaines personnes pourraient ressentir un sentiment d'insécurité en traversant la zone à certaines heures de la journée. En pensant que certaines personnes pourraient traverser la zone pour se rendre à la gare du Canal où au parc Tamper, cela s'avère problématique. Le manque de mixité dans cette zone a le potentiel de créer de l'insécurité urbaine. Bien entendu, différents types d'emplois seront forcément présents et les horaires devraient varier (en dehors des heures de pointe). Il s'agit aussi d'un concept général pour le projet, la version finale du projet sera fort probablement différente.

5.8.2.4 Une végétation à surveiller

Bien que le PPU projette une végétalisation importante du secteur, il est encore trop tôt pour préciser l'effet de la végétation sur l'insécurité urbaine. Il est néanmoins possible d'analyser les concepts et les ambiances proposés dans le PPU. Par exemple, l'inspiration donnée pour le réaménagement de la cour Dominion Bridge, qui provient de Griffintown à Montréal (voir figure 5.60), montre une forte végétation et des plantes dont la hauteur pourrait potentiellement nuire à la visibilité des personnes en créant ainsi des obstacles au champ de vision. Les plantes présentées pourraient également former de potentielles cachettes. Cela peut engendrer un sentiment d'insécurité urbaine pour certaines personnes. Le parc des Ponts roulants, dans la version PPU de 2021, proposait également une forte végétation (voir la figure 5.61). La version finale du PPU de 2023 présente, quant à elle, le parc avec une moins grande végétation (voir la figure 5.62).

Figure 5.60 Inspiration pour la végétation de la cour Dominion Bridge (beaucoup de buissons)



Réaménagement potentiel de la cour
Dominion Bridge

*Illustration inspirante 5
(Griffintown, Montréal)*

(Ville de Montréal, 2021, p.45)

Figure 5.61 Végétation prévue au parc des Ponts Roulants (version 2021)



Vue montrant la mise en valeur potentielle du parc des Ponts roulants et de la place des Antennes

(Ville de Montréal, 2021, p.81)

Figure 5.62 Végétation prévue au parc des Ponts Roulants (version 2023)



(Ville de Montréal, 2021, p.83)

5.8.2.5 Une sécurité accrue pour les piéton.ne.s

Comme il a été précédemment vu, la Ville va mettre en place un réseau de mobilité complet « offrant des conditions de déplacement confortables, agréables et sécuritaires » (*Ibid.*, p.37). Par exemple, les trottoirs vont être séparés de la chaussée par une bande végétalisée de deux mètres. Les principes de la politique Vision Zéro seront également appliqués lors de la conception des nouvelles rues et des nouvelles intersections. D'un point de vue de la sécurité routière, le projet va permettre un degré élevé de sécurité. Rien ne peut néanmoins être affirmé sur la prévention du sentiment d'insécurité.

5.8.3 Conclusion sécurité urbaine et hygiène

Dans le cas de la sécurité urbaine, comme étant la prévention du sentiment d'insécurité, la SDA n'a pas réalisé une analyse ou une étude de la sécurité urbaine à proprement parlé dans le plan d'aménagement, mais elle est consciente des problèmes de sécurité urbaine déjà existants dans le secteur et de comment y remédier. Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, la Ville n'a pas réalisé une analyse ou une étude de la sécurité urbaine dans le plan d'aménagement (PPU). L'ADS+ fait pourtant partie de l'élaboration du projet. La question de la sécurité routière et la sécurité des piéton.ne.s est mise de l'avant dans le PPU. Il a tout de même été précisé que la question de la sécurité de manière « plus générale » serait prise en compte au fil que le projet va prendre en maturité (Participant.e 3, 2023). Néanmoins, plusieurs éléments auraient pu faire l'objet de précision dans le PPU (p.ex. la mixité des usages et

l'emplacement des équipements). Dans une certaine mesure cela a été le cas. En effet, certains éléments du cadre bâti, qui sont susceptibles de prévenir l'apparition d'un sentiment d'insécurité urbaine, ont été abordés dans le PPU. On note, par exemple, la préconisation de la densité et de la compacité afin d'assurer la création d'un environnement animé, convivial et sécuritaire. La Ville n'a pas précisé ce que voulait dire par un « environnement sécuritaire ».

Somme toute, certains éléments des deux projets d'écoquartier vont favoriser un environnement urbain plus sécuritaire. Par exemple, dans le cas du projet de l'îlot central, les bâtiments vont favoriser un contrôle social informel et une surveillance naturelle par leur disposition, leur volume, leur implantation et le traitement de la façade. Ils vont permettre d'assurer des contacts visuels sans obstacle sur les espaces publics. Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, à l'instar de l'îlot central, certains objectifs visent un traitement des façades le long des voies publiques et l'ajout de plus d'ouvertures et d'accès afin d'éviter toute partie aveugle. Plusieurs images de concept illustrées dans le PPU suggèrent également un aménagement qui prévient l'émergence d'un sentiment d'insécurité. Par exemple, l'aire d'ambiance proposée pour le Corridor boisé prévoit des liens visuels entre l'espace public et l'intérieur des bâtiments.

Qui plus est, les deux projets prévoient une mixité des usages et l'incorporation de rez-de-chaussée mixtes. Les rez-de-chaussée des deux projets ont donc le potentiel de regrouper des usages qui vont assurer une surveillance informelle et un achalandage, et ce même en dehors des heures de pointe du travail. La réglementation urbanistique prévoit, pour l'îlot central, l'ajout de commerces au rez-de-chaussée des immeubles de la zone d'emplois. Le concept du projet n'a du moins pas mis de l'emphasis là-dessus (le plan concept du projet ne montre pas des rez-de-chaussée mixtes dans la zone d'emplois). Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, le pôle d'emplois n'est pas actuellement conceptualisé afin d'éviter qu'il ne soit pas complètement « sans vie » à certaines périodes de la journée. Ce dernier ne présente pas une mixité des usages dans les plans du PPU. Cela pourrait faire en sorte qu'à certaines heures de la journée, le pôle se retrouve « sans vie », c'est-à-dire sans achalandage et sans contrôle informel. Il s'agit, dans les deux cas, des concept imagé des projets, la réalité des deux projets va être fort probablement différente.

Il est encore trop tôt pour affirmer ou infirmer que la végétation prévue dans les deux projets ne va pas engendrer un sentiment d'insécurité chez certaines personnes. Les deux projets visent une meilleure protection des piétons (saillies plus larges, empreintes sur la rue, marquage au sol, rues partagées, trottoirs assortis de bandes végétalisées, etc.). Cependant, comme il a été vu dans la section mobilité et infrastructure de transport, il existe quelques éléments qui pourraient nuire à la sécurité des piétons. Pour l'îlot central, on note, par exemple, les nombreuses voitures garées dans les rues et la piste cyclable assortie seulement d'un marquage au sol.

5.9 Les points de vigilance à retenir

5.9.1 La considération de la dimension de genre

Îlot central :

- Le projet de l'îlot central a été conceptualisé avant l'adoption de la Politique d'ADS+ de la ville de Montréal et la dimension n'a pas été prise en compte à proprement dit à l'époque.

Écoquartier Lachine-Est :

- La dimension a été prise en considération par le biais de la Politique d'ADS+ de la Ville et par la, le ou les agents « multiplicateurs » qui s'assureront de l'application des principes tout au long du projet. Même si la dimension de genre est prise en compte par la Politique d'ADS+, l'ADS+ n'est mentionnée que très peu dans le PPU (une seule fois) :
 - « L'intégration des principes de la Vision Zéro et l'analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle (ADS+) durant la conception des nouvelles rues et intersections. » (Ville de Montréal, 2023, p.51)

5.9.2 Participation de la population et gouvernance

Îlot central :

- Certaines modalités, facilitant la parité femme-homme lors de la participation citoyenne, ont été mobilisées (heures de déroulement des séances en dehors des heures de pointe, haltes-garderies et informations complémentaires sur les modalités de transport collectif disponibles). Les consultations réalisées par l'OCPM en 2017 montrent toutefois qu'il y avait, dans la moitié des cas, une parité femme-homme (2 sur 5 des séances et une majorité de femmes dans un cas). Il y a tout de même une majorité de femmes (et de citoyennes) qui ont déposé une opinion à la commission.

Écoquartier Lachine-Est :

- Certaines modalités, facilitant la parité femme-homme lors de la participation citoyenne, ont été mobilisées (séances disponibles en webdiffusion et en présentiel, haltes-garderies, etc.). La Table de quartier de Lachine mise également sur des préoccupations d'équité, d'accès, d'horaires, de la garde des enfants, etc. Néanmoins, le secteur de Lachine-Est, où se déroulent les séances, reste encore difficilement accessible en transport en commun.
- D'après les participant.e.s, il y avait une forte parité femme-homme dans les comités de gouvernance du projet et les femmes, qui ont participé aux processus de consultation, ont été décrites comme « actives » dans la participation. La composition des participant.e.s de la Ville de Montréal et de l'arrondissement des différents groupes de travail de l'Atelier Lachine-Est (2020)

montre effectivement une forte parité femme-homme. Il est noté que dans trois des cinq groupes de travail, il y avait une majorité d'hommes (souvent forte) dans la catégorie des membres des groupes de travail. Dans le cas des consultations réalisées par l'OCPM en 2022, il y avait une parité femme-homme dans la moitié des cas, mais une majorité d'hommes qui ont déposé une opinion à la commission et surtout, une majorité d'expertes et d'experts.

5.9.3 Cadre bâti, habitations et typologies

Îlot central :

- À l'intérieur de la zone d'emplois, les rez-de-chaussée ne sont pas indiqués comme étant mixtes dans le plan d'aménagement de la SDA (2016), mais la réglementation permet des commerces au rez-de-chaussée.
- La personne participante 4 a précisé que le site est pensé et planifié en fonction des aîné.e.s. Cependant, rien n'est mentionné sur cette population dans le plan d'aménagement. Certaines résidences pour des adultes plus âgé.e.s se retrouvent néanmoins à une distance raisonnable du site (p.ex. les Résidence Piero-Corti).

Écoquartier Lachine-Est :

- La hauteur moyenne des bâtiments (résidentiels ou non) est de 8 étages et l'on considère cette hauteur comme étant une hauteur à échelle humaine, mais un nombre d'étages supérieurs à six diminue le contact visuel et sonore avec le rez-de-chaussée extérieur, ce qui fait douter qu'une hauteur de huit étages soit réellement une hauteur à échelle humaine.

5.9.4 Infrastructures sociales

Îlot central :

- La demande pour une école est déjà forte dans le secteur. Même si la mission du « Centre d'autisme À pas de géant » est remarquable, ce dernier aura une portée régionale plutôt que locale et ne suffira pas à la demande actuelle.
- Dans le plan d'aménagement de la SDA (2016), on ne prévoit pas l'implantation de nouvelles garderies, mais la réglementation, prévue sur le site de l'îlot central, permet pour les sept blocs (résidentiels et d'emplois) la présence de garderies.
- Même si la personne participante 4 a laissé entendre que la population plus âgée faisait partie de la réflexion, aucune information n'a été notée sur le sujet des maisons de retraite dans le plan d'aménagement de la SDA (2016).

Écoquartier Lachine-Est :

- Le centre sportif semble offrir seulement certains types de terrains de sports (soccer et basketball), ce qui ne conviendra pas aux besoins de tous les groupes de la population.

5.9.5 Espaces publics, privés, libres et verts

Îlot central :

- Le projet de l'îlot central semble dépendre du parc Jean-Duceppe pour l'offre d'activités sportives et de loisirs. Le parc Jean-Duceppe et le parc du Pélican regroupent une variété d'activités qui pourraient adhérer aux intérêts des femmes/filles et des hommes/garçons également.
- Le projet de l'îlot central n'offre pas d'aires de jeux aménagées pour les enfants près des habitations. Le projet semble dépendre des aires de jeux déjà présentes dans le parc Jean-Duceppe pour suffire à la demande. Le parc est très facilement accessible. Seulement deux des blocs résidentiels offrent une cour intérieure, l'un étant assorti d'un passage aménagé. Des espaces ouverts, directement accessibles aux rez-de-chaussée des logements, sont tout de même présents sur le site. Il s'agit des cours intérieures ainsi que des corridors écologiques. Ces espaces offrent un inventaire de possibilités de loisirs comme le jeu en raison de leur versatilité. L'aménagement de ces espaces pourra faciliter le jeu pour les enfants, mais des exceptions sont notées. On note, par exemple, le passage aménagé pour la Cité Angus phase 2, qui s'avère un peu plus hostile pour les plus jeunes.
- Le design des bâtiments résidentiels offre une bonne relation visuelle et sonore entre les logements et les rez-de-chaussée extérieurs. Dans le cas de la Cité Angus phase 2, l'escalier central pourrait hypothétiquement obstruer le champ visuel (nécessaire pour surveiller les enfants).
- Pour l'aménagement du site, des bancs ne sont pas ou presque pas représentés dans les corridors écologiques et sont même absents des corridors écologiques du côté résidentiel, sur les pourtours du site et dans certaines cours intérieures. Cela pourrait constituer un problème pour les adultes plus âgé.e.s, par exemple, qui ont besoin de repos lors de déplacements à pied. De plus, les bancs que l'on peut déjà apercevoir sur le site laissent croire que les futurs bancs de l'îlot central auront en partie un design accessible universellement, mais pas de manière systématique (voir le passage de la Cité Angus phase 2).

Écoquartier Lachine-Est :

- Sur le site, les terrains de sport, soit les terrains de soccer et de basketball, sont prévus à l'intérieur du pôle civique. La présence de seulement des terrains de soccer et de basketball pourrait éventuellement amener les femmes et les filles ainsi que certains hommes et certains garçons à être mis de côté. Le ou les terrains pourraient facilement être approprié(s) exclusivement par des groupes « dominants ». Dans l'état actuel du projet, l'offre en sport et en activités sportives ne semble pas être planifiée afin de convenir également aux intérêts des filles et des garçons. À noter

qu'il s'agit là que d'une image de concept du pôle civique. La même réflexion peut néanmoins être faite par rapport aux équipements sportifs implantés dans les parcs avoisinants où la plupart des terrains ont le potentiel d'être dominés par un seul groupe d'utilisateurs.

- Les images conceptuelles du projet montrent de nombreuses cours extérieures près des bâtiments résidentiels. Il est également déjà prévu que les parcs et les espaces extérieurs soient conçus pour desservir les habitations grâce à la réglementation urbanistique. Toutefois, l'enjeu précis des espaces dédiés aux enfants près des habitations n'est pas encore pris en compte et c'est seulement au moment de la concertation citoyenne, que des dispositifs et des solutions vont être prévus pour répondre à ce besoin (si cela est nécessaire). L'implantation d'aires de jeux pour les enfants près des habitations dépendra donc de la concertation citoyenne.
- Les bancs représentés dans le PPU sont accessibles universellement dans la majorité des cas. Il existe des exceptions comme dans le cas de l'air d'ambiance du secteur des halles de la Allis-Chalmers, où des bancs sont représentés sans accoudoir ni même de dossier.

5.9.6 Mobilité et infrastructure de transport

Îlot central :

- Même si un réseau piéton est prévu pour relier le Technopôle Angus à la station, la commission de l'OCPM s'inquiète de l'accessibilité à pied de la station Préfontaine.
- La rue Molson possède un trottoir de 1,705 mètre, ce qui peut potentiellement poser problème pour les déplacements quotidiens des personnes s'occupant du *care* ayant à se déplacer avec une poussette, des sacs, etc.
- La rue Augustin-Frigon comporte plusieurs cases de stationnement, ce qui peut rendre les déplacements entre l'Îlot central et le parc Jean-Duceppe plus difficile, moins fluide et plus à risque de collisions. Les nombreuses voitures garées augmentent la dangerosité de la traversée. Étant donné que plusieurs enfants traverseront cette rue pour aller jouer au parc, les intersections, entre les corridors écologiques et la rue Augustin-Frigon, sont particulièrement préoccupantes.
- Actuellement, les horaires des différents arrêts d'autobus disposés près du site ne sont pas vraiment conviviaux en dehors des heures de pointe. Cela est particulièrement le cas pour la ligne 25. On note également des temps d'attente assez longs et une mobilité axée sur les déplacements entre le domicile et le travail.
- Les arrêts de transport en commun près du site ne sont pas particulièrement accueillants, sécuritaires, ni agréables à utiliser, surtout pour les populations plus vulnérables ayant des besoins particuliers en termes de confort.
- Même s'il est encore trop tôt pour le confirmer (le projet étant encore en construction), le plan d'aménagement de la SDA (2016) ne prévoit pas la conception d'un arrêt d'autobus aménagé pour l'arrêt de la ligne 25 à l'angle des rues Molson et William-Tremblay (sur le site du projet).

Écoquartier Lachine-Est :

- Actuellement, les horaires d'autobus montrent des temps d'attente assez longs, ce qui peut rendre plus compliqués les déplacements pour certaines personnes. L'horaire de train de la gare du Canal reflète également une mobilité axée sur les déplacements entre le domicile et le travail.
- Dans leur état actuel, les stations et les arrêts de transport en commun disponibles sur le site ne sont pas sans obstacle, accueillants, sécuritaires ni agréables à utiliser. Certains arrêts d'autobus ne disposent pas d'abribus. Dans le cas de la gare du Canal, pour accéder au débarcadère, il faut parcourir un long trajet traversant le viaduc qui peut être difficile à parcourir pour certaines populations (des adultes plus âgé.e.s, des parents transportant une poussette, des personnes à mobilité réduite, etc.). De plus, ce parcours est entouré par des usages industriels et un poste d'Hydro-Québec. Le manque d'achalandage potentiel à proximité de la gare, à certaines heures de la journée, peut provoquer un sentiment d'insécurité chez certaines personnes.

5.9.7 Quartier concentré

Îlot central :

- Le projet de l'Îlot central (et le Technopôle Angus dans son intégralité), ne fait pas ressortir des figures féminines importantes (historiques, sportives, etc.).

Écoquartier Lachine-Est :

- Même si la Ville considère le rôle des femmes ouvrières, qui ont travaillé dans le secteur de Lachine-Est (l'héritage de la Dominion Bridge), comme un élément immatériel à valoriser, aucune action n'est encore précisée sur le sujet dans le PPU (2023) comme c'est le cas pour le patrimoine matériel.

5.9.8 Sécurité urbaine et hygiène

Îlot central :

- Même si la réglementation permet la présence de commerces au rez-de-chaussée des bâtiments dans la zone d'emplois, il faudra s'assurer d'implanter des commerces qui restent ouverts en dehors des heures de pointe afin d'assurer la présence de personnes dans la zone.

Écoquartier Lachine-Est :

- La sécurité semble avant tout être assimilée avec la sécurité routière, surtout à cette étape de la conception du projet (du PPU) et la prévention du sentiment d'insécurité va venir au fur et à

mesure que le projet prendra en maturité. Des éléments de l'aménagement des espaces auraient néanmoins pu être considérés d'avance, d'autant plus que le projet est soumis à l'intégration de l'ADS+.

- Même si le quartier est pensé d'une façon à éviter qu'il ne soit complètement « sans vie » à certains moments de la journée (une mixité des usages est notée), il y a certaines exceptions. Le « pôle d'emploi », implanté dans la partie supérieure droite du projet, présente actuellement (concept du projet) une monofonctionnalité. Il s'agit d'un concept et le projet final sera fort probablement différent. Il faudra s'assurer que des usages complémentaires soient implantés dans ce secteur afin qu'il y ait un achalandage en dehors des heures de pointe. Cela est particulièrement important étant donné que des espaces publics sont prévus dans le secteur et que ce dernier permet d'accéder à des stations de transport en commun.

CHAPITRE 6

DISCUSSION

Ce chapitre discute des résultats, affirme ou dément les hypothèses et répond aux questions de recherche.

6.1 Retour sur les questions et les hypothèses de recherche

La question générale de la recherche est « Comment le gender mainstreaming et les aménagements sensibles au genre sont pris en compte dans les projets d'écoquartier montréalais ? ». Cette question vise plus généralement à comprendre comment les écoquartiers étudiés appliquent les principes du gender mainstreaming en planification et développement urbain (une forme de planification sensible au genre) sans que la dimension de genre ait nécessairement été considérée dans leur conception et leur élaboration. Pour répondre à cette question principale, trois questions plus précises ont été développées. Comme il a été mentionné plus haut, la question 1 vise à connaître « Comment la dimension de genre, et celle des femmes en particulier, a-t-elle été prises en compte dans la démocratie participative et la gouvernance des projets d'écoquartier étudiés ? », la question 2 vise à connaître « Comment les principes d'aménagements sensibles au genre se concrétisent-ils dans les projets d'écoquartier étudiés ? » et la question 3 a pour objectif de cerner « Quel(s) sont les avantages du concept de la planification sensible au genre ? ».

6.1.1 « Comment la dimension de genre, et celle des femmes en particulier, a-t-elle été prises en compte dans la démocratie participative et la gouvernance des projets d'écoquartier étudiés ? »

6.1.1.1 La considération de la dimension de genre

La première question avait pour objectif de connaître si la dimension de genre avait été prise en compte lors de la conception des projets analysés. Dans le cas de l'Îlot central et du Technopôle, il s'agit d'un projet qui a été conceptualisé avant l'adoption de la Politique d'ADS+ de la ville de Montréal et dont la dimension de genre n'a pas été prise en compte à proprement dit à l'époque. Or, à l'instar de ce que le participant.e 4 a affirmé, ce n'est pas parce que la dimension de genre n'a pas été spécifiquement prise en compte, qu'elle n'a pas été considérée au fil du projet. Certains éléments d'aménagements peuvent effectivement être sensibles au genre sans que cette dimension soit explicitement mentionnée dans les documents de planification. Cette recherche montre que cela est le cas pour le projet de l'Îlot central. Par exemple, des mesures ont été mobilisées pour assurer une mixité des usages, une proximité avec les infrastructures sociales, un accès au transport en commun, etc. Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, les répondant.e.s ont affirmé que la dimension avait été prise en considération par le biais de la Politique d'ADS+ de la Ville et par la, le ou les agents « multiplicateurs » qui s'assurent de l'application des principes tout au long du projet. Même si la dimension de genre est prise en compte par la politique d'ADS+, la recherche note néanmoins que l'ADS+ est mentionnée dans le document de planification du PPU (version 2021 et version 2023) qu'une seule fois pour les intersections routières. D'ailleurs, selon la personne participante 1, la prise en compte de la dimension de genre, qui passe par l'ADS+ à Montréal, dépend beaucoup des professionnel.le.s de l'aménagement et de leur intérêt à cet effet (Participant.e 1, 2022). Elle ajoute « qu'il y a des angles morts » et que même s'il y a des intentions, « sur papier et en vrai, ça peut être deux réalités ». Il a du moins un réel engouement pour les enjeux d'inclusion sociale dans le domaine à Montréal

(Participant.e 1, 2022). Tout comme l'îlot central, des principes d'aménagement sensibles au genre sont toutefois notés dans le projet d'écoquartier Lachine-Est.

6.1.1.2 Participation et gouvernance

Pour la démocratie participative et la gouvernance des deux projets, la population a été consultée en amont. Dans le cas de l'îlot central (Technopôle Angus), la participation de la population est considérée comme étant une « tradition » par la SDA et dans le cas du PPU de l'écoquartier Lachine-Est, ce dernier a été élaboré en concertation avec les parties prenantes, dont les citoyen.ne.s, grâce à l'Atelier Lachine-Est qui fait partie des comités de gouvernance et de coordination du Bureau de projet partagé. Ce résultat était attendu, car comme il a précisé dans le Chapitre 2, la participation citoyenne est un élément fortement considéré dans la conception de projet d'écoquartier.

Certaines modalités, facilitant la parité entre les femmes et les hommes, ont également été mises en place dans les deux projets. Autant dans le cas des consultations faites par l'OCPM que dans le cas des consultations organisées par la SDA, les heures de déroulement des séances étaient disponibles en dehors des heures de pointe, c'est-à-dire en dehors des heures occupées du quotidien (travail, école, souper, etc.). Comme cela a été précisé par Palacios *et al.* (2015), la FCM (2004), le Y des femmes de Montréal (2004) et par Relais-femmes (2018), la conciliation de la participation citoyenne avec le prendre soin de reste un obstacle à la démocratie participative des femmes. En proposant des heures en dehors de ces activités quotidiennes, cela permet à celles et ceux s'occupant des tâches associées au *care* d'avoir la possibilité (le temps) de participer aux séances. Dans le même sens, les assemblées publiques ont été prévues afin de faciliter la garde des enfants (garderies) autant pour celles réalisées par la SDA que par l'OCPM. Cela facilite la conciliation entre le travail reproductif et de *care* et la participation citoyenne (Palacios *et al.*, 2015; Relais-femmes, 2018). On note également l'ajout d'informations sur les modalités de transport en commun disponibles fournies par la SDA dans ses avis publics afin d'éclairer la population et d'inciter les gens à participer. Le secteur du Technopôle Angus étant quelque peu enclavé, cela peut éclairer les participant.es. Ceci est aussi important considérant que le manque d'information peut être un obstacle à la participation citoyenne (Relais-femmes, 2018). Il a été noté que les séances d'information et d'audition des opinions de l'OCPM se sont réalisées au Bureau d'arrondissement Rosemont—La Petite-Patrie (5650, rue D'Iberville) dont l'accès en transport en commun nécessite l'utilisation de plusieurs modes de transport (métro et autobus). Cela aurait pu décourager certaines personnes de participer aux séances faites en présentiel, car les femmes, par exemple, ont tendance à être plus pauvres que les hommes et peuvent ne pas toujours avoir à leur disposition une voiture et sont plus dépendantes des transports en commun (Loukaitou-Sideris, 2020; Babbar *et al.*, 2022). D'où l'importance de minimiser l'intermodalité entre différents modes de transport. Ceci dit, le Bureau d'arrondissement reste facilement accessible pour celles et ceux vivant dans le secteur soumis à la consultation.

Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, à l'instar de l'îlot central, des dispositions, considérées comme facilitant la parité, ont été mises en place. Dans le cas des séances réalisées par l'OCPM, il était possible de s'informer, de poser ces questions, etc., en personne, en ligne ou par téléphone (à cause de la pandémie

notamment). Les séances étaient également disponibles en webdiffusion en plus d'avoir lieu en présentiel. Le processus était donc assez flexible pour les gens et notamment pour celles et ceux ne pouvant pas se déplacer ou n'ayant pas accès à un ordinateur. Des éléments ont également facilité la garde des enfants. Les participant.e.s 2 et 3 ont précisé que la Table de quartier à Lachine (Concert'Action Lachine), un partenaire essentiel du projet, assurait et assure toujours l'organisation des activités de participation citoyenne et qu'elle a les préoccupations d'équité, d'accès universel, de la garde des enfants, etc., « à cœur ». De fait, des dispositions d'accueil pour les personnes s'occupant des enfants, pour les personnes à mobilité réduite, etc., étaient mises en place. Les enjeux d'équité, des horaires de rencontre, de garderies, d'accessibilité universelle, etc., sont donc pris en compte. Le bâtiment de Concert'Action Lachine est néanmoins implanté dans un secteur urbain quelque peu enclavé (le secteur de Lachine-Est n'est pas facilement accessible par transport en commun). Cela peut rendre plus difficile la participation de certaines personnes ne vivant pas à proximité. La même chose est notée pour les consultations de l'OCPM, faites en présentiel à la Mairie d'arrondissement de Lachine, qui nécessitent l'utilisation d'une série de modes de transport en commun (si l'on n'a pas accès à une voiture).

Somme toute, les dispositions (de transport, d'horaire, d'accessibilité universelle, de garderie, etc.) déployées dans les deux projets ont potentiellement réduit certains obstacles systémiques à la participation des femmes. En effet, tel qu'affirmé dans la revue de littérature (voir Chapitre 1), le manque de temps libre, la conciliation entre le travail productif et reproductif et le manque d'aide concrète et pratique (garderie, transport, transports en commun, durée des réunions, etc.) forment des obstacles importants à la participation citoyenne des femmes (FCM, 2004; Relais-femmes, 2018).

Même si des dispositions, considérées ici comme facilitant la parité femme-homme, ont été mises en place, les informations recueillies, sur la participation citoyenne et professionnelle (des expert.e.s) lors des consultations réalisées par l'OCPM et par l'Atelier Lachine-Est et sur la composition des groupes de décisions des projets, ne montrent pas qu'il y avait une parité femme-homme de façon systémique pour les deux projets. Plus précisément, dans le cas de l'Îlot central, les consultations réalisées par l'OCPM en 2017 montrent qu'il y avait, dans la moitié des cas, une parité femme-homme (2 sur 5 des séances) et une majorité de femmes dans un cas. La recherche note qu'il avait tout de même une majorité de femmes (et de citoyennes notamment) qui ont déposé une opinion à la commission. Même si il n'a pas été possible de prouver qu'il y avait une parité femme-homme dans tous les groupes de décisions du projet, la personne participante 4 a néanmoins affirmé que des femmes ont fait partie de l'équipe de planification et que le principe d'inclusivité était théoriquement « fondamental ».

Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, les participant.e.s ont affirmé qu'il y avait une forte parité femme-homme dans les comités de gouvernance du projet et que les femmes, qui ont participé aux processus de consultation, étaient très « actives » dans la participation. La composition des participant.e.s de la Ville de Montréal et de l'arrondissement des différents groupes de travail de l'Atelier Lachine-Est (2020) montre qu'il y avait effectivement une forte parité femme-homme. En revanche, il est noté que dans trois des cinq groupes de travail de l'Atelier Lachine-Est, il y avait une majorité d'hommes (souvent forte) dans la catégorie des membres des groupes de travail. Dans le cas des consultations réalisées par l'OCPM en 2022, il y avait une parité femme-homme dans la moitié des cas, mais une majorité d'hommes ont déposé une

opinion à la commission et surtout, une majorité d'expertes et d'experts. Les citoyennes n'étaient pas beaucoup impliquées dans le processus de consultation de l'OCPM, et ce même si des dispositions pour améliorer la parité femme-homme étaient présentes. Enfin, comme il a été précisé par les participant.e.s, dans le cas des promoteurs, il n'y avait pas de parité femme-homme. Cette catégorie de participant.e.s est toutefois hors du contrôle de la Ville et de la table de quartier. Même si une plus grande proportion de femmes n'équivaut pas nécessairement à une plus grande considération du genre, la parité peut y contribuer (Tummers, 2015).

Il a été émis que la participation citoyenne serait un élément important dans l'élaboration des deux projets d'écoquartier. La participation citoyenne est l'un des principes fondamentaux des écoquartiers. Cela s'est avéré le cas pour les deux projets étudiés. L'hypothèse avançait que la dimension de genre, et les besoins plus typiques des femmes, ne seraient pas clairement pris en compte lors des consultations citoyennes de la population. Dans la revue de la littérature (voir Chapitre 1), il a été illustré que des obstacles à la participation des femmes sont toujours présents, et ce également à Montréal (Relais-femmes, 2018). Dans le cas des deux projets, on retrouve néanmoins des éléments qui ont théoriquement pu faciliter la participation des femmes. Par exemple, les horaires des séances étaient variés et des dispositions facilitant la garde des enfants ont été mises en place. Cependant, les données sur la participation citoyenne et professionnelle mobilisées ici ne montrent pas qu'il y avait une parité femme-homme systématique dans tous les groupes décisions des projets, dans les expert.e.s et dans les citoyen.ne.s. Quant à la gouvernance des projets, notre hypothèse était que la parité femme-homme ne serait pas instaurée. Ce fut le cas pour certains groupes de décisions des projets, mais pas pour l'intégralité. Il y avait une forte parité dans certains cas (p.ex. les membres de la Ville et de l'arrondissement pour l'écoquartier Lachine-Est). La revue de la littérature a effectivement démontré que la représentation inégale des femmes dans la planification urbaine limitait la prise en compte de leur rapport différencié à la ville. Dans le cas de l'îlot central, rien ne peut affirmer avec certitude qu'il y a eu une parité femme-homme ou une forte représentation de femmes, outre l'information que des femmes ont participé au processus affirmé par la ou le participant.e 4. Il est à noter que les données mobilisées ici sont limitées et qu'elles ne représentent pas l'entièreté du processus de consultation des deux projets. Les conclusions faites sont à considérer avec précaution.

6.1.2 « Comment les principes d'aménagements sensibles au genre se concrétisent-ils dans les projets d'écoquartier étudiés ? »

6.1.2.1 Cadre bâti, habitations et typologies

Pour les deux projets, les gabarits des immeubles n'auront pas de trop grandes dimensions. Dans les deux projets, les immeubles ne dépasseront pas les 150 mètres de longueur et de largeur (à l'exception des bâtiments patrimoniaux dans le projet Lachine-Est). Des passages et des liens de mobilité active sont prévus dans les deux projets (p.ex. les corridors écologiques) afin de bien circuler à l'intérieur des deux sites. Cela facilitera, entre autres, les parcours piétonniers de celles et ceux ayant à leur charge les tâches

associées au prendre soin de qui nécessitent de nombreux déplacements. Tous les bâtiments résidentiels du projet de l'îlot central ont une hauteur de six étages, ce qui permettra de faciliter le contact visuel et sonore entre les logements et les rez-de-chaussée. Pour le projet de Lachine-Est, l'on considère que des immeubles de huit étages sont à échelle humaine et plusieurs bâtiments résidentiels auront plus de six étages. Pourtant, le Chapitre 3 montre qu'il est préférable d'opter pour des bâtiments de six étages ou moins afin de préserver le contact sonore et visuel avec les rez-de-chaussée extérieurs (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013). Ceci est particulièrement important pour celles et ceux ayant la charge de la garde des enfants. Avoir la certitude de surveiller le ou les enfants jouant dehors en toute sécurité à partir de son logement est important pour les *caregivers*. Des immeubles résidentiels de moindre volume amènent aussi des relations de bon voisinage (*Ibid.*). Les relations de bon voisinage sont importantes pour les adultes plus âgé.e.s notamment (*Ibid.*). C'est pourquoi le guide GM de Vienne recommande 30 à 40 logements. Dans le cas de l'îlot central, les immeubles vont accueillir majoritairement plus de 80 unités. Le projet respecte tout de même l'affirmation selon laquelle en cas de configurations particulières ou en cas d'usages mixtes, plus de logements par immeubles sont acceptables. C'est le cas ici, où on retrouve des bâtiments résidentiels mixtes et des configurations en « L » par exemple.

Pour les deux projets, il est prévu que les bâtiments et les habitations aient une ventilation, un ensoleillement et une protection du bruit maximisés. Dans le cas de l'îlot central, une étude analysant différents scénarios a fait ressortir le scénario le plus optimal et celui qui offrait des récupérations énergétiques utiles au habitant.e.s. Ce dernier point est intéressant compte tenu des économies générées. Cela s'avère intéressant pour les femmes qui sont plus souvent que les hommes, d'après les auteures mobilisé.e.s ici, en situation de précarité financière. Pour l'écoquartier Lachine-Est, le tout sera assuré par une réglementation d'urbanisme qui prendra en compte ces aspects bioclimatiques pour les bâtiments et les espaces publics.

Des rez-de-chaussée avec des usages mixtes sont également prévus dans les deux projets, mais des espaces ont été illustrés dans les plans d'aménagement sans rez-de-chaussée mixte, et ce malgré une réglementation qui le permet (p.ex. la zone d'emplois pour l'îlot central et le pôle d'emplois pour l'écoquartier Lachine-Est. Il est recommandé d'implanter des rez-de-chaussée vibrant à toute heure de la journée afin de générer de l'activité et de prévenir l'émergence d'un sentiment d'insécurité chez certaines personnes (voir Chapitre 1). Même s'il ne s'agit que d'images concept et non d'un produit final, il est important de prévoir la présence d'usages complémentaires permettant un achalandage en dehors des heures de travail.

Enfin, dans le cas des deux projets à l'étude, il existe une variété de logements qui conviendront et qui conviennent déjà à différents segments de la population. Dans le cas de l'îlot central, on retrouve des logements variés en termes de taille (p.ex. des logements de 2, 3 ou 4 chambres), des logements étudiants et des logements disponibles en location. Cela s'avère intéressant puisque cela répond à des besoins différents en termes de logement. Une variété dans les coûts d'achat est également notée. Le projet vise également une majorité de logements abordables (80%) et de logements sociaux destinés aux jeunes familles (20%). Des logements qui conviennent aux familles, aux étudiant.e.s, aux ménages avec des revenus moins élevés, etc., seront disponibles. La personne participante 4 a affirmé que le site est planifié

en fonction des aînés. Or, aucune information n'a été notée dans le plan d'aménagement sur la population plus âgée ni sur l'implantation des logements qui puissent leur convenir. Dans le même sens, l'écoquartier Lachine-Est vise l'inclusion de 20% de logements sociaux, 20% de logements abordables et 20% de logements familiaux, et ce en accord avec le Règlement pour une métropole mixte de la ville de Montréal. De fait, une variété de logements à différents coûts est prévue. La ou le participant.e 2 a tout de même affirmé qu'il y a une limite dans l'influence que peut exercer la Ville étant donné qu'il s'agit de terrains privés qui appartiennent à des promoteurs. D'ailleurs, le Règlement pour une métropole mixte a ces limites, car il laisse, par exemple, l'option aux promoteurs de donner une compensation monétaire (10% de la valeur du site utilisé pour établir, maintenir ou améliorer des parcs et des terrains de jeux ou pour préserver des espaces naturels). La Ville doit donc faire « pression sur les promoteurs » et « planifier » en achetant des terrains comme dans le cas du pôle civique, où une école et un terrain de sport sont planifiés (Participant.e 2, 2022). Comme le rapportent les médias, le règlement a effectivement des résultats mitigés (Corriveau, 2023). La Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM), aurait qualifié « [...] de « microscopiques » les répercussions du règlement [...] sur la construction de logements sociaux. » (*Ibid.*). De plus, la CCMM pense que :

« « Le Règlement pour une métropole mixte n'a pas résorbé la pénurie de logements sociaux et abordables. Pire encore [elle estime] que ce règlement a contribué à affaiblir la construction résidentielle et qu'il a, par le fait même, aggravé la pénurie de logements sur le territoire. » » (*Ibid.*)

Qui plus est, selon l'opposition à l'Hôtel de Ville, le règlement ne serait plus adapté au marché actuel qui est en crise (*Ibid.*). La Ville a proposé d'apporter des modifications au règlement afin qu'il convienne un peu plus à la situation actuelle. Une de ces modifications consiste à hausser la compensation monétaire demandée aux promoteurs lorsqu'ils ne souhaitent pas implanter des logements sociaux (*Ibid.*).

Le PPU propose également que « l'abordabilité pérenne » fasse partie des mesures qui accompagneront le projet jusqu'à sa réalisation. Rien n'est toutefois précisé sur ce qu'il est entendu par « abordabilité pérenne ». Le plan d'action prévoit tout de même certaines actions qui permettront l'implantation de logements abordables. Par exemple, la création de nouvelles zones de logements abordables découlant de l'application du Règlement pour une métropole mixte. Dans la version finale du PPU de juin 2023, il y a un espace dédié au logement social près du pôle civique et de l'axe de transport en commun structurant planifié. Cela n'avait pas été identifié dans la version de 2021. Il s'agit d'une amélioration suivant les recommandations du rapport de l'OCPM. La Ville planifie donc un certain apport en logements sociaux, et ce dès l'étape de la planification. Des logements qui conviennent à plusieurs segments de la population seront fort probablement disponibles sur le site dans le futur.

Comme il a été démontré dans le Chapitre 1 et 3, il est important d'offrir une variété de logements et de prix de location et d'achat afin de convenir à différentes tranches de la population, notamment à celles des mères monoparentales.

6.1.2.2 Infrastructures sociales

Dans le cas des deux projets étudiés, les résultats montrent une forte proximité des infrastructures sociales. Pour le projet de l'Îlot central et du Technopôle Angus, de manière générale, il y a la présence d'établissements scolaires dans un rayon de marche de dix minutes. Ceci dit, comme les consultations faites par l'OCPM le montrent, plusieurs ont affirmé « l'urgence » d'implanter un établissement scolaire pour les enfants sur le site. La demande est actuellement déjà forte pour les écoles. La SDA était consciente du problème et a voulu qu'une école soit implantée dans le Technopôle Angus. C'est ce qu'elle a fait en partie avec l'implantation du « Centre d'autisme À pas de géant », mais cet établissement ne répondra pas aux besoins du secteur et des futurs habitant.e.s de l'Îlot central dont plusieurs seront des familles. Cela s'avère problématique étant donné qu'il est important pour les familles d'avoir accès à l'école du ou des enfants afin de raccourcir et de faciliter les différentes chaînes de déplacements réalisées au fil de la journée par celles et ceux ayant à leur charge des tâches du prendre soin de. Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, un pôle civique est planifié. Il sera composé d'une école et d'un centre communautaire notamment et sera implanté près de la station de transport en commun structurant dans l'axe de la rue Victoria. Les déplacements de celles et ceux s'occupant de l'accompagnement du ou des enfants ou les déplacements des enfants eux-mêmes seront donc facilités. D'ailleurs, les axes de mobilité et le réseau d'espaces publics et verts prévu dans le projet vont faciliter les déplacements actifs vers l'école à partir des habitations planifiées sur le site.

Pour les institutions de santé, dans le cas du projet de l'Îlot central, on retrouve une bonne quantité d'institutions de santé dans un rayon de dix minutes de marche et moins. Sur le site même du Technopôle Angus, il y a un véritable pôle de santé. Il est donc déjà possible pour les habitant.e.s de l'Îlot central d'avoir facilement accès aux infrastructures de santé de proximité. Cela peut éventuellement faciliter la conciliation entre la vie de tous les jours et les soins médicaux que cela soit pour l'accompagnement de proches à la clinique de santé ou pour les déplacements des adultes plus âgé.e.s vers des institutions de santé (voir Chapitre 1). Pour le projet de l'écoquartier Lachine-Est, les installations sont disponibles dans les quartiers limitrophes, soit l'Hôpital de Lachine et le CLSC de Dorval-Lachine. On mise en effet sur leur proximité avec les stations du futur axe de transport en commun structurant implanté sur l'axe rue Victoria (un tramway). Dans le cas des garderies, l'Îlot central ne prévoit pas l'implantation de nouvelles garderies dans le plan d'aménagement. La réglementation urbanistique pour le site du projet permet tout de même pour les blocs résidentiels et d'emplois les usages collectifs et institutionnels tels que les garderies. Il y a actuellement deux garderies à proximité du site, mais ces dernières sont déjà fortement fréquentées. Il est important de planifier cet aspect puisque plusieurs familles vont s'installer sur le site et que ces infrastructures sociales sont nécessaires afin de concilier le travail et la famille et afin de faciliter les chaînes de déplacements complexes que peuvent avoir celles et ceux ayant à leur charge les tâches associées *care*. Pour le projet de l'écoquartier Lachine-Est, il faut retenir que la Ville n'est pas un promoteur, mais qu'à l'aide de sa réglementation, elle pourrait favoriser l'implantation de garderies.

Enfin, dans le cas des deux projets, il sera possible de retrouver plusieurs espaces publics et parcs à proximité et à l'intérieur du site. Dans les deux cas, plusieurs activités seront offertes aux habitant.e.s (p.ex. des terrains de tennis, de volleyball, de pétanque, de soccer, de basketball, des aires de jeu, des

piscines et des jeux aquatiques, lieux d'animation et de découvertes sur l'histoire du lieu, la danse, la marche, la déambulation, la relaxation, etc).

Comme les auteures mobilisé.e.s dans cette recherche l'ont illustré dans le Chapitre 1, il est important de fournir des infrastructures sociales à proximité du lieu de résidence des habitant.e.s afin de faciliter la prise en charge du prendre soin de. Les *caregivers* sont effectivement amenées à réaliser plusieurs déplacements (chaînes de déplacements) lors de la journée afin d'accompagner des enfants, des personnes plus âgées, etc. et afin de réaliser différentes courses quotidiennes. La proximité de ces lieux facilite la mobilité du prendre soin de (*mobility of care*) (Sánchez de Madariaga, 2013).

6.1.2.3 Espaces publics, privés, libres et verts

Les deux projets offrent un grand inventaire d'espaces publics. Il y a une variété d'espaces passants d'espaces verts et aménagés à des axes de transports actifs. Ces espaces sont interreliés et sont connectés à d'autres espaces disponibles aux alentours (p.ex. le parc Jean-Duceppe dans le cas de l'Îlot central) pour former un réseau interconnecté. C'est ce que l'on remarque, par exemple, avec la disposition du Corridor boisé, le parc des Ponts roulants, la place des Antennes et la promenade des Sulpiciens qui forment un parcours actif (dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est). Les espaces sont également facilement accessibles par les habitant.e.s. que cela soit pour l'Îlot central, où les espaces sont disponibles à partir des rez-de-chaussée, ou pour l'écoquartier Lachine-Est, où les espaces sont répartis près des équipements collectifs, des commerces, des services, des emplois, des habitations et des stations de transport en commun. Dans les deux cas, on a également pris en compte l'ensoleillement des espaces publics et une certaine coordination, c'est-à-dire une combinaison logique d'usages afin de prévenir les conflits, des zones plus bruyantes, plus tranquilles, de socialisation, de jeux, etc.

Les espaces publics sont également multifonctionnels pour les deux projets (voir section 6.1.2.2). Dans le cas des activités sportives, le parc Jean-Duceppe, qui est intimement lié au projet de l'Îlot central, regroupe des terrains de volley-ball, de tennis et de pétanque, etc., qui attirent des publics mixtes. Il y a donc plus de chance que ces derniers ne soient pas tous monopolisés par un seul groupe d'individus et qu'ils conviennent aux intérêts des femmes et des filles. Cela est parfois constaté pour certains terrains de sport qui peuvent être appropriés par un groupe de la population au détriment de d'autres (Raibaud, 2022). Il est, en effet, recommandé de prévoir plusieurs activités sportives ou de jeu réparties sur plusieurs terrains (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013). Il en va de même pour les installations qui attirent des publics mixtes. Pour le projet de l'écoquartier Lachine-Est, il est encore trop tôt pour être affirmatif.ve sur ce point, mais la programmation des espaces publics sera assujettie à la concertation de la population. Les espaces publics devraient donc théoriquement refléter les besoins de la population. Dans le cas des activités sportives, le PPU illustre actuellement (image de concept) des terrains de soccer et de basketball dans le pôle civique. Selon la revue de littérature (Chapitre 1), la présence seule de terrains de soccer et de basketball pourrait limiter la fréquentation de certains groupes de la population, comme les femmes et les filles. Il est, en effet, important d'apporter une variété de terrains de sports et d'activités sportives qui

conviennent à différents segments de la population. En effet, la littérature montre que les intérêts pour les loisirs actifs des femmes et des filles et des hommes et des garçons ne sont pas également mis de l'avant et que dans certains cas, les femmes et les filles et certains hommes et garçons peuvent être mis de côté sur certains terrains de sports ou d'activités physiques (Kino Québec, 2014; Luxembourg et Noûs, 2021; Raibaud, 2022; Conseil du statut de la femme, 2022). Il y a une spacialisation genrée de l'espace urbain à laquelle, les terrains de sports n'y échappent pas (Luxembourg et Noûs, 2021; Maruéjols, 2014, cité dans Raibaud, 2022). Même s'il ne s'agit que d'images concept, il aurait été important de réfléchir à cet enjeu, notamment puisque l'ADS+ fait partie des principes du projet. Ce point n'a pas l'objet d'une réflexion. Toutefois, dans les deux cas, les espaces publics seront flexibles et permettront de réaliser d'autres activités telles que la danse, la marche, la déambulation, la relaxation, etc. Il s'agit d'activités qui ne sont pas compétitives. Il est important d'apporter des zones libres comme des zones plus structurées (Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013).

Dans le cas des aires de jeux pour enfants près des habitations, il existe des aires de jeux dans le parc Jean-Duceppe, mais pas à l'intérieur de l'Îlot central. Il est recommandé de fournir ce type d'espace afin de faciliter la conciliation entre la garde des enfants et les tâches quotidiennes (*Ibid.*). Cela permet aux personnes s'occupant du ou des enfants de ne pas avoir l'obligation de se déplacer ailleurs pour les faire jouer et permet de le ou les surveiller à partir de son logement. Cela permet une meilleure conciliation des activités parentales et d'assurer la sécurité des enfants. D'ailleurs, le projet n'offre pas systématiquement une cour intérieure aux immeubles d'habitation. Les cours intérieures de la Cité Angus phase 1 et 2 montrent, par exemple, que ces dernières ne seront pas toutes aménagées de façon à faciliter leur appropriation par les plus jeunes. Il importe néanmoins de préciser que les bâtiments résidentiels offrent une bonne relation visuelle et sonore entre les logements et les rez-de-chaussée extérieurs, ce qui améliore la surveillance des enfants. Or, le design des escaliers extérieurs de la Cité Angus phase 2 peut potentiellement obstruer le champ de vision. Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, il n'est actuellement pas possible d'être affirmatif.ve sur le sujet. Cela sera défini au fur et à mesure que le projet va prendre en maturité et que la population sera consultée. L'implantation d'aires de jeux pour les enfants près des habitations va dépendre des besoins et des exigences des citoyen.ne.s. Les images illustrées dans le PPU montrent tout de même de nombreuses cours et espaces extérieurs près des bâtiments résidentiels.

Dans les deux cas, les espaces publics offrent des possibilités de repos et de socialisation (bancs). Or, dans le cas de l'Îlot central, les bancs ne seront toutefois pas ou presque pas représentés dans les corridors écologiques (surtout du côté résidentiel), sur les pourtours du site et les cours intérieures. Il est important d'apporter une offre adéquate en assises pour les personnes, que ce soit pour se reposer ou pour socialiser, surtout sur les pourtours du site où la distance à franchir est plus grande. Pour l'écoquartier Lachine-Est, la Ville vise à ce que les espaces publics soient accueillants, inclusifs et sécuritaires et qu'ils soient confortables et accessibles universellement. On vise à ce que les conditions de déplacements soient agréables et confortables pour les usager.ère.s, c'est pourquoi le mobilier (bancs, buvettes, bacs à déchets tri compartimentés, supports à vélo, etc.) sera implanté judicieusement et en quantité suffisante. De plus, les images illustrées dans le PPU montrent des bancs qui sont disposés de façon à promouvoir la socialisation (des bancs face à face) et d'autres disposés de façon à préserver la solitude (bancs seuls). En revanche, certains bancs sont représentés sans dossier ni accoudoir, ils ne sont donc pas tous représentés

comme étant accessibles universellement. Il s'agit pourtant d'un élément essentiel à la mobilité. Pouvoir s'asseoir confortablement afin de se reposer, surtout pour les personnes ayant des limites physiques, les adultes plus âgé.e.s et pour les *caregivers*, est important (*Ibid.*). Cette caractéristique sera donc à reconsidérer lors du choix du mobilier.

Finalement, les deux projets offrent un verdissement important et sont planifiés afin de faciliter l'infiltration de l'eau naturellement. La superficie végétale correspondra à 25% pour les deux projets.

6.1.2.4 Mobilité et infrastructure de transport

Pour la mobilité et les modes de transports, les modes de déplacements de transport actifs et collectifs sont priorisés pour les deux projets. Dans le cas de l'Îlot central, le projet est connecté à deux lignes d'autobus et plusieurs arrêts se retrouvent à l'intérieur du Technopôle Angus, dont l'un qui est directement implanté sur le site de l'Îlot central (ligne 25). Les arrêts sont disponibles à moins de 300 mètres et mènent aux stations de métro Rosemont et Préfontaine (ligne 25) et aux stations Pie-IX et Mont-Royal (ligne 97). Ils sont donc facilement accessibles à pied, ce qui peut encourager la population à utiliser le transport en commun quotidiennement. Néanmoins, le rapport de l'OCPM a émis des doutes par rapport à l'accessibilité à pied de la station Préfontaine et à la pression actuelle exercée par les nombreuses personnes travaillant et résidant dans le secteur sur le réseau. On déplore également le fait que la ligne 24 de la STM, qui dessert le centre-ville, ne s'arrête seulement qu'à la rue Montgomery de l'autre côté de la voie ferrée. La ligne d'autobus n'est donc pas facilement accessible à pied dus à la limite physique que représente la voie ferrée. Pour l'écoquartier Lachine-Est, la Ville mise sur l'ajout d'un axe de transport en commun structurant sur l'axe de la rue Victoria (l'on souhaite 2 stations de tramway), sur des arrêts d'autobus implantés au 300 mètres sur le boulevard Saint-Joseph et sur la gare du Canal actuelle. Tous les arrêts et stations de transports en commun seront facilement accessibles étant donné qu'ils sont connectés aux zones résidentielles.

Dans les deux cas, les déplacements piétons sont priorisés, comme en témoignent la rue partagée pour l'Îlot central et le Corridor boisé et la promenade des Sulpiciens pour l'écoquartier Lachine-Est. On a également planifié plusieurs stationnements pour vélo qui seront positionnés en complémentarité avec la circulation plus dense sur les deux sites. Dans les deux projets, les stationnements pour vélo seront implantés près des résidences, des bâtiments d'emplois, des commerces, des espaces publics et des axes de transports en commun et de transports actifs. Ils faciliteront les déplacements quotidiens en vélo à partir de chez soi jusqu'aux destinations importantes du quotidien, ce qui facilite le quotidien des personnes « dépendante » et des personnes en charge des tâches associées au prendre soin de (*Ibid.*). Plusieurs stationnements à vélos intérieurs sont également planifiés dans les deux cas. C'est actuellement le cas pour la Cité Angus phase 1 et la résidence Rose des vents dans le projet de l'Îlot central. Les projets seront aussi reliés aux réseaux cyclables existants. Pour l'écoquartier Lachine-Est, le site regroupera plusieurs pistes cyclables, certaines sont actuellement disponibles et d'autres sont projetées. Celles-ci seront interconnectées entre elles ainsi qu'aux arrêts de transports en commun (tramway, autobus et train).

Enfin, pour l'îlot central, il y a des stationnements intérieurs pour les voitures et des stationnements sur rues. Comme il a été illustré dans le Chapitre 1, la voiture reste particulièrement importante pour les femmes notamment en raison de leur prise en charge des tâches liées au *care* qui amène des déplacements importants et quotidiens nécessitant plus d'espaces pour transporter des personnes, des sacs, etc. Pour l'écoquartier Lachine-Est, les déplacements motorisés ont également une place dans le projet (par des voies partagées, locales et collectrices), mais en accordant la priorité aux transports actifs et aux transports en commun. Somme toute, la variété des modes de transports et leur disponibilité près des habitations et près des arrêts importants du quotidien faciliteront les déplacements liés au *care*.

Les deux projets visent une sécurité routière accrue. Dans les deux cas, certains éléments indiquent néanmoins des lacunes par rapport à cette sécurité. Pour le projet de l'îlot central, certaines zones nécessitent une sécurité accrue, étant donné les nombreux enfants qui y circuleront. Il s'agit des zones près du parc Jean-Duceppe et du Centre À pas de géant. Dans le cas de la rue Augustin Frigon, où plusieurs voitures sont garées, le risque sera plus important pour les piéton.ne.s. Plusieurs utilisateur.ice.s (enfants, parents, etc.) vont traverser la rue pour utiliser les équipements du parc. Étant donné qu'il y aura un prolongement de la 2^e avenue (rue Augustin Frigon) jusqu'au boulevard Saint-Joseph et que plus d'automobiles circuleront sur la voie, les nombreuses voitures garées vont rendre plus difficile la vision d'ensemble. Les risques seront plus grands. Qui plus est, aucune intersection n'est prévue entre la rue Augustin Frigon et les corridors écologiques du projet. C'est aussi ce que la commission de l'OCPM exprime dans son rapport final en doutant de la pertinence de maintenir les cases de stationnement. L'écoquartier Lachine-Est, quant à lui, appliquera les principes du plan d'action « Vision Zéro » de la ville de Montréal qui visent notamment à agir sur l'aménagement (les intersections, le partage de la route, la signalisation, etc.) et la sécurisation des abords des stations de transport collectif, des écoles, etc. Sur les images illustrées dans le PPU, on retrouve des intersections avec du marquage au sol et différents matériaux, notamment près du centre sportif, du centre communautaire et de la nouvelle école. De plus, le projet mise sur l'implantation de rues partagées qui donneront la priorité aux piéton.ne.s. Toutefois, la Ville vise à ce que la mobilité automobile vers les quartiers avoisinants et le reste de la Ville soit améliorée. On vise à améliorer la connectivité entre le réseau municipal et le réseau autoroutier. Cela pourrait finalement augmenter la circulation motorisée sur le site, ce qui pourrait engendrer plus de risques d'accidents.

Pour les deux projets, des mesures sont mises en place pour réduire la présence des automobiles dans l'espace urbain. On note, par exemple, les nombreux supports à vélo disposés stratégiquement, les nombreux parcours piétons et cyclables, les pôles de mobilités partagées (BIXI, autopartage, etc.), les normes de stationnements à respecter par usages, les stationnements intérieurs et étagés (près des arrêts de transports en commun), les nombreuses stations de transport en commun, etc. Encore une fois, toutes ces alternatives devraient aider les personnes dans leurs déplacements quotidiens.

Actuellement, les horaires de transport en commun ne sont actuellement pas vraiment conviviaux en dehors des heures de pointe et les arrêts et les stations de transports en commun ne sont pas particulièrement agréables, confortables ou sécuritaires à utiliser (quoique facilement accessibles). Pour l'îlot central, par exemple, la ligne 97 offre un horaire plus varié que celui de la ligne 25 et il y a des plages

horaires disponibles de 5h à 1-2h du matin. Cela peut s'avérer utile pour celles et ceux ayant des horaires atypiques, ce qui est plus souvent le cas pour les femmes (voir Chapitre 1). Néanmoins, dans la majorité des plages horaires, le temps d'espacement entre les arrêts est de 20 à 30 minutes. Une trop longue attente peut perturber les chaînes de déplacements quotidiennes des personnes et à des heures plus tardives, l'attente peut décourager l'utilisation d'un mode de transport en raison de l'insécurité urbaine comme il a été illustré dans la revue de littérature (Condon, Lieber & Maillochon, 2005; Handy, 2006; Conseil des Montréalaises, 2007; Sánchez de Madariaga, 2013; Loukaitou-Sideris, 2020; Tillous, 2020; Babbar *et al.*, 2022). De plus, l'horaire présente une mobilité davantage axée sur les déplacements traditionnels « domicile-travail » où le départ se fait le matin et le retour se fait en après-midi. Les horaires actuels peuvent donc limiter les déplacements des personnes qui ont des horaires et des déplacements atypiques, ce qui peut être le cas pour celles et ceux s'occupant des tâches liées au *care*. Puisque les stations et les arrêts de transports en commun planifiés ne sont pas encore implantés sur le site de l'écoquartier Lachine-Est, celles déjà existantes ont été analysées. De fait, les lignes d'autobus de la STM et la gare du Canal ont été prises en compte. Les horaires répertoriés sur les différentes lignes d'autobus sont assez variés. Or, à l'instar de l'Îlot central, les arrêts sont espacés de 30 minutes, ce qui peut rendre les déplacements plus compliqués pour certaines personnes. Dans le cas de la gare du Canal, on note également une mobilité orientée davantage sur les déplacements entre le domicile et le travail. D'après la revue de littérature, il est important de fournir des horaires de transport variés afin de satisfaire les besoins en dehors des heures de pointe, qui sont souvent nombreux pour celles et ceux qui ont à leur charge des tâches liées au prendre soin de.

Dans le cas des arrêts et des stations de transports en commun, pour le projet de l'Îlot central, on retrouve majoritairement de petits abris bus assortis d'un petit banc sans dossier. Alors, il est fort possible que les abribus ne suffisent pas à la demande. Le mobilier disponible n'est également pas accessible universellement. De plus, à certaines heures, les usages et les espaces libres présents près de la ligne 97, par exemple, pourraient créer un sentiment d'insécurité chez certaines personnes. Les arrêts d'autobus près de l'Îlot central ne semblent donc pas particulièrement agréables ou confortables à utiliser. Il est également important de noter qu'aucune information n'a été précisée dans le plan d'aménagement de 2016 au sujet de l'arrêt de la ligne 25 donnant directement sur le site (arrêt 60631 direction nord). Il est pourtant important de fournir un arrêt qui soit agréable, confortable et sécuritaire à utiliser, et ce à n'importe quel moment de la journée ou de l'année (intempéries). Même si les bâtiments résidentiels sont très rapprochés et que les utilisatrices et les utilisateurs n'auront pas à réaliser de grandes distances pour prendre l'autobus, un abri est nécessaire pour protéger les personnes (habitant.e.s ou visiteur.euse.s) des intempéries qui sont fréquentes ici. Dans le même sens, les arrêts de transports en commun actuels disponibles sur le site de l'écoquartier Lachine-Est ne sont pas sans obstacle, accueillants, sécuritaires et agréables à utiliser. Dans certains cas, par exemple, les arrêts d'autobus ne disposent pas d'abribus et quand ils en possèdent, les bancs sont petits et ils ne possèdent pas de dossier. Dans le cas de la gare du Canal, pour accéder au débarcadère il faut parcourir un long trajet traversant le viaduc (la voie ferroviaire). Cela peut s'avérer être un trajet plus difficile à parcourir pour certaines populations (des adultes plus âgé.e.s, des parents transportant une poussette, des personnes à mobilité réduite, etc.). Le parcours est également entouré par des usages industriels et un poste d'hydroQuébec. À certaines heures de la journée, le manque d'achalandage potentiel à proximité de la gare pourrait engendrer un sentiment

d'insécurité chez certaines personnes. Ce sentiment d'insécurité engendra alors des contraintes chez ces personnes. D'un autre côté, le PPU présente la future station de tramway comme étant facilement accessible à pied, protégée contre les intempéries et accessible universellement.

Somme toute, il est important de fournir des arrêts et des stations de transports en commun qui soient accessibles universellement, accueillants, sécuritaires et agréables à utiliser, car il est admis que les femmes sont particulièrement affectées par le design et l'insécurité urbaine dans les transports en commun (voir section 1.2.4).

6.1.2.5 Quartier concentré et identité distincte

Même si les horaires de transport actuels proposent une mobilité plutôt axée sur les déplacements entre le travail et le domicile, les projets eux-mêmes suggèrent différents types de mobilité. Par la disposition des différents usages et des équipements collectifs, les deux projets vont faciliter les différents déplacements quotidiens et variés des personnes s'occupant des tâches du prendre soin de. Pour l'îlot central, dans un rayon d'environ 600 mètres autour de l'arrêt d'autobus de la ligne 25, on retrouve une mixité entre des habitations, des milieux d'emplois, des commerces, des services de proximité, des infrastructures sociales, des espaces publics, etc. Toute cette mixité participe à créer un quartier complet. À l'instar de l'îlot central, l'écoquartier Lachine-Est propose une forte mixité des usages, des espaces publics, des équipements collectifs, etc., et ce à proximité des modes de transports en commun et des transports actifs. En effet, la Ville planifie le projet afin que les destinations importantes du quotidien soient disponibles près des habitations. Les principes de la « ville en 15 minutes » sont appliqués. Comme il a été démontré dans la revue de littérature et dans le cadre conceptuel, cette mixité des usages est essentielle pour faciliter le quotidien des personnes qui assure un prendre soin de la famille ou celui des personnes « dépendantes » (Handy, 2006; Damyanovic, Reinwald et Weikmann, 2013). La mixité diminue la distance et le temps de déplacements pour accéder aux destinations importantes du quotidien.

Dans les deux cas, même s'il s'agit de quartiers complets, ils restent bien intégrés à leur milieu. Pour l'îlot central, le projet fait la liaison entre les différentes sections du quartier comme, par exemple, le parc Jean-Duceppe et le reste du Technopôle Angus. Pour l'écoquartier Lachine-Est, on vise à ce que le projet joue un rôle complémentaire aux quartiers avoisinants et des liens physiques vers les quartiers limitrophes sont prévus. Ceux-ci vont permettre d'accéder plus facilement aux nouveaux équipements collectifs et aux infrastructures de transport collectif (existantes ou projetées).

Les deux projets possèdent également une identité forte, notamment grâce à leur passé industriel original. En ce qui concerne la représentation de figures féminines, dans le cas du projet de l'îlot central, rien n'est mentionné là-dessus. Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, la nomenclature des voies de circulation autour du projet fait apparaître seulement la reine Victoria comme figure féminine (actuellement). Les futures voies du projet seront tout de même sujettes aux règles de toponymie actuelles issues de la Politique d'ADS+ qui vise une meilleure représentation des femmes. D'ailleurs, la version finale du PPU (2023) précise que le rôle des femmes ouvrières, qui ont travaillé dans le secteur de Lachine-Est, sera pris

en considération dans la mise en valeur du patrimoine immatériel. Le quartier Lachine-Est a effectivement été le témoin de l'entrée sur le marché du travail de femmes ouvrières qui ont occupé des emplois jusqu'à lors considérés comme trop exigeants pour les femmes. La représentation est essentielle pour que les femmes se sentent accueillies dans la ville (Ville de Paris, 2021).

6.1.2.6 Sécurité urbaine

Dans le cas de l'Îlot central, la SDA n'a pas réalisé une étude de la sécurité urbaine à proprement dit pour le plan d'aménagement. Elle suggère néanmoins que l'ajout de résidences dans le projet va permettre d'assurer une utilisation des espaces publics toute la journée. Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, lorsqu'il a été demandé si la sécurité urbaine avait été une dimension étudiée lors de la conception du projet, c'est essentiellement la question de la sécurité routière et l'aspect piétonnier qui ont été mis de l'avant par nos participant.e.s. Pour la ou le participant.e 3, la sécurité urbaine ou la prévention de l'insécurité dans l'environnement urbain allait être prise en compte au fil que le projet va prendre en maturité. Cependant, d'après le guide « Créer des lieux où on se sent en sécurité - l'aide-mémoire sur les principes d'aménagement sécuritaire », l'application des principes d'aménagement sécuritaire dans une perspective d'ADS+ doit être prise en compte lors de la définition des orientations, de la conception des projets et de l'évaluation de l'aménagement des lieux publics (Ville de Montréal, 2022c, p.7). Les étapes de conception et d'élaboration des lignes directrices d'aménagement du projet sont des étapes clés pour l'intégration des principes d'aménagement sécuritaire. Certaines questions peuvent alors être posées. Par exemple, « Quels sont les éléments pouvant susciter de l'insécurité sur un site? » et « Quelles sont les solutions d'aménagement pouvant être intégrées dans l'avant-projet d'aménagement? » (*Ibid.*). Cet aide-mémoire n'était pas publié à l'époque de la conception du projet, mais les principes d'un aménagement sécuritaire ont fait l'objet de plusieurs guides, et ce depuis 2002. Plusieurs éléments auraient pu faire l'objet de précision dans le PPU (par ex. la mixité des usages et l'emplacement des équipements) afin de réduire l'insécurité urbaine. Étant donné que l'ADS+ fait partie de l'élaboration du projet, il semble que le manque de précisions (orientations, objectifs, actions, etc.) dans le PPU par rapport à la prévention du sentiment d'insécurité urbaine est quelque peu surprenant, surtout quand on sait que c'est un élément très important pour les femmes (voir section 1.2.3).

Somme toute, certains éléments présents dans les deux projets d'écoquartier vont favoriser la création d'environnements urbains qui préviennent le sentiment d'insécurité. Dans le cas du projet de l'Îlot central, les bâtiments vont favoriser une surveillance naturelle par leur disposition, leur volume et leur implantation qui permettront d'assurer une visibilité sans obstacle sur les espaces publics. Étant donné que les entrées et les fenêtres (couvrant plus de la moitié des murs des rez-de-chaussée) donnent sur les rues et sur les espaces publics, les murs aveugles seront presque inexistantes et la perméabilité visuelle entre l'intérieur et l'extérieur des bâtiments sera grande. Le plan d'aménagement prévoit aussi que tous les murs, les entrées, les deux places publiques, la rue partagée, la promenade plantée, les corridors écologiques, le boisé et les cours intérieures soient éclairés. Pour l'écoquartier Lachine-Est, le niveau de précision du PPU permet actuellement d'affirmer que certains éléments du cadre bâti, qui sont susceptibles de prévenir l'apparition d'un sentiment d'insécurité urbaine, seront touchés. Par exemple, le

PPU précise que la densité et la compacité assureront la création d'un environnement animé, convivial et sécuritaire. Or, la Ville n'a pas précisé ce qu'elle entend par « environnement sécuritaire ». Ces éléments peuvent tout de même participer à augmenter l'achalandage et donc, la coveillance et la surveillance naturelle. Certains objectifs visent également un traitement des façades le long des voies publiques et l'ajout de plus d'ouvertures et d'accès afin d'éviter toute partie aveugle. Ces éléments peuvent participer à diminuer le sentiment d'insécurité que certaines personnes peuvent vivre dans l'environnement urbain en donnant des « yeux sur la rue » comme l'affirme Jane Jacobs (1961). Plusieurs illustrations présentées dans le PPU suggèrent aussi un aménagement sécuritaire de l'environnement urbain. Par exemple, l'aire d'ambiance proposée pour le Corridor boisé et ses abords laissant entrevoir une perméabilité visuelle entre l'espace public et l'intérieur des bâtiments, l'aire d'ambiance d'une allée piétonne dans le secteur des halles de la Cintube proposant des balcons résidentiels donnant sur l'allée, etc.

L'îlot central fournira en partie des rez-de-chaussée mixtes et vibrants qui augmenteront le niveau souhaité d'achalandage et de surveillance naturelle. Dans le cas de la zone d'emplois, le plan d'aménagement n'a rien précisé sur l'utilisation des rez-de-chaussée dans la zone d'emplois, mais la réglementation des blocs oblige l'implantation d'un usage de la famille des commerces au rez-de-chaussée. Les rez-de-chaussée ont donc le potentiel de regrouper des usages qui assureront une surveillance informelle et un achalandage en dehors des heures de pointe du travail. Quant à l'écoquartier Lachine-Est, une mixité des usages est prévue afin d'augmenter l'achalandage, notamment dans le secteur du pôle central (de la place des Antennes et du parc des Ponts roulant) et de la Cintube. La Ville n'a néanmoins pas précisé ce qu'elle entendait par « achalandage », soit dans quelle(s) circonstances et à quel(s) heure(s). L'achalandage est essentiel pour maintenir une forme de régulation sociale (ou coveillance) de l'environnement urbain et pour améliorer la perception de sûreté et de sécurité. Même si le projet est conçu pour assurer une mixité des usages, le pôle d'emplois est présentement représenté sans mixité, ce qui pourrait entraîner certaines personnes à ressentir un sentiment d'insécurité en traversant la zone. Étant donné que la gare du Canal n'est pas loin et que plusieurs vont circuler dans la zone pour s'y rendre et que le parc Tamper est planifié au cœur du pôle, il est important d'assurer un achalandage constant au fil de la journée afin d'assurer qu'il ne soit pas complètement « sans vie ». Enfin, pour les deux projets, il est encore trop tôt pour affirmer que la végétation prévue ne va pas provoquer un sentiment d'insécurité chez les personnes. Néanmoins, pour l'îlot central, le plan d'aménagement présente peu de secteurs où la visibilité des personnes pourrait être affectée. Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, le plan d'aménagement fait référence à quelques inspirations où l'on retrouve une plus forte végétation et des plantes dont la hauteur pourrait potentiellement nuire à la visibilité des personnes. Ces obstacles au champ de vision et ces potentielles cachettes peuvent amener certaines personnes à ressentir un sentiment d'insécurité.

Somme toute, la prévention du sentiment d'insécurité est essentielle pour prévenir le rapport différencié que les femmes entretiennent avec l'environnement urbain. En effet, l'insécurité urbaine est un élément structurant qui revient dans toutes les sections du Chapitre 1. Il s'agit d'une des principales raisons qui expliquent la présence d'inégalités genrées dans la ville (à l'instar de la division entre le travail reproductif et de *care* et le travail productif). Il est donc crucial qu'une analyse soit faite préalablement à la réalisation d'un projet urbain.

6.1.2.7 Retour sur l'hypothèse

D'après les sections précédentes (6.1.2.1 à 6.1.2.6), l'hypothèse de la question 2 est affirmée. En effet, plusieurs éléments d'un aménagement sensible au genre (*gender-sensitive planning*) sont pris en compte dans les plans d'aménagements des deux projets d'écoquartier étudiés. Il avait été émis qu'un nombre assez important de principes seraient bien considérés par les deux projets étant donné que les principes du *gender mainstreaming* en planification et développement urbain (grille d'analyse) rejoignent sur plusieurs points ceux des écoquartiers⁶². Néanmoins, tout comme il a été mentionné dans l'hypothèse de départ, il y a des éléments essentiels à l'aménagement sensible au genre qui ne sont pas véritablement pris en compte dans les deux projets d'écoquartiers étudiés. Par exemple, dans le cas de l'Îlot central, les garderies ne font pas l'objet d'une analyse particulière et l'implantation d'un établissement scolaire qui réponde à la demande déjà grande du secteur n'a pas été respectée. Dans les deux cas, on ne semble pas accorder une attention particulière à offrir une offre d'activités sportives qui convienne à différents groupes de la population (telles que les femmes et les filles). Dans les deux cas, l'implantation d'aires de jeux pour les enfants près des habitations n'a pas été respectée complètement⁶³. Pour les deux projets, des anomalies ont été notées par rapport à la sécurité des déplacements piétons, et ce même s'il s'agit d'un principe fort des écoquartiers (voir Chapitre 2). Dans le même sens, pour les deux projets, les horaires de transport en commun ne sont actuellement pas conviviaux en dehors des heures de pointe et les arrêts et les stations de transport en commun ne sont pas particulièrement agréables, confortables et sécuritaires à utiliser. Il s'agit, en revanche, que de la situation actuelle, cela peut grandement évoluer. Or, il n'y a pas beaucoup de précision sur cet aspect dans les plans d'aménagement, notamment dans le cas de l'Îlot central. La représentation des figures féminines dans l'environnement urbain n'est pas constante. Enfin, même si certains éléments laissent croire que la sécurité urbaine (entendue comme la prévention du sentiment d'insécurité) ait été prise en compte dans les deux projets, cette dernière ne fait pas l'objet d'une réflexion à part entière. Il est aussi important de noter qu'aucune information n'a été précisée sur l'apport de toilettes publiques librement accessibles, bien éclairées et propres disponibles autrement que dans les lieux semi-privés tels que les commerces. Il a pourtant été démontré à la section 1.2.6 que l'enjeu des toilettes publiques reste une problématique souvent « non reconnue et invisible » dans la création de villes accessibles à toutes et tous (Greed, 2020).

⁶² On peut, par exemple, penser à la densification, la compacité, la mixité des fonctions et des usages, la diversité de l'offre de logements, l'implantation de commerces et de services de proximité, le verdissement du domaine public et du domaine privé, l'implantation d'un réseau diversifié d'espaces publics, l'implantation d'un mobilier urbain varié qui répond à plusieurs besoins (repos, socialisation, contemplation, déplacement, propreté), le respect des aspects bioclimatique, la cohabitation entre les différents modes de transport, la sécurité des déplacements piétons, la favorisation de l'utilisation des transports en commun et des transports actifs, etc.

⁶³ Pour l'Îlot central, certaines cours ne sont pas vraiment adaptées aux jeunes enfants. Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, cela dépendra des besoins des habitants.e.s.

6.1.3 « Quel(s) sont les avantages du concept de la planification sensible au genre ? »

L'objectif final de cette recherche vise à connaître les divergences et les similitudes entre la planification sensible au genre (*gender-sensitive planning*) et les projets d'écoquartier étudiés, soit l'îlot central et l'écoquartier Lachine-Est. L'objectif de cette question est, en effet, d'illustrer les avantages d'une planification dite *gender-sensible* par rapport à des projets d'urbanisme durable. Il est important de démontrer l'importance de ce type de planification, comme il est important de déterminer les éléments des écoquartiers qui pourraient bonifier les principes du Gender Mainstreaming en planification et développement urbain. De fait, en faisant la comparaison entre ces deux concepts d'aménagement (la planification sensible au genre et les écoquartiers), il a été possible de constater quelques points de convergence et de divergence entre ces derniers.

D'abord, à propos de la participation citoyenne et la gouvernance, l'importance donnée à la consultation de la population à toutes les étapes de la réalisation d'un projet est très similaire entre les deux concepts. De même, le recours à des modalités, qui accroissent la parité entre les femmes et les hommes, est mis de l'avant dans les deux concepts. Pour la parité dans les comités de gouvernance des projets, il a seulement été possible d'affirmer qu'elle a été réussie pour l'écoquartier Lachine-Est. Il est toutefois impossible de prouver si cette forte parité est le résultat d'efforts intentionnels ou du hasard. De fait, la planification sensible au genre est avantageuse sur ce point, car il s'agit d'un prérequis qui garantit une prise en compte équitables des besoins et des choix d'aménagement. Ensuite, dans le cas du cadre bâti, des habitations et des typologies, plusieurs convergences sont notées entre les deux concepts comme, par exemple, l'implantation de bâtiments n'ayant pas de trop grand gabarit, l'implantation des résidences près d'espaces publics de qualité et d'espaces communs et l'implantation de logements et d'habitations variées qui conviennent à plusieurs segments de la population. Il est tout de même intéressant de relever que l'implantation d'immeubles d'habitation de six étages ou moins n'est pas priorisée par le concept d'écoquartier. Même si le projet de l'îlot central respecte ce critère, il a été choisi de réaliser des immeubles de six étages afin de réaliser des économies d'échelle et pas précisément pour faciliter le contact sonore et visuel entre les logements et les rez-de-chaussée extérieurs. Dans le cas du projet d'écoquartier Lachine-Est, l'on considère que huit étages sont une hauteur à échelle humaine, ce qui est contestable. Alors, la planification sensible au genre semble plus avantageuse sur ce point, car dans ce concept, il est essentiel d'implanter des bâtiments qui facilitent la garde du ou des enfants à partir de son logement, le tout en sécurité. Dans le cas des infrastructures sociales, plusieurs divergences sont notées entre les deux concepts. En effet, l'on note que les principes tels que le fait d'accorder une place importante aux garderies, aux écoles, aux maisons de retraite et l'implantation d'installations de loisirs et sportives qui conviennent à différents groupes de la population tels que les femmes et les filles ne sont pas particulièrement pris en compte. De plus, l'implantation d'une école et la planification de garderies ne sont pas systématiquement prévus par les projets d'écoquartiers. Cela est pourtant important pour la conciliation entre le travail productif et le travail reproductif des personnes. Il s'agit d'éléments qui sont cruciaux dans l'approche de la planification sensible au genre. La proximité générale des infrastructures sociales telles que les institutions de santé, les activités culturelles, les terrains de sports, etc., est tout de même mise en place dans les deux projets d'écoquartiers. Il s'agit d'un point de convergence entre les deux concepts.

Pour les espaces publics, les espaces verts et les espaces semi-privés et privés, plusieurs éléments de convergence sont notés entre les deux concepts. Les principes tels que l'implantation d'une variété d'espaces, l'implantation d'une configuration efficace et sensée des espaces ouverts (interconnectés, sans barrière, facilement accessibles dans une courte distance, etc.), la multifonctionnalité des espaces et le verdissement du quartier sont tous des éléments favorisés également par le concept d'écoquartier et par la planification sensible au genre. Toutefois, les éléments comme le fait d'offrir des options pour le jeu, le sport et les loisirs qui adhèrent aux intérêts des femmes/filles et des hommes/garçons également, d'implanter des aires de jeux pour les enfants près de logements ou d'offrir une offre en bancs accessibles universellement ne sont pas particulièrement mis de l'avant dans les projets d'écoquartier. La planification sensible au genre est donc plus avantageuse sur ces derniers points. La planification sensible au genre met effectivement de l'avant le quotidien des personnes et la conciliation des tâches associées au *care*. De plus, il est reconnu dans la revue de littérature que les femmes et les filles n'obtiennent pas la même priorisation quant aux activités sportives et physiques. Il est alors important de fournir des options qui leur conviennent et qui attirent des publics mixtes.

Dans le même sens, plusieurs éléments de la mobilité et du transport sont équivalents dans les deux concepts. En effet, les aspects de la mobilité durable telle que la priorisation des modes de transports collectifs et actifs, les stationnements pour vélos disposés près des arrêts importants du quotidien, la proximité des arrêts et des stations de transports en commun avec les habitations, l'implantation de zones piétonnes, les mesures pour diminuer l'utilisation de la voiture privée, etc., sont fortement prises en compte dans les deux concepts. Les projets d'écoquartier étudiés permettent également d'utiliser facilement une voiture pour réaliser des déplacements quotidiens, ce qui peut faciliter les chaînes de déplacements des personnes réalisant des tâches liées à la prise en charge du prendre soin de. Néanmoins, certains principes comme, par exemple, le fait d'offrir des horaires de transports conviviaux en dehors des heures de pointe, de prioriser des trajets autres que le classique « domicile-travail » et d'incorporer des stations de transport en commun accessibles universellement, accueillantes, sécuritaires et agréables à utiliser, ne font pas l'objet d'une réflexion particulière dans les plans d'aménagements et font actuellement défaut sur les sites des projets. Ces éléments sont particulièrement importants pour celles et ceux ayant à leur charge des tâches liées au prendre soin de. De plus, il s'agit d'éléments qui affectent particulièrement les femmes comme il a été démontré dans le Chapitre 1.

La planification sensible au genre met donc plus d'emphasis sur des principes d'aménagement qui affectent positivement la vie quotidienne des femmes. Plusieurs principes d'aménagement tels que la mixité des fonctions, des infrastructures sociales, des équipements collectifs, des modes de transports, etc., près des habitations et l'interconnexion des projets avec leur environnement urbain peuvent tout de même fortement faciliter la vie quotidienne, et surtout les chaînes de déplacement quotidiennes de celles et ceux s'occupant des tâches associées au *care*. La planification sensible au genre et les écoquartiers sont très semblables à ce niveau. Or, la représentation des figures féminines n'est pas un élément qui soit systématiquement considéré par les écoquartiers.

Enfin, pour la prévention du sentiment de sécurité, les projets étudiés montrent que la question de l'insécurité urbaine n'est pas vraiment prise en compte dans les plans d'aménagement. Des principes d'aménagement, qui sont prévus pour les deux écoquartiers, peuvent tout de même prévenir l'apparition d'un sentiment d'insécurité. On note, par exemple, l'orientation des bâtiments, leur volume, les différentes typologies, l'emplacement des entrées et des fenêtres, les rez-de-chaussée mixtes et vibrants, etc. Dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est, l'image de concept du pôle d'emplois n'a pas été illustrée avec une mixité des fonctions. De plus, la piste cyclable adjacente à l'îlot central est représentée seulement avec un marquage au sol, et ce même si la circulation est plus dense sur la rue Molson. De fait, son aménagement ne sera pas caractérisé par un degré élevé de sécurité, ce qui aura potentiellement un effet sur la fréquentation par les femmes, qui sont plus enclines à utiliser des pistes cyclables en site propre (Sayagh, 2017). La planification sensible au genre prend donc plus attentivement en considération des éléments qui améliorent la sécurité urbaine (du point de vue de l'insécurité urbaine ou de la sécurité autoroutière).

D'un autre côté, certains principes, qui sont préconisés par les écoquartiers de manière général tout comme par les deux projets à l'étude, ne sont pas vraiment mis d'emphase dans la planification sensible au genre (grille d'analyse). On note, par exemple, la protection du patrimoine et l'utilisation des technologies vertes (p.ex. les énergies renouvelables, la performance énergétique, la gestion des déchets, etc.). Ces aspects pourraient également profiter à la planification sensible au genre en offrant des occasions de valoriser les figures féminines historiques ou en offrant des économies dans les coûts quotidiens d'une habitation (la performance énergétique des bâtiments peut prévenir des coûts de chauffage par exemple).

Somme toute, il a été possible de constater que des éléments importants, qui participent à prévenir des inégalités genrées dans la ville, n'ont pas été systématiquement mobilisés par les écoquartiers. De fait, la planification sensible au genre semble particulièrement important afin d'enrayer ces inégalités genrées. Par exemple, le *care* et l'insécurité urbaine, qui affectent particulièrement la vie des femmes, sont davantage pris en considération dans le concept de planification sensible au genre que dans les écoquartiers. La planification sensible au genre prévoit aussi que les besoins des femmes et des filles sont pris en compte de manière plus affirmée (représentation, options sportives, etc.).

Même si des auteures, qui ont été mobilisées dans le cadre de cette recherche, ont émis des réserves quant aux pratiques de *gender mainstreaming* (approche intégrée du genre)⁶⁴, à l'instar de Tummers (2015) et Mme Frohn lors du colloque « Vers une meilleure compréhension des enjeux socio-urbains actuels et

⁶⁴ Étant donné qu'elles ne remettent pas nécessairement en question « les processus structurels de production d'inégalité » (ex. patriarcat, capitalisme, etc.), qu'elles conceptualisent les pratiques et les expériences des femmes par rapport à leur travail reproductif (*care*) et qu'elles tendent à homogénéiser leurs pratiques spatiales en retenant celles correspondant au *care* en marginalisant les autres (Hancock et Lieber, 2017; Kern, 2019/2022, p.63, Tummers, Denèfle et Wankiewicz, 2019, p.83).

des stratégies d'aménagement novatrices » (2021), nous croyons que la dimension de genre, et particulièrement celle des femmes, est bénéfique pour l'ensemble de la population :

« Les modèles spatio-temporels et les équipements afférents qui permettent de concilier responsabilités domestiques et professionnelles, par exemple, sont précieux non seulement pour les femmes au foyer qui essaient d'intégrer ou de réintégrer le marché du travail, mais aussi pour augmenter la qualité de vie dans tous les foyers composés d'hommes et de femmes conciliant un métier et leur vie privée sans « aidant-e-s », ou encore pour des familles qui sont dans un autre moment de leur vie, les retraités ou les personnes dépendantes. » (Tummers, 2015, p.75-76)

Ainsi, la mise en place d'une planification qui soit sensible à leur(s) réalité(s) est bénéfique à l'ensemble de la population. À notre avis, pour toutes les raisons mentionnées plus haut, la planification sensible au genre est cruciale pour améliorer la vie de toutes et tous. Elle permet plus clairement de prévenir des éléments qui causent des inégalités genrées dans la ville (p.ex. l'insécurité urbaine, le manque de considération pour le travail reproductif et de *care*, l'inégalité dans l'attribution des ressources, etc.) au contraire des écoquartiers.

6.2 Limites de la recherche

La recherche possède certaines limites qui réduisent les possibilités de généraliser les résultats à l'ensemble des écoquartiers. On retrouve d'abord le fait que seulement un petit nombre de participant.e.s ont accepté de participer à la recherche. L'analyse des documents de planification des projets (et du cadre bâti) est également tributaire de la perception de la chercheuse. De fait, il se peut que l'interprétation qui en est faite ne reflète pas la réalité des projets. C'est pourquoi une triangulation des données a été réalisée dans la recherche à l'aide d'entretiens. Certaines informations importantes peuvent aussi avoir échappées à la chercheuse en raison à la difficulté d'avoir accès à certains documents (p.e.x pour le projet de l'îlot central), ce qui peut affecter les résultats. Les informations obtenues lors des entretiens sont aussi soumises à des limites. Par exemple, étant donné le milieu et le type de projet analysé, il se peut que les participant.e.s aient voulu améliorer leurs propos. Dans le même sens, les résultats concernant la considération de la dimension de genre par les deux projets d'écoquartier découlent de l'opinion des participant.e.s. De plus, les deux projets sont toujours en cours de développement et de réalisation, les résultats peuvent donc grandement évoluer au fil du temps, surtout dans le cas de l'écoquartier Lachine-Est. Des éléments prévus dans les plans d'aménagement pourraient effectivement être améliorés ou pourraient ne pas perdurer. La principale limite de la recherche réside dans le fait qu'elle s'est intéressée uniquement au point de vue des planificateur.trices et des professionnel.le.s de l'aménagement. Il s'agit d'une limite de la recherche étant donné que le point de vue des femmes n'a pas été consulté directement. L'auteure est également consciente du déterminisme spatial de la recherche. Il y a, en effet, une focalisation sur l'aspect spatial des projets. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'autres éléments qui influencent l'expérience des femmes dans la ville. Il y a, par exemple, des éléments macrosociaux,

politique, individuels, etc. qui influencent leur(s) expérience(s). Si l'on prend comme exemple le sentiment d'insécurité urbaine, il est admis qu'il est influencé par le contexte macrosociologique, les générateurs microsociaux (comme l'identité de genre de la ou des personnes croisées dans l'environnement urbain) et l'accès à l'aide. À ce titre, plusieurs affirmations doivent être prises avec précaution. Plus précisément, quand il est précisé qu'un projet est conçu pour faciliter le « trip chaining » des personnes ayant à leur charge des tâches du prendre soin de ou pour prévenir le sentiment d'insécurité, il s'agit de déductions basées sur les observations de l'auteure. Or, les données mobilisées dans le mémoire ne permettent pas d'affirmer avec certitude que les projets ont ou auront un impact réel sur des comportements, des attitudes ou des sentiments (sur la sécurité ou autres), car les utilisatrices et les utilisateurs ainsi que les habitant.e.s n'ont pas été rencontré.e.s (les participant.e.s rencontré.e.s sont des professionnel.le.s ayant planifié ou collaboré au projet). Il s'agit donc d'une nuance à retenir. Enfin, dans le cas de la question 1, les données mobilisées dans la recherche ne permettent pas d'obtenir des conclusions sur l'entièreté du processus de consultation des deux projets. Les réflexions faites sont à considérer avec précaution.

6.3 Les apports de la recherche

Au-delà des limites inhérentes à la recherche, cette dernière permet d'avancer les connaissances sur la thématique de la ville durable au prisme de la dimension de genre. Il s'agit d'une thématique peu touchée en recherche. La recherche participe également à promouvoir des aménagements qui soient sensibles au genre. La question 3 de la recherche est particulièrement intéressante, car elle met de l'accent sur les éléments avantageux de la planification sensible au genre tels que la considération du concept de *care*, de l'insécurité urbaine, des intérêts des femmes et des filles, etc. Ces derniers points ne sont pas systématiquement pris en compte dans les projets d'écoquartiers, mais ils influencent grandement le rapport à la ville des femmes (et des filles). La recherche permet aussi d'alimenter la réflexion sur les inégalités genrées dans la ville. Elle permet enfin de bonifier la planification des écoquartiers en développement et elle contribue à une meilleure prise en compte de l'équité sociale.

CONCLUSION

L'objectif de la recherche était de mettre en lumière la prise en compte de la dimension de genre dans les projets d'écoquartiers à Montréal. La recherche est effectivement partie que les espaces urbains ne sont pas neutre, il existe des inégalités genrées dans les villes. À l'aide du Chapitre 1, il a d'abord été montré comment ces inégalités se manifestent. Il a été illustré comment le patriarcat, par la division des sphères publique et privée (travail productif et travail reproductif), engendre des espaces urbains genrés. Le travail reproductif et de *care* conditionne particulièrement la vie des femmes. Ce sont encore majoritairement les femmes qui le prennent en charge. Le *care* (ou prendre soin de) structure spécifiquement la vie de celles et ceux qui en ont la charge. Il a effectivement une influence sur la mobilité, les activités sportives et physiques, l'accès aux toilettes publiques, etc. Il a également été illustré comment l'insécurité urbaine a des impacts importants sur la vie des femmes et comment ce sentiment forme un élément essentiel dans leur rapport à la ville.

Le Chapitre 1 a montré comment les rôles genrés, le profil socio-économique et culturel des femmes, l'aménagement urbain et la logistique et le design des transports en commun influencent leurs différents choix modaux et leurs différents comportements de déplacements (des chaînes de déplacements, des déplacements plus nombreux, en dehors des heures de pointe, sur de courtes distances, etc.). Au même titre, il a été affirmé comment il existe des obstacles systémiques à la pratique des activités sportives et physiques des femmes et des filles. On note, par exemple, des inégalités dans l'attribution des ressources (budget, plages horaires, etc.) et dans l'appropriation des espaces. Dans le même sens, l'accès aux toilettes publiques est un enjeu profondément genré. Il s'avère que les femmes ont un moindre accès aux toilettes publiques. La participation démocratique des femmes est aussi teintée d'obstacles systémiques. Même si les femmes sont bel et bien présentes dans les dispositifs de la démocratie participative, leur participation n'est pas pleinement évidente en raison de leur position de subalternes, de la division entre le public et le privé et la rationalité et les émotions, des normes genrées, des caractéristiques sociales (âges, genre, etc.) et des structures sociales institutionnalisées (maternité, couple, etc.), de l'absence de pouvoir symbolique et de la conception du dispositif de démocratie participative. Le chapitre a finalement précisé qu'il existe une représentation et une considération inégales des femmes dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement.

Le Chapitre 2 a mis en contexte l'objet à l'étude, soit les écoquartiers. En effet, ce chapitre met historiquement en contexte le développement durable et le développement urbain durable. En passant du mouvement des *Garden Cities* au mouvement d'éco-urbanisme, il a été montré comment les écoquartiers s'appuient sur les mouvements qui les ont précédés. Le Chapitre 2 a donc défini ce que sont les écoquartiers (*ecodistrict*, *sustainable neighborhood*, quartiers durables, etc.) en présentant les définitions et principes qui les caractérisent les écoquartiers. L'objectif du chapitre était également de faire ressortir les critiques émises à l'encontre de ce type de projets. Aucune information sur la considération du genre dans les projets d'écoquartier n'a été notée, à l'exception du fait qu'ils ne sont pas exempts de rapports sociaux. C'est pourquoi la problématique de recherche, présentée dans le chapitre 3,

se penche sur la considération de la dimension de genre dans les écoquartiers (et dans la ville durable). Grâce à Tummers (2015), Raibaud (2015) et Valegeas (2020), la problématique de recherche met en évidence comment ces projets, souvent considérés comme exemplaires, produisent et reproduisent des inégalités genrées. Ils ne sont effectivement pas épargnés des rapports de domination. La dimension de genre est rarement prise en compte dans le domaine, et ce même dans le cas de la ville durable. Dans le cas des écoquartiers, il existe un manque de considération pour les inégalités de genre dans les référentiels de l'urbanisme durable (internationaux ou locaux), des normes d'habiter s'inscrivant dans des rapports de domination et des formes de tensions et de situations hostiles que vivent les femmes à l'intérieur de ces projets. Un questionnement s'est donc progressivement imposé : comment les écoquartiers montréalais sont aménagés de façon à respecter les besoins « particuliers » des femmes ? Plus particulièrement, la question de recherche était « Comment le *gender mainstreaming* et les aménagements sensibles au genre sont pris en compte dans les projets d'écoquartier montréalais ? ».

Il existe effectivement des aménagements qui soient sensibles à la dimension de genre et qui répondent directement aux inégalités genrées que l'on retrouve dans les espaces urbains. C'est ce que l'on appelle le concept de « *gender-sensitive planning* » (planification sensible au genre). Le Chapitre 3 de la recherche a donc mis en contexte la planification sensible au genre et le Gender Mainstreaming en planification et développement urbain comme cadre conceptuel. Le *gender-sensitive planning* est un concept basé sur « la vie quotidienne », c'est-à-dire sur « *The New Everyday Life approach* » qui a été formulé par Horelli et Vespä en 1994. Il s'agit d'une manière de repenser la ville qui valorise essentiellement « *the caring role* » (le travail reproductif). Grâce à l'exemple viennois (exemplaire pour plusieurs.e.s) et à l'exemple français, une grille d'analyse a été construite. Elle est basée sur les principes d'aménagements présentés dans le guide « Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban development » de la ville de Vienne (2013) et le premier « Guide référentiel Genre & espace public » de la ville de Paris (2016). Suivant les principes de l'aménagement sensible au genre, trois questions plus précises ont été posées : « Comment la dimension de genre, et celle des femmes en particulier, a-t-elle été prise en compte dans la démocratie participative et la gouvernance des projets d'écoquartier étudiés ? », « Comment les principes d'aménagements sensibles au genre se concrétisent-ils dans les projets d'écoquartier étudiés ? » et « Quel(s) sont les avantages du concept de la planification sensible au genre ? ».

Pour répondre à ces questions, une recherche qualitative et une approche par étude de cas ont été mobilisées. Une production de résultats a été réalisée à l'aide de la recherche documentaire (et de l'analyse du cadre bâti) et de l'entretien semi-directif avec des professionnelles et des professionnels ont été réalisées. La grille d'analyse a permis d'analyser plusieurs thématiques pour les deux projets. Les résultats ont été exposés dans le Chapitre 5 et ont permis d'affirmer en partie les hypothèses de recherche. Pour la question 1, il avait été émis que la participation citoyenne serait un élément important dans l'élaboration des deux projets d'écoquartier étant donné qu'il s'agit d'un des principaux principes des écoquartiers. Cela a été le cas dans les deux projets, où une forte consultation de la population a été retrouvée à plusieurs stades de conception et de réalisation. Il avait néanmoins été émis que la dimension de genre, et les besoins plus typiques des femmes, ne seraient pas clairement pris en compte lors des consultations de la population, notamment à cause du fait que cette thématique n'est pas souvent prise

en compte dans le domaine et qu'il existe encore des obstacles systémiques à la démocratie participative des femmes. Néanmoins, la recherche a montré que pour les deux projets, l'on retrouve des éléments (horaires des séances, garderie, informations, etc.) qui auraient théoriquement pu faciliter la participation des femmes. Une parité femme-homme a également été mise en place dans les comités décisionnels du projet de l'écoquartier Lachine-Est. Pour la question 2, il avait été émis qu'un nombre assez important de principes d'aménagement sensible au genre seraient bien considérés par les deux projets étant donné que les principes de la planification sensible au genre et que les principes des écoquartiers sont similaires sur plusieurs aspects. Les résultats ont affirmé l'hypothèse. Il avait également été émis que certains principes de la planification sensible au genre ne seraient pas particulièrement pris en compte dans les deux projets étudiés. Ce fut le cas. La recherche montre qu'il n'y a pas une attention particulière sur le fait d'offrir une offre de loisirs et d'activités sportives qui conviennent à différents groupes de la population (notamment pour les femmes et les filles), à l'implantation d'aires de jeux pour les enfants près des habitations, aux garderies, à l'implantation d'un établissement scolaire qui réponde à la demande du secteur (dans le cas de l'îlot central), à la sécurité des déplacements piétons, et ce même s'il s'agit d'un principe fort des écoquartiers, à la représentation des figures féminines dans l'environnement urbain, aux toilettes publiques librement accessibles, bien éclairées et propres, à l'insécurité urbaine, au fait d'offrir des horaires de transport en commun qui soient conviviaux en dehors des heures de pointe ni au fait d'offrir des stations de transport en commun qui soient agréables, confortables et sécuritaires à utiliser. Enfin, la question 3 a montré que la planification sensible au genre possède des avantages, tels que la prise en compte du *care* comme concept structurant, de l'insécurité urbaine, des intérêts des femmes et des filles, etc., par rapport aux projets d'écoquartiers étudiés. Il a néanmoins été montré que la planification sensible au genre pourrait également profiter des principes préconisés par les écoquartiers (p.ex. patrimoine et technologies vertes).

À noter que la recherche comporte des limites. Plus précisément, il n'est pas possible de généraliser les résultats (chaque cas est unique). Seulement un petit nombre de participant.e.s ont accepté de participer à la recherche, ce qui rend la triangulation des données plus difficile. L'analyse des documents de planification des projets (et du cadre bâti) est tributaire de la perception de la chercheuse, donc il se peut que l'interprétation qui en est faite ne reflète pas la réalité des projets. Les informations obtenues lors des entretiens peuvent également avoir des limites. Étant donné le milieu et le type de projet analysé, il se peut que les participant.e.s aient voulu améliorer leurs propos. Certaines informations peuvent avoir échappé à la chercheuse due à la difficulté d'avoir accès à certains documents et certaines informations sont incomplètes (dans le cas de la question 1). Enfin, la recherche s'est concentré sur le point de vue des expert.e.s en aménagements et sur l'aspect spatial des projets. Le point de vue des femmes qui pratiqueront ou qui pratiquent déjà les projets n'a pas été recueilli. De fait, les données mobilisées dans le cadre de la recherche ne permettent pas d'affirmer avec certitude que les projets ont ou auront un impact réel sur des comportements, des attitudes ou des sentiments (sur la sécurité ou autres), car les utilisatrices et les utilisateurs ainsi que les habitant.e.s n'ont pas été rencontré.e.s.

Au-delà des limites inhérentes à la recherche, cette dernière permet d'avancer les connaissances sur la thématique de la ville durable au prisme de la dimension de genre. Il s'agit d'une thématique peu touchée

en recherche. De plus, la recherche participe à promouvoir des aménagements qui conviennent à toutes et tous (des aménagements qui soient sensibles au genre). Elle permet également d'alimenter la réflexion sur les inégalités genrées dans la ville.

L'étude soulève finalement d'autres pistes de recherche à explorer. Au travers de l'analyse des résultats, il a été possible de se demander si la Politique d'ADS+ est réellement mise de l'avant dans la production de projets urbains. En d'autres mots, il a été noté dans le cas du projet d'écoquartier Lachine-Est, qui a été conceptualisé après l'adoption de la Politique, que l'on ne mentionne qu'une seule fois l'ADS+ dans le PPU (plan d'aménagement). De plus amples recherches seront nécessaires afin de mettre en lumière les apports réels de la Politique d'ADS+ sur l'aménagement urbain. D'un autre côté, à l'instar des nombreux mouvements décrits au Chapitre 2 (mouvement des *Gardens City*, du modernisme, du *New urbanism*, du *Smart growth*, des écoquartiers, etc.), il est possible de se demander si le « *gender-sensitive planning* » (planification sensible au genre) pourrait également recourir à un certain « *physical determinism* », c'est-à-dire le fait de se pencher uniquement sur le design et la conception physique du quartier pour obtenir une réforme sociale. Après tout, l'aménagement sensible au genre repose beaucoup sur des principes d'aménagement comme pour les autres mouvements précédemment mentionnés.

Dans l'optique où l'opinion des femmes n'a pas été consultée directement, il serait intéressant d'obtenir la perspective des femmes, qui pratiqueront et qui pratiquent déjà les projets à l'étude, sur les différentes thématiques touchées dans cette recherche par l'entremise d'études subséquentes. Même s'il est admis que la planification sensible au genre peut répondre aux besoins de l'ensemble de la population (jeunes, adultes plus âgé.e.s, hommes, etc.), puisque la discussion se limite au cas des femmes, il serait intéressant d'ouvrir la discussion sur la question du genre plus largement (hommes et personnes non binaires), voire à d'autres profils de population confrontés à des inégalités dans la ville comme les plus jeunes, les adultes plus âgé.e.s, les personnes qui s'identifient à la communauté LGBTQ+, etc.⁶⁵ Un lien peut également se faire entre la planification sensible au genre, notamment par les composantes de proximité des services et d'infrastructures sociales, et l'adaptation aux changements climatiques dans une perspective de

⁶⁵ Il est, par exemple, admis que la catégorisation rigide du genre (femme-homme) ne parvient pas à inclure les populations non binaires et transgenres, c'est-à-dire un segment restreint et fortement marginalisé de la population générale (Doan, 2010). Doan (2010) montre la manière dont celles et ceux qui transgressent ces normes de genre strictes subissent « une tyrannie du genre » qui façonne presque tous les aspects de leur vie publique et privée (p.ex. dans les stationnements, les toilettes publiques, les centres commerciaux, les lieux de travail et le domicile). Hancock et Lieber (2017) montrent également les enjeux potentiels face à un manque de considération quant aux discriminations croisées et à une homogénéisation de la catégorie « femmes ». Les différents groupes de femmes ont des revendications et des intérêts divergents à cause de leurs statuts sociaux et spatiaux différents (ex. des femmes transgenres, des femmes lesbiennes, des femmes travailleuses du sexe, des femmes issues de l'immigration, etc.) (Hancock et Lieber, 2017). Les auteures émettent des réserves quant aux pratiques de gender mainstreaming (approche intégrée du genre). Ces pratiques restent contestées notamment parce qu'elles ne remettent pas nécessairement en question « les processus structurels de production d'inégalité » (ex. patriarcat, capitalisme, etc.), qu'elles conceptualisent les pratiques et les expériences des femmes par rapport à leur travail reproductif (care) et qu'elles tendent à homogénéiser leurs pratiques spatiales en retenant celles correspondant au care et en marginalisant les autres (*Ibid.*, p.18). Les modèles féminins utilisés sont donc souvent des stéréotypes de la femme ou de la fille « respectable » (*Ibid.*). Somme toute, le cas de Vienne reste un exemple à suivre et s'inscrit dans une logique de justice spatiale grâce à la perspective féministe intersectionnelle qu'il propose (*Ibid.*).

résilience des communautés. Il est, entre autres, connu que la localisation des activités a un impact sur la mobilité des personnes et donc, sur l'émission des gaz à effet de serre des déplacements (Vivre en Ville, 2017, p.12). De plus amples recherches sur l'effet qu'a la planification sensible au genre sur la résilience des communautés pourraient alimenter le sujet.

ANNEXE A
LETTRE D'INTRODUCTION ET DE RECRUTEMENT

Lettre d'introduction

La considération de la dimension du genre dans les projets d'écoquartier au Québec : une étude de cas multiples.

Bonjour (nom du ou de la participante),

Je suis étudiante à la maîtrise en études urbaines à l'Université du Québec à Montréal. Dans le cadre de notre travail de recherche, nous allons réaliser des entrevues avec des professionnel(le)s ayant une expertise sur l'aménagement urbain et le genre. C'est pourquoi nous vous contactons aujourd'hui.

Ce projet de recherche se concentre sur les écoquartiers au Québec, et plus exactement sur les projets d'écoquartier dans la région de Montréal. La recherche a pour objectif d'interroger ces projets d'urbanisme durable et la place du genre dans leur conception. Effectivement, nous savons que les réalités et les besoins des femmes et des hommes dans la ville ne sont pas identiques.

Pour ce faire, nous avons dressé une grille d'analyse se basant en partie sur le gender mainstreaming en planification et développement urbain. L'approche méthodologique choisie est l'étude de cas multiples. Nous avons choisi le Technopôle Angus, l'Écoquartier Lachine-Est et l'Écoquartier Louvain-Est comme études de cas. Les méthodes de collectes de données sont la recherche documentaire et l'entretien semi-dirigé.

Nous souhaitons vivement connaître votre opinion sur la considération du genre dans la conception de projets d'écoquartier ou plus généralement en aménagement urbain à Montréal. Lors de cet entretien, nous vous poserons des questions qui toucheront plusieurs dimensions telles que la participation de la population, la mobilité, les espaces publics, les bâtiments, les usages, etc.

Nous voudrions vous rencontrer pour un entretien d'environ 60 min. Le moment et le lieu de l'entrevue seront choisis à votre convenance. Par exemple, nous pourrions faire la rencontre par zoom, à l'université

(station de métro Berri-UQAM) ou dans un café, etc. L'entretien sera enregistré avec votre accord et votre participation sera anonymisée.

Tous les renseignements recueillis lors de l'entretien seront confidentiels et seules la chercheuse principale et la directrice de recherche Sophie Paquin y auront accès. D'ailleurs, votre participation sera entièrement libre et volontaire. En effet, vous pouvez choisir de vous retirer en tout temps sans devoir justifier votre décision. Aucun risque n'est lié à votre participation à cette recherche et votre apport contribuera à une meilleure connaissance des écoquartiers, de l'aménagement urbain à Montréal et de la planification urbaine sensible au genre. Quand la recherche sera remise, nous vous ferons parvenir un résumé des résultats obtenus.

Votre participation est importante pour la connaissance. Elle permettra notamment d'alimenter la réflexion sur la thématique du genre dans la ville. Nous tenons aussi à souligner que le Comité d'éthique de la recherche pour les projets étudiants impliquant des êtres humains (CERPE) a approuvé le projet.

Vous pouvez me contacter à l'adresse jean.marilyn@courrier.uqam.ca ou par téléphone au *** *** *** afin d'identifier un moment et un lieu de rencontre.

Nous espérons vivement que notre projet vous intéressera et que vous accepterez d'y participer.

En vous remerciant d'avance,

Étudiante-chercheuse

Nom : Marilyn Jean

Programme d'étude : Maîtrise en études urbaines (3854)

Téléphone : *** *** ***

Courriel : jean.marilyn@courrier.uqam.ca

Direction de recherche

Nom : Sophie Paquin

Département : Département d'études urbaines et touristiques

Téléphone : (514) 987-3000 poste 1312

Courriel : paquin.sophie@uqam.ca

Lettre d'introduction

La considération de la dimension du genre dans les projets d'écoquartier au Québec : une étude de cas multiples.

Bonjour (nom du ou de la participante),

Je suis étudiante à la maîtrise en études urbaines à l'Université du Québec à Montréal. Dans le cadre de notre travail de recherche, nous allons réaliser des entrevues avec des professionnel(le)s ayant une expertise sur le projet _____. C'est pourquoi nous vous contactons aujourd'hui.

Ce projet de recherche se concentre sur les écoquartiers au Québec, et plus exactement sur les projets d'écoquartier dans la région de Montréal. La recherche a pour objectif d'interroger ces projets d'urbanisme durable et la place du genre dans leur conception. Effectivement, nous savons que les réalités et les besoins des femmes et des hommes dans la ville ne sont pas identiques.

Pour ce faire, nous avons dressé une grille d'analyse se basant en partie sur le gender mainstreaming en planification et développement urbain. L'approche méthodologique choisie est l'étude de cas multiples. Nous avons choisi le Technopôle Angus, l'Écoquartier Lachine-Est et l'Écoquartier Louvain-Est comme études de cas. Les méthodes de collectes de données sont la recherche documentaire et l'entretien semi-dirigé.

Nous souhaitons vivement connaître votre opinion sur le projet [insérer le nom du projet] et sur la place du genre dans sa conception. Lors de cet entretien, nous vous poserons des questions qui toucheront plusieurs dimensions telles que la participation de la population, la mobilité, les espaces publics, les bâtiments, les usages, etc.

Nous voudrions vous rencontrer pour un entretien d'environ 60 min. Le moment et le lieu de l'entrevue seront choisis à votre convenance. Par exemple, nous pourrions faire la rencontre par zoom, à l'université (station de métro Berri-UQAM), dans un café, etc. L'entretien sera enregistré avec votre accord et votre participation sera anonymisée.

Tous les renseignements recueillis lors de l'entretien seront confidentiels et seules la chercheuse principale et la directrice de recherche Sophie Paquin y auront accès. D'ailleurs, votre participation sera entièrement libre et volontaire. En effet, vous pouvez choisir de vous retirer en tout temps sans devoir justifier votre décision. Aucun risque n'est lié à votre participation à cette recherche et votre apport contribuera à une meilleure connaissance des écoquartiers et de la planification urbaine sensible au genre. Quand la recherche sera remise, nous vous ferons parvenir un résumé des résultats obtenus.

Votre participation est importante pour la connaissance. Elle permettra notamment d'alimenter la réflexion sur la thématique du genre dans la ville. Nous tenons aussi à souligner que le Comité d'éthique de la recherche pour les projets étudiants impliquant des êtres humains (CERPE) a approuvé le projet.

Vous pouvez me contacter à l'adresse jean.marilyn@courrier.uqam.ca ou par téléphone au *** *** *** afin d'identifier un moment et un lieu de rencontre.

Nous espérons vivement que notre projet vous intéressera et que vous accepterez d'y participer.

En vous remerciant d'avance,

Étudiante-chercheuse

Nom : Marilyn Jean

Programme d'étude : Maîtrise en études urbaines (3854)

Téléphone : *** *** ***

Courriel : jean.marilyn@courrier.uqam.ca

Direction de recherche

Nom : Sophie Paquin

Département : Département d'études urbaines et touristiques

Téléphone : (514) 987-3000 poste 1312

Courriel : paquin.sophie@uqam.ca

Courriel de recrutement

Bonjour (nom du ou de la participante),

Comme discuté précédemment [date de la première prise de contact], je vous envoie cette demande d'entretien afin de participer à notre recherche sur « La considération de la dimension du genre dans les projets d'écoquartier au Québec : le cas du Technopôle Angus et de l'Écoquartier Lachine-Est ».

Cette recherche, réalisée dans le cadre de notre maîtrise, a comme objectif de s'interroger essentiellement sur la place du genre dans la conception des projets d'écoquartier au Québec et, plus précisément, dans la région de Montréal. Les projets étudiés sont le Technopôle Angus, l'Écoquartier Lachine-Est et l'Écoquartier Louvain-Est. La recherche interroge aussi plus largement la considération du genre dans la conception des écoquartiers (en général) ainsi que dans la planification et l'aménagement urbain durable et sur la participation des femmes dans le processus.

À cet effet, et au vu de votre expertise sur l'aménagement urbain et le genre, nous vous sollicitons pour réaliser une entrevue d'environ 60 min à l'endroit et au moment qui vous conviennent. Votre participation sera entièrement confidentielle, libre et volontaire. Nous avons joint le formulaire de consentement. Ce dernier contient toutes les informations essentielles sur notre recherche et sur les dispositions mises en place. Vous pouvez le signer et nous le remettre lors de notre rencontre (facultatif). Nous vous remercions d'avance pour le temps accordé à notre demande. Votre participation est importante pour nous.

Veuillez agréer mes meilleures salutations,

Marilyn Jean

Étudiante à la maîtrise en études urbaines à l'Université du Québec à Montréal (ESG)

Programme d'étude : Maîtrise en études urbaines (3854)

Téléphone : *** **

Courriel : jean.marilyn@courrier.uqam.ca

Direction de recherche

Nom : Sophie Paquin

Département : Département d'études urbaines et touristiques

Téléphone : (514) 987-3000 poste 1312

Courriel : paquin.sophie@uqam.ca

ANNEXE B
GUIDES D'ENTRETIEN

GUIDE D'ENTRETIEN SEMI-DIRIGÉ

La considération de la dimension du genre dans les projets d'écoquartier au Québec : une étude de cas multiples.

Participant(e)s ayant une expertise sur un des projets étudiés ou ayant participé à sa conception.

Accueil et présentation

1. Présentation de la chercheuse et remerciement (« *j'aimerais vous remercier pour cette entrevue* »).
2. Présentation du contexte de l'entretien semi-dirigé et de la recherche (bref rappel du projet et des objectifs).
3. Lecture des principaux éléments du formulaire de consentement.
 - a. Faire un rappel des conditions et mesures de confidentialité, des considérations éthiques et des précautions quant au traitement des données.
 - i. Les informations recueillies sont strictement confidentielles et ne seront employées qu'à des fins de recherche.
 - ii. Vous demeurez libre de ne pas répondre à une question que vous estimez embarrassante sans avoir à vous justifier.
 - iii. À tout moment, il vous est possible d'arrêter l'entretien si vous le désirez.
 - iv. Nous souhaitons vous prévenir qu'il se peut que les données et les résultats soient utilisés ultérieurement à la recherche.
Par exemple, nous pourrions utiliser les résultats lors d'un colloque ou lors de l'élaboration d'un article scientifique.
4. Remise d'une copie papier du formulaire de consentement et le fait lire et signer par la personne.
ou

Récupération du formulaire de consentement préalablement envoyé à la personne et signé par celle-ci.

5. Demander à la personne si elle consent à ce que l'entrevue soit enregistrée.

- a. Sinon, présenter le document papier où nous allons prendre nos notes.

Question introductive

**La réponse à cette question ne sera connue que de la chercheuse et de la directrice de recherche. On vous attribuera ensuite un alias (ex : un numéro) pour garantir votre anonymat.*

1. Pouvez-vous vous présenter brièvement, en précisant votre poste et votre rôle dans votre institution/organisme ?

Questions sur la conception du projet et la dimension du genre

Questions et sous-questions	Object(s)
2. Pour commencer, pouvez-vous me décrire le projet d'écoquartier en quelques phrases ?	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en confiance les participant(e)s. - Introduire le sujet.
<p>3. Selon vous, est-ce que la dimension du genre a été touchée* lors de la conception du projet ? Comment ?</p> <p>a. Sinon, selon vous pourquoi cette dimension n'a-t-elle pas été touchée ?</p> <p>* est-ce que le genre a été pris en compte, a eu un impact, etc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Comprendre, de façon générale, si l'on a considéré la dimension du genre dans le processus.

--	--

Questions sur la participation citoyenne

Questions et sous-questions	Object(s)
<p>4. D'après vous, est-ce que la présence des femmes est équivalente à celle des hommes (parité homme-femme*) dans la direction du projet (Bureau de projet partagé, comités, etc.) ? Si oui, comment ? Sinon, pourquoi n'était-ce pas possible ?</p> <p>* La parité est environ entre 40 et 60%</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Connaître la présence des femmes dans la direction du projet.
<p>5. D'un point de vue général, pouvez-vous me parler de la participation citoyenne dans la conception du projet ?</p> <p>a. À quels stades du projet la population citoyenne a-t-elle été mobilisée ? Quels étaient les objectifs ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en confiance les participant(e)s sur le sujet de la participation citoyenne.
<p>6. Lors des consultations de la population, est-ce qu'une plus grande parité (homme-femme) a été prévue ? Par exemple, est-ce qu'il y a eu des mesures précises telles que des événements participatifs</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Comprendre si le projet a mis en place des modalités pour

<p>organisés dans des horaires et des lieux différents pour laisser l'occasion à chacun et chacune d'y participer ainsi que la mise en place de modalités d'accueil pour la petite enfance ? Si oui, comment ? Sinon, pourquoi ce n'était pas possible ?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Avez-vous organisé des événements et des ateliers juste pour les femmes pour laisser la parole aux femmes, à des moments choisis ? <ul style="list-style-type: none"> i. Si oui, comment ? ii. Sinon, est-ce que vous considérez que cela pourrait ou aurait apporté une nouvelle dimension au projet ? Comment ? b. Avez-vous cherché à collaborer avec des groupes de femmes, des collectifs ou des personnes compétentes en matière d'égalité homme-femme ? Si oui, lesquels ? 	<p>faciliter et augmenter la participation des femmes dans le processus.</p>
<p>7. Selon votre expérience, comment décririez-vous la participation générale des citoyennes dans le processus ?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Est-ce qu'elles avaient une prise de parole équivalente à celle des hommes ? Comment ? Des exemples ? b. Est-ce que vous croyez que les revendications et les recommandations des femmes ont été prises en considération lors des événements participatifs ? Avez-vous des exemples ? 	<ul style="list-style-type: none"> - Découvrir la perception qu'a la ou le participant(e) sur la participation des citoyennes dans le processus. Notamment, leur prise de parole et la considération des leurs revendications.

Questions sur les dimensions urbaines

Cadre bâti et typologie d'habitation :

Questions et sous-questions	Object(s)
<p>8. Selon vous, est-ce que le projet offre des habitations adaptées à différentes phases de la vie, aux différentes compositions de la famille et des ménages et aux différents besoins des différentes populations ? Comment ?</p> <p>a. Donne-t-on une place aux différentes compositions des ménages comme, par exemple, aux familles monoparentales, aux personnes seules, etc.</p> <p>b. Quelle place donne-t-on aux aînés dans le projet ?</p> <p>i. Y a-t-il des logements pour les personnes âgées prévues autres que dans les services d'hospitalisation et les maisons de retraite (par exemple des logements multigénérationnels) ?</p>	<ul style="list-style-type: none">- Comprendre comment le projet donnera une place aux différentes tranches de la population et les différentes compositions des ménages.
<p>9. Afin de valider les informations que nous avons trouvées, est-ce que le concept du projet prévoit qu'une grande partie des logements possèdent un espace extérieur privé et des espaces ouverts communautaires près des entrées des logements et des bâtiments ?</p> <p>a. Si oui, comment ? Sinon, pourquoi n'était-ce pas possible ?</p>	<ul style="list-style-type: none">- Préciser les informations recueillies.
<p>10. Étant donné que le projet prévoit une partie de logements sociaux, est-ce que dans les faits, cela a été possible à concrétiser ? Sinon, pourquoi n'était-ce pas possible ?</p>	<ul style="list-style-type: none">- Comprendre l'importance donnée aux logements sociaux et abordables.

<p>Ou</p> <p>Étant donné que le projet prévoit une partie de logements sociaux, êtes-vous confiant(e) que le projet comportera le nombre prévu de logements sociaux ? Va-t-il y avoir des limites à leur implantation ?</p> <p>Ou</p> <p>Quelles sont les proportions de logements sociaux prévus dans le projet. Selon vous, quelle est l'importance donnée aux logements sociaux et abordables ? (Lachine-Est*)</p>	
---	--

Les infrastructures sociales et la création d'un quartier de proximité :

Questions et sous-questions	Object(s)
<p>11. D'après vous, est-ce que le projet prévoit d'inclure des institutions de santé, des établissements d'enseignement, des installations de loisirs, des terrains de sport et des établissements culturels ?</p> <p>a. Si oui, comment ? Lesquelles ?</p> <p>b. Sinon, comment décririez-vous leur accessibilité en dehors du projet. Sont-ils accessibles facilement dans un rayon d'environ 600 m.</p> <p>c. Si cela est le cas, croyez-vous que les installations de loisirs et les installations sportives prévues ou disponibles conviennent aux différentes tranches de la population Si oui, comment ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en confiance les participant(e)s. - Préciser les informations recueillies. - Connaître les infrastructures sociales prévues dans le projet.

<p>12. D'après vous, quelle est l'importance donnée aux résidences pour aîné.e.s, aux garderies et aux écoles dans la réalisation du projet ? (Fortement, modérément ou faiblement)</p> <p>a. Qu'est-ce qui explique ce résultat ?</p> <p>b. Selon le nombre de logements ajoutés, est-ce que l'implantation d'une nouvelle école primaire était nécessaire ou les établissements déjà dans le secteur suffisent amplement ?</p> <p>i. Est-ce qu'il y a d'autres acteurs qui s'occupent déjà de ces infrastructures sociales ? Si oui lesquels ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Connaître l'importance donnée aux écoles, garderies et résidences pour aîné.e.s. Étant donné l'importance donnée aux enfants dans le guide de Vienne, il est impératif de connaître la valeur donnée aux écoles, garderies et aux résidences pour aînés.
<p>13. Selon vous, comment considérez-vous l'accessibilité aux destinations importantes du quotidien par transport en commun et par transport actif dans le projet et ses alentours (ex. les points de vente, les magasins et les services essentiels)?</p> <p>a. Seront-ils disponibles dans un rayon d'environ 600 m ?</p> <p>b. Seront-ils ou sont-ils situés le long des principaux axes piétonniers (ex. rue piétonne) et des pistes cyclables ainsi qu'à proximité des arrêts des transports en commun ? Si oui, comment ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Comprendre le niveau d'accessibilité des commerces et services essentiels dans le projet et ses alentours. - Préciser les informations trouvées.
<p>14. Selon vous, comment la disposition des différents usages sur le site pourrait-il permettre de faciliter les nombreux déplacements fait au cours de la journée comme, par exemple, accompagner les enfants à l'école, aller à l'épicerie, aller à pharmacie, aller à la poste, accompagner une personne âgée à la clinique de santé, etc.) ? Ce qu'on appelle les déplacements faits pour le <i>care</i>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Connaître l'opinion des participant(e)s sur comment le projet et la disposition des usages facilitera les déplacements faits pour le <i>care</i>.

Les espaces publics :

Questions et sous-questions	Object(s)
<p>15. A-t-il été prévu que les différents espaces publics remplissent différentes fonctions tels que le loisir, le jeu, le sport, etc. ? Si oui, comment ?</p> <p>a. Comment les espaces publics du projet pourraient convenir aux différents groupes d'utilisateurs ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Comprendre si les espaces publics ou extérieurs sont facilement appropriables. - Comprendre si les espaces conviennent à toutes les tranches de la population.
<p>16. Comment le projet prévoit-il d'inclure les tout petits et les enfants dans les espaces extérieurs ?</p> <p>a. Avez-vous planifié la création d'aires de jeux pour les tout petits ?</p> <p>i. Si oui, comment ?</p> <p>ii. Sinon, pourquoi n'était-ce pas possible ?</p> <p>b. Selon vous, est-ce que les espaces extérieurs pourront permettre aux parents de surveiller leur(s) enfant(s) de leur habitation ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Comprendre si les espaces extérieurs permettent la garde d'enfant.
<p>17. Selon vous, est-ce que les espaces publics ont été conçus de manière à être sensibles au genre en tenant compte des différents modèles d'appropriation de l'espace ? Si oui, comment ?</p> <p>a. Est-ce que le projet fait attention d'offrir des options pour le jeu et les loisirs qui adhèrent aux intérêts des filles et des garçons également ? Si oui, comment ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Découvrir si l'on a pensé à aménager les espaces extérieurs de façon à combler les besoins des femmes et des jeunes filles.

La mobilité :

Questions et sous-questions	Object(s)
<p>18. Pouvez-vous me décrire la mobilité prévue dans le projet et ses alentours ?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Est-ce que le projet planifie des mesures pour réduire le volume de voitures garées dans l'espace public ? Si oui, quelles mesures sont prises ? b. Y aura-t-il des stationnements pour des vélos et des poussettes? Si oui, comment seront-ils disposés ? c. Est-ce que le projet donnera une place aux piétons, aux cyclistes, aux utilisateurs des transports publics ainsi qu'aux conducteurs de véhicules et aux stationnements (sous certaines conditions) ? 	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en confiance les participant(e)s. - Préciser les informations recueillies.
<p>19. D'après vous, est-ce que la mobilité a été planifiée en prenant en compte les trajets différenciés des femmes et des hommes au quotidien? Plus précisément :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Selon vous, a-t-on pris en considération, d'une façon ou d'une autre, les trajets autres que le classique domicile-travail lors de la planification de la mobilité ? <ul style="list-style-type: none"> i. Si oui, comment ? ii. Sinon, à votre avis, pourquoi cela n'a-t-il pas été considéré ? b. Comment la conception du projet va permettre de soutenir les nombreux déplacements quotidiens faits par les personnes (souvent des femmes) s'occupant du <i>care</i> (le prendre soins de, les tâches du travail reproductif) tels que l'accompagnement des enfants, des aînées, les différents achats à réaliser, etc.? 	<ul style="list-style-type: none"> - Comprendre en quoi la mobilité planifiée va permettre de faciliter et de réduire le temps nécessaire pour réaliser les déplacements fait pour le care au quotidien. - Découvrir si l'on a pensé aux trajets autres que le traditionnel domicile-travail.
<p>20. Si le projet est concerné, comment les zones d'attente (arrêt de bus et de tram) ont-elles été planifiées ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Voir si les arrêts de transport en commun sont aménagés ou planifiés de façon à être

<p>a. Y a-t-il eu une réflexion pour qu'elles soient accueillantes et sécurisées (par ex. avec l'ajout de bancs nécessaires aux personnes à mobilité réduite ou simplement pour les parents avec un ou des enfants) ? Si oui, comment ?</p>	<p>sécuritaires et accueillants.</p>
--	--------------------------------------

La sécurité urbaine et l'hygiène :

Questions et sous-questions	Object(s)
<p>21. Pourriez-vous dire que la sécurité urbaine a été une dimension étudiée lors de la conceptualisation du projet ? Pourquoi ?</p> <p>a. Est-ce que l'aménagement des espaces a été planifié en prenant en compte les principes du «voir et être vu» et «entendre et être entendue» ? Comment ?</p> <p>b. Comment l'orientation des bâtiments et des immeubles favoriserait-elle un contrôle social (naturel) dans l'environnement résidentiel ?</p> <p>c. Selon vous, est-ce que le projet prévoit une conception des bâtiments et des rues qui préviennent l'émergence de l'anxiété causée par l'espace urbain ? Si oui, comment ?</p> <p>d. Lors de la conception du projet, a-t-on essayé de penser à la qualité d'éclairage autant qu'à la quantité ? A-t-on pensé également à la visibilité et à l'éclairage de tous les espaces ? Si oui, comment ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Découvrir si la sécurité urbaine a été ou est une dimension étudiée dans le projet. - Comprendre en quoi l'aménagement urbain va favoriser une diminution du sentiment d'insécurité.
<p>22. Selon vous, est-ce que la programmation du site va favoriser un usage permanent des espaces publics dans le but de créer une forme de régulation sociale (coveillance), de jour comme de nuit ? (Des usages permettant une fréquentation plus longue dans la journée) ? Si oui, comment ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Comprendre en quoi la programmation du secteur va favoriser ou diminuer l'achalandage des lieux en

a. Selon vous, est-ce qu'il pourrait y avoir des zones du quartier qui soit «sans vie» à certains moments de la journée ? Si oui, pourquoi ?	dehors des heures de pointe (en soirée).
23. D'après vous, à quel point offrir des toilettes publiques propres et sécuritaires autrement que dans les lieux privés et semi-privés telles que les commerces est-il un enjeux important dans le projet ?	- Découvrir si une offre en toilettes publiques a été un enjeu important dans le projet.

Identité du quartier :

Questions et sous-questions	Object(s)
24. Est-ce que la nomenclature de la ville (dans le projet) va faire apparaître les femmes qui ont marqué l'Histoire, la culture, les sciences, le sport, etc. Est-ce que les personnages historiques féminins sont aussi mis en évidence dans le projet ? Si oui, comment ?	- Découvrir si l'on donne une place aux figures historiques féminines dans le projet.

Pour conclure :

25. Est-ce qu'il y a des éléments qui n'ont pas été touchés et que vous pensez qu'ils devraient être abordés?

Nous vous remercions pour le temps que vous avez alloué à cet entretien. Fin de l'entretien. (Arrêter l'enregistrement)

GUIDE D'ENTRETIEN SEMI-DIRIGÉ

La considération de la dimension du genre dans les projets d'écoquartier au Québec : une étude de cas multiples.

Participant(e)s ayant une expertise sur l'aménagement urbain sensible à la notion de genre.

Accueil et présentation

1. Présentation de la chercheuse et remerciement (« *j'aimerais vous remercier pour cette entrevue* »).
2. Présentation du contexte de l'entretien semi-dirigé et de la recherche (bref rappel du projet et des objectifs)
3. Lecture des principaux éléments du formulaire de consentement.
 - a. Faire un rappel des conditions et mesures de confidentialité, des considérations éthiques et des précautions quant au traitement des données.
 - i. Les informations recueillies sont strictement confidentielles et ne seront employées qu'à des fins de recherche.
 - ii. Vous demeurez libre de ne pas répondre à une question que vous estimez embarrassante sans avoir à vous justifier.
 - iii. À tout moment, il vous est possible d'arrêter l'entretien si vous le désirez.
 - iv. Nous souhaitons vous prévenir qu'il se peut que les données et les résultats soient utilisés ultérieurement à la recherche.
Par exemple, nous pourrions utiliser les résultats lors d'un colloque ou lors de l'élaboration d'un article scientifique.

4. Remise d'une copie papier du formulaire de consentement et le fait lire et signer par la personne.

ou

Récupération du formulaire de consentement préalablement envoyé à la personne et signé par celle-ci.

5. Demander à la personne si elle consent à ce que l'entrevue soit enregistrée.
 - a. Sinon, présenter le document papier où nous allons prendre nos notes.

Question introductive

**La réponse à cette question ne sera connue que de la chercheuse et de la directrice de recherche. On vous attribuera ensuite un alias (ex : un numéro) pour garantir votre anonymat.*

1. Pouvez-vous vous présenter, en précisant votre poste et votre rôle dans votre institution/organisme ?

Questions sur l'aménagement urbain et le genre

Questions et sous-questions	Object(s)
2. Selon vous, en quelques phrases, comment la ville de Montréal aborde-t-elle la dimension du genre ?	- Mettre en confiance le(s) participant(e)s sur le sujet.
3. Selon votre expérience, comment la thématique du genre est-elle prise en considération dans le développement, la planification et l'aménagement urbain ? (Faiblement, modérément ou fortement) a. D'après vous, qu'est qui explique ce résultat ? b. Pouvez-vous dire que la thématique du genre est prise en compte dans la conception d'un écoquartier (p. ex. le Technopôle Angus, l'Écoquartier Lachine-Est ou l'Écoquartier Louvain-Est) ? i. Si oui, comment ? Des exemples ? ii. Sinon, comment expliquez-vous ce manque de considération ? OU iii. Si vous n'avez pas d'expertise dans les écoquartiers, avez-vous des exemples positifs ou négatifs de projets urbains ?	- Connaître l'opinion du ou de la participant(e) sur la considération du genre en urbanisme. - Connaître si possible l'opinion du ou de la participant(e) sur la considération du genre dans la conception d'écoquartier.

<p>c. Selon votre expérience, est-ce que la Ville a considéré la dimension du genre en aménagement antérieurement à l'utilisation de l'ADS+?</p>	
<p>4. Pour vous, en quoi consiste un aménagement urbain sensible à la notion du genre (gender sensitive urban planning) ?</p> <p>a. Pouvez-vous nous donner des exemples concrets d'aménagement susceptible d'être sensible à la notion de genre ?</p> <p>b. D'après vous, comment ce type d'aménagement est-il avantageux ?</p> <p>i. Quels sont les avantages pour la population ?</p>	<p>- Comprendre la vision du ou de la participant(e) sur ce qu'est un aménagement susceptible d'être sensible à la notion de genre.</p>
<p>5. Selon vous, lors de la conception d'un écoquartier ou d'un projet urbain en général, quelles sont les dimensions les plus souvent oubliées ?</p> <p>a. Si vous regardez la liste d'éléments <u>(montrer une liste synthétisée d'éléments à considérer pour un aménagement sensible à la notion de genre)</u>, à votre avis quels sont ceux qui sont le moins touchés ?</p>	<p>- Découvrir quelles dimensions urbaines sont moins touchées sur la liste donnée. Cela donne un bon indicatif de ce qui est priorisé.</p>

Questions sur la participation

Questions et sous-questions	Object(s)
<p>6. D'un point de vue général, est-ce que vous diriez que les projets urbains tel que les écoquartiers instaurent une certaine parité* (homme-femme) lors des activités de participation citoyenne (dans leur processus de conception) ?</p> <p>* La parité est environ entre 40 et 60%</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Connaître l'opinion du ou de la participant(e) sur l'instauration d'une parité homme/femme en consultation publique en général.
<p>7. Selon votre expérience, comment décririez-vous la participation générale des citoyennes dans la consultation de la population ?</p> <p>a. Selon votre expérience, est-ce que vous croyez que les revendications et les recommandations des femmes sont prises en considération lors d'évènements participatifs ? Avez-vous des exemples ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Connaître l'opinion du ou de la participant(e) sur la participation de femmes en général dans le processus.

Questions sur les dimensions urbaines

***Si le ou la participante n'a pas vraiment d'expérience sur les écoquartiers, diriger l'entretien vers des projets qu'il ou elle connaît. Sinon diriger la conversation vers l'aménagement urbain dans la ville d'un point de plus général**

Questions et sous-questions	Object(s)
<p>8. Selon votre expérience, est-ce que les projets urbains comme les écoquartiers offrent des habitations adaptées à différentes phases de la vie, aux différentes compositions de la famille et des ménages ainsi qu'aux différents besoins des différentes populations ?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Si oui, comment ? Avez-vous des exemples ? b. Sinon, pourquoi est-ce le cas ? c. Selon vous, dans les faits, est-ce que ce type de projet procure une offre en logements sociaux ? <p>OU</p> <p>Selon votre expérience, en aménagement urbain à Montréal, est-ce qu'on construit des projets avec habitations adaptées à différentes phases de la vie, aux différentes compositions de la famille et des ménages ainsi qu'aux différents besoins des différentes populations ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si oui, comment ? Sinon pourquoi ? - Avez-vous des exemples de projets positifs ou négatifs ? 	<ul style="list-style-type: none"> - Questionner la variété des habitations disponibles dans les écoquartiers. - Questionner la place qu'on donne aux différentes compositions des ménages (personnes seules, familles monoparentales, etc.) et aux différents stades de la vie. - Comprendre en quoi les écoquartiers conviennent aux différentes phases de la vie. - Comprendre si les écoquartiers possèdent vraiment des logements sociaux et abordables.

<p>9. Est-ce que les projets urbains comme les écoquartiers sont conçus pour inclure des infrastructures sociales comme, par exemple, des institutions de santé, des établissements d'enseignement, des installations de loisirs, des terrains de sport et des établissements culturels ?</p> <p>a. Si oui, comment ? Avez-vous des exemples ?</p> <p>b. Selon vous, est-ce que ce type de projet urbain accorde une place importante aux résidences pour aînés, aux garderies et aux écoles ? Si oui, comment ? Avez-vous des exemples ? Sinon, pourquoi est-ce le cas ?</p> <p>i. À votre avis, peut-on dire qu'ils offrent une place importante aux personnes âgées et aux enfants ?</p> <p>OU</p> <p>Selon votre expérience, en aménagement urbain à Montréal, est-ce qu'on construit des projets qui sont conçus pour inclure des infrastructures sociales comme, par exemple, des institutions de santé, des établissements d'enseignement, des installations de loisirs, des terrains de sport et des établissements culturels ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si oui, comment ? Sinon pourquoi ? Avez-vous des exemples de projets positifs ou négatifs ? - Selon vous, est-ce qu'on accorde une place importante aux résidences pour aînés, aux garderies et aux écoles ? Si oui, comment ? Avez-vous des exemples ? Sinon, pourquoi est-ce le cas ? <ul style="list-style-type: none"> - À votre avis, peut-on dire qu'on offre une place importante aux personnes âgées et aux enfants ? 	<ul style="list-style-type: none"> - Comprendre si dans les faits les écoquartiers comportent ce type d'établissement. - Déterminer si l'on donne une place importante aux écoles, aux garderies et aux aînés.

<p>10. Pourriez-vous dire que ce type de projet urbain (*ou les projets urbains en général) inclut les tout petits dans l'aménagement des espaces extérieurs ?</p> <p>a. D'après vous, est-ce que ces projets sont planifiés pour faciliter la garde des enfants et leur surveillance ? Si oui, avez-vous des exemples ? Sinon, pourquoi est-ce le cas ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Comprendre si les espaces extérieurs permettent la garde d'enfant(s). Donc s'ils peuvent aider à faciliter le care
<p>11. Dans l'élaboration de tel projet (*ou en aménagement urbain à Montréal), est-ce que l'on pense à concevoir des espaces publics qui sont conçus de manière à être sensibles au genre en tenant compte des différents modèles d'appropriation de l'espace ? Si oui, comment ? Avez-vous des exemples ? Sinon, avez-vous des exemples où cela fait défaut ?</p> <p>a. Dans l'élaboration de tels projets (*ou en aménagement urbain à Montréal), fait-on attention d'offrir des options pour le jeu et les loisirs qui adhèrent aux intérêts des filles et des garçons également ? Si oui, comment ? Avez-vous des exemples ? Sinon, pourquoi est-ce le cas ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Chercher à comprendre si l'on offre des options pour le jeu et le loisir qui ne sont pas uniquement portées sur les garçons/hommes.
<p>12. Dans l'élaboration d'un écoquartier ou dans l'aménagement urbain de façon générale, la mobilité est-elle planifiée de façon à prendre en compte les trajets différenciés des femmes et des hommes au quotidien? Plus précisément :</p> <p>a. Est-ce qu'elle soutient les trajets autres que le classique domicile-travail ? Si oui, comment ? Avez-vous des exemples ? Sinon, pourquoi est-ce le cas ?</p> <p>b. Soutient-on les nombreux déplacements quotidiens des personnes (souvent des femmes) s'occupant du <i>care</i> (le prendre soin de, les tâches du travail reproductif) tel que l'accompagnement des enfants, des aînées, les différents déplacements réalisés pour faire des achats, etc. ? Si oui, comment ? Avez-vous des exemples ? Sinon, pourquoi est-ce le cas ?</p> <p>c. Permet-on une forte accessibilité aux destinations importantes du quotidien (commerces et services essentiels), et ce par transport en commun et par transport actif ? Si oui, comment ? Avez-vous des exemples ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Comprendre si la mobilité active et en transport en commun mise en place, de façon générale, dans les écoquartiers permet de faciliter et de raccourcir les déplacements faits pour le cadre.

<p>13. Selon votre expérience, pourriez-vous dire que la sécurité urbaine est un élément important dans l'élaboration de projets tels que les écoquartiers ? (Fortement , modérément ou faiblement)</p> <p>a. Quand vous dites cela, à quoi pensez-vous ?</p> <p>OU</p> <p>Selon votre expérience, en aménagement urbain à Montréal, pourriez-vous dire que la sécurité urbaine est réellement prise en considération dans l'élaboration d'un projet urbain ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si oui, comment ? Sinon pourquoi ? - Avez-vous des exemples positifs ou négatifs ? 	<ul style="list-style-type: none"> - Découvrir si dans les faits, la sécurité urbaine est une thématique importante dans la conception de tels projets.
<p>14. D'après vous, est-ce que l'on pense à offrir une offre en toilettes publiques propre et sécuritaire autre que dans les lieux privés et semi-privés tel que les commerces ? Est-ce un enjeu important dans ce type de projet ? Si oui, comment ? Avez-vous des exemples ? Sinon, pourquoi est-ce le cas ?</p> <p>OU</p> <p>Selon votre expérience, en aménagement urbain à Montréal, pourriez-vous dire que l'on pense à offrir une offre en toilettes publiques propre et sécuritaire autre que dans les lieux privés et semi-privés tel que les commerces ? Est-ce un enjeu important dans l'aménagement de la ville ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Découvrir si l'on considère l'apport en toilettes publiques accessibles comme un élément important dans la planification des projets d'écoquartier.

Pour conclure :

Questions et sous-questions	Object(s)
D'après vous, qu'est-ce qui pourrait ou devrait être fait pour intégrer la dimension du genre en aménagement urbain ?	<ul style="list-style-type: none">- Connaître l'opinion du ou de la participant(e) sur les améliorations à apporter en aménagement et développement urbain en termes d'intégration du genre.
Est-ce qu'il y a des éléments qui n'ont pas été touchés et que vous pensez qu'ils devraient être abordés?	

Nous vous remercions pour le temps que vous avez alloué à cet entretien.

Fin de l'entretien. (Arrêter l'enregistrement)

ANNEXE C
PARTICIPATION CITOYENNE (PARITÉ)

Technopôle Angus – l'îlot central

1. OCPM du Technopôle Angus - îlot central de 2017 :

Transcription et webdiffusion :

- Transcription de la séance d'information du 28 mars 2017
 - OCPM : 2 femmes et 2 hommes
 - Arrondissement et ville centre : 1 femme et 5 hommes
 - Promoteur (SDA) : 1 homme (M. Christian Yaccarini)
 - Participant.e.s : 6 femmes et 13 hommes
 - Un intervenant inconnu (homme)

- Transcription de la séance d'information du 29 mars 2017 (séance ajournée)
 - OCPM : même
 - Participant.e.s : 4 femmes et 1 hommes

- Transcription de la séance d'audition des opinions du 25 avril 2017
 - OCPM : même
 - Participant.e.s : 4 femmes (dont 3 citoyennes) et 6 hommes (dont 3 citoyens)

- Transcription de la séance d’audition des opinions du 26 avril 2017
 - OCPM : même
 - Participant.e.s : 4 femmes (dont 3 citoyennes) et 7 hommes (dont 2 citoyens)

- Transcription de la séance d’audition des opinions du 27 avril 2017
 - OCPM : même
 - Participant.e.s : 7 femmes (dont 3 citoyennes) et 7 hommes (dont 2 citoyens)

Opinions présentées à la commission :

Les opinions des séances d'audition des opinions sont incluses. Les personnes ayant participé à la rédaction d’un mémoire ou d’une présentation sont incluses ainsi que les personnes ayant présentées lors des auditions des opinions. Les groupes de citoyen.ne.s correspondent à des cosignataires d’un opinion.

Femmes : 1 (MicroHabitat), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (Québec solidaire Rosemont), 1 (Chambre de commerce de l’Est de Montréal), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (Chantier de l’économie sociale), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 2 (Société Logique), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (Collectif d’organisations

implantées au Technopôle Angus), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 9 (groupe de citoyen.ne.s), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 12 (groupe de citoyen.ne.s), 1 (citoyenne), 1 (Avenir Angus), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne), 5 (groupe de citoyen.ne.s) → **(86 femmes)**

Hommes : 1 (Montréal sans fumée), 1 (Québec solidaire Rosemont), 1 (citoyen), 2 (Scène Ouverte), 1 (Comité logement Rosemont), 1 (Bâtir son quartier), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (Chantier de l'économie sociale), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (Député de Rosemont), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)), 1 (Collectif d'organisations implantées au Technopôle Angus), 1 (citoyen), 6 (groupe de citoyen.ne.s), 4 (groupe de citoyen.ne.s), 1 (Imagine Lachine-est et Coalition Climat), 2 (Commission scolaire de Montréal (CSDM)), 1 (Vivre en Ville), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (CDC-Rosemont/BRIC), 4 (groupe de citoyen.ne.s) → **(53 hommes)**

Autres : Association des architectes paysagistes du Québec, Voyager Futé, Communauto, Je protège mon école publique (JPMEP)

Écoquartier Lachine-Est

1. L'Atelier Lachine-Est (2020) :

Composition des groupes de travail planifié :

- Innovation écologique 6 mai (8 femmes et 10 hommes)
- Culture, patrimoine et design 19 mai (10 femmes et 10 hommes)
- Mobilité 2 juin (10 femmes et 12 hommes)
- Logement, équipements publics et communautaires 9 juin (8 femmes et 11 hommes)
- Développement économique 16 juin (7 femmes et 12 hommes)
- Forme urbaine et usage (synthèse des séances) en septembre (6 femmes et 11 hommes)

Composition des groupes de travail final :

Synthèse du groupe de travail innovation écologique (6 mai 2020)

Participant.e.s :

- **À l'animation** (2 femmes et 1 homme)
- **Membres du groupe de travail** (9 femmes et 8 hommes)
- **Participants de la ville de Montréal ou de l'arrondissement** (7 femmes et 5 hommes)
- **Observateurs ou personnes ajoutées à la liste de participants** (1 femmes et 7 hommes)
- **Labo Climat en soutien** (2 femmes et 2 hommes)

Synthèse du groupe de travail patrimoine, culture et design (19 mai 2020)

Participant.e.s :

- **À l'animation** (1 femme et 2 hommes)
- **Participants du groupe de travail** (7 femmes et 12 hommes)
- **Participants de la ville de Montréal ou de l'arrondissement** (7 femmes et 7 hommes)
- **Observateurs et autres participants** (1 femme et 1 homme)
- **Équipe en soutien** (1 femme et 1 homme)

Synthèse du groupe de travail mobilité (2 juin 2020)

Participant.e.s :

- **À l'animation** (1 femme et 2 hommes)
- **Participants du groupe de travail** (9 femmes et 18 hommes)
- **Participants de la ville de Montréal ou de l'arrondissement** (10 femmes et 5 hommes)
- **Observateurs et autres participants** (2 femmes et 4 hommes)
- **Labo Climat Montréal (en soutien)** (4 femmes et 1 homme)

Synthèse du groupe de travail logement, équipements publics et communautaires (9 juin 2020)

Participant.e.s :

- **À l'animation** (1 femme et 2 hommes)
- **Participants du groupe de travail** (11 femmes et 12 hommes)
- **Participants de la ville de Montréal ou de l'arrondissement** (7 femmes et 8 hommes)
- **Observateurs et autres participants** (1 femme et 0 homme)
- **Équipe en soutien** (2 femmes et 5 hommes)

Synthèse du groupe de travail développement économique (16 juin 2020)

Participant.e.s :

- **À l'animation** (1 femme et 2 hommes)
- **Participants du groupe de travail** (7 femmes et 16 hommes)
- **Participants de la ville de Montréal ou de l'arrondissement** (10 femmes et 6 hommes)
- **Observateurs et autres participants** (1 femme et 0 homme)
- **Équipe en soutien** (4 femmes et 3 hommes)

*****Pas de synthèse du groupe de travail forme urbaine et usages*****

Procès-verbal : Rencontre avec les propriétaires | promoteurs du territoire du 10 juillet 2020

(10 femmes et 15 hommes)

2. Consultation de l'OCPM de 2022 sur l'adoption du PPU :

Transcription et webdiffusion :

- Webdiffusion de la séance d'information du 28 mars 2022
 - OCPM 4 femmes et 2 hommes
 - Arrondissement et ville centre : 1 femmes et 3 hommes (ceux et celle qui présentent le PPU)
 - Un homme participant inconnu

- Webdiffusion de la séance de questions et réponses du 12 avril 2022
 - OCPM = même
 - Arrondissement et ville centre : 1 femme et 2 hommes
 - Participant.e.s : 6 femmes et 7 hommes

- Webdiffusion de la séance d'audition des opinions du 10 mai 2022
 - OCPM = même
 - Participant.e.s : 1 femme et 9 hommes (dont 1 citoyen)

- Webdiffusion de la séance d'audition des opinions du 11 mai 2022 à 16h

- OCPM = même
- Participant.e.s : 1 femme et 4 hommes (dont 1 citoyen)

- Webdiffusion de la séance d'audition des opinions du 11 mai 2022 en soirée
 - OCPM = même
 - Participant.e.s : 3 femmes (dont 1 citoyenne) et 4 hommes (dont 3 citoyens)

- Webdiffusion de la séance d'audition des opinions du 12 mai 2022 en visioconférence
 - OCPM = même
 - Participant : 1 homme citoyen

Opinions déposées à la commission :

Les opinions des séances d'audition des opinions sont incluses. Les personnes ayant participé à la rédaction d'un mémoire ou d'une présentation sont incluses ainsi que les personnes ayant présentées lors des auditions des opinions. Les groupes de citoyen.ne.s correspondent à des cosignataires d'un opinion.

Femmes : 4 (Labo Climat), 3 (Imagine Lachine-Est), 1 (GRAME), 1 (Concert'Action Lachine), 3 (Éco Lachine Inc.), 2 (Coalition Climat Montréal), 3 (Village Urbain), 1 (White arkitekter AB), 1 (citoyenne), 1 (citoyenne) → **(20 femmes)**

Hommes : 1 (citoyen), 2 Labo Climat, 1 (citoyen) 3 (Complexe industriel Lachine inc.), 1 (Développement Atelier AP inc.), 1 (CDEC LaSalle-Lachine), 1 (Imagine Lachine-Est), 1 (GRAME), 2 (Groupe MACH), 2 (Éco Lachine Inc.), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 4 (Coalition Climat Montréal), 1

(citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (citoyen), 1 (Village Urbain), 1 (citoyen), 1 (Ordre des urbanistes du Québec), 1 (Collectif en environnement Mercier-Est), 1 (citoyen), 1 (Ski de fond Montréal) → **(33 hommes)**

Autres : Énergir, 124260 CANADA INC, Bâtir son quartier, BC2, Groupe de travail sur Lachine-Est du Comité transport de Lachine, Momentum consultants en transport, Revitalisation Saint-Pierre, Héritage Montréal

RÉFÉRENCES

Aedifica. (2024). *Cité Angus phase II*. <https://aedifica.com/fr/projets/cite-angus>

Agence Parcs Canada. (2022, 19 novembre). *L'impact des femmes sur le développement économique*. Gouvernement du Canada. <https://parcs.canada.ca/lhn-nhs/qc/canallachine/culture/histoire-history/femme-impact-women>

Exo. (2023, août). *Ligne 14 Candiac*. <https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/train/candiac/0/11495?arretSelected=5>

Cité Angus. (p.d.). *Brochure Cité Angus*. https://cite-angus.com/wp-content/uploads/2018/06/Brochure_CiteAngus_FR.pdf

Cité Angus. (2023). *Cité Angus phase 2*. <https://cite-angus.com/fr/phase-2/>

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). (2012). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)*.

Concert'Action Lachine. (2020). *Bureau de projet partagé*. <https://www.concertactionlachine.org/bureau-projet-partage>

Concert'Action Lachine. (2020). *Guide du participant - Première rencontre de mise à niveau des groupes de travail thématiques de l'Atelier Lachine-Est* [Guide du participant]. <https://www.concertactionlachine.org/gr-travail-thematiques2020>

Concert'Action Lachine. (2020). *Procès-verbal de la rencontre avec les propriétaires / promoteurs du territoire* [Procès-verbal]. <https://www.concertactionlachine.org/gr-travail-thematiques2020>

Concert'Action Lachine et Labo Climat Montréal. (2020). *Synthèse du groupe de travail Innovation écologique de l'Atelier Lachine-Est* [Compte rendu]. <https://www.concertactionlachine.org/gr-travail-thematiques2020>

Concert'Action Lachine et Labo Climat Montréal. (2020). *Synthèse du groupe de travail Patrimoine, culture et design de l'Atelier Lachine-Est* [Compte rendu]. <https://www.concertactionlachine.org/gr-travail-thematiques2020>

Concert'Action Lachine et Labo Climat Montréal. (2020). *Synthèse du groupe de travail Mobilité de l'Atelier Lachine-Est* [Compte rendu]. <https://www.concertactionlachine.org/gr-travail-thematiques2020>

Concert'Action Lachine et Labo Climat Montréal. (2020). *Synthèse du groupe de travail Développement économique de l'Atelier Lachine-Est* [Compte rendu]. <https://www.concertactionlachine.org/gr-travail-thematiques2020>

Concert'Action Lachine et Labo Climat Montréal. (2020). *Synthèse du groupe de travail Logement, équipements publics et communautaire de l'Atelier Lachine-Est* [Compte rendu]. <https://www.concertactionlachine.org/gr-travail-thematiques2020>

Corriveau, J. (2023, 10 novembre). Les promoteurs réclament un moratoire sur le Règlement pour une métropole mixte. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/societe/801754/promoteurs-reclament-moratoire-reglement-metropole-mixte>

L'Atelier Urbain. (2014). *La conception intégrée pour générer de meilleurs projets*. <http://www.latelierurbain.com/?p=5026>

Office de consultation publique de Montréal (OCPM). (2017). Rapport de consultation publique - Îlot central du Technopôle Angus - Projet de règlement P-17-030 et P-04-047-183. <https://ocpm.qc.ca/fr>

Office de consultation publique de Montréal. (2017, 28 mars). *Transcription de la séance d'information du 28 mars 2017* [Transcription d'une séance]. OCPM. <https://ocpm.qc.ca/fr/angus/documentation>

Office de consultation publique de Montréal. (2017, 29 mars). *Transcription de la séance d'information du 29 mars 2017* [Transcription d'une séance]. OCPM. <https://ocpm.qc.ca/fr/angus/documentation>

Office de consultation publique de Montréal. (2017, 25 avril). *Transcription de la séance d'audition des opinions du 25 avril 2017* [Transcription d'une séance]. OCPM. <https://ocpm.qc.ca/fr/angus/documentation>

Office de consultation publique de Montréal. (2017, 26 avril). *Transcription de la séance d'audition des opinions du 26 avril 2017* [Transcription d'une séance]. OCPM. <https://ocpm.qc.ca/fr/angus/documentation>

Office de consultation publique de Montréal. (2017, 26 avril). *Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 avril 2017* [Transcription d'une séance]. OCPM. <https://ocpm.qc.ca/fr/angus/documentation>

Office de consultation publique de Montréal. (2017). *Opinions présentées à la commission*. OCPM. <https://ocpm.qc.ca/fr/angus/documentation>

Office de consultation publique de Montréal. (2022, 28 mars). *Transcription de la séance d'information du 28 mars 2022* [Transcription d'une séance en webdiffusion]. OCPM. <https://ocpm.qc.ca/fr/PPU-lachine-est/documentation>

Office de consultation publique de Montréal. (2022, 12 avril). *Transcription de la séance de questions et réponses du 12 avril 2022* [Transcription d'une séance en webdiffusion]. OCPM.

<https://ocpm.qc.ca/fr/PPU-lachine-est/documentation>

Office de consultation publique de Montréal. (2022, 10 mai). *Transcription de la séance d'audition des opinions du 10 mai 2022* [Transcription d'une séance en webdiffusion]. OCPM.

<https://ocpm.qc.ca/fr/PPU-lachine-est/documentation>

Office de consultation publique de Montréal. (2022, 11 mai). *Transcription de la séance d'audition des opinions du 11 mai 2022 à 16h* [Transcription d'une séance en webdiffusion]. OCPM.

<https://ocpm.qc.ca/fr/PPU-lachine-est/documentation>

Office de consultation publique de Montréal. (2022, 11 mai). *Transcription de la séance d'audition des opinions du 11 mai 2022 en soirée* [Transcription d'une séance en webdiffusion]. OCPM.

<https://ocpm.qc.ca/fr/PPU-lachine-est/documentation>

Office de consultation publique de Montréal. (2022, 12 mai). *Transcription de la séance d'audition des opinions du 12 mai 2022 en visioconférence* [Transcription d'une séance en webdiffusion]. OCPM.

<https://ocpm.qc.ca/fr/PPU-lachine-est/documentation>

Office de consultation publique de Montréal. (2022). *Opinions présentées à la commission*. OCPM.

<https://ocpm.qc.ca/fr/PPU-lachine-est/documentation>

Rayside Labossière. (2023). *Cité Angus – Phase 1*. INT.design <https://int.design/fr/projets/cite-angus-phase-1/>

Société de développement Angus (SDA). (2016). *Plan d'aménagement du Technopôle Angus – Projet mixte sur l'îlot central*. Réalisé par Provencher Roy + Associés Architectes en collaboration avec NIP Paysage, Pageau Morel et Pasquin St Jean. <https://ocpm.qc.ca/fr/angus/documentation>

Société de développement Angus (SDA). (2017). *Plan d'aménagement du Technopôle Angus – Projet mixte sur l'îlot central - Présentation à l'office de consultation publique de Montréal*. Réalisé par Provencher Roy + Associés Architectes en collaboration avec NIP Paysage, Pageau Morel et Pasquin St Jean. <https://ocpm.qc.ca/fr/angus/documentation>

Société de développement Angus (SDA). (2018). *Une école primaire au Technopôle Angus : assemblée publique du 10 avril 2018*. <https://sda-angus.com/le-carnet/une-ecole-primaire-au-technopole-angus-assemblee-publique-du-10-avril-2018>

Société de développement Angus (SDA). (2021, 3 juin). *Logement étudiant «La rose des vents» : un immeuble écologique abordable*. <https://sda-angus.com/le-carnet/logement-etudiant-la-rose-des-vents-un-immeuble-ecologique-abordable>

Société de développement Angus (SDA). (p.d.). La Rose des vents Logements étudiants UTILE - Technopôle Angus. <https://sda-angus.com/revitaliser/technopole-angus/residences-etudiantes-utile>

Société de transport de Montréal (STM). (2023, août). *Bus - Horaire*. <https://www.stm.info/fr/infos/reseaux/bus>

Technopôle Angus. (p.d.). *Découvrir le Technopôle Angus*. <https://www.technopoleangus.com/quartier>

UTILE. (2023). *Rose des Vents*. https://global-uploads.webflow.com/5e8cfa14f9c9b546e57b354c/62669905776abb5a2f797e9f_Plan-de%CC%81tages-Rose-des-vents-2022.pdf

Ville de Montréal. (2021). *Programme particulier d'urbanisme Lachine-Est*.

Ville de Montréal. (2022). *Droit de préemption*. <https://montreal.ca/sujets/droit-de-preemption>

Ville de Montréal. (2023a). *Programme particulier d'urbanisme Lachine-Est version adopté*.

Ville de Montréal. (2023b, 13 juin). *Lachine-Est : un ancien pôle industriel en transformation*. <https://montreal.ca/articles/lachine-est-un-ancien-pole-industriel-en-transformation-12520>

Ville de Montréal. (2022b). *Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2022-2024*.

Ville de Montréal. (2022c). *Créer des lieux où on se sent en sécurité - l'aide-mémoire sur les principes d'aménagement sécuritaire*. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/aide-memoire_principes_aménagement_securitaire_2022_final_v3.pdf

Voir Vert. (2024, 13 mars). Des logements sociaux au Technopôle Angus. *Voir Vert*. <https://www.voirvert.ca/nouvelles/rubriques/logements-sociaux-au-technopole-angus>

WSP Canada Inc. (2015). Mise à jour de l'étude d'impacts sur les déplacements et le stationnement - Société de développement Angus. https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P88/3.3_141-22750-00_maj_sda_angus_rapport_v4-0_20150911.pdf

BIBLIOGRAPHIE

- Babbar, P., Peace, J., Cooper, D., Boisjoly, G., & Grisé, E. (2022). Understanding and responding to the transit needs of women in Canada [Rapport]. <https://publications.polymtl.ca/10017/>
- Banque mondiale. (2020). *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design* [Manuel]. <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/publication/handbook-for-gender-inclusive-urban-planning-and-design>
- Blidon, M. (2017). Genre et ville, une réflexion à poursuivre. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 112(1), 6-15. <https://doi.org/10.3406/ar.2017.3235>
- Blumenberg, E. (2020). Why low-income women in the US still need automobiles. Dans I. Sánchez de Madariaga et M. Neuman (dir.), *Engendering Cities - Designing Sustainable Urban Spaces for All* (1ère éd., p. 110-129). Routledge.
- Boire, M. (2021). *Étude : faits saillants sur la présence des femmes dans les secteurs du sport, du plein air et de l'activité physique*. La Lancée <https://lancee.org/etude-presence-des-femmes-sport-plein-air-activite-physique>
- Boisvert, D. (2000). Compétences informationnelles et accès à l'information. Dans B. Gauthier (dir.), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte des données* (5e éd., p. 89-108). Les Presses de l'Université du Québec.
- Bonard, Y. et Matthey, L. (2010). Les éco-quartiers : laboratoires de la ville durable - Changement de paradigme ou éternel retour du même ?. *Cybergeo: European Journal of Geography*. <http://journals.openedition.org/cybergeo/23202>
- Bottero, M., Caprioli, C., Cotella, G. et Santangelo, M. (2019). Sustainable Cities: A Reflection on Potentialities and Limits based on Existing Eco-Districts in Europe. *Sustainability*, 11(5794), 1-22. doi:10.3390/su11205794
- Brunier, R. (2018). *L'enrichissement du concept de ville durable à la lumière des apports de l'approche systémique*. [Mémoire de maîtrise, Université de Sherbrook]. Savoirs UdeS. <http://hdl.handle.net/11143/12835>
- Charlot-Valdieu, C. et Outrequin, P. (2011). *L'urbanisme durable : Concevoir un écoquartier* (2e édition). Éditions Le Moniteur.
- Condon, S., Lieber, M. & Maillochon, F. (2005). Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines. *Revue française de sociologie*, 46(2), 265-294. <https://doi.org/10.3917/rfs.462.0265>
- Conseil des Montréalaises. (2007). *Vaincre les obstacles à la mobilité des femmes* [Mémoire].

- Conseil des Montréalaises. (2012). *L'accessibilité de l'offre municipale en sports et loisirs* [Avis]. <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2490655>
- Conseil des Montréalaises. (2022). *Pour une transition écologique juste et féministe à Montréal* [Avis]. https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/cons_montrealaises_fr/media/documents/avis_du_conseil_des_montrealaises_transition_ecologique.pdf
- Conseil du statut de la femme. (2022). *Études femmes et sport - Constats et enjeux*. <https://csf.gouv.qc.ca/article/2022/11/14/etude-femmes-et-sport-constats-et-enjeux/#:~:text=Le%20lundi%2014%20novembre%202022,physiques%20et%20sportives%20des%20femmes.>
- Coutras, J. (1989). Les pratiques spatiales des sexes : quelles problématiques ? *Espace Populations Sociétés*, 7(1), 111-115. <https://doi.org/10.3406/espos>
- Coutras, J. (1993). La mobilité des femmes au quotidien : Un enjeu des rapports sociaux de sexes?. *Annales de la recherche urbaine* [Mobilités], 59-60, 163-170.
- Coutras, J. (2005). L'espace urbain et les inégalité de sexe : Que faire?. *Economie & Humanisme*.
- Coutras, J. (2008). Territoires du quotidien et espaces sexués. Du voisinage résidentiel aux espaces d'anonymat. *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, 14, 225-235. <https://doi.org/10.4000/strates.6737>
- Da Cunha, A. (2011). Les écoquartiers, un laboratoire pour la ville durable : entre modernisations écologiques et justice urbaine. *Espaces et sociétés*, 144(145), 193-200. <https://doi.org/10.3917/esp.144.0193>
- Damyanovic, D., Reinwald, F. et Weikmann, A. (2013). Gender mainstreaming in urban planning and urban development. Urban Development Vienna Municipal Department 18 (MA 18).
- Damyanovic, D. et Zibell, B. (2019). Brief historical review of gendered approaches in spatial development and planning. Dans B. Zibell, D. Damyanovic et U. Sturm (dir.), *Gendered Approaches to Spatial Development in Europe : Perspectives, Similarities, Differences* (1ère éd., p. 25-36). Routledge.
- Demers, G. et Kidd, B. (2018). *Groupe de travail du CFPTS sur les femmes et les filles dans le sport* [Rapport de recommandations]. https://sirc.ca/wp-content/uploads/2020/01/FR_FPTSC-WG-WIS-Recommendation-Report-Draft-Nov-14-2018.pdf
- Desroches. M. (2014). *Transformation des quartiers centraux, mobilisations et évolution du droit à la ville des femmes : étude de cas du quartier Sainte-Marie à Montréal*. [Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Montréal]. Archipel. <https://archipel.uqam.ca/7232/>

Desroches, M.-È. (2015). L'analyse intersectionnelle et l'approfondissement de la compréhension des violences sexistes par Femmes et villes international. *Recherches féministes*, 28(2), 81-100. <https://doi.org/10.7202/1034176ar>

Diblasio Brochard, L. (2011). *Le développement durable : Enjeux de définition et de mesurabilité* [Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Montréal]. archipel. <https://archipel.uqam.ca/4046/1/M12097.pdf>

Di Méo, G. (2012). Women and the City. For a Social Geography of Gender. *Annales de géographie*, 684(2), 107-127. <https://doi.org/10.3917/ag.684.0107>

Doan, P. L. (2010). The tyranny of gendered spaces – reflections from beyond the gender dichotomy. *Gender, Place & Culture*, 17(5), 635-654. <http://dx.doi.org/10.1080/0966369X.2010.503121>

Dorais, M. (1993). Diversité et créativité en recherche qualitative. *Service social*, 42(2), 7-27. <https://doi.org/10.7202/706615ar>

Douay, N. (2013). La planification urbaine française : théories, normes juridiques et défis pour la pratique. *L'Information géographique*, 77(3), 45-70. <https://doi.org/10.3917/lig.773.0045>

Fayolle, R. et Tanguay, G. A. (2011). Les indicateurs urbains de développement durable et l'aménagement du territoire. *Télescope*, 17(2), 49-70.

Fédération canadienne des municipalités (FCM). (2004, septembre). *Accroître la participation des femmes à la prise de décisions municipales - Stratégies pour des collectivités canadiennes plus inclusives* Fédération canadienne des municipalités [Stratégie]. <https://fcm.ca/sites/default/files/documents/resources/tool/accroitre-la-participation-des-femmes-a-la-prise-de-decisions-municipales-flg.pdf>

Femmes et sports au Canada. (2021). *Répondre aux besoins des nouvelles arrivantes - Guide pour le sport et l'activité physique* [Guide].

Fortin, M. et Gagnon, J. (2015). *Fondements et étapes du processus de recherche : Méthodes quantitatives et qualitatives* (3e éd.). Montréal : Chenelière Éducation.

Fulton, W. (1996). *The New Urbanism : Hope or Hype for American Communities* [Rapport].

Gardesse, C. et Valegeas, F. (2019). La participation dans les écoquartiers en France : entre acceptation des projets et responsabilisation des habitants. Dans S. Bresson (dir.), *Les déconvenues de la participation citoyenne - Pratiques urbaines, pouvoirs et légitimités* (1ère éd., p. 61-83). Presses universitaires François-Rabelais

Gauthier, M. (2009). Urbanisme et développement durable. *Environnement Urbain / Urban Environment*, 3, 0-0. <https://doi.org/10.7202/037596ar>

Gilow, M. et Lannoy, P. (2017). L'anxiété urbaine et ses espaces. Expériences de femmes bruxelloises. *Les Annales de la recherche urbaine* [Le genre urbain], 112, 36-47.

Gilroy, R. et Booth, C. (1999). Building an Infrastructure for Everyday Lives. *European Planning Studies*, 7(3), 307-324.

Gingras, F. P. et Côté, C. (2000). La sociologie de la connaissance. Dans B. Gauthier (dir.), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte des données* (5e éd., p. 19-50). Les Presses de l'Université du Québec.

Giulia, C. (2017). L'approche « *gender mainstreaming* » dans l'exemple des espaces publics viennois. Dans E. Faure, E. Hernández González et C. Luxembourg (dir.), *La ville : quel genre ?* (1ère éd., p. 169-189). Le temps des cerises.

Granier, V. (2020). L'urbanisme négocié est-il favorable à l'adoption de principes de développement durable dans les projets urbains ? : Regards sur quelques exemples montréalais [Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Montréal]. archipel. <https://archipel.uqam.ca/14609/1/M16913.pdf>

Greed, C. (2020). Publics toilets - The Missing Component in Designing Sustainable Urban Spaces for Women. Dans I. Sánchez de Madariaga et M. Neuman (dir.), *Engendering Cities - Designing Sustainable Urban Spaces for All* (1ère éd., p. 133-153). Routledge.

Handy, S. (2006). Community Design and Travel Behavior Exploring the Implications for Women. Dans Transportation Research Board, *Research on Women's Issues in Transportation - Report of a Conference: Vol. 1*.

Hayden, D. (1980). What Would a Non-Sexist City Be Like? Speculations on Housing, Urban Design, and Human Work. *Signs*, 5(3), 170-187. <http://www.jstor.org/stable/3173814>

Hancock, C. et Lieber, M. (2017). Refuser le faux dilemme entre antisexisme et antiracisme. Penser la ville inclusive. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, (112), 16-25. <https://doi.org/10.3406/aru.2017.3236>

Horelli, L. (2006). Managing the time and space of everyday life in the nordic context. Dans *Urbanism & Gender a necessary vision for all* (p. 79-88). Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona.

Horelli, L. et Damyanovic, D. (2019). Evaluation of spatial development from the gender+ perspective : A methodological proposal. Dans B. Zibell, D. Damyanovic et U. Sturm (dir.), *Gendered Approaches to Spatial Development in Europe : Perspectives, Similarities, Differences* (1ère éd., p. 157-180). Routledge.

Jacobs, J. (1961). *The death and life of great american cities*. New York : New York Random House.

Jaeckel, M. et van Geldermalsen, M. (2006). Gender Sensitive Urban Planning. Dans *Urbanism & Gender a necessary vision for all* (p. 95-103). Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona.

Jégou, A. (2007). Les origines du développement durable. *L'Information géographique*, 71(3), 19-28. <https://doi.org/10.3917/lig.713.0019>

Kaur, H. et Garg, P. (2018). Urban sustainability assessment tools: A review. *Journal of Cleaner Production*, 210, 146-158. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.11.009>

Kern, L. (2022). *Ville féministe* (2e éd., A. Des Rochers, trad.). Éditions du remue-ménage. (Publication originale en 2019)

Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A. et Sadeghi, A. (2022). The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. *Cities*, 132. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.104101>

Kino Québec (2014). *L'activité physique et sportive des adolescentes : bilan, perspectives et pistes d'action*. http://www.education.gouv.qc.ca/fileadmin/site_web/documents/loisir-sport/SLS_sport_bilan_adolescentes_FR.pdf

Labbaci, A. (2010). *Étude des pratiques d'aménagement urbain durable à travers une comparaison de trois études de cas québécoises et identification de lignes directrices transférables au contexte algérien*. [Mémoire de maîtrise, Université de Sherbrooke]. Savoirs UdeS. <https://savoirs.usherbrooke.ca/handle/11143/2653>

Lévy, J. (2010). Le développement urbain durable entre consensus et controverse. *L'Information géographique*, 74, 39-50. <https://doi.org/10.3917/lig.743.0039>

Locas, G. (2018). *La participation citoyenne au sein d'une table de quartier : autonomie ou participation programmée?*. [Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Montréal]. Archipel. <https://archipel.uqam.ca/11205/>

Loukaitou-Sideris, A. (2020). A gendered view of mobility and transport - Next Steps and Future Directions. Dans I. Sánchez de Madariaga et M. Neuman (dir.), *Engendering Cities - Designing Sustainable Urban Spaces for All* (1ère éd., p. 19-37). Routledge.

Luxembourg, C. & Noûs, C. (2021). Les espaces publics sont-ils neutres ? Lecture spatiale des rapports sociaux de genre, lecture genrée des rapports socio-spatiaux. *Dynamiques régionales*, 12, 12-40. <https://www.cairn.info/revue--2021-3-page-12.htm>.

Martinache, I. (2020). Comment dégenrer le sport à l'échelle d'une ville ? Quelques enseignements des terrains genevois. Dans C. Luxembourg, D. Labruyère et E. Faure (dir.), *Les sens de la ville - Pour un urbanisme de la vie quotidienne* (1ère éd., p. 198-220). Le Temps des CeRises

Mercier, G., Roy, F. et Berthold, É. (2016). Les écoquartiers de Québec ou la fortune d'une idée aussi engageante que malléable. Dans P. Tozzi (dir.), *Ville et quartiers durables : la place des habitants* (1ère éd., p.1-16). Carrières sociales éditions.

Ministère de la Transition écologique. (p.d.). *Le Label*. <https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/le-label/>

Molinier, P. (2010). Au-delà de la féminité et du maternel, le travail du care. *Champ psy*, 58, 161-174. <https://doi.org/10.3917/cpsy.058.0161>

Morin, R., Latendresse, A. et Lozier, N. (2017). Action publique et quartiers durables : enjeux cognitifs et organisationnels. *Environnement urbain*, 12. <https://doi.org/10.7202/1050580ar>

Mongeau, P. (2009). *Réaliser son mémoire ou sa thèse* (1ère éd.). Presses de l'Université du Québec.

Morin, R. et Paulhiac-Scherrer, F. (2017). La ville durable à l'épreuve des pratiques : introduction. *Environnement urbain*, 12. <https://doi.org/10.7202/1050575ar>

Mosconi, N., Paoletti, M. & Raibaud, Y. (2015). Le genre, la ville. *Travail, genre et sociétés*, 33(1), 23-28. <https://doi.org/10.3917/tgs.033.0023>

Mozziconacci, V. (2017). Les échelles du *care*. Du temps et de l'espace pour les relations : une approche féministe des institutions. Dans E. Faure, E. Hernández González, C. Luxembourg (dir.), *La ville, quel genre ? L'espace public à l'épreuve du genre* (1ère éd., p. 115-133). Le Temps des Cerises.

Navarrete-Hernandez, P., Vetro, A. et Concha, P. (2021). Building safer public spaces: Exploring gender difference in the perception of safety in public space through urban design interventions. *Elsevier [Landscape and Urban Planning]*, 214, 1-13. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2021.104180>

Oliver, A. (2018). *Lessons learned from eco-district pilot projects : the importance of stakeholder relations* [Thèse de doctorat, Université de Montréal]. Papyrus. <https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/handle/1866/21679>

Palacios, J., Gurrutxaga, I., Menzada, A. & Zuriñe Rodriguez, L. (2015). La participation entravée des femmes. Le cas des processus d'innovation démocratique au Pays basque. *Participations*, 12(2), 31-56. <https://doi.org/10.3917/parti.012.0031>

Paoletti, M. & Rui, S. (2015). Introduction. La démocratie participative a-t-elle un sexe ?. *Participations*, 12(2), 5-29. <https://doi.org/10.3917/parti.012.0005>

Paquin, S. (2006). *La dynamique des facteurs psychosociaux du sentiment d'insécurité en milieu urbain* [Thèse ou essai doctoral accepté, Université du Québec à Montréal]. <https://archipel.uqam.ca/9995/>

Paquin, S. (2006). Le sentiment d'insécurité dans les lieux publics urbains et l'évaluation personnelle du risque chez des travailleuses de la santé. *Nouvelles pratiques sociales*, 19(1), 21–39. <https://doi.org/10.7202/014783ar>

Poulain, C. (2017). Le rôle de l'image en architecture [Mémoire de maîtrise, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes]. HAL. <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01650208>

Racine, F. (dir.), Gauthier, P. et Lupien, P. (2022). *Lire et comprendre les environnements bâtis au Québec : La morphologie urbaine au service d'une démarche d'aménagement durable*. Presses de l'Université du Québec (PUQ).

Raibaud, Y. (2015). Durable, mais inégalitaire : la ville. *Travail. Genre et sociétés*, 33, 29-47. <https://doi.org/10.3917/tgs.033.0029>

Raibaud, Y. (2017, 23 février). *Analyse des facteurs influençant les pratiques sportives des femmes en Ville de Genève* [Rapport de recherche]. <https://www.geneve.ch/document/rapport-final-enquete-analyse-facteurs-influencent-pratiques-sportives-femmes-geneve>

Raibaud, Y. (2022). Genre, urbanité et pratiques sportives. Une étude des espaces du temps libre à Bordeaux et Genève. *Sciences sociales et sport*, 20, 15-35. <https://doi.org/10.3917/rsss.020.0015>

Reinwald, F., Roberts, M. et Kail, E. (2019). Gender sensitivity in urban development concepts : The example of two case studies from London and Vienna. Dans B. Zibell, D. Damyanovic et U. Sturm (dir.), *Gendered Approaches to Spatial Development in Europe : Perspectives, Similarities, Differences* (1ère éd., p. 99-123). Routledge.

Relais-femmes. (2018). *État des lieux 2018 - Rapport d'évaluation des besoins, portrait de la participation des femmes dans les instances démocratiques de Montréal et pistes d'action MTElles* [Rapport]. <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/4272453>

Roberts, M. (2018). Engendering Urban Design : An Unfinished Story. Dans A. Staub (dir.), *The Routledge Companion to Modernity, Space and Gender* (1ère éd., p. 119-130). Routledge.

Roberts, M. (2019). Introduction: Concepts, Themes and Issues in a Gendered Approach to Planning. Dans I. Sánchez de Madariaga et Marion Roberts (dir.), *Fair Shared Cities : The Impact of Gender Planning in Europe* (1ère éd., p. 1-18). Routledge.

Roy, S. N. (2000). L'étude de cas. Dans B. Gauthier (dir.), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte des données* (5e éd., p. 199-225). Les Presses de l'Université du Québec.

Roy-Baillargeon, O. (2017). Le TOD contre la ville durable? Utiliser le transport collectif pour perpétuer le suburbanisme dispersé dans le Grand Montréal. *Environnement Urbain*, 12. <https://doi.org/10.7202/1050577ar>

Roy-Trempe, F. (2019). *L'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes et l'influence des aménagements urbains : une étude de cas montréalaise* [Thèse de doctoral, Université du Québec à Montréal]. <https://archipel.uqam.ca/13374/>

Sánchez de Madariaga, I. (2013). From women in transport to gender in transport: challenging conceptual frameworks for improved policymaking. *Journal of International Affairs*, 67(1), 43–65. <http://www.jstor.org/stable/24461671>

Savard, M. (2012). *Le développement de quartiers durables dans les municipalités du Québec*. [Mémoire de maîtrise, Université de Sherbrooke]. Savoirs UdeS. <http://hdl.handle.net/11143/7456>

Savoie-Zajc, L. (2000). L'entrevue semi-dirigée. Dans B. Gauthier (dir.), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte des données* (5e éd., p. 337-360). Les Presses de l'Université du Québec.

Sayagh, D. (2017). Construction sociospatiale de capacités sexuées aux pratiques urbaines du vélo. *Les Annales de la recherche urbaine* [Le genre urbain], 112, 126-137.

Sensoy, O. et DiAngelo, R. (2017). *Is everyone really equal? An introduction to key concepts in social justice education* (2e éd.). NY: Teachers College Press.

Sharifi, A. (2015). From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1-16. <http://dx.doi.org/10.1016/j.scs.2015.09.002>

Spain, D. (2014). Gender and Urban Space. *Annual Review of Sociology*, 40(1), 581-598. <https://doi.org/10.1146/annurev-soc-071913-043446>

Sturm, U., Tuggener, S., Damyanovic, D. et Kail, E. (2019). Gender sensitivity in neighbourhood planning : The example of case studies from Vienna and Zurich. Dans B. Zibell, D. Damyanovic et U. Sturm (dir.), *Gendered Approaches to Spatial Development in Europe : Perspectives, Similarities, Differences* (1ère éd., p. 124-156). Routledge.

Tillous, M. (2020). Quels facteurs limitent la mobilité des femmes ? Contrôle spatial au sein du couple et pratique des espaces publics. Dans C. Luxembourg, D. Labruyère, E. Faure (dir.), *Les sens de la ville Pour un urbanisme de la vie quotidienne* (1ère éd., p. 81-97). Le temps des Cerises.

Tummers, L. (2015). Gender stereotypes in the practice of urbanism. *Travail, genre et sociétés*, 33(1), 67-83. <https://doi.org/10.3917/tgs.033.0067>

Tummers, L., Denèfle, S. et Wankiewicz, H. (2019). Gender mainstreaming and spatial development : Contradictions and challenges. Dans B. Zibell, D. Damyanovic et U. Sturm (dir.), *Gendered Approaches to Spatial Development in Europe : Perspectives, Similarities, Differences* (1ère éd., p.78-98). Routledge.

Tummers, L. et Wankiewicz, H. (2020). Gender mainstreaming planning cultures: Why 'engendering planning' needs critical feminist theory. *GENDER*, 1, 11-19. <https://doi.org/10.3224/gender.v12i1.02>

Valegeas, F. (2020). La ville durable au prisme du genre : une (re)production des rapports de domination. Dans C. Luxembourg, D. Labruyère, E. Faure (dir.), *Les sens de la ville Pour un urbanisme de la vie quotidienne* (1ère éd., p. 293-313). Le temps des Cerises.

Valentine, G. (1989). The Geography of Women's Fear. *The Royal Geographical Society*, 21(4), 385-390.

Ville de Montréal (2014). *Politique du sport et de l'activité physique – Plan d'action régional 2014-2025*. https://mpa.montrealmetropoleensante.ca/uploads/resources/files/politique_sport_version_integrale.pdf

Ville de Paris. (2016). Guide Référentielle - Genre & espace public.

Ville de Paris. (2021a). Guide Référentielle 2 - Genre & espace public.

Ville de Paris. (2021b, 16 septembre). *Un nouveau guide pour mieux intégrer le genre dans l'espace public*. <https://www.paris.fr/pages/un-nouveau-guide-pour-mieux-integrer-le-genre-dans-l-espace-public-17624>

Vivre en Ville. (2014). *Objectif écoquartiers : Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs*. Montréal : Vivre en Ville

von den Driesch, E., Steuer-Dankert, L., Berg, T., et Leicht-Scholten, C. (2020). Implantation of gender and diversity perspectives in transport development in Germany. Dans I. Sánchez de Madariaga et M. Neuman (dir.), *Engendering Cities - Designing Sustainable Urban Spaces for All* (1ère éd., p. 90-109). Routledge.

Vivre en Ville. (2017). *La localisation des activités et les émissions de gaz à effet de serre - Comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone* [Ouvrage]. Vivre en Ville.
https://vivreenville.org/media/567762/vivreenville_localisation-et-gaz-a-effet-de-serre_maj20170608.pdf

Wekerle, G. et Querrien, A. (1999). De la «coveillance» à la ville sûre. *Les Annales de la recherche urbaine* [Au risque des espaces publics], 83(84), 164-169.

Wilson, E. (1991). *The Sphinx in the City: Urban Life, the Control of Disorder, and Women*. University of California Press.

Ye, L., Mandpe, S. et Meyer, P. B. (2005). What Is “Smart Growth?”—Really ?. *Journal of Planning Literature*, 19(3), 301-315. DOI: 10.1177/0885412204271668