# UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

# L'EXERCICE DU DROIT À LA VILLE DES FEMMES ET DES HOMMES ET L'INFLUENCE DES AMÉNAGEMENTS URBAINS : UNE ÉTUDE DE CAS MONTRÉALAISE

# THÈSE

PRÉSENTÉE

COMME EXIGENCE PARTIELLE

DOCTORAT EN ÉTUDES URBAINES

**PAR** 

FRÉDÉRIQUE ROY TREMPE

DÉCEMBRE 2019

## UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL Service des bibliothèques

### <u>Avertissement</u>

La diffusion de cette thèse 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.07-2011). 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 [ii] possède un exemplaire.»

### REMERCIEMENTS

Une thèse de doctorat est un travail solitaire demandant beaucoup d'introspection et demandant toute la persévérance que nous possédons. Heureusement, durant toutes ces années nécessaires à la réalisation de cette thèse, j'ai eu le privilège d'être bien entourée et de recevoir une aide des plus appréciées.

Je tiens à remercier tout particulièrement ma directrice de thèse, Catherine Trudelle, pour de nombreuses raisons. Tout d'abord, merci Catherine, pour ton écoute ainsi que ton support moral, académique et financier. Merci d'avoir cru en mon potentiel académique alors que je réalisais un diplôme de deuxième cycle (DESS en planification territoriale et développement local) et d'avoir nourri cette idée que j'avais tout ce qu'il fallait pour entreprendre des études doctorales. Merci de m'avoir épaulée dans les nombreuses demandes de bourses sur lesquelles j'ai appliqué. Finalement, merci de m'avoir ouvert ton réseau. J'ai pu, par la suite, compter sur l'aide de Winnie Frohn et Mathieu Pelletier.

Je tiens donc à remercier également ma co-directrice de thèse Winnie Frohn. Merci pour le temps et l'intérêt portés à ce projet doctoral. Vos écrits ont fortement influencé la proposition théorique présentée dans cette thèse.

Je remercie Mathieu Pelletier pour son soutien dans l'analyse quantitative de mes données.

Je tiens à souligner le soutien financier octroyé par le FRQSC, la Chaire de recherche du Canada sur les conflits socioterritoriaux et la gouvernance locale, le Fonds à l'accessibilité et à la réussite des études (UQAM) et l'École des sciences de la gestion (UQAM). Le parcours doctoral m'aura permis de rencontrer plusieurs personnes dont certaines sont devenues des amis qui me sont très chers. Salvador et Pierre-Mathieu, merci de votre présence et de votre écoute. Nos sorties d'entrainement à la piscine me manquent. Sachez que les portes du chalet seront toujours grandes ouvertes pour vous accueillir.

Je tiens également à remercier mes parents, Lucie et Alain. Sans vous et les valeurs que vous m'avez transmises, l'essence même de ce doctorat ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui. Vous m'avez enseigné à être indépendante et à user de sens critique et je crois que cette thèse en est le résultat. Merci beaucoup.

Finalement, à toi Julien, merci d'avoir utilisé toutes les stratégies possibles et inimaginables pour me motiver et me soutenir dans ce long processus qu'est le doctorat. Merci d'être à mes côtés et d'être la personne que tu es. Je nous souhaite que la suite des choses soit aussi bien remplie! Je pense que c'est bien parti!

# TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	ii
TABLE DES MATIÈRES	iv
LISTE DES FIGURES	X
LISTE DES TABLEAUX	X
RÉSUMÉ	xxii
INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1 LE FÉMINISME ET LES ÉTUDES URBAINES	6
1.1 Apports de la recherche féministe aux études urbaines	11
1.1.1 École de Chicago	12
1.1.2 L'approche marxiste	15
CHAPITRE 2 RAPPORT DIFFÉRENCIÉ DES FEMMES ET DES H LA VILLE	
2.1 Femmes, économie et marché du travail	19
2.2 Femmes et mobilité	24
2.3 Femmes et sentiment d'insécurité dans les espaces publics urbains	29
2.4 Femmes et aménagement urbain	37
2.5 Femmes et participation à la politique locale	45
2.5.1 Instances électives	46
2.5.2 Participation aux instances consultatives	48
2.5.3 Mobilisation des groupes de femmes	50
2.5.4 Participation aux conflits	54

	PITRE 3 PROPOSITION THÉORIQUE : POUR UN DROIT À LA VILLE	
3.1	Définition du droit à la ville selon différents auteures et auteurs	60
	3.1.1 Droit à l'appropriation	
	3.1.2 Droit à la participation	65
	3.1.3 Droit à la centralité	65
3.2	Une critique féministe du droit à la ville de Lefebvre	67
3.3	Lecture féministe du droit à la ville : Urbanisation, capitalisme et patriarcat	69
3.4	Nouvelle définition du droit à la ville	70
CHA	PITRE 4 PROBLÉMATIQUE DE RECHERCHE	76
4.1	Objectif	76
4.2	Question générale de recherche	76
4.3	Hypothèse générale	77
4.4	Hypothèse secondaire	79
CHA	PITRE 5 STRATÉGIE MÉTHODOLOGIQUE	80
5.1 7	ype de recherche	
5.2	Stratégie de vérification	81
	5.2.1 Projet de réaménagement du secteur Laurier-Est dans l'arrondisseme du Plateau-Mont-Royal	
5.3	Approche mixte : une recherche qualitative et quantitative	94
5.4	Cadre opératoire	95
	5.4.1 Variables dépendantes	96
	5.4.2 Variables indépendantes	02
5.5	Collecte des données	07
5.6	Traitement et analyse des données	10
	5.6.1 Analyse bi-variée	11
	5.6.2 Pondération	12
	5.6.3 Analyse en composantes principales	12
	5.6.4 Analyse de régression ordinale	15

Validité du modèle
Test de rapport de vraisemblance (Likelihood ratio test)
Tests de pseudo R <sup>2</sup> 11
Poids des variables indépendantes : coefficient de régression (β) et rapport de cote (expβ)
5.6.5 Analyse de contenu 12
CHAPITRE 6 EXERCICE DU DROIT À LA VILLE DES FEMMES ET DES HOMMES ET LES EFFETS DES AMÉNAGEMENTS URBAINS
6.1 Portrait des répondantes et des répondants
6.2 Exercice du droit à la ville des femmes et des hommes et l'influence de réaménagement du secteur Laurier-est
6.2.1 Mobilité
6.2.2 Sentiment de sécurité
6.2.3 Convivialité
6.2.4 Centralité
6.2.5 Appropriation des espaces publics
6.2.6 Participation 16
6.2.7 Points saillants
CHAPITRE 7 EFFETS DES CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES, SOCIALES ET ÉCONOMIQUES SUR LA PERCEPTION DES FEMMES ET DES HOMMES DE LEUR DROIT À LA VILLE
7.1 Pondération des données
7.2 Résultats de l'analyse en composantes principales (ACP) : les services 183
7.3 Variables dépendantes et indépendantes
7.4 Résultats des analyses de régression ordinale
7.4.1 Pratique des déplacements depuis le réaménagement du secteur 19
7.4.2 Sentiment de sécurité dans le secteur Laurier-Est depuis son réaménagement
7.4.3 Évaluation de la convivialité du secteur Laurier-Est depuis son réaménagement
7.4.4 Accès aux services urbains

	Services de proximité
	Services de santé et services sociaux
	Services liés aux arts et à la culture
	Services de sports et de loisirs
	Services liés à l'éducation
	Services de transport
	Synthèse des résultats obtenus suites aux analyses de régression ordinales abordant l'accès aux services urbains
7.4.5	Fréquentation du parc Wilfrid-Laurier
7.4.6	Participation
7.4.7	Points saillants des résultats des analyses de régression ordinale 257
	Mode de déplacement
	Vélo
	Transport en commun
	Marche
	Occupation d'un emploi
	Temps partiel
	Retraite
	Année de résidence dans le secteur Laurier-Est
	Moins de 10 ans
	Âge
	18 à 29 ans
	30 à 39 ans
	40 à 49 ans
	50 à 59 ans
	Situation conjugale
	Niveau de scolarité
	État de santé
	Variables n'ayant aucun effet significatif : situation familiale, mode d'occupation du logement et revenu

CHAPITRE	8 DISCUSSION GÉNÉRALE
8.1 Retour	sur les hypothèses
8.1.1	Hypothèse générale
	Exercice du droit à la ville des femmes et des hommes interrogés 280
	Aucune différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes
	Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes
	Effets du réaménagement urbain du secteur Laurier-Est sur les femmes et les hommes interrogés
	Aucune différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes
	Différences statistiquement significatives entre les femmes et les hommes
	Effets des aménagements spécifiques sur les femmes et les hommes interrogés
	Aucune différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes
	Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes pour au moins une des dimensions du droit à la ville 293
8.1.2	Hypothèse secondaire
CONCLUSI	ON
	RELATION ENTRE LES ÉLÉMENTS DE LA MOBILITÉ ET LE NALYSE DE KHI CARRÉ
ANNEXE 2 SÉCURITÉ	RELATION ENTRE LES ÉLÉMENTS DE SENTIMENT DE ET LE GENRE. ANALYSE DE KHI CARRÉ
	RELATION ENTRE LES ÉLÉMENTS DE CONVIVIALITÉ ET LE NALYSES DE KHI CARRÉ
	RELATION ENTRE LES ÉLÉMENTS DE LA CENTRALITÉ ET LE NALYSES DE KHI CARRÉ

	RELATION ENTRE LES ÉLÉMENTS DE L'APPROPRIATION I	
ESPACES PU	UBLICS ET LE GENRE. ANALYSE DE KHI CARRÉ	321
	RELATION ENTRE LES ÉLÉMENTS DE LA PARTICIPATION	
LE GENRE.	ANALYSES DE KHI CARRÉ	323
ANNEXE 7	MATRICE DE CORRÉLATION	324
ANNEXE 8	QUESTIONNAIRE	328
<b>BIBLIOGRA</b>	PHIE	351

# LISTE DES FIGURES

Figur	re	Page
2.1	Répartition de la population canadienne active totale de 15 ans et plus se- lon la profession et le sexe, 2016	22
2.2	Évolution de la proportion de femmes occupées âgées de 15 ans et plus par type de profession, de 1991 à 2016, au Canada	23
2.3	Modèle d'évaluation personnelle du risque (ÉPR)	33
5.4	Projet de réaménagement du secteur Laurier-Est implanté dans et par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal	82
5.5	Exemples des nouveaux aménagements près de la Place Coteau St-Louis.	84
5.6	Exemples des nouveaux aménagements près du parc Wilfrid-Laurier	85
5.7	Exemples des nouveaux aménagements près de l'école primaire Paul-Bruchési.	86
5.8	Nouvel aménagement du parterre central du parc Wilfrid-Laurier	87
5.9	Pataugeoire, jeux d'eaux et nouveaux parasols à la piscine du parc Wilfrid- Laurier	88
5.10	Cours de tango.	89
5.11	Cinéma sous les étoiles	90
5.12	Yoga Neige.	90

5.13	Marché fermier de la Place Coteau St-Louis
5.14	Piano public
5.15	Trajet de la ligne d'autobus 427 Express St-Joseph92
5.16	Graphique de valeurs propres et exemple de rupture de coude de Cattel114
5.17	Classification des réponses à développement afin d'interpréter les résultats des analyses bi-variées
5.18	Classification des réponses à développement afin d'interpréter les résultats des analyses de régressions ordinales
6.19	Secteurs de recensement (2011) compris dans le territoire à l'étude 125
6. 20	. Distribution des répondantes et des répondants selon l'âge par rapport à l'ensemble de la population générale du secteur
6.21	Nombre d'années de résidence dans le secteur Laurier-Est selon le genre. 129
6.22	Proportion de la population québécoise qui déclare se sentir en sécurité lors d'activités diverses selon le sexe, Québec 2009
6.23	Sentiment d'insécurité des montréalais, selon le genre 2011143
7.24	Effet du réaménagement du secteur Laurier-Est sur les déplacements des femmes et hommes interrogés selon l'âge
7.25	Analyse en composantes principales : valeurs propres
7.26	Moyenne annuelle du nombre d'engagements citoyens ou politiques selon l'âge

# LISTE DES TABLEAUX

Table	Page Page
2.1	Population active de 15 ans et plus selon le mode de transport utilisé pour se rendre au travail, ville de Montréal, 2015
3.2	Co-présence des femmes et des types d'enjeux véhiculés dans les conflits urbains, en proportion de conflits qui présentent ces enjeux
5.3	Variables dépendantes liées au droit à la ville des femmes et des hommes.
5.4	Variable indépendante de l'hypothèse générale. Types d'aménagements urbains
5.5	Variables indépendantes de l'hypothèse secondaire. Caractéristiques démographiques, sociales et économiques
5.6	Interprétation des résultats au test de Kaiser-Meyer-Olkin (KMO)114
6.7	Niveau de scolarité de l'échantillon et de l'ensemble de la population du secteur Laurier-Est selon le genre
6.8	Revenu annuel brut de l'échantillon et de l'ensemble de la population du secteur Laurier-Est selon le genre
6.9	Mode de transport pour se rendre au travail ou à l'école selon le genre 130
6.10	Mode de déplacement par types de déplacement selon le genre
6.11	Moment dans la journée où la majorité des déplacements sont effectués selon le genre

6.12	La perception des effets du projet de réaménagement sur les déplacements selon le genre
6.13	Perception des effets d'aménagements spécifiques sur les déplacements selon le genre
6.14	Sentiment de sécurité dans le secteur selon le genre
6.15	Moment dans la journée où les personnes interrogées ressentent de l'insécurité selon le genre
6.16	Perception des effets du réaménagement sur le sentiment de sécurité selon le genre
6.17	Perception des effets d'aménagements spécifiques sur le sentiment de sécurité selon le genre
6.18	Perception du secteur comme étant convivial et des rapports entre individus comme étant positifs selon le genre
6.19	Effets du réaménagement sur la convivialité du secteur et le rapport entre les individus selon le genre
6.20	Perception des effets d'aménagements spécifiques sur la convivialité du secteur selon le genre
6.21	Perception des effets du réaménagement sur l'accessibilité des services urbains selon le genre
6.22	Perception des effets d'aménagements spécifiques sur l'accessibilité des services urbains selon le genre
6.23	Fréquence de fréquentation du Parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St-Louis selon le genre
6.24	Moment de fréquentation du parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St- Louis selon le genre

6.25	Perception de la facilité d'accès du parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St-Louis selon le genre164
6.26	Le type d'activités effectué au parc Wilfrid-Laurier et à la Place Coteau St-Louis selon le genre
6.27	Perception des effets du réaménagement sur la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St-Louis selon le genre
6.28	Perception des effets d'aménagements spécifiques sur la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St-Louis selon le genre
6.29	Participation à des assemblées traitant spécifiquement du projet Laurier- Est et de façon générale d'aménagement urbain
6.30	Perception des effets du réaménagement sur la participation selon le genre
6.31	Enjeux en aménagement urbain et leur incitation à la participation selon le genre
6.32	L'effet d'aménagements spécifiques sur l'ensemble des dimensions du droit à la ville
7.33	Coefficients de pondération selon la distribution des femmes de l'échantillon et de l'ensemble de la population par groupes d'âge
7.34	Coefficients de pondération selon la distribution des hommes de l'échantillon et de l'ensemble de la population par groupes d'âge
7.35	Fréquence corrigée des répondantes sur la base des coefficients de pondération (tableau 33)
7.36	Fréquence corrigée des répondants sur la base des coefficients de pondération (tableau 34)
7.37	Indice de Kaiser-Meyer-Olkin (KMO)184
7.38	Rotation de la matrice des composantes <sup>a</sup>

7.39	Choix de réponses et codages des variables dépendantes
7.40	Choix de réponses et codification des variables indépendantes
7.41	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de la perception des femmes de leurs déplacements depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est 192
7.42	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de la perception des hommes de leurs déplacements depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est 193
7.43	Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de la perception des femmes de leurs déplacements depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.44	Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de la perception des hommes de leurs déplacements depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.45	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de la perception des femmes de leur sécurité depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est200
7.46	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes du sentiment de sécurité des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est201
7.47	Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes des femmes de leur sentiment de sécurité depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.48	Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes des hommes de leur sentiment de sécurité depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.49	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'évaluation des femmes de la convivialité du secteur Laurier-Est depuis son réaménagement209

7.50	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'évaluation des hommes de la convivialité du secteur Laurier-Est depuis son réaménagement210
7.51	Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes des femmes selon leur évaluation de la convivialité du secteur Laurier-Est depuis son réaménagement
7.52	Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes des hommes selon leur évaluation de la convivialité du secteur Laurier-Est depuis son réaménagement
7.53	Catégories de services218
7.54	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de proximité des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est219
7.55	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de proximité des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est221
7.56	Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de proximité des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.57	Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de proximité des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.58	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de santé des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est225
7.59	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de santé des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est226

7.60	kegression ordinale des caracteristiques demographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services liés aux arts et à la culture des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.61	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services liés aux arts et à la culture des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.62	Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services liés aux arts et à la culture des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.63	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de sports et de loisirs des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.64	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de sports et de loisirs des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.65	Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de sports et de loisirs des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.66	Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de sports et de loisirs des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.67	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services liés à l'éducation des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. 236
7.68	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques l'appartenance aux classes de l'accès aux services liés à l'éducation des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est 237

7.69	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de transport des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est238
7.70	Régression ordinale caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de transport des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est239
7.71	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de la fréquentation des femmes du parc Wilfrid Laurier depuis le réaménagement du secteur 243
7.72	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de la fréquentation des hommes du parc Wilfrid Laurier depuis le réaménagement du secteur 244
7.73	Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de la fréquentation des femmes du parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur
7.74	Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de la fréquentation des hommes du parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur
7.75	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de la participation des femmes aux séances traitant d'aménagement depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.76	Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de la participation des hommes aux séances traitant d'aménagement depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.77	Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de la participation des femmes aux séances traitant d'aménagement depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.78	Synthèse des variables significatives lors des analyses de régression ordinales étudiant l'effet des variables démographiques, sociales et

	économiques sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.79	Force et direction de la variable « mode de déplacement » dans les analyses de régressions ordinales étudiant l'effet de cette variable sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.80	Force et direction de la variable « occupation d'un emploi » dans les analyses de régressions ordinales étudiant l'effet de cette variable sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
7.81	Force et direction de la variable « année de résidence dans le secteur » dans les analyses de régressions ordinales étudiant l'effet de cette variable sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est
or	Force et direction de la variable « âge » dans les analyses de régressions dinales étudiant l'effet de cette variable sur l'exercice du droit à la ville des mmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est270
8.83	Effet des fermetures de rue, impasses, culs-de-sac sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes
8.84	Effet des voies de circulation réservées pour les autobus sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes
8.85	Effet de la signalisation sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes
8.86	Effet de l'éclairage sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes
8.87	Effet du mobilier urbain sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes
8.88	Effet des dos d'âne allongé sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes

8.89	Effet des saillies de trottoir sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes
8.90	Effet de l'élargissement de trottoir sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes
8.91	Effet du rétrécissement de la chaussée sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes
8.92	Effet des passages piétonnier sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes
8.93	Effet des pistes cyclables sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes
8.94	Effet des bandes cyclables sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes
8.95	Effet des rues à sens unique sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes
8.96	Effet des stationnements sur rue sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes
8.97	Effet des stationnements hors rue sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes
8.98	Synthèse des aménagements ayant un effet positif chez une grande proportion des répondantes et des répondants sur leur exercice du droit à la ville
8.99	Synthèse des aménagements ayant un effet négatif chez une grande proportion des répondantes et des répondants sur leur exercice du droit à la ville
8.100	Synthèse des aménagements n'ayant pas d'effet chez une grande proportion des répondantes et des répondants sur leur exercice du droit à la ville

A101.Relation entre les éléments de sentiment de sécurité et le genre. Analyse de khi carré
A.102Relation entre les éléments de convivialité et le genre. Analyses de khi carré
A.103Relation entre les éléments de la centralité et le genre. Analyses de khi carré
A.104Relation entre les éléments de l'appropriation des espaces publics et le genre. Analyse de khi carré
A.105Relation entre les éléments de la participation et le genre. Analyses de khi carré
A.106Matrice de corrélation

### RÉSUMÉ

Le droit à la ville, initialement articulé en 1968 par Henri Lefebvre, se voulait une proposition révolutionnaire repensant de façon radicale la ville – sa production, son fonctionnement et sa reproduction. Cette idée a également inspiré militantisme et nombre de mouvements sociaux luttant pour différentes causes. Il est dès lors pertinent de s'intéresser au droit à la ville, car celui-ci suscite de l'intérêt tant chez les chercheuses et les chercheurs, les organismes internationaux et les administrations municipales que chez les mouvements sociaux.

Cette thèse s'inscrit dans ce courant et a pour objectif principal de comprendre l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes et les liens qu'il y a entre leur exercice du droit à la ville, les caractéristiques démographiques, sociales et économiques et les différentes façons d'aménager l'espace urbain. Les réalités et les expériences des femmes et des hommes diffèrent et la structuration de l'espace a un effet différencié selon le genre. Ainsi, il nous apparaît important de s'intéresser à la fois aux femmes et aux hommes afin de documenter leurs réalités et leurs expériences respectives et de voir de quelles façons l'aménagement urbain a un effet différencié sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes.

Afin d'y arriver, nous articulons un droit à la ville qui intègre davantage l'expérience urbaine des femmes. Selon nous, le droit à la ville doit comprendre les dimensions énoncées par Lefebvre que sont le droit à l'appropriation, la participation et à la centralité. Adoptant une approche féministe, nous sommes d'avis qu'il doit également intégrer le droit à la mobilité, au sentiment de sécurité et à la convivialité des espaces publics.

Afin d'étudier les effets de l'aménagement urbain sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes, nous avons opté pour une étude de cas en analysant les effets du réaménagement du secteur Laurier-Est. Il s'agit d'un projet de réaménagement élaboré par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (Ville de Montréal) et implanté de 2010 à 2013. Ce projet vise à diminuer et à ralentir la circulation automobile principalement autour d'une station de métro, d'écoles primaires et d'un parc. Nous avons donc, à l'aide d'un questionnaire électronique, interrogé 280 personnes sur les différents effets de ce projet. Afin d'analyser ces données, nous avons réalisé des analyses quantitatives et qualitatives. Au niveau des analyses quantitatives, nous avons effectué des analyses bi-variées, des analyses en composantes principales et des analyses de régres-

sion ordinale. Afin de trouver des pistes d'interprétation aux résultats statistiques obtenus, nous avons réalisé des analyses de contenu des réponses obtenues aux questions à développement où les personnes interrogées pouvaient expliciter leur choix.

Parmi les principaux résultats, au niveau de l'exercice du droit à la ville, nous observons que les femmes et les hommes de notre échantillon partage une vision similaire de leur mobilité, de la convivialité du secteur Laurier-Est, de leur appropriation des espaces publics urbains et de leur participation aux diverses séances de consultations. La perception des femmes et des hommes diffère, cependant, en ce qui a trait à leur sentiment de sécurité et à l'accès de certains services urbains. De plus, nous observons que les femmes ont un regard plus critique face au projet de réaménagement du secteur et de ses effets sur l'exercice de leur droit à la ville. Finalement, le mode de déplacement est la caractéristique démographique, sociale et économique ayant le plus grand effet sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes de notre échantillon tandis que la situation familiale (avoir des enfants), le mode d'occupation du logement et le revenu n'ont aucun effet statistiquement significatif sur l'exercice du droit à la ville des personnes interrogées.

Mots clés : droit à la ville, analyse différenciée selon le genre, aménagements urbains.

### INTRODUCTION

Initialement énoncée par Lefebvre en 1968 dans son livre *Le droit à la ville*, l'idée du droit à la ville a été depuis reprise par plusieurs chercheuses et chercheurs, et ce, tant en géographie (McCann, 2002, Harvey, 2003b, 2009, 2012; Attoh, 2011; Kipfer *et al.*, 2013), en sociologie (Coste, 2010; Garnier, 2011), en architecture (Pugalis et Giggings, 2011; Crawford, 2012) qu'en études urbaines (Purcell, 2002, 2003, 2009; Brenner *et al.*, 2009). Cette idée a également inspiré militantisme et nombre de mouvements sociaux luttant pour différentes causes.

Le droit à la ville de Lefebvre se voulait une proposition révolutionnaire repensant de façon radicale la ville – sa production, son fonctionnement et sa reproduction. Il est désormais utilisé de façon plus réformiste par de multiples actrices et acteurs, extérieurs au monde académique, et menant à différentes initiatives (Mayer, 2009). Pour n'en nommer que quelques-unes, à la suite du premier Forum social mondial tenu à Porto Alegre, au Brésil en 2001, plusieurs mouvements sociaux, organismes non gouvernementaux et différentes associations ont travaillé, avec l'appui de l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) et d'ONU-Habitat, à l'élaboration d'une Charte mondiale du droit à la ville, adoptée en 2004 (Gauthier, 2008). Un projet de recherche intitulé Politiques urbaines et le Droit à la ville. Vers la bonne gouvernance et la démocratie locale a également été lancé en 2005 par l'UNESCO et ONU-Habitat. Ce projet visait à identifier « les meilleures pratiques, en particulier, dans le domaine de la législation et de la planification urbaine, et des exemples comme les assemblées municipales multiconfessionnelles, les chartes municipales sur les droits et responsabilités des citoyens, la participation des femmes dans la gestion urbaine, ou l'intégration spatiale et sociale des migrants dans les villes »

(Colin, 2006:15). La Charte européenne des Droits de l'Homme dans la ville, le Statut de la Ville au Brésil, la Charte montréalaise des Droits et des Responsabilités ont not-tamment été cités en exemple. Ce projet a, ainsi, mis à contribution plus d'une quarantaine d'expertes et d'experts représentant à la fois des organisations internationales, des gouvernements locaux et régionaux, des organismes non gouvernementaux ainsi que des universitaires et des chercheuses et des chercheurs spécialisés dans les changements urbains (Brown et Kristiansen, 2009).

Parallèlement à cet intérêt international pour le droit à la ville, ce dernier est également utilisé comme slogan par différents mouvements sociaux. Tel que le souligne Mayer (*Ibid.*), le slogan du droit à la ville est très parlant pour les activistes, les militantes et les militants urbains, car il questionne à qui devrait bénéficier la ville et dans quel genre de ville nous voulons vivre. Ainsi, les mouvements adoptant ce slogan sont très diversifiés et véhiculent plusieurs enjeux, allant « de la défense de dispositifs de l'État social comme les logements publics de la Nouvelle-Orléans (Davis, 2005), à l'amélioration des conditions de travail précaires au sein de la campagne *Justice for Janitors* (Merrifield, 2000), en passant par les revendications d'artistes d'Hambourg (Breckner, 2010) » (Hölm, 2010 :88).

Il est dès lors pertinent de s'intéresser au droit à la ville, car celui-ci suscite de l'intérêt tant chez les chercheuses et les chercheurs, les organismes internationaux et les administrations municipales que chez les mouvements sociaux. Cette recherche s'inscrit dans ce courant et a pour objectif principal de comprendre l'exercice éventuel du droit à la ville des femmes et des hommes et les liens qu'il y a entre leur exercice du droit à la ville, leur statut démographique, social et économique et les différentes façons d'aménager l'espace urbain.

Également inspirée par le féminisme, nous considérons primordial d'appréhender à la fois la réalité des femmes et des hommes, car, tout comme le souligne Carrasco (2007),

il est impossible d'aménager un espace pour un usager « moyen ». En effet, l'aménagement du territoire n'est pas neutre. Il est donc important que l'aménagement ainsi que les réflexions sur la ville intègrent le genre (Carrasco, *Ibid.*; Taylor, 1999; Ray et Rose, 2000).

Les recherches féministes en études urbaines ont questionné « le principe que les problèmes urbains affectent de manière égale les hommes et les femmes (Aliyar et Shetty, 1992; Chant, 1996; Falu et Curutcheth, 1992; Greed, 1994; Lévy, 2003; Little, 1994; Moser, 1993, 1995; Sandercock et Forysth, 1992) » (Carrasco, *Ibid.*). Cette thèse s'intègre très bien dans cette approche et fait la démonstration que les femmes et les hommes sont affectés différemment par l'aménagement de l'espace urbain.

Nous partageons également avec Carrasco (*Ibid*: 18.) l'idée que « l'intégration de la perspective du genre favoriserait l'élaboration d'un cadre conceptuel plus solide et pourraient s'appuyer sur des interventions plus inclusives, efficaces et efficientes permettant de réfréner les iniquités entre les sexes présents dans l'urbain. ».

Ainsi, dans le cadre de cette thèse, nous questionnons de quelles façons les femmes et les hommes s'approprient l'espace urbain et de quelles façons l'aménagement urbain influencent les réalités et les expériences des femmes et des hommes. Un des éléments centraux de cette recherche doctorale est de cibler et de comprendre les différences de genre, tout en prenant en considération les caractéristiques spécifiques de l'environnement et de la population ciblée afin de déterminer les effets de l'aménagement de l'espace urbain sur ceux-ci. Pour y arriver, cette recherche propose une méthode d'analyse statistique afin de comprendre et d'évaluer les effets des aménagements sur les femmes et les hommes et de quelles façons ces effets diffèrent selon le profil démographique, social et économique des individus.

Avant toute chose, nous devons recourir à un cadre théorique intégrant les spécificités des femmes et des hommes. Cependant, tel que le souligne Fenster (2005, 2011), le droit à la ville de Lefebvre n'intègre pas les rapports sociaux de genre, ni ne prend en considération l'interrelation des sphères privée et publique et les répercussions qu'exercent ces deux sphères sur la liberté de mouvement des femmes. Ainsi, dans cette thèse, nous articulons un droit à la ville qui intègre davantage l'expérience urbaine des femmes. Selon nous, le droit à la ville doit comprendre les dimensions énoncées par Lefebvre que sont le droit à l'appropriation, à la participation et à la centralité. Adoptant une approche féministe, nous sommes d'avis qu'il doit également intégrer le droit à la mobilité, au sentiment de sécurité et à la convivialité des espaces publics. Cette proposition théorique est présentée en détail au chapitre 3.

Avant toute chose, les chapitres 1 et 2 exposent pourquoi il est important d'appréhender la réalité des femmes et des hommes. Le chapitre 1 présente l'apport du féminisme aux études urbaines et souligne l'importance d'intégrer cette approche lorsqu'on étudie la ville. Le chapitre 2 vise à démontrer que les femmes et les hommes vivent des réalités différentes en ville et que la structuration des villes et l'aménagement du territoire ont des effets différenciés chez les femmes et les hommes.

Afin d'étudier les effets de l'aménagement urbain sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes, nous avons opté pour une étude de cas en analysant les effets du réaménagement du secteur Laurier-Est. Il s'agit d'un projet de réaménagement élaboré par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (Ville de Montréal) et implanté de 2010 à 2013. Ce projet vise à diminuer et à ralentir la circulation automobile principalement autour d'une station de métro, de deux écoles primaires et d'un parc. L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal a également implanté diverses mesures d'apaisement de la circulation, végétalisé plusieurs espaces longeant les voies publiques, marqué au sol des passages piétonniers et des bandes cyclables et ajouté du mobilier urbain et de l'éclairage. Nous avons donc, à l'aide d'un questionnaire électronique, interrogé

280 personnes sur les différents effets de ce projet. Le chapitre 4 et 5 dévoilent respectivement la problématique de recherche et la stratégie méthodologique élaborées pour cette recherche doctorale.

Au chapitre 6, nous exposons de quelles façons les femmes et les hommes de notre échantillon exercent leur droit à la ville et l'influence des aménagements urbains sur celui-ci en prenant bien soin de comparer les réponses des femmes et des hommes. Notre échantillon est composé de 157 femmes et de 123 hommes âgés de 18 ans ou plus et résidant à proximité des interventions réalisées par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal dans le cadre du projet de réaménagement du secteur Laurier-Est. Pour y arriver, nous avons effectué des analyses bivariées.

Le chapitre 7 présente les caractéristiques démographiques, sociales et économiques qui influencent de façon significative l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes interrogés depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. Afin de déterminer les caractéristiques significatives, nous avons utilisé différentes méthodes d'analyses statistiques que sont la pondération, l'analyse en composantes principales ainsi que l'analyse de régression ordinale.

Le chapitre 8 prend soin de revenir sur nos hypothèses générale et secondaire de recherche afin d'identifier les éléments où nos hypothèses se sont révélées exactes et inexactes et présente une synthèse des pistes explicatives.

En conclusion, nous effectuons une synthèse des idées principales de même que nous démontrons l'apport à la fois théorique et pratique de cette recherche doctorale. Nous soulignons également les limites de celle-ci et proposons de nouvelles pistes de recherche.

### CHAPITRE 1

### LE FÉMINISME ET LES ÉTUDES URBAINES

La ville, en tant que concept, possède plusieurs dimensions. Pour beaucoup de chercheuses et de chercheurs et d'aménagistes, la ville se définit par ses espaces et son cadre bâti (Haicault, 2007), ce qui réfère directement à sa dimension matérielle. D'autres la perçoivent plutôt comme un espace qui contribue à faciliter, créer, ou même freiner l'exercice des liens sociaux dynamiques. La ville est définie comme un lieu d'échanges et de civilisation (*Ibid.*). Les formes et la structure de la ville sont la trame où s'inscrivent les règles et les attentes sociales (Hudson et Rönnblom, 2008). Dans les faits, la ville est perçue, définie et approchée de différentes façons qui varient selon les époques, les auteures et les auteurs et leurs disciplines. Dans le cadre de cette recherche doctorale, l'ensemble de notre démarche s'inscrit dans une approche bien précise : le féminisme.

Dans ce premier chapitre, nous présentons cette approche qu'est le féminisme et son apport aux études urbaines. Dans un premier temps, nous éclaircissons ce que nous entendons par féminisme. Ensuite, nous mettons en lumière les apports du féminisme aux études urbaines et, plus précisément, nous exposons dans quelles mesures et de quelles façons les recherches féministes apportent une valeur ajoutée à deux importantes approches utilisées en études urbaines que sont l'École de Chicago et l'approche marxiste.

Tout d'abord, il nous apparait important de clarifier qu'il n'y a pas de théorie générale du féminisme. Comme le souligne Toupin (1997), le féminisme est composé de différents courants théoriques qui visent à expliquer « pourquoi et comment les femmes occupent une position subordonnée dans la société » (*Ibid.* : 6.). Ainsi, l'appellation « pensée féministe » fait appel à ce bloc de courants théoriques hétérogènes qui ont pour objectifs communs d'expliquer la subordination des femmes, « traquant les préjugés relatifs à l'infériorité des femmes ou de l'iniquité de leur condition » (Dorlin, 2008 :9). À partir de ce point commun, les causes de la subordination des femmes et les stratégies de changement identifiées par les féministes sont multiples (Toupin, *Ibid.*). Ainsi, de ce fondement même prétendant que les femmes occupent une position subordonnée par rapport aux hommes, différentes théories s'observent et même s'opposent. De plus, le féminisme incarne à la fois 1) une pensée théorique analysant la société et 2) un mouvement social.

En ce qui concerne la recherche féministe, un de ses principes fondamentaux est « la reconnaissance de l'importance des rapports sociaux de genre dans tous les domaines de la vie » (Dagenais, 1987 : 22)¹. Cependant, l'importance accordée par les chercheuses féministes aux rapports sociaux de genre ne se fait pas, du moins à partir de la troisième vague du féminisme, au détriment d'autres rapports sociaux oppressifs liés, par exemple, à la classe sociale ou à l'appartenance ethnique. Il s'agit plutôt de favoriser « au contraire la prise en compte de la dialectique particulière de leurs liens dans la réalité » (*Ibid.* : 22).

<sup>1</sup> L'utilisation du mot « genre » implique déjà des positions théoriques. Selon Scott (2000), le genre, par définition, fait appel à des différences sociales et culturelles et fait ainsi opposition à la notion de sexe. La notion de sexe fait plutôt référence aux différences de type biologique entre les hommes et les femmes qui sont permanentes et universelles tandis que les distinctions sociales entre les hommes et les femmes énoncées dans le concept de genre varient en fonction du contexte historique, culturel et socio-économique (Hainard et Verschuur, 2004). Le genre désigne donc les rapports sociaux entre les sexes et est, par conséquent, « une catégorie sociale imposée sur un corps sexué » (Scott, *Ibid.* : 45).

Une autre spécificité de la recherche féministe est son point de départ qui est la réalité et l'expérience vécues et quotidiennes des femmes. Selon Dagenais (1981), la recherche féministe a ainsi pour origine la prise de conscience des femmes de leurs conditions spécifiques d'aliénation, d'exploitation et d'oppression. Puis, la recherche féministe relie ces expériences personnelles aux structures sociales dans lesquelles elles sont inscrites et déterminées. Ainsi, le féminisme, comme pensée théorique, regroupe divers travaux ayant pour objectif de mieux comprendre comment et pourquoi les sociétés sont structurées de cette façon, c'est-à-dire en inscrivant les femmes dans une position de subordination. Certaines chercheuses portent un regard critique sur l'androcentrisme des théories, des concepts, des épistémologies et des hypothèses provenant d'approches plus classiques (ex.: marxisme, fonctionnalisme...) telles Smith (1990) et Collins (1990). Plusieurs autres travaux portent sur des théories explicatives des rapports sociaux de genre et les diverses structures et processus sociaux, culturels, économiques, psychologiques et politiques qui les façonnent (Chafetz, 1997). Finalement, les luttes des femmes et le féminisme, comme mouvement social, sont également étudiés par les chercheuses féministes. De là, certaines chercheuses deviennent ainsi militantes d'une part, ou, d'autre part, certaines intervenantes articulent une discussion normative sur comment les sociétés et les relations sociales devraient être construites afin de libérer les femmes de leurs oppressions.

Le féminisme fait donc également référence au mouvement social qui « vise la transformation en profondeur des rapports sociaux en vue d'une société égalitaire » (Dagenais, 1987 : 22). Ici aussi, cette facette du féminisme est composée de plusieurs voix/voies. En ce qui concerne l'Occident, si on regarde l'histoire plus récente, le féminisme, comme mouvement social, plutôt diffus durant les années 1960 et mieux organisé depuis les années 1970, est composé d'une variété de regroupements de femmes portant différentes causes telles que la violence faite aux femmes, l'accès au marché du travail ainsi que le droit à l'avortement et à la contraception (Lamoureux, 1992). De plus, différents réseaux d'échanges d'information et de relations ont désormais une

portée internationale permettant une production et une diffusion accrues de textes théoriques et militants (Dagenais, 1981). Le mouvement féministe a donc toujours été et demeure en constante évolution.

Plusieurs études démontrent que les femmes se mobilisent également à l'échelle locale, et ce, particulièrement autour des enjeux de logement, d'alimentation, de santé, d'éducation et de participation politique (Bisilliat, 1997; Frohn et Piché, 1997; Mévellec et Tremblay, 2016; Tardy et Beauvais, 2000; Trudelle, 2000, 2005; Wekerle, 1996, 2000). Selon plusieurs auteures, notamment Wekerle et Peake (1996) et Darsigny et al. (1994), les luttes et les revendications des femmes en ville contribuent à l'amélioration de ce milieu de vie, non seulement pour les femmes, mais pour la population en général. En effet, les femmes se retrouvent souvent impliquées dans des mouvements urbains de protestations qui visent à améliorer les conditions de vie des femmes et de leur famille. La détérioration des services urbains et le déclin de la qualité de vie sont les principaux moteurs de leur activisme urbain où leurs actions sont particulièrement reconnues. Dans cette perspective, plusieurs initiatives, chapeautées par des femmes, ont vu le jour. Les cuisines collectives, qui ont fait leur apparition dans les années 1980 à Montréal, puis dans d'autres villes canadiennes, sont un bon exemple de l'activisme des femmes en milieu urbain. De plus, ce type de projet démontre que l'activisme urbain des femmes est en mutation. Même si depuis toujours des femmes exceptionnelles ont contribué à la constitution de la ville, leur activisme, au départ, principalement nourri par leurs rôles traditionnels de prodigues de soin devient tranquillement un activisme politique communautaire. Devenu politique, cet activisme donne ainsi la possibilité aux femmes de façonner leur environnement urbain d'une manière qui est plus visible (Darsigny et al., Ibid.; Wekerle et Peake, Ibid.).

Pour certaines auteures dont Bessin et Dorlin (2005), le mouvement féministe a été marqué par trois vagues différentes. Cependant, la notion de vague elle-même et les

différentes distinctions qui sont faites entre l'une et l'autre sont loin de faire l'unanimité dans les écrits féministes. Certaines chercheuses, dont Blais *et al.* (2007) considèrent que cette notion de vague dévalorise et évacue la complexité et la diversité des idées présentes dans l'histoire et dans le mouvement féministe. Ainsi, consciente de ce manque de consensus, nous utilisons cette notion avec précaution. Notre position théorique s'inspire de la troisième vague, car selon nous, la recherche féministe et la recherche en général doit remettre en question les notions d'objectivité et d'universalisme et tenir compte de l'intersectionnalité.

À ce sujet, Crenshaw (1991) a articulé le concept d'intersectionnalité afin de mieux saisir les interactions qui s'exercent entre les rapports de genre et de « race ». En étudiant la violence domestique et l'isolement des femmes afro-américaines victimes de violence, elle a constaté que l'expérience du sexisme et du racisme que vivent ces femmes les rendent doublement invisibles. Leurs expériences ne sont généralement pas prises en compte ni au sein des revendications du mouvement féministe ni au sein du mouvement antiraciste. Selon Crenshaw (*Ibid.*), cet isolement est causé par le manque d'outils théoriques qui permettraient de comprendre la position des femmes noires, cette position spéciale qui les situe à l'intersection de plusieurs rapports d'oppression. Le concept d'intersectionnalité est depuis bien présent dans la littérature féministe, car afin de comprendre le vécu des femmes et les différents systèmes d'oppression qu'elles subissent, il est important de prendre en considération non seulement le genre, la classe et l'appartenance ethnique de celles-ci, mais également l'articulation de ces facteurs entre eux, ou l'intersectionalité (Collins, 1990, 1998, 2004; Crenshaw, Ibid.; Dorlin, *Ibid.*). Cette importante conclusion ne s'applique donc pas seulement aux femmes noires, mais est valide pour toute analyse de genre.

Après ce survol de la recherche féministe et des mouvements des femmes, la section qui suit éclaircit, plus spécifiquement, l'apport de la recherche féministe aux études urbaines.

### 1.1 Apports de la recherche féministe aux études urbaines

L'apport principal des approches féministes est de mettre en évidence, du point de vue théorique, l'oppression spécifique que vivent les femmes. Plusieurs chercheuses et chercheurs ont exploré les différents mécanismes issus des rapports sociaux de genre qui fondent et perpétuent l'ordre social patriarcal et qui interviennent également dans l'organisation et la structuration de l'espace urbain (Dagenais, 1980; McDowell, 1983; Spain, 2002; Bondi et Rose, 2003; Preston et Ustundag, 2007). Tel que le mentionne Masson (1984, p.775), « la ville ne s'est pas construite sans les femmes. Elle s'est construite en les intégrant de manière spécifique dans sa dynamique et en leur réservant une place particulière. ». De plus, l'intérêt d'étudier à la fois le genre et l'urbain est de démontrer que les relations genrées sont des constructions sociales comme toutes autres relations urbaines institutionnalisées (Garber et Turner, 1995). En 1984, Masson (*Ibid*, p.756) avance que :

largement invisibles historiquement, politiquement et sociologiquement malgré leur présence sociale, les femmes sont également demeurées invisibles dans les études urbaines malgré leur présence dans la ville. En effet, ni dans la sociologie urbaine classique qui pourtant nous a fourni des études très finement détaillées de groupes saisis sur la base de leur identité ethnique, religieuse ou culturelle, ni dans la sociologie urbaine marxiste où cependant la place est faite aux rapports sociaux, aux concepts de production et reproduction de la force de travail, nulle part les femmes ne sont prises en considération comme groupe spécifique dans l'espace urbain, ou comme catégorie sociale ayant un rapport spécifique aux structures urbaines et au mode selon lequel elles se sont historiquement constituées. Et dans la grande fresque urbaine—étude des communautés locales, des "problèmes sociaux urbains" et des luttes et enjeux posés sur le terrain de la "consommation collective"—elles ne font guère que partie des décors, immobiles et muettes.

Masson (*Ibid.*) réfère notamment à l'École de Chicago et au marxisme qui ont particulièrement marqué les recherches en études urbaines. En effet, tel que le souligne Germain (2005, p.292), « des chercheurs en nombre croissant démontrent l'actualité de l'École de Chicago sur plusieurs plans [...]. Un de ses principaux inspirateurs, le philosophe Georg Simmel, est d'ailleurs régulièrement remis à l'ordre du jour dans la littérature en études urbaines (Remy, 1998) ». Le modèle de Simmel sur l'organisation de la ville « a traversé les époques et les courants disciplinaires successifs, de 1925 à nos jours, pour devenir l'icône paradigmatique de l'écologie urbaine » (Sénécal, 2007, p.657). Par ailleurs, le marxisme a marqué profondément plusieurs chercheuses et chercheurs très importants en études urbaines, dont David Harvey (1973, 1982, 1985, 1989, 2011).

Ces deux approches sont également liées à notre projet de recherche. Tout d'abord, tout comme l'École de Chicago, nous nous intéressons à la structuration de la ville et à son influence sur les populations. Tout comme l'approche marxiste, nous considérons que le fonctionnement de la ville et celui du système capitaliste sont indissociables. Cependant, ces deux approches n'intègrent pas adéquatement les femmes tant à titre de chercheuses que de sujet de recherche et cela nous apparaît primordial de le faire dans le cadre de cette recherche doctorale. Ainsi, la prochaine section se veut une justification de notre posture théorique. Plus précisément, elle expose plus en détail certaines failles de ces deux approches marquantes et les apports des recherches féministes aux études urbaines.

# 1.1.1 École de Chicago

De 1910 à 1940, l'École de Chicago, fondée par Robert E. Park et Ernest W. Burgess, a produit un grand nombre de recherches portant, notamment, sur la ville. Afin d'appréhender le phénomène urbain, les membres de cette école conçoivent une approche qu'ils nomment « écologie urbaine ». Ils considèrent les ajustements humains à l'environnement urbain à l'image des plantes et des animaux s'adaptant à leur environnement naturel (Gottdiener et Budd, 2005). Dans cette perspective, la ville leur apparaît en tant que forme spatiale spécifique produisant une culture urbaine distincte qui différencie les rôles et les fonctions des individus (Pflieger, 2006). Dans un même ordre d'idées, pour plusieurs chercheuses féministes, il existe une culture urbaine spécifique aux femmes, en ce sens que la réalité des femmes en ville leur est propre et bien distincte de celle des hommes (Denèfle, 2004; Coutras, 1996). Ceci s'observe notamment dans

les écrits abordant les questions de sécurité et de sentiment de sécurité en ville (Valentine, 1989; Martel, 1999; Paquin, 2002; Condon *et al.*, 2007; Whitzman, 2007).

Les chercheuses et les chercheurs dans la mouvance de l'École de Chicago ont étudié à de nombreuses reprises certains groupes sociaux en basant leur analyse sur l'identité ethnique, religieuse ou culturelle (Thomas et Znaniecki, 1918; Park, 1928, 1939; Thompson, 1939; Reuter, 1939; Vance, 1939; Johnson, 1939). Par contre, comme le souligne Masson (*Ibid.*, p.756), ces derniers n'ont pas intégré dans leur analyse les femmes « comme groupe spécifique dans l'espace urbain ou comme catégorie sociale ayant un rapport spécifique aux structures urbaines ».

Ce constat s'observe, par exemple, en ce qui a trait à la théorie de la croissance urbaine de Burgess (1979). D'après cette théorie, la croissance de la ville découle des pressions de la population et met en branle un double processus de centralisation et décentralisation basé sur la compétition spatiale. Ainsi, certaines activités sont attirées au centre de la ville alors que d'autres sont repoussées dans les zones en frange urbaine et à ces différentes activités y sont associées différents groupes sociaux (Gottdiener et Budd, Ibid.). Plus précisément, Burgess (Ibid.) conçoit la ville en différentes zones qui sont distribuées en cercles concentriques autour du centre des affaires, véritable centre urbain. La conceptualisation de la ville proposée par l'École de Chicago présente une compréhension de la ville du début du 20<sup>e</sup> siècle. Bien que de la ville moderne ne se conforme pas nécessairement à ce schéma, percevoir la ville comme un système demeure une piste intéressante pour appréhender la ville. Cependant, lorsque l'on s'intéresse particulièrement au groupe social spécifique des femmes, cette théorie doit être nuancée, car les femmes en ville appartiennent à différents groupes, comme des groupes ethniques, par exemple, ont des profils socio-économiques variés et assument des rôles sociaux différents de ceux des hommes. Occupant divers rôles et statuts, elles se retrouvent donc présentes dans l'ensemble des zones identifiées par Burgess. Toutefois, depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale et la suburbanisation de la structure résidentielle, les femmes sont associées à la maison unifamiliale et, en Amérique du Nord, à la banlieue (Seagert, 1980; Séguin, 1989; England, 1993; Coutras, 1996). Pour un bon nombre d'entre elles, « la maison individuelle en banlieue demeure un rêve » (Séguin, 1989, p.61). Cependant, pour les femmes monoparentales, tel que l'a démontré Rose (1984, 1989), la motivation de ces femmes pour se localiser dans les zones urbaines est souvent dictée par la présence de services et ce faisant, elles choisissent plutôt d'habiter les quartiers centraux.

Pour sa part, Lynn Lofland (1975) est critique face à plusieurs recherches sociologiques américaines et britanniques, dont un certain nombre ont été menées par des chercheurs de l'École de Chicago tels Park et Burgess (1921), Zorbaugh (1929), Thomas (1928), Anderson (1923), Wirth (1938) et Suttle (1968). Elle fait le constat que dans ces écrits sociologiques, les femmes ne sont que simplement là ("the thereness of women"). Les femmes font bien partie du quartier étudié et sont prises en considération comme d'autres éléments importants telles l'écologie ou la démographie, mais elles apparaissent « largely irrelevant to the analytic action » (Lofland, *Ibid.*, p.145). En effet, lorsqu'elles sont mentionnées, ce n'est pas à titre d'actrices, mais plutôt de soutien, d'observatrices ou de compagnes (Dagenais, 1980).

Lofland (*Ibid.*) attribue, entre autres, le fait qu'elles soient simplement là (" the thereness of women" au fait que traditionnellement les sociologues urbains sont des hommes. En effet, les écrits fondateurs de l'École de Chicago ont été produits par des hommes (Lofland, *Ibid.*). Pourtant, quelques femmes possédant une éducation supérieure ont étudié Chicago durant les mêmes années que Park et Burgess. Jane Addams (1895) et Julia Lathrop (1895) ont exploré les conditions de vie des immigrantes et des immigrants au Hull House de Chicago. Malgré cela, Burgess considérait que leurs travaux étaient seulement « the second stage in the trend of neighborhood work toward a scientific basis » (Park *et al.*, [1925] 1967, p.143 *In* Spain, 2002, p.157). De plus, tel

que le souligne Spain (*Ibid.*), le département de sociologie de l'Université de Chicago a écarté les travaux de ces femmes, car il les considérait trop pratiques et pas suffisamment théoriques. Mais, ces mêmes travaux féminins ont révélé que certains espaces urbains, invisibles pour Park et Burgess, étaient importants et structurants pour Chicago, tels les bains publics, les terrains de jeux, les bibliothèques et les garderies et que ces espaces auraient dû être inclus dans la zone de transition de Burgess. Cela a conduit Spain (*Ibid.*, p.157) à affirmer que les « members of the Chicago School virtually ignored gendered aspects of the city ».

Ainsi, l'approche féministe en études urbaines est pertinente, car elle permet de prendre en considération les dimensions genrées de la ville, dimensions qui n'ont pas été pleinement intégrées dans les nombreux travaux des chercheurs de l'École de Chicago. Les travaux féministes permettent également d'enrichir une autre approche marquante des études urbaines, soit l'approche marxiste.

## 1.1.2 L'approche marxiste

Un des grands apports de la pensée marxiste aux études urbaines est son analyse en termes de classe sociale et de lutte des classes. Cependant, lorsqu'on s'intéresse particulièrement à l'étude des femmes, cela exige une approche plus complexe (Dagenais, 1980). Ainsi, des chercheuses et des chercheurs d'inspiration marxiste, ce qui inclut, selon Dagenais (*Ibid.*), des sociologues français tels Lefebvre et Castells, placent implicitement la femme dans la classe sociale de leur mari (Toupin, 1997) et ce, même lorsque celle-ci occupe un emploi sur le marché du travail (Liliane, 1975). De plus, et surtout, ce type d'analyse ne reconnait pas la dimension patriarcale spécifique de l'oppression des femmes. Il est vrai que l'appartenance de classe des femmes détermine, en partie, leur mobilité dans la ville, leur accès aux services et à différents lieux de pouvoir, leur choix de logement ainsi que le temps dédié au travail domestique. Cependant, cela ne prend pas en considération d'autres dimensions fondamentales. Par

exemple, les femmes en ville, sans distinction de la classe, de l'âge ou de l'appartenance ethnique, ressentent à divers degré un sentiment d'insécurité et peuvent donc limiter leurs allées et venues. Ces restrictions qu'elles s'imposent sont influencées par le fait qu'elles sont des femmes et ne sont pas déterminées par leur classe sociale (Dagenais, *Ibid.*). Ainsi, pour Dagenais (*Ibid.*) : « l'appartenance de classe ne semble pas changer fondamentalement la nature et la permanence de l'oppression des femmes dans les villes, mais plutôt contribuer à en faire varier les modalités » (*Ibid.*, p.30).

Selon l'approche marxiste, le fonctionnement de la ville et celui du système capitaliste sont indissociables (Plassard, 2000). Les chercheuses féministes ajouteront que le fonctionnement de la ville est également indissociable du système patriarcal. Dans une perspective marxiste, la ville devient le lieu de la concentration des capitaux (Castells, 1976, 1977, 1978; Harvey, 2003a; Lefebvre, 2009). Pour Harvey (Ibid.), la ville est même construite afin de permettre la circulation des capitaux. Ici, le terme capital inclut à la fois la force de travail, les marchandises — tant les biens matériels que les informations — et les produits financiers. Une analyse féministe-socialiste, par rapport à une analyse marxiste plus orthodoxe, considère que le travail non rémunéré, essentiellement fait par les femmes, est tout aussi important que le travail rémunéré, car il permet le maintien et la reproduction de la force de travail. Ce travail non rémunéré est donc à la fois crucial et profitable au système capitaliste en plus de conditionner et d'être affecté par la forme de la ville (Hayden, 1980; Markusen, 1980; Chafetz, *Ibid.*). Pour Markusen (*Ibid.*), l'aménagement des banlieues américaines, principalement caractérisé par la présence de maisons unifamiliales éloignées des lieux de travail, est « as much the products of patriarchal organization of household production as the capitalist organization of waged work » (*Ibid.*, p.S23).

Castells (1978), pour sa part, rejoint la pensée féministe quand il voit l'urbain comme lieu de la reproduction de la force de travail et souligne son importance sans nier la ville comme unité de production. Il considère également que « the contemporary city

[...] rests on the subordination of women consumers to male producers » (*Ibid.*, p.178) et non seulement, consommatrices, mais également travailleuses non payées.

In the end if the system still 'works' it is because women guarantee unpaid transportation ..., because they repair their homes, because they make meals when there are no canteens, because they spend more time shopping around, because they look after others' children when there are no nurseries, and because they offer 'free entertainment' to the producers when there is a social vacuum and the absence of cultural creativity. If these women who 'do nothing' ever stopped to do 'only that', the whole urban structure as we know it would become completely incapable of maintaining its function (*Ibid.*, p.177–8).

Certaines géographes adoptant une vision socialiste féministe ont également mis à jour le rôle des femmes dans la structuration et la production de la ville (McDowell, 1983, 1986; Mackenzie, 1986; Massey, 1984; Nelson, 1985; Rose, 1984, 1989). À titre d'exemple, avant l'analyse des processus de gentrification par des géographes féministes durant les années 1980, les recherches sur la gentrification présumaient que les gentrifieurs étaient majoritairement des ménages hétérosexuels de la classe supérieure avec peu, voire sans enfant (Finch, 1990). Mais comme l'a démontré Rose (1984; 1989), les femmes jouent un rôle majeur dans le processus de gentrification des quartiers centraux. En effet, Rose souligne

The displacement effects of gentrification were not gender-neutral, and in particular that female-headed families [...] were often the hardest hit by gentrification; at the same time, these very families were especially dependant on the combination of inexpensive housing, access to jobs and to a network of supportive community services that inner cities could offer [...] (also) middle-class women with both "career" jobs and children might well opt to become gentrifiers in order to reduce the time-space constraints resulting from their dual roles (1989, p.119).

En élargissant la pensée marxiste, les féministes d'inspiration marxiste ont mieux pris en considération la réalité des femmes et ont démontré que le genre est un élément central, tout comme la classe sociale, dans la compréhension des différentes oppressions présentes dans les systèmes capitalistes et permettant de plusieurs façons aux systèmes capitalistes de se maintenir et de se renforcer (Chafetz, *Ibid.*).

Tel que le souligne Masson, l'approche féministe « s'avère des plus prometteuses quant à sa contribution à une meilleure compréhension du rapport des femmes à l'organisation de l'espace ». Elle l'est également quant à son apport à l'étude des forces à l'œuvre dans cet espace, dans l'espace « urbain » en particulier. » (*Ibid.*, p.780). Ainsi, les études urbaines ont tout à gagner à intégrer l'approche féministe. Les recherches féministes en études urbaines constituent un corpus très diversifié permettant d'avoir une meilleure compréhension de l'espace et des relations genrées qui sont mutuellement constituées et constamment remises en question dans les villes (Parker, 2011). Le prochain chapitre a pour objectif d'exposer les réalités des femmes en ville et d'illustrer de quelles façons les femmes et les hommes ont des réalités et des expériences urbaines différentes. Il est, par conséquent, important d'étudier à la fois les femmes et les hommes afin de rendre compte adéquatement de leurs réalités et leurs expériences respectives et tenter de comprendre pourquoi celles-ci sont différentes ou similaires selon les situations.

#### CHAPITRE 2

# RAPPORT DIFFÉRENCIÉ DES FEMMES ET DES HOMMES À LA VILLE

Le premier chapitre a exposé clairement que la recherche féministe apporte une contribution importante aux études urbaines en rendant visibles les expériences des femmes en milieu urbain. Tout au long de ce deuxième chapitre, nous présentons une synthèse sélective des recherches sur les femmes et la ville concernant les axes suivants : économie et marché du travail, mobilité, sentiment d'insécurité dans les espaces publics, aménagement urbain et participation à la vie locale. Les axes de recherche, ici présentés, ont été sélectionnés, car ils sont intimement liés à notre cadre théorique qu'est le droit à la ville. Ainsi, sans être une analyse exhaustive, cette synthèse permet d'établir de toute évidence que les femmes et les hommes ont un rapport différencié à la ville et qu'il est très important d'aborder ces deux réalités.

## 2.1 Femmes, économie et marché du travail

Le statut économique des femmes a fondamentalement changé au cours des 70 dernières années, période au cours de laquelle elles ont fait une entrée massive sur le marché du travail. Au Canada, cette augmentation des femmes sur le marché du travail a débuté dans les années 1950 (Bédard et Grignon, 2000). Alors qu'un peu moins d'une femme sur quatre occupait un emploi au Canada en 1950 (24 %), le taux d'activité de celles-ci atteint près de 40 % à la fin des années 1960 (*Ibid.*). À cette époque, les femmes qui occupent un emploi sont en grande majorité jeunes et célibataires, ou mariées et sans enfant. Dans les années 1970, le taux de participation des femmes à la

main-d'œuvre canadienne s'accroît toujours et se situe à 49,2 % (*Ibid.*). Les femmes, qui sont de plus en plus scolarisées, investissent l'univers professionnel et celles dont les enfants sont maintenant en âge de fréquenter l'école effectuent un retour sur le marché du travail (Descarries et Corbeil, 2002). Toujours au Canada, le taux d'emploi, en 2015, chez les femmes est de 57,9 % contre 65,4 % chez les hommes². De plus, 69,5 % des femmes âgées de 25 à 54 ans ayant un enfant de moins de 6 ans occupent un emploi comparativement à seulement 32,1 % en 1976 (Moyser, 2017). Ainsi, au niveau du taux d'activité, l'écart entre les femmes et les hommes s'est considérablement réduit au cours des 70 dernières années. Cependant, des différences dans le statut économique des femmes et des hommes persistent toujours et la persistance de ces iniquités est étroitement liée à la transformation de l'économie et du marché du travail qui s'effectue depuis près de quatre décennies sous l'impulsion de la mondialisation.

En effet, depuis la fin des années 1970, l'économie est passée d'un système fordiste de production à un système post-fordiste (Bondi et Christie, 2003; Fillion, 1995). Selon Fillion (*Ibid.*), l'après-fordisme est, entre autres, caractérisé par une accentuation de la polarisation sociale. Cette nouvelle structure économique a également des répercussions sur la place occupée par les femmes sur le marché du travail.

À l'image du système post-fordiste, offrant à la fois des emplois bien rémunérés nécessitant de grandes compétences et un nombre grandissant d'emplois précaires caractérisés par un faible salaire ainsi que l'absence d'avantages sociaux, les femmes occupent des postes situées aux deux extrémités du spectre de l'emploi. D'une part, un nombre croissant de femmes accède à l'éducation postsecondaire acquérant ainsi des qualifications recherchées sur le marché du travail (McDowell et al., 2005). Le nombre

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Source : Statistique Canada, CANSIM, tableau 282-0002. Dernières modifications apportées : 2018-01-05.

de femmes ayant des carrières professionnelles est de plus en plus important. Cette progression s'observe particulièrement dans le domaine de l'administration publique (Wills, 1996). Ainsi, dans ce domaine, le parcours professionnel de certaines femmes est très similaire à celui des hommes. Cependant, ce n'est pas le cas de la majorité des femmes (Bondi et Christie, *Ibid.*).

En réalité, les femmes sont encore sous-représentées dans les échelles salariales supérieures. À Montréal, en 2015, 21,3 % des hommes avaient un revenu annuel brut de plus de 60 000 \$ comparativement à seulement 15,1 % des femmes³. De plus, les femmes sont surreprésentées dans les emplois précaires. Elles occupent en forte proportion des emplois à temps partiel, atypiques, peu rémunérés et sans protection sociale (Ulysse *et al.*, 2006). Au Québec, en 2016, 58,5 % de la main-d'œuvre travaillant au salaire minimum était composé de femmes (Conseil du Statut de la femme, 2017). La sous-représentation des femmes dans les échelles salariales supérieures et leur surreprésentation dans les emplois précaires expliquent, entre autres, qu'elles gagnent aujourd'hui encore moins que les hommes. De fait, à Montréal en 2015, le revenu brut annuel moyen correspond 79,9% de celui des hommes⁴.

Au niveau de la répartition professionnelle par secteur d'activité, les femmes continuent d'être surreprésentées dans les professions dites féminines. Au Canada, en 2016, 79 % de l'ensemble des femmes âgées de 15 ans et plus occupaient un emploi lié à ces types de profession que sont la vente et les services; les affaires, la finance et l'admi-

17 janvier 2018).

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Statistique Canada. 2017. Montréal, V [Subdivision de recensement], Québec et Montréal, TÉ [Division de recensement], Québec (tableau). Profil du recensement, Recensement de 2016, produit n° 98-316-X2016001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 29 novembre 2017. http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F (site consulté le

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Ibid.

nistration; l'enseignement droit et services sociaux, communautaires et gouvernementaux et le secteur de la santé. En comparaison, seulement 38 % des hommes actifs occupaient un emploi dans ces types de profession (Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages, 2016). La figure 1 expose la répartition des femmes et des hommes actifs de 15 ans et plus selon la profession pratiquée.

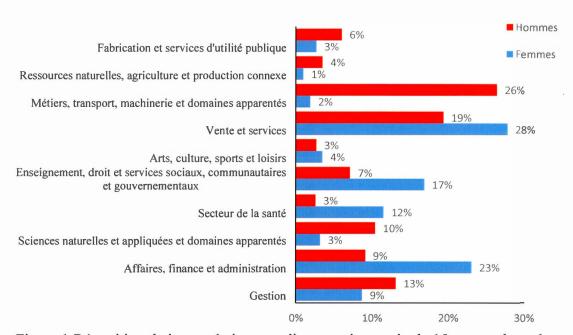


Figure 1 Répartition de la population canadienne active totale de 15 ans et plus selon la profession et le sexe, 2016

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages, 2016.

Par ailleurs, d'autres types de profession sont très faiblement investis par les femmes. En effet, en 2016, elles représentaient moins du quart de la main d'œuvre dans les secteurs d'activités liés aux ressources naturelles, agriculture et production connexe (20,2 %), aux sciences naturelles et appliquées et domaines apparentées (22,2 %), et aux métiers, transports, machinerie et domaine apparentés (6,2 %) (*Ibid.*). La figure 2

présente l'évolution de la proportion de femmes occupées âgées de 15 ans et plus par type de profession, de 1991 à 2016.

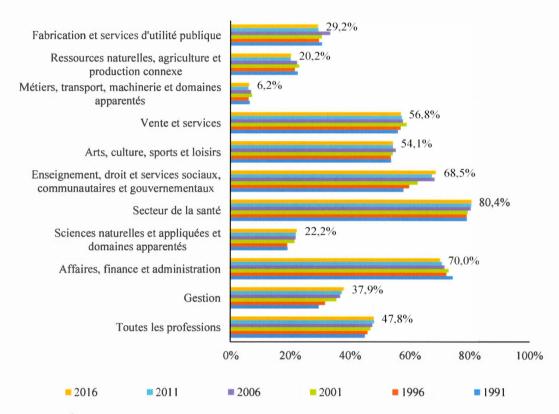


Figure 2 Évolution de la proportion de femmes occupées âgées de 15 ans et plus par type de profession, de 1991 à 2016, au Canada

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages 1991, 1996, 2001, 2006, 2011 et 2016.

Selon Hanson et Pratt (1988) et Villeneuve et Rose (1988), la prédominance des femmes dans les emplois dits féminins ne s'explique pas uniquement par des caractéristiques personnelles telles l'éducation ou l'implication dans la vie publique, mais également par la localisation de ces emplois. En effet, la localisation des emplois occupés

par les femmes et les hommes diffère. Ainsi, depuis les années 1970, avec le passage d'un système de production fordiste à un système post-fordiste, une grande partie des emplois s'est délocalisée vers la périphérie (Fillion, *Ibid.*), mais cette décentralisation s'opère différemment pour les emplois occupés par les femmes et les hommes. Tel que le soulignaient Blumen et Kellerman (1990), les emplois occupés principalement par les hommes ont été délocalisés vers les zones industrielles éloignées tandis que les emplois occupés par les femmes se situent désormais à proximité ou dans les zones résidentielles. Il se trouve, en effet, que les emplois provenant du secteur de l'éducation et du commerce au détail et situés dans les zones résidentielles sont davantage occupés par les femmes (Broze *et al.*, 2002). Cette localisation différenciée de l'emploi selon les sexes souligne, une fois de plus, que la réalité des femmes est fort différente de celles des hommes. Et cela façonne la mobilité des femmes en ville.

Mais avant de traiter de la mobilité des femmes, il nous semble important d'introduire la notion du travail non-rémunéré effectué par les femmes, car tel que le soulignait Castells (1978) sans nier la ville comme unité de production, la ville contemporaine repose, entre autres, sur la subordination des femmes à titre de consommatrices, mais également comme travailleuses non payées. Nous aborderons particulièrement cet aspect dans la section 2.4 Femmes et aménagement urbain, car l'ensemble des responsabilités non-rémunérées prises en charge par les femmes influence fortement leur façon de se déplacer et vivre dans la ville selon son aménagement.

#### 2.2 Femmes et mobilité

Savoir comment, où et pourquoi les femmes se déplacent nous renseigne sur leur réalité et leur expérience en ville. L'étude de la mobilité fait appel à plusieurs disciplines telles la planification urbaine et des transports, la géographie des temps et la géographie féministe (Little, 1994). Ainsi, pour faire suite aux travaux d'Hägerstrand (1970) sur la

géographie des temps, plusieurs géographes se sont intéressés aux questions de mobilité et d'accessibilité dans l'espace urbain (Palm et Pred, 1974; Miller, 1982; Rosenbloom, 2005; Crane, 2007; Tremblay-Breault et al., 2014; Vandersmissen et al., 2011; Vandersmissen, 2007). Ces recherches ont suscité l'intérêt des géographes féministes (Rose, 1993), car elles ne présentaient qu'un portrait général de la mobilité et de l'accessibilité des individus en milieu urbain et ne distinguaient pas les différences de mobilité vécues par les groupes sociaux spécifiques, dont les femmes. À ce sujet, déjà en 1978, Rosenbloom a rejeté l'idée de la neutralité du navetteur<sup>5</sup> et soutient que les femmes n'ont pas la même mobilité dans l'espace urbain que les hommes. Afin de mieux appréhender la mobilité des femmes, les chercheuses et les chercheurs se sont concentrés sur des aspects bien spécifiques de cette mobilité. Considérant le nombre important d'écrits, nous explorons, dans le cadre de cette revue de la littérature, les déplacements effectués entre le lieu de résidence et le lieu de travail. Ce thème a été particulièrement abordé par les recherches féministes. L'étude des déplacements entre le lieu de résidence et le lieu de travail est très importante, car ces déplacements relient les espaces privés et publics qui sont habituellement étudiés séparément. Ainsi, l'étude de ce type de déplacement permet de dissoudre la distinction conceptuelle entre les sphères de production et de reproduction, sphères qui sont intimement liées et qui faconnent fondamentalement la vie des femmes.

Avant d'aborder ce sujet, notons qu'en général, les femmes, en tant que groupe social, ont une mobilité nettement plus restreinte que celle des hommes et elles dépendent davantage des transports en commun que les hommes. Plus précisément, tel qu'exposé au tableau 1, en 2015, 42,7 % des femmes résidant sur le territoire de la Ville de Montréal dépendaient des transports en commun pour se rendre au travail comparativement

<sup>5</sup> « Un navetteur est un actif occupé qui se déplace de son lieu de domicile pour se rendre au lieu de son travail » (Larin, 1980 : 406).

à 30,8 % des hommes. Inversement, une majorité d'hommes utilisent la voiture pour se rendre au travail (55,9%) comparativement à 43,9% des femmes.

Tableau 1 Population active de 15 ans et plus selon le mode de transport utilisé pour se rendre au travail, ville de Montréal, 2015

	Ensemble de la population montréalaise	Femmes	Hommes
Automobile	50,1%	43,9%	55,9%
Transport en commun	36,5%	42,7%	30,8%
À pied	8,6%	9,6%	7,7%
Vélo	3,9%	3,1%	4,6%
Autre	1,9%	2,0%	1,8%

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des Ménages, 2015.

Cette plus grande dépendance aux transports en commun des femmes contribue au fait que leurs déplacements entre les lieux de résidence et de travail sont plus courts, en termes de distance, que ceux des hommes (Preston et MacLafferty, 1993). Comme nous verrons plus loin ceci n'est pas le cas pour toutes les femmes.

De nombreuses recherches (Villeneuve et Rose, 1988; England, 1993; Rutherford et Wekerle, 1988; McLafferty et Preston, 1991, Preston et McLafferty, *Ibid.*) se sont intéressées aux déplacements entre lieu de résidence et lieu de travail. Ces recherches, principalement quantitatives, ont relevé le défi de traduire un concept complexe en indicateurs facilement mesurables (Law, 1999). Pour mesurer ces déplacements, certaines études se sont intéressées à la distance parcourue entre le lieu de travail et le lieu de résidence (Rose et Villeneuve, *Ibid.*; England, *Ibid.*) tandis que d'autres ont plutôt étudié le temps consacré à ces déplacements (Rutherford et Wekerle, *Ibid.*). Ces deux indicateurs, distance et temps de déplacement, mettent en lumière différents éléments.

Alors que la distance renvoie à la proximité géographique et à la spatialisation du marché du travail, le temps mesure le coût du déplacement en termes de contraintes temporelles personnelles (McLafferty et Preston, *Ibid.*).

Tant aux États-Unis, en France, au Canada qu'en Israël, les études démontrent que les déplacements des femmes et des hommes entre les lieux de résidence et de travail sont différents et obéissent à des logiques distinctes. De façon générale, lorsque l'on étudie le groupe social « femme » en ville, sans faire de distinction entre le statut social démographique de celles-ci, leur trajet pour se rendre à leur lieu de travail, tant en temps qu'en distance, est plus court que celui des hommes. Cette différence est encore plus prononcée lorsqu'il est question de la distance parcourue que lorsque le temps est la variable analysée (McLafferty et Preston, *Ibid.*; Preston et McLafferty, *Ibid.*). En effet, la dépendance des femmes aux transports en commun augmente le temps nécessaire pour effectuer le trajet domicile/travail (McLafferty et Preston, *Ibid.*). Les résultats de l'enquête de Rutherford et Wekerle (*Ibid.*) réalisée en 1983 et étudiant les déplacements travail-domicile des femmes et des hommes résidant dans la banlieue de Toronto, corroborent les résultats de ces recherches. En effet, 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 (*Ibid.*).

Face aux constats des études démontrant que les femmes, comme groupe homogène, résident plus près de leur travail que les hommes, quelques auteures ont cherché à savoir si cela s'observait également chez certains groupes spécifiques de femmes. McLafferty et Preston (*Ibid.*) ont, pour leur part, étudié les déplacements domicile-travail de deux groupes minorisés dans l'aire urbaine de New York, soit les afro-américains et les latino-Américains. Les résultats de leur recherche démontrent qu'au sein de ces deux groupes respectifs, il n'y a pas de différence liée au genre en regard au temps consacré pour effectuer le trajet domicile-travail. Cependant, leurs résultats ont démontré qu'il y a des différences au niveau du navettage entre les femmes blanches et

les femmes afro-américaines et latino-américaines. En effet, les femmes appartenant à des groupes minorisés ont des déplacements beaucoup plus longs que les femmes blanches. En ce qui concerne le temps de déplacement chez les femmes afro-américaines et latino-américaines, le type d'emploi et le revenu sont plus déterminants que le genre. Finalement, l'étude de McLafferty et Preston (*Ibid.*) démontre que chez ces deux groupes ethniques, le revenu et l'ethnie sont des facteurs déterminant le temps consacré au trajet domicile-travail.

Plusieurs études (Maden et White, 1980; Bergman, 1986; Rutherford et Wekerle, *Ibid.*; Hanson et Pratt, *Ibid.*; McLafferty et Preston, *Ibid.*; Preston et McLafferty, *Ibid.*) se sont intéressées aux facteurs explicatifs de la différence existant entre les femmes et les hommes en ce qui a trait aux déplacements entre le lieu de résidence et le lieu de travail lorsqu'une différence est observée. Pour Preston et McLafferty, (*Ibid*), l'explication réside dans les responsabilités qu'ont les femmes à la maison, telles les tâches domestiques et les personnes à charge (enfants et parents), responsabilités qui demandent beaucoup de temps, temps qu'elles ne peuvent investir pour se déplacer vers le lieu de travail par la suite.

De plus, tel qu'exposé à la section précédente « Femmes, économie et marché du travail », les femmes ont une expérience du marché du travail différente de celle des hommes. Ainsi, comme elles occupent des emplois moins bien rémunérés, il y a moins de bénéfices à se déplacer sur une plus grande distance, car contrairement aux hommes, elles ont moins de retombées pour chaque kilomètre supplémentaire parcouru (Bergman, *Ibid.*). En effet, selon l'étude de Rutherford et Wekerle (*Ibid.*), pour chaque kilomètre parcouru, les gains encourus pour les femmes correspondent au tiers de ceux des hommes. De plus, les emplois occupés par les femmes se situent davantage dans les zones résidentielles que ceux occupés par les hommes et par conséquent, ces emplois sont à proximité du lieu de résidence. Ainsi, les contextes sociaux et économiques ont

un grand rôle à jouer dans les différences de déplacements entre les femmes et les hommes (McLafferty et Preston, *Ibid.*).

Bien qu'important, il ne faudrait pas que ces écrits sur les déplacements entre le lieu de résidence et le lieu de travail ne fassent de l'ombre sur d'autres types de déplacements qui influencent la mobilité des femmes en ville. En effet, il est également important d'étudier les déplacements effectués en lien avec les loisirs, l'éducation et la famille (Preston et Takahaski, 1988). Ceux-ci sont généralement plus nombreux que ceux liés au travail et tout aussi influencés par les rapports sociaux de genre (Law, *Ibid.*). En 2013, 51% des déplacements quotidiens des résidentes et des résidents de la région métropolitaine de Montréal n'étaient pas liés au travail. Plus précisément, 28% de ceux-ci se déplacent pour un motif d'études, 11% pour aller déposer ou chercher quelqu'un et 12% pour tout autre motif (ex : magasiner). La peur et le sentiment d'insécurité sont également façonnés par les rapports sociaux de genre et ils exercent plusieurs effets sur la mobilité des êtres humains.

### 2.3 Femmes et sentiment d'insécurité dans les espaces publics urbains

Sundeen et Mathieu (1976, In Martel, 1999, p.5) définissent la peur du crime comme « the amount of anxiety and concern that persons have of being a victim ». Dans cette situation, la peur renvoie précisément à celle d'être victime d'un crime. D'autres chercheuses et chercheurs traitent davantage du sentiment d'insécurité, car il est provoqué par « les désordres physiques et sociaux présents dans l'environnement » (Martel, *Ibid.*, p.5). Ces incivilités sont « le symbole de désorganisation sociale et d'affaiblissement des normes communément acceptées comme des conditions du vivre ensemble collectif (Roché, 2002) » (Paquin, 2006, p.23). Pour Condon *et al.* (2007), les études sociologiques ont permis de mettre à jour deux dimensions du sentiment d'insécurité, soit la perception d'un manque de sécurité dans les espaces publics et la peur d'être seul dans ces espaces. Watson (1995, p.199, In Condon et al, *Ibid.*) perçoit cette notion

« as a phenomenon resulting from a complex cultural arrangement "experienced in common" ». Ainsi, il est pertinent d'étudier le sentiment d'insécurité des femmes comme groupe social, car il permet de mettre en évidence certaines constructions sociales associées aux différents genres. Ce sentiment est en fait « "une grille de lecture de la société" et organise "une vision du monde" (Roché, 1993, p.19-20) qui se répercute dans les pratiques spatiales et sociales urbaines » (Paquin, *Ibid.*, p.22-23).

Pour Paquin (*Ibid.*), l'étude du sentiment d'insécurité doit intégrer le cadre bâti et le milieu social. Cette auteure propose une définition opérationnelle du sentiment d'insécurité qu'elle explique comme étant :

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 (*Ibid.*, p.25).

Cette définition du sentiment de sécurité de Paquin a l'avantage de synthétiser les définitions présentées précédemment c'est-à-dire que la peur d'être victime inclut à la fois l'évaluation personnelle du risque et également le contexte social et environnemental et les différents effets sur les individus et leurs comportements.

Les femmes représentent le groupe social souffrant le plus du sentiment d'insécurité dans les espaces publics urbains (Martel, *Ibid.*, Paquin, 2002; Condon *et al.*, *Ibid.*). À cet effet, d'après une enquête réalisée en 2002 à Montréal, 60 % des femmes interrogées ont peur de se promener seules le soir à proximité de leur résidence, comparativement à 17 % des hommes (Paquin, 2002). Une seconde recherche réalisée en 2011 expose que 63% des Montréalaises sont inquiètes de marcher seules le soir dans un parc comparativement à seulement 34% des Montréalais. De plus, cette étude a également soulevé que 45% des femmes lorsqu'elles se déplacent le soir évitent certains endroits

comparativement à 29% des hommes (Côté et Dupont, 2013). Ce sentiment d'insécurité est nourri, entre autres, par la crainte d'être agressée physiquement ou sexuellement par un homme. Il parait paradoxal à première vue que ce groupe social ressente un si grand sentiment d'insécurité dans les espaces publics, car d'après des études sociologiques et criminologiques, il apparaît très peu probable que ce groupe, les femmes, soit victime d'une agression dans un tel contexte (Skogan, 1977; Garofalo et Laub, 1979 In Condon *et al.*, *Ibid.*).

Condon et al. (Ibid.) et Valentine (1989) ajoutent que le sentiment d'insécurité des femmes dans les espaces publics urbains est de façon explicite une construction sociale et est la manifestation de la division genrée de l'espace et du temps. La socialisation et l'éducation reçues, les expériences personnelles et celles de l'entourage ainsi que les différentes images véhiculées par les médias jouent un rôle important dans la construction du sentiment d'insécurité. C'est à partir de ces informations que les individus établissent une carte mentale de ce qui est un danger potentiel ou non. Cependant, cette carte mentale est une construction sociale qui ne représente pas toujours adéquatement la réalité. À titre d'exemple, beaucoup de femmes se méfient des hommes qui ont un comportement hors norme dans les espaces publics alors que les statistiques démontrent que les agressions commises contre les femmes ont davantage lieu dans la sphère privée et sont généralement le fait d'une personne connue de la victime (Valentine, Ibid.).

De plus, les craintes qui alimentent le sentiment d'insécurité diffèrent entre les femmes et les hommes. Les femmes craignent davantage les agressions sexuelles tandis que les hommes appréhendent plus les agressions physiques (Whitzman, 2007). Ainsi, la peur du viol est un élément important qui alimente le sentiment d'insécurité des femmes en milieu urbain. Nous voyons dans ce qui suit de quelle façon la peur du viol influence l'évaluation du risque.

Plusieurs auteures et auteurs (Maxfield, 1984; Warr, 1987; Paquin et Bernèche, 1999, Paquin, 2006) ont déjà étudié certains facteurs qui orientent de façon générale un individu à évaluer les risques pour sa sécurité. Selon Warr (*Ibid.*), la probabilité pour un individu d'être victime d'un crime combinée à la gravité des conséquences de ce crime influencent l'évaluation d'une situation et le sentiment d'insécurité qui y est associé. Cela explique pourquoi un même espace public apparaît, selon les groupes sociaux, plus ou moins sécuritaire. Dans cette logique, comme la peur du viol est plus présente chez les femmes et que les conséquences associées sont d'une grande gravité, le sentiment d'insécurité des femmes est donc *de facto* important.

Paquin (*Ibid.*, p.25), tout en tenant compte de l'évaluation de la gravité de l'agression nommée par Warr (*Ibid.*), suppose aussi « que c'est à l'aide d'informations spécifiques sur un espace public urbain que les individus analysent cet environnement et évaluent le risque d'y être victime d'un acte agressif. » D'après son modèle théorique d'évaluation personnelle du risque (ÉPR), trois grandes dimensions de l'environnement urbain influencent l'évaluation subjective du risque. Ce modèle est présenté à la figure 3.

Il s'agit : 1) des générateurs microsociaux de l'insécurité, c'est-à-dire les activités publiques qui ont lieu dans l'espace public, 2) de la présence de témoins et de l'aide potentielle et 3) de l'environnement bâti, soit les caractéristiques architecturales et urbanistiques de l'espace public (Paquin, *Ibid.*). De plus, l'évaluation du risque doit également prendre en considération le contexte macrosociologique, tels les rapports sociaux de genre, le discours médiatique sur les femmes, les jeunes et la violence, et l'intégration des minorités. Finalement, l'auteure postule que « l'évaluation est aussi tributaire de filtres personnels qui peuvent colorer la perception des choses. [Sa] recherche montre que le genre, la perception de la capacité à se défendre, la familiarité avec le quartier et les expériences de victimisation passées dans le quartier sont les principales variables personnelles qui affectent la perception du risque. » (Paquin, *Ibid.*, p.34-35).

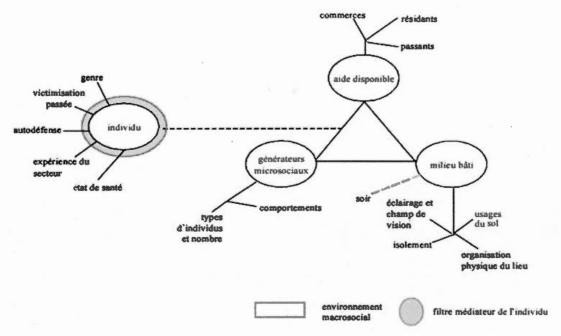


Figure 3 Modèle d'évaluation personnelle du risque (ÉPR)

Source : Paquin, 2006, p.29.

Finalement, ce modèle d'EPR est pertinent, car il accorde de l'importance aux différentes perceptions personnelles qui sont à la base des jugements sur la sécurité (Paquin, 2002).

Selon Condon et al. (Ibid.) et Valentine (Ibid), les moments de la journée contribuent également à influencer le sentiment de sécurité. Le moment de la journée et le groupe dominant occupant ces lieux influencent fortement le sentiment d'insécurité. Durant la journée, les places publiques, les rues, les parcs et les magasins sont occupés par beaucoup de femmes. Comme elles sont les principales responsables de personnes à charge (enfants et parents), des tâches domestiques et des dépenses rattachées au ménage, et se déplacent davantage en transport en commun que les hommes, elles investissent donc, durant le jour, les espaces publics de la ville. De plus, les hommes présents dans

ces lieux y sont principalement pour accomplir des tâches liées à leur travail, ce qui fait que leurs comportements sont prévisibles et contrôlables. Cependant, lorsque la journée de travail est terminée, ces espaces publics deviennent majoritairement occupés par de jeunes hommes. Libérés de leur emploi, étant généralement moins liés à la maison par les tâches domestiques que les femmes et possédant temps, énergie et ressources financières, ils investissent les espaces publics en soirée pour accomplir des activités de loisir.

Consequently, whilst women identify specific isolated places as frightening during the day, they express a fear of all public space alone at night. This is not only because night reduces visibility and therefore increases the opportunity for attackers to strike unobserved, but because the nature of public space changes, being dominated in the evening by the group women have most to fear, men. (Valentine, *Ibid.*, p.388).

Une étude réalisée par Koskela (1999) sur le sentiment de sécurité des femmes résidant à Helsinki en Finlande, où les heures d'ensoleillement varient beaucoup selon la saison, appuie cet argument. Bien que l'été les nuits soient très courtes et que le soleil brille de 4 heures du matin jusqu'à 23 heures, le sentiment de sécurité de ces femmes est le même qu'en hiver, lorsque les journées sont très courtes et que le soleil se couche dès 15 heures. Ce n'est donc pas toujours l'absence de lumière qui nourrit le sentiment d'insécurité des femmes, mais plutôt le fait qu'il n'est pas approprié, pour une femme, d'être à l'extérieur après une certaine heure (Condon *et al.*, *Ibid.*). Pour Valentine (*Ibid.*), l'utilisation et l'occupation inhibées des femmes des espaces publics urbains résultant de leur sentiment d'insécurité sont l'expression spatiale du patriarcat. Ainsi, plusieurs éléments contribuent au sentiment d'insécurité. Ceux-ci sont soient liés à l'individu (genre, état de santé, etc.), à l'environnement microsocial (milieu bâti, aide disponible, lieux et moments de la journée) et aux normes de la société.

Malgré le sentiment d'insécurité qui anime les femmes, elles doivent continuer à fonctionner et à investir les espaces publics. Pour y arriver, elles adoptent différentes stratégies d'évitement et d'autoprotection. Or, ces stratégies consistent à se retirer du danger potentiel : en demeurant à la maison le soir ou en se limitant les endroits fréquentés et les moyens de transport utilisés (Martel, *Ibid.*). En fait, les tactiques utilisées varient selon l'âge, le revenu et le mode de vie des femmes. Une femme plus fortunée se procurera une voiture ou circulera en taxi (Painter, 1992). Une femme plus âgée aura tendance à demeurer à la maison (Martel, *Ibid.*) et une femme mariée se déplacera avec son conjoint (Valentine, *Ibid.*).

Cependant, les stratégies qui impliquent une modification du comportement sont coûteuses pour le bien-être et la qualité de vie des femmes, car en agissant de la sorte, elles se limitent à des activités qui ont lieu à des heures et des endroits qui les sécurisent, se privant ainsi d'une multitude d'opportunités : emplois, formations, engagement politique et communautaire. Par exemple, certaines femmes refusent des emplois dont l'horaire nécessite de travailler le soir. Ces précautions restreignent les activités des femmes et mènent parfois à un retrait de la vie publique (Martel, *Ibid*) ce qui:

amène une réduction des systèmes de soutien social qui, lorsqu'ils existent, peuvent contribuer à prévenir le crime, à réduire la peur et à fournir l'assistance en cas de victimisation. Plutôt que de favoriser des sentiments de sécurité, la réduction des activités sociales peut avoir l'effet opposé et contribuer à aggraver la peur » (McLeod, 1989 In Martel, *Ibid.*, p.30).

En conséquence, ces stratégies de prévention accentuent les inégalités entre les femmes et les hommes et renforcent certains rôles genrés qui associent la femme à la maison (Griffin, 1979).

Heureusement, certaines municipalités tentent d'aborder cette situation et d'améliorer le sentiment de sécurité des femmes en ville. La ville de Toronto a été un précurseur et s'est intéressée, très tôt, à la question de la sécurité urbaine. Dès 1983, le gouvernement métropolitain de Toronto a mis sur pied le *Metro Action Committee on Violence Against Women* (METRAC). Cet organisme s'intéresse particulièrement à la sécurité

des femmes en ville. Il a depuis élaboré des outils d'enquêtes et des guides d'aménagement urbain sécuritaire. En 1988, la Ville de Toronto a mis en place le *Safe City Committee* qui avait pour objectif de réduire la violence faite envers les femmes dans le milieu urbain. Un des éléments intéressants de ces initiatives est la conception de la sécurité. Pour ce comité, « la ville sera sécuritaire lorsqu'elle le sera pour les femmes [...] les femmes constituant à la fois le barème de sécurité et les actrices principales visées par les efforts de la municipalité dans ce domaine » (Andrew, 1997, p.183).

Inspirée par ce modèle et par les pressions du milieu, la Ville de Montréal a instauré le programme « Femmes et ville » qui s'adressait particulièrement à la sécurité (Bariotte, 2012) et dont la priorité était de « mener des actions pour la sécurité des montréa-laises » (Michaud, 2001). Le programme « Femmes et ville » a mis en place plusieurs initiatives telles que « des marches exploratoires sur le sentiment d'insécurité des femmes dans les lieux publics, des activités de sensibilisation et des journées de formation sur l'aménagement » (Conseil des Montréalaises, 2005, p.6). En collaboration avec le Comité d'Action Femmes et Sécurité Urbaine (CAFSU)<sup>6</sup> et la Société de transport de Montréal (STM), le programme Femme et Ville a mis en place, en 1996, le service *Entre deux arrêts* « permettant aux femmes et aux filles de descendre entre deux arrêts le soir pour se rapprocher de leur destination » (Michaud, 2003, p.3). De plus, « le processus de partenariat ayant permis l'adaptation du service de transport en

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Actif de 1992 à 2004, le CAFSU « a été créé pour assurer le suivi des engagements pris par le Secrétariat d'État du Canada, la Ville de Montréal et la CUM lors de la conférence de mars 1992, J'accuse la peur. Le programme Femmes et ville a participé à sa création, et y représentait de façon permanente la Ville. Le mandat du CAFSU était d'améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité des femmes dans les espaces publics sur le territoire de l'île de Montréal, en privilégiant une approche misant sur l'autonomie et le renforcement des capacités d'action des femmes. Fermé en 2004, il réunissait une vingtaine de membres représentant des groupes de femmes, organismes communautaires, comités locaux, institutions publiques et universitaires montréalaises qui agissaient dans le domaine de la prévention du crime et de la violence faite aux femmes » (Bariotte, 2012 : 53).

commun aux besoins spécifiques des femmes a été retenu par les Nations unies (UN Habitat) parmi les "meilleures pratiques", en l'an 2000 » (*Ibid.*).

D'autres sociétés de transport au Québec ont également adopté cette mesure dont le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL) le Conseil intermunicipal de transport (CIT) Roussillon, le CIT Le Richelain le CIT Vallée du Richelieu, le CIT Laurentides, le Réseau de transport de la Capitale (RTC), la Société de transport de Trois-Rivières (STTR), la Société de transport de Sherbrooke (STS) et la Société de transport de Lévis (STL)

D'autres villes du Québec ont également mis en place des commissions ou comités Femmes et Ville telles que les villes de Québec, Lévis, Saint-Félicien, Salaberry-de-Valleyfield, Sorel-Tracy et Trois-Pistoles (Secrétariat de la condition féminine, 2014). La commission consultative Femme et Ville de Lévis a élaboré un guide de réalisation de marches exploratoires. Le Carnet d'enquête a pour objectif « d'identifier avec plus de précision les causes de l'insécurité et d'apporter les correctifs nécessaires. (Lévis, 2007, p.1).

Ainsi, bien qu'elles investissent de plus en plus la sphère publique, les femmes n'y ont pas encore le même statut que les hommes. Un des facteurs influençant le sentiment d'insécurité des femmes est l'environnement bâti. Dans la prochaine section, nous abordons de quelles façons les aménagements urbains et leur planification ont des répercussions différentes pour les femmes et les hommes.

#### 2.4 Femmes et aménagement urbain

Comme démontré précédemment, les femmes et les hommes n'expérimentent pas la ville de la même façon et l'utilisation que ces deux groupes sociaux font de l'espace urbain diffère aussi beaucoup (Hainard et Verschuur, 2004). L'environnement bâti et

l'aménagement urbain influencent les réalités quotidiennes des femmes et peuvent renforcer les rapports sociaux de genre. De plus, cette sphère d'activité, qu'est la planification urbaine et l'aménagement de l'espace urbain, demeure une sphère majoritairement investie par les hommes (Greed, 1994).

Depuis la fin des années 1970, des chercheuses, des urbanistes et des activistes féministes (Hapgood et Getzels, 1974; Hayden, 1984; Mackenzie, 1986) ont analysé le rôle de l'environnement bâti dans la perpétration des inégalités de genre et autres formes d'injustices sociales et environnementales. Selon elles, les villes ont été aménagées pour soutenir une certaine vision de la famille traditionnelle dépendant d'un seul revenu qui n'est désormais plus la norme dans la société occidentale contemporaine. De plus, l'aménagement du territoire ne fait pas que refléter les inégalités sociales, mais les renforce, peut-être même les produits en faisant en sorte qu'il est difficile pour les femmes de participer également dans toutes les sphères – publique et privée – de la vie (MacGregor, 1995).

Afin d'illustrer l'effet de l'aménagement urbain sur les rapports sociaux de genre, la section qui suit expose les différents effets du zonage. Par la suite, nous présentons comment certains aménagements urbains sont perçus et vécus différemment par les femmes et les hommes tout en exposant les effets sur la mobilité et la sécurité des femmes. Finalement, nous traitons de la participation des femmes dans la sphère d'activité liée à la planification et à l'aménagement urbain.

Tout d'abord, le zonage, élément central de l'aménagement planifié, consiste en une ségrégation spatiale des fonctions liées au travail, au logement et aux loisirs (Hainard et Verschuur, *Ibid.*). Il s'agit de séparer la ville en aires spécifiques en fonction de différentes utilisations du sol, soient résidentielle, industrielle, institutionnelle, commerciale, récréative, etc. Pour Friberg et Larsson (1999, In Hudson et Rönnblom, *Ibid.*),

cette ségrégation spatiale met l'accent sur les rôles genrés stéréotypés. Ces rôles renvoient plus précisément à l'homme, en tant que soutien familial travaillant à l'extérieur du foyer tandis que la femme est reléguée à la maison, s'occupant de la famille et du travail domestique. Dans cette perspective, le zonage contribue à la dichotomie des espaces entre les sphères publique et privée où la sphère publique renvoie aux activités de production, de travail salarié et à la vie politique tandis que la sphère privée réfère aux activités domestiques et au travail non rémunéré (Clarke *et al.*, 1995 In Hudson et Rönnblom, *Ibid.*). Le développement des banlieues nord-américaines, basées sur le modèle familial nucléaire, suit cette logique de division spatiale entre les sphères publique et privée (England, 1991). Cette ségrégation physique des fonctions en différentes zones bien distinctes est désormais un modèle dysfonctionnel, et ce, particulièrement depuis 1) l'entrée massive des femmes sur le marché du travail et 2) que la famille nucléaire ne représente plus la norme (Coutras, 1987; England, *Ibid.*; Greed, *Ibid.*; Séguin et Villeneuve, 1987; Wekerle, 1984).

Ainsi, le zonage peut avoir des répercussions négatives concrètes dans la vie quotidienne des femmes. Tout d'abord, un zonage strict mène à une dispersion spatiale des différents services (Coutras, 1996; England, *Ibid.*; Greed, *Ibid.*; McDowell, 1983; Wekerle, *Ibid.*). Rappelons tout d'abord, qu'en plus de travailler et de dépendre davantage des transports en commun que les hommes, les femmes sont généralement les principales responsables des enfants et d'autres membres dépendants de la famille (Hudson et Rönnblom, *Ibid.*). Elles sont également majoritairement responsables de déposer et aller chercher les enfants à la garderie ou à l'école. Selon le National Household Travel Survey (NHTS) réalisé aux États-Unis en 2001, 61,3% de l'ensemble des déplacements fait pour un enfant est réalisé par les femmes (McGukin, Zmud et Nakamoto, 2005). Contrôlant près de 85 % des dépenses du ménage au Québec, elles sont en grande partie « responsables de l'achat des denrées, des vêtements, des jouets et des articles de décoration »<sup>7</sup>. Elles doivent donc, sur une base quotidienne, faire de nombreux déplacements et parcourir des distances considérables (Preston et Takahaski, 1988).

Ainsi, les femmes qui évoluent dans un environnement où les services urbains sont dispersés et ne sont pas situés à proximité de leur lieu de résidence doivent faire un choix : soit se déplacer sur de grandes distances entre la garderie, l'école, leur lieu de travail et les commerces de proximité, ou bien limiter leurs opportunités d'emploi aux emplois qui se situent à proximité de leur lieu de résidence en espérant que les destinations autres que le travail soient à proximité (Young, 1990). Dans cette perspective, cette configuration de l'espace urbain issue d'un zonage strict a des répercussions économiques, sociales et temporelles sur la vie des femmes et cela peut même limiter leur accès, entre autres, à certains emplois, services et espaces publics.

La banlieue n'est pas le seul type d'aménagement ayant des répercussions différentes sur les femmes et les hommes. Résider dans un « quartier dense, présentant une importante mixité fonctionnelle et offrant un environnement propice à l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'automobile » (Barbonne, 2008, p.424) se rapprochant « de l'idéal-type défini par les tenants du nouvel urbanisme » (*Ibid.*) influence également différemment la vie des femmes et des hommes. Bien que nous puissions émettre l'hypothèse que la proximité aux services et aux commerces est un aspect positif pour les femmes, plusieurs recherches ont exposé que les femmes doivent avant tout se sentir en sécurité pour profiter pleinement de leur environnement (Koskela et Pain, 2000;

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Source: Réseau de veille en tourisme. 2009. *NE JAMAIS SOUS-ESTIMER LE POUVOIR D'UNE FEMME!*. site: <a href="http://veilletourisme.ca/2009/04/27/ne-jamais-sous-estimer-le-pouvoir-d%E2%80%99">http://veilletourisme.ca/2009/04/27/ne-jamais-sous-estimer-le-pouvoir-d%E2%80%99</a> une-femme/ (site consulté le 9 décembre 2016).

Painter, 1996; Clifton et Dill, 2005; Clifton et Livi, 2005; Loukaitou-Sideris, 2005, Paydar *et al.*, 2017; Akar *et al.*, 2013; Fowler *et al.*, 2017). Heureusement, ces écrits ainsi que ceux présentés à la section précédente, ont démontré qu'il est possible d'influencer le sentiment de sécurité en agissant sur le cadre bâti. De plus, les femmes sont plus sensibles aux stimuli provenant du cadre bâti que les hommes (Painter, *Ibid.*).

D'autres études se sont également intéressées aux différents aspects du cadre bâti incitant à pratiquer la marche tel que les milieux dont la densité est élevée (Cervero et Kockelman, 1997; Handy *et al.*, 2002; Saelens *et al.*, 2003; Saelens et Handy, 2008; Ewing et Cervero, 2010). Par contre, très peu de recherches se sont attardées à étudier si ces aménagements ont des effets différenciés selon le genre (Clifton et Dill, 2005; McDonald, 2005). La section qui suit expose de quelles façons l'aménagement urbain en jouant, entre autres, sur le sentiment de sécurité des femmes influencent leur mode de déplacement et les trajets empruntés.

Tout d'abord, lorsque les femmes marchent pour se déplacer, elles privilégient des trajets où elles se sentent en sécurité (Paydar *et al.*, 2017). Pour Valentine (1990), deux grandes catégories d'espaces génèrent de l'insécurité chez les femmes. La première catégorie regroupe les endroits confinés où les possibilités de sorties sont limitées tels les stationnements étagés, les passages souterrains ainsi que les stations de métro. La deuxième catégorie comprend les espaces ouverts, déserts et méconnus des femmes tels que les parcs, les forêts, les aires de jeux et les arrêts d'autobus déserts. Ainsi, lorsque les femmes doivent se déplacer, elles préconiseront des moyens de transport et des trajets qui évitent ou du moins limitent leur présence dans ces espaces.

Heureusement, il est possible d'améliorer le sentiment de sécurité des femmes en modifiant ces endroits. Quelques études ont identifié les caractéristiques précises des milieux où les femmes se sentent davantage en sécurité (Paydar *et al.*, *Ibid.*; Clifton et Livi, *Ibid.*). De plus, Paydar *et al.* (*Ibid.*) et Clifton et Livi (*Ibid.*) ont constaté qu'en en créant des environnements où les femmes se sentent en sécurité, ces dernières ont tendance à marcher davantage que dans un environnement où elles ne se sentent pas en sécurité.

Plus précisément, l'éclairage contribue fortement à ce que les femmes se sentent en sécurité et marchent davantage (Loukaitou-Sideris, *Ibid.*; Paydar, *Ibid.*). Augmenter le nombre de trottoirs a également un effet positif sur la pratique de la marche et cet effet est plus grand chez les femmes que chez les hommes (Clifton et Livi, *Ibid.*; Payder *et al.*, *Ibid.*). De plus, les bateaux de trottoir, que sont des « abaissement[s] de la bordure d'un trottoir dans le but d'éliminer tout ressaut au point de liaison du trottoir et de la chaussée »<sup>8</sup>, ont également un effet positif et significatif chez les femmes. Cet effet n'est par contre pas présent chez les hommes. Clifton et Livi (*Ibid.*) explique cette différence du fait que les femmes sont plus susceptibles d'utiliser des poussettes et ainsi sont plus conscientes de cet aménagement.

La présence de commerces de proximité a également un effet positif sur la pratique de la marche chez les femmes et chez les hommes (Clifton et Livi, *Ibid.*). Plus précisément, la présence des commerces augmente la vitalité des places publiques et incite les femmes à marcher davantage. L'ajout de végétation le long des trottoirs contribue également à la vitalité des lieux et a un effet positif sur les femmes lorsqu'elles marchent en autant que la végétation ne nuit pas à la visibilité et ne crée de cachettes. Dans ce cas, elle a un effet négatif. L'ajout de bancs sur les trottoirs et d'aires de jeux dans les parcs améliorent également la vitalité du quartier et incitent davantage les femmes à marcher (Paydar *et al.*, *Ibid.*). Finalement, Clifton et Livi (*Ibid*) ont démontré qu'il est également possible d'améliorer le sentiment de sécurité des femmes en éduquant et

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup>Gouvernement du Canada. 2017. *Bateau accès trottoir*. <a href="http://www.btb.termiumplus.gc.ca/">http://www.btb.termiumplus.gc.ca/</a> tpv2al-pha/alpha-fra.html?lang=fra&i=1&index=frt&srchtxt=BATEAU%20ACCES%20TROTTOIR (site consulté le 9 mai 2017).

familiarisant les femmes à leur environnement et ce, sans intervenir directement sur le cadre bâti. Cela contribue également à ce qu'elles marchent davantage.

Ainsi, les femmes résidant dans des quartiers aménagés pour inciter la marche effectuent significativement plus de déplacements à pied que les femmes résidant dans d'autres types d'environnement. Il est également important de souligner que les femmes résidant dans les meilleurs quartiers favorisant la marche, marchent moins que les hommes. En fait, les effets positifs de ce type d'aménagement urbain sont davantage ressentis par les hommes que par les femmes. Tel que plusieurs chercheuses et chercheurs l'ont démontré, plusieurs autres facteurs influencent le mode de déplacement des femmes (Pas, 1984; Jones, 1989, McDonald, *Ibid.*). À ce sujet, une grande proportion de femmes effectue des déplacements multi-destinations afin de couvrir l'ensemble de leurs responsabilités (Rosenbloom, 1985; McGukin et Murakami, 1999; McGukin et Nakamoto, 2004; Li *et al.*, 2005). En effet, tel que souligné précédemment dans cette section, les femmes sont encore aujourd'hui responsables des achats liés au foyer et de déposer les enfants à la garderie ou à l'école (McDonald, *Ibid.*; McGukin *et al.*, 2005; Motte-Baumvol *et al.*, 2011; Hudson et Rönnblom, 2008).

Le cadre bâti et les infrastructures cyclables influencent également les femmes se déplaçant à vélo et ils ont un effet différencié selon le genre. Tout comme pour celles se déplaçant à pied, les femmes pratiquant le vélo semblent également avoir une aversion du risque. Pour pallier au fait que le vélo soit perçu comme étant un mode de déplacement plus risqué que les transports en commun ou la voiture (Noland, 1995), les femmes se déplaçant à vélo choisissent des trajets plus sécuritaires (Akar et al., Ibid.). Elles sont donc prêtes à parcourir une plus grande distance pour utiliser certaines infrastructures cyclables considérées plus sécuritaires telles des pistes cyclables en site propre (Krizek et al., 2005). Plusieurs recherches ont démontré que les femmes n'apprécient pas circuler à travers la circulation automobile (Garrard et al., 2012) et préfèrent circuler sur les pistes cyclables en site propre et hors rues que de rouler sur les

bandes cyclables ou sur des rues ne possédant pas d'aménagements cyclables (Garrard et al., 2008; Krizek et al., Ibid. Fowler et al., 2017). Cette préférence est également significativement plus marquée chez les femmes que chez les hommes (DeGruyter, 2003). Garrard et al. (Ibid.) n'ont cependant pas noté de différence dans les préférences des femmes entre une voie possédant une bande cyclable ou ne possédant aucune infrastructure cyclable. Ainsi, les femmes préfèrent un plus grand degré de séparation avec la circulation automobile.

Garrard *et al.* (2006) ont observé que dans les villes possédant peu d'infrastructures, de politiques et de réglementations favorisant la pratique du vélo, l'écart entre les femmes et les hommes se déplaçant à vélo est plus grand. Inversement, pour Baker (2009) et Garrard *et al.* (2008), le ratio de femmes se déplaçant à vélo est un bon indicateur permettant de mesurer si la ville est favorable à la pratique du vélo. Ainsi, dans les villes favorables au vélo, l'écart entre les femmes et les hommes se déplaçant à bicyclette est plus petit que dans les environnements possédant moins d'infrastructures cyclables (Akar *et al.*, *Ibid.*).

Finalement, le cadre bâti a un effet sur les femmes lorsqu'elles se déplacent en voiture. Bien que l'automobile semble le moyen de transport le plus sécuritaire pour les femmes. Stationner son véhicule dans un stationnement désert, isolé et mal éclairé crée un stress considérable et génère de l'insécurité pour les femmes (Loukaitou-Sideris, 2005).

Pour plusieurs chercheuses (Andrew, 2000 ; Greed, *Ibid.* ; Hainard et Verschuur, *Ibid.*; MacGregor, 1995), la participation accrue des femmes dans les professions de la planification et de la gestion de l'aménagement est un des moyens permettant de réduire les inégalités qui existent entre les expériences urbaines des femmes et celles des hommes et de proposer des aménagements qui influencent positivement la réalité des

femmes. Or, cette sphère d'intervention professionnelle est encore majoritairement occupée par des hommes. Au Canada, en 2004, bien qu'elles représentaient la moitié des étudiants dans les programmes de baccalauréat et de maîtrise liés à l'aménagement du territoire (Rahder et Altilia, 2004), les femmes ne représentaient que 22 % des professionnels en architecture, urbanisme et arpentage en 2009 (Gouvernement du Canada, 2011). La politique municipale joue également un rôle important dans la prise en considération des réalités des femmes en milieu urbain. Si les femmes sont peu présentes dans les professions d'urbanisme et de gestion municipale, il serait d'autant plus important qu'elles soient représentées par des élues. La section suivante traite spécifiquement de la représentation des femmes en politique locale.

### 2.5 Femmes et participation à la politique locale

Plusieurs auteures et auteurs s'intéressent au concept de *gender gap*. Ce concept dans un contexte partisan ou électoral réfère à l'écart qui existe entre les hommes et les femmes dans leurs choix idéologique politique (Conover, 1988; Cook, 1989; Cook et Wilcox, 1991; Carroll, 2006; Gidengil, 2007). Il est également utilisé de façon plus générale pour traiter des différences entre les femmes et les hommes en ce qui a trait aux « différents volets de l'engagement citoyen : l'adhésion à une formation politique, le taux de participation aux élections, les choix électoraux, le positionnement idéologique par rapport à différents dossiers, les formes de participation politique, etc. » (Tremblay, 2008, p.47). Plusieurs chercheuses et chercheurs s'interrogent sur les différents moyens de représenter les intérêts et besoins spécifiques des femmes dans les instances électives (Masson, 2001; Phillips, 1999; Tardy, 1982). Tremblay et Pelletier (2000; 2001) considèrent que la prise en compte de leurs intérêts et de leurs besoins se réalise, du moins en partie, par la présence de femmes et de féministes à ces instances.

Qu'est-ce que cette représentation pourrait être? Pour Masson (*Ibid.*), la représentation politique s'articule à même les espaces politiques où les membres d'un groupe échangent, analysent, débattent et décident collectivement des intérêts, des priorités et des enjeux à mettre de l'avant. Young (*Ibid.*), dans sa vision de la représentation de groupe, insiste, quant à elle, sur l'implantation de mécanismes spécifiques permettant d'assurer la représentation de certains groupes sociaux historiquement marqués et caractérisés par l'inégalité et l'exclusion. Phillips (*Ibid.*) conçoit deux types de représentation, soit celle de la « politique de présence » et celle de la « politique des idées ». Le premier type renvoie à la représentation physique d'un certain groupe social, dans le cas présent, les femmes, au sein des instances politiques. La « politique des idées », pour sa part, réfère à la représentation des intérêts (Tardy, *Ibid.*) de ce même groupe social en mettant l'accent sur les enjeux, les demandes, les besoins et les réalités vécus par celuici (Phillips, *Ibid.*). Ainsi, comme le distingue Phillips (*Ibid.*) tant en termes de politique de présence que des idées, les femmes doivent investir l'univers politique. Tel que le souligne Heinen (*Ibid.*, p.27),

les effets de la présence des femmes dans la décision politique [...] sont de nature à introduire dans l'agenda politique des questions qui n'y figuraient pas auparavant et contribuent à impulser des modes de gouvernance inédits. Non parce que les femmes sont par « nature » de meilleures gestionnaires que les hommes, mais parce que leur expérience, pour des raisons qui relèvent de l'histoire, est différente de celles des hommes.

#### 2.5.1 Instances électives

En ce qui concerne le Québec, les recherches abordant la percée des femmes en politique municipale active s'interrogent sur le profil de ces femmes, sur les obstacles qu'elles rencontrent ainsi que sur les différents effets de leur présence, et ce, tant sur les politiques publiques que sur la culture politique (Bédard et Tremblay, 2000; Lamoureux, 1997, 2000; Maillé et Tardy, 1988; Tardy, 1982; Tardy et Beauvais, 2000; Tardy et Bédard, 1997).

Malgré une progression positive du nombre de femmes élues depuis les années 1980, le palier municipal est, au Québec, celui où les femmes sont le moins présentes (Tardy, 2002; Bherer et Collin, 2008; Cloutier et Breux, 2009; Cloutier, 2010; Conseil du statut de la femme, 2017). Tout d'abord, les taux de candidature des femmes aux postes de mairesses et de conseillères sont très bas. De plus, au Québec, suite aux élections municipales de 2013, les femmes occupaient 32,0 % des postes de conseillers municipaux et seulement 17,3 % des postes de maires (Conseil du statut de la femme, *Ibid.*). En 2017, la représentation des conseillères est à 34,5% et à 18,8% pour les mairesses<sup>9</sup>. Cela permet de constater que le Québec n'échappe pas au « plafond de verre »<sup>10</sup> qui expose la présence des femmes à moins de 30 % des postes d'élues (Bherer et Collin, *Ibid.*).

En plus de la sous-représentation des femmes en tant qu'élues, la prise en considération de leurs besoins et de leurs intérêts spécifiques est loin d'être chose faite à l'échelle municipale. En effet, plusieurs élus montrent de la réticence face aux problématiques genrées qu'ils n'abordent dès lors que très peu, voire pas du tout. Adoptant une perspective de satisfaction des besoins « d'intérêt général ou d'universalisme », il leur apparaît contradictoire de se préoccuper spécifiquement des femmes (Heinen, *Ibid.*). Cependant, comme le souligne Heinen (*Ibid.*), ces mêmes élus ont beaucoup moins de difficulté à envisager un traitement différencié pour les personnes âgées et les per-

<sup>9</sup> Groupe Femmes, Démocratie et Politique, 2017. Communiqué - Résultats électoraux municipaux 2017 - Une vague rose? Vraiment? - 10 nov. 2017. <a href="http://www.gfpd.ca/nouvelles/communique-resultats-electoraux-municipaux-2017-une-vague-rose-oe-vraiment-oe-10-nov-2017-33">http://www.gfpd.ca/nouvelles/communique-resultats-electoraux-municipaux-2017-une-vague-rose-oe-vraiment-oe-10-nov-2017-33</a> (site consulté le 17 janvier 2018).

<sup>10 «</sup> L'expression «plafond de verre» signifie qu'on constate que dans la plupart des assemblées législatives, il est difficile d'augmenter le taux de représentation féminine au-delà de 30 %. C'est pourquoi plusieurs organismes internationaux comme l'ONU, ou encore la Fédération canadienne des municipalités, établissent le seuil de 30 % de représentation féminine comme une masse critique minimale pour refléter le poids des femmes dans la société. La Conférence régionale des élus de Montréal suggère même d'atteindre le taux de 40 %. » (Bherer et Collin, *Ibid.*: 3).

sonnes immigrantes. C'est en ce sens que la présence des femmes aux instances municipales est primordiale, car elle pourrait favoriser la visibilité et la promotion des besoins et des intérêts des femmes. De plus, ces instances doivent s'assurer que l'ensemble de ses citoyennes et de ses citoyens peut participer à la vie publique et politique (Michaud, 1999). Ainsi, les élues et les élus municipaux doivent mettre en place des mécanismes qui incluent les femmes et facilitent leur participation à la planification et à l'aménagement de la ville (Latendresse, 2004; Michaud, 1997, 2004).

## 2.5.2 Participation aux instances consultatives

La Fédération canadienne des municipalités (FCM) a étudié en 2003 la participation des femmes aux divers processus de consultations, c'est-à-dire les « les moyens formels et informels employés par les municipalités pour recueillir des commentaires, des opinions et des renseignements auprès des citoyens » (Fédération canadienne des municipalités, 2004, p.7). Bien que la proportion de femmes participant à ces consultations soit plus élevée que celle des femmes élues, « les femmes y sont quand même sousreprésentées et celles provenant des groupes minoritaires y sont mal représentées » (*Ibid.*, p.10). Parmi les obstacles expliquant la faible participation des femmes, il y a « les obstacles d'ordre pratique comme les heures de réunion, l'inaccessibilité dans le cas des femmes handicapées, les problèmes de transport, de gardienne, le manque d'argent» (Ibid., p.33) et le manque de temps dû à leurs responsabilités familiales ou à leur travail ainsi que le manque d'information à propos du processus consultatif et/ou du sujet traité dans ces consultations. La Fédération canadienne des municipalités souligne également que plusieurs « femmes ont affirmé que leur voix n'est pas prise en compte et que par conséquent, leur participation n'apporte aucun changement concret » (Ibid., p.11).

Afin d'améliorer la participation des femmes à la vie municipale, durant les années 1990, la Fédération canadienne des municipalités a travaillé activement au dossier de l'égalité entre les hommes et les femmes à l'échelle municipale. Avec la collaboration

du Programme Femmes et Ville de la Ville de Montréal, elle a élaboré en 1997 puis mis à jour en 2004, un guide (*Une ville à la mesure des femmes – Le rôle des municipalités dans l'atteinte de l'égalité entre les hommes et les femmes*) destiné aux municipalités qui proposait la mise en place de structures favorisant la participation des femmes par l'entremise de plusieurs mesures concrètes (Michaud, 2004). Une des nombreuses mesures proposées est l'implantation :

des comités thématiques [veillant à] s'assurer de la participation des groupes de femmes, organismes communautaires et autres institutions publiques et privées (gouvernement, secteur de la recherche, syndicats, entreprises, etc.) à la réalisation des projets d'intérêt commun. Ces comités de travail, auxquels la Ville apporte un soutien financier et technique, permettent d'aborder des questions telles la sécurité des femmes, l'habitation, le transport. Ces instances favorisent l'établissement d'un dialogue régulier entre la Ville et les groupes de femmes, et mènent à une meilleure connaissance des réalités et des besoins des citoyennes (*Ibid.*).

Dans les années 2000, la Ville d'Ottawa a mis sur pied un projet intitulé *Initiatives*: une ville pour toutes les femmes ayant pour objectif une meilleure intégration des citoyennes à la vie publique et politique en améliorant la connaissance des femmes du fonctionnement de l'administration municipale. Ce projet vise également « à favoriser l'intégration systématique de l'équité et de l'égalité des sexes dans la planification municipale » (Clairet et al., 2007, p.5). De ce projet, instauré en 2006, découlent quelques outils tels le Guide d'égalité entre les sexes. Promouvoir l'égalité et l'inclusion de la pleine diversité des femmes au sein de la ville d'Ottawa (2006) permettant de guider les fonctionnaires de l'administration municipale dans « la prise en compte des différences et inégalités entre les femmes et les hommes à toutes les étapes du processus de planification et de prestation des services » (*Ibid.*). Au Québec, les commissions ou les comités Femmes et Ville ont, entre autres, pour rôle « d'aviser le conseil municipal quant aux impacts possibles d'un programme ou d'une politique sur la vie des femmes et de recommander des avenues de solutions permettant de maximiser l'efficacité et l'efficience des interventions municipales, en créant ainsi un lien privilégié entre le milieu et les instances décisonnelles » (Cornelissen, 2003, p.14).

Ainsi, bien que les femmes participent moins que les hommes aux instances consultatives et électives municipales, tel que la démontré dans ces deux dernières sous-sections, plusieurs initiatives ont été mis en place afin d'augmenter la présence et la représentation des femmes à l'échelle municipale. Plusieurs groupes de femmes se sont également mobilisés afin d'améliorer la présence des femmes dans ces institutions et la qualité de vie des femmes en ville. La prochaine section présente spécifiquement les efforts des groupes de femmes montréalais.

## 2.5.3 Mobilisation des groupes de femmes

Depuis la fin des années 1970, le mouvement féministe investit de plus en plus l'échelle municipale. En effet, avant la décennie 1970, les efforts du mouvement féministe étaient plutôt concentrés au palier provincial. Cette nouvelle échelle de mobilisation s'est imposée suite à la décentralisation de plusieurs pouvoirs de Québec vers les municipalités, décentralisation qui s'observe depuis les années 1990 (Brais et Frohn, 2002). La décentralisation s'est effectuée à travers la création de plusieurs instances régionales en matière de santé, d'emploi, de développement économique et social et la mise en place de structures de concertation locales et régionales (Latendresse, 2007). Ainsi, les enjeux qui interpellent les groupes de femmes ne sont plus que du ressort du provincial ou du fédéral (Brais et Frohn, *Ibid.*).

Portons maintenant un regard sur la mobilisation des groupes de femmes à Montréal. La mobilisation des groupes de femmes dans cette ville est une riche illustration de la capacité d'action de ces groupes. Il est également pertinent de se concentrer sur les actions réalisées à Montréal, car notre recherche doctorale porte sur une étude de cas montréalaise.

Un des premiers enjeux mobilisant les groupes de femmes montréalais vers l'échelle municipale, tel que mentionné à la section 2.3 Femmes et sentiment d'insécurité dans

les espaces publics urbains est la violence commise envers les femmes. L'aménagement sécuritaire et l'appropriation de l'espace public par les femmes émergent tranquillement comme solution à cette violence (Béchard, *Ibid.*). Dans cette perspective, depuis 1981, des groupes de femmes organisent la marche *La rue, la nuit, femmes sans peur*. Cette marche, également pratiquée dans une trentaine de villes au Québec, permet aux femmes de revendiquer un droit de vivre en ville en toute sécurité (Michaud, 2001).

Un autre évènement marquant la mobilisation des groupes de femmes montréalais a été la tenue du Sommet de Montréal en juin 2002. Suite à la fusion de toutes les municipalités de l'île de Montréal, ce Sommet se voulait une réflexion sur l'avenir du développement de la nouvelle Ville de Montréal et a mobilisé plus de 1000 personnes qui ont déposé près de 200 priorités d'action. Afin de s'y préparer, plusieurs initiatives et activités ont été réalisées préalablement. En septembre 2001, le Comité Femmes et développement régional du Conseil régional de développement de l'île de Montréal (CRDÎM), en collaboration avec l'Institut de recherche d'études féministes de l'UQAM (IREF), la Table des groupes de femmes de Montréal (TGFM) et le Y des Femmes, ont organisé le colloque Montréal, ville nouv'Elles. De cette journée d'échanges sont ressorties six grandes propositions qui ont été par la suite soumises lors du Sommet de Montréal. Il s'agit de « l'adoption d'une politique d'égalité par la Ville, l'utilisation de l'ADS [analyse différenciée selon le sexe] dans tous les dossiers traités par l'administration municipale, la création d'un bureau Femmes et Ville, la mise en place d'un Conseil consultatif, le maintien et l'application du programme d'accès à l'emploi (PAÉE) et l'adoption d'une politique en aménagement sécuritaire » (Béchard, *Ibid*, p.126). Grâce à une mobilisation intense, ces propositions sont appuyées par de nombreuses personnes lors du Sommet.

Le Sommet de Montréal a également été un moment clé dans la mobilisation des groupes de femmes montréalais qui investissent de plus en plus l'échelle municipale. En 2004, dans le cadre du projet de revitalisation urbaine intégrée (RUI) Sainte-Marie,

le Centre d'éducation et d'Action des femmes (CEAF) a mis en place une démarche de conscientisation qui incite les femmes de ce quartier à définir le lieu où elles souhaiteraient vivre. Cette initiative, inspirée de la Charte européenne des femmes dans la cité, a débouché sur l'adoption d'une déclaration citoyenne. Grâce au financement du Comité Femmes de la Conférence régionale des élus (CRÉ) de Montréal, d'autres Centres de femmes ont enclenché la même démarche et ont adopté une déclaration citoyenne. Le Centre des femmes La Marie Debout, le Centre des femmes de Rivière-des-Prairies, le Centre des femmes de Rosemont et le Centre des femmes de Pointe-aux-Trembles entreprennent ce processus en 2005. L'année suivante, le Centre des femmes de Saint-Laurent et le Y des femmes ont emboîté le pas. Finalement, en 2008, le Centre des femmes de Verdun effectue la même démarche de conscientisation. En tout, sept déclarations citoyennes ont été adoptées.

Le processus menant à l'adoption de ces déclarations est un véritable exercice d'autonomisation qui permet aux femmes de prendre confiance en leurs propres expertises et connaissances de leur quartier. De plus, ces déclarations font la promotion de valeurs féministes et sensibilisent les acteurs locaux à considérer les réalités des femmes et le bien-être général des résidentes et des résidents de leur quartier. Ces déclarations deviennent des outils politiques auprès des instances décisionnelles. Les différents Centres de femmes les ont présentées aux organismes communautaires de leur quartier, à leur maire d'arrondissement et au maire de Montréal, lors de la campagne électorale de 2005. Dans cette perspective,

les déclarations citoyennes agissent comme un levier pour l'action citoyenne des femmes et représentent une prise de pouvoir. Elles ont ainsi donné confiance aux femmes quant à leur capacité en tant que citoyennes à s'impliquer activement dans leur milieu. Sentant souvent que leurs idées sont marginalisées politiquement et socialement, les déclarations citoyennes leur ont prouvé que leurs revendications peuvent avoir un poids (Béchard, *Ibid.*, p.123).

La dernière vague de restructurations municipales (2001 à 2006)<sup>11</sup> a fait prendre conscience aux groupes de femmes montréalais de l'importance d'agir localement, c'est-àdire d'investir leur quartier et leur arrondissement. Les arrondissements, avec la décentralisation des compétences, sont maintenant responsables d'enjeux qui interpellent les groupes des femmes. Ils sont, entre autres, responsables de l'habitation et de l'urbanisme à portée locale (Gouvernement du Québec, 2008). Face à cela, ces groupes interviennent beaucoup moins à l'échelle de la Ville centre et sont quasiment absents auprès de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) principalement par manque de temps et de ressources. Or, tel que le démontre l'historique de leur mobilisation, la Ville centre était auparavant le lieu privilégié de leurs revendications. Par conséquent, l'arrondissement apparaît maintenant comme le lieu à investir. « La proximité des conseils d'arrondissements encourage assurément les femmes et les groupes de femmes à investir ce nouvel espace politique, parce que des pouvoirs s'y trouvent et que des décisions s'y prennent » (*Ibid.*, p.144).

La nouvelle configuration territoriale pose également des obstacles à la mobilisation des groupes de femmes montréalais. Tout d'abord, de cette restructuration municipale découle une multiplication des instances décisionnelles, ce qui complique l'engagement des groupes de femmes. Ces groupes ne savent plus où formuler leurs revendications et ils manquent de temps et de ressources pour investir toutes ces instances. Bien que les groupes des femmes considèrent leur relation avec les arrondissements comme primordiale, c'est à cette échelle qu'ils « rencontrent la plus grande résistance à l'égard

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> De 2001 à 2006, le territoire de l'île de Montréal a été dessiné et redessiné par les fusions et les défusions ainsi qu'il a été influencé par les forces de centralisation et décentralisation. Le territoire montréalais est passé d'une île comportant 28 municipalités à *Une île, une ville*, c'est-à-dire une municipalité composée de 27 arrondissements pour ensuite être découpé en 16 municipalités (Ville de Montréal et 15 municipalités de banlieue reconstituées).

de leurs revendications. [...| Certains conseils d'arrondissements [...] se montrent réfractaires à faire de la question de l'égalité entre les femmes et les hommes ainsi que la condition féminine un dossier prioritaire. Plusieurs élus assurent travailler pour le bien public et refusent systématiquement de répondre aux demandes spécifiques des femmes (*Ibid.*, p.154).

Malheureusement, « la volonté politique de la Ville centre d'intervenir pour l'égalité entre les femmes et les hommes et pour l'amélioration de la condition féminine ne s'est très clairement pas transposée dans les arrondissements » (*Ibid.*). En effet, aucun mécanisme de reddition de comptes n'a été mis en place afin d'assurer un relais entre les engagements de la Ville centre et les actions des arrondissements. Béchard (*Ibid.*) conclut donc qu'il y a un manque d'écoute de la plupart des conseils d'arrondissement face aux groupes de femmes montréalais.

C'est dans ce contexte que s'articulent plusieurs actions collectives des femmes en ville, actions collectives qui peuvent donner lieu, on non, à des conflits. Il se trouve que les femmes sont des actrices importantes dans les conflits urbains. La section qui suit traite spécifiquement de leur participation aux événements conflictuels qui surviennent en milieu urbain.

## 2.5.4 Participation aux conflits

L'activité conflictuelle et les conflits ayant cours dans les milieux de vie forment un domaine de recherche très vaste. Trudelle (2005) a analysé spécifiquement la participation des femmes aux conflits urbains ayant eu lieu dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec entre 1965 et 2000 à travers la couverture médiatique qui leur a été accordée dans le quotidien régional *Le Soleil*. De cette façon, elle a répertorié 6 578 articles relatant 2 095 conflits urbains qu'elle a regroupés en trois grandes périodes selon les maires au pouvoir à la Ville de Québec. La période de 1965 à 1977 est associée au maire J.-Gilles Lamontagne du parti Progrès civique. De 1977 à

1989, M. Jean Pelletier (Progrès civique) a été le maire de cette ville et finalement la dernière période de 1989 à 2000 est associée à M. Jean-Paul L'Allier (Rassemblement populaire).

Cette chercheuse fait ainsi quelques constats face à la participation des femmes aux conflits urbains, ce qui amène un éclairage inédit sur le rôle des femmes dans la ville et les enjeux qui les incitent à se mobiliser et à agir. Tout d'abord, le rôle des femmes dans les conflits urbains s'est diversifié à travers les années. Originalement présentes en tant qu'objectrices face aux projets d'aménagement et de prodigues de soin, les femmes sont de plus en plus présentes en tant qu'instigatrices et de moins en moins associées à leur rôle de prodigues de soin (*Ibid.*). De plus, il y a une diversification des enjeux qu'elles véhiculent et auxquels elles s'associent. La couverture de la presse quotidienne démontre que les femmes ne s'engagent plus dans les conflits que pour des causes sociales, mais s'y impliquent aussi pour des raisons économiques et environnementales (*Ibid.*). Finalement, bien que les enjeux auxquels elles s'associent se diversifient au cours des années, il demeure que le type de conflits dans lesquels leur participation est la plus visible porte sur l'accès aux logements et aux services urbains (*Ibid.*; Villeneuve *et al.*, 2007).

Trudelle (2006, p.30) expose que de 1965 à 2000, il y a « une augmentation importante de la proportion des enjeux [urbanistiques et environnementaux] dans les conflits » où les femmes sont présentes et ce tant à titre d'investigatrices que d'objectrices<sup>12</sup>. Pour

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> « Voici comment ces proportions sont obtenues. Par exemple, pour les instigatrices et les enjeux [urbanistiques] entre 1965 et 1977 : nombre de conflits dans lesquels il y a des enjeux sociaux et présence des femmes instigatrices divisé par le nombre de conflits totaux, pour cette même période, dans lesquels il y a des enjeux sociaux et des instigateurs. » (Trudelle, 2006 : 31).

cette chercheuse, les enjeux urbanistiques ont trait à l'aménagement et au réaménagement de secteurs ou de quartiers et les enjeux environnementaux réfèrent à la protection de l'environnement et celle du patrimoine. Elle souligne également, qu'« aujourd'hui, le noumène "environnement" n'est plus seulement associé aux étendues naturelles, mais désigne tout autant l'environnement construit, le cadre bâti. Dans les faits, les femmes ont largement contribué à cette re-définition de l'environnement, à y introduire cette notion de proximité (Mies et Shiva 1993). » (2005, p.98). En effet, tel que l'expose le tableau 2, la proportion des conflits portant sur des enjeux urbanistiques où les femmes sont présentes à titre d'investigatrices est passée de 0,13% (1965-1977) à 32% (1989-2000). Toujours pour les enjeux urbanistiques, mais à titre d'objectrices, la proportion est passée de 0,18% (1965-1977) à 43% (1989-2000).

En ce qui a trait à la proportion des conflits portant sur des enjeux environnementaux où les femmes sont présentes en tant qu'instigatrices, celle-ci a un peu plus que doublée entre la période 1965-1977 (14%) et la période de 1989 à 2000 (30%). L'augmentation est encore plus grande chez les objectrices, la proportion des enjeux environnementaux est passée de 16% (1965-1977) à 49% (1989-2000).

Cette augmentation s'explique par le fait que « plusieurs femmes s'organisent dans de nouveaux partis politiques non traditionnels, tel le Rassemblement Populaire de Québec au cours des années 1980, et dans des groupes de femmes, dont les actions collectives mettent en marche un processus de participation aux rapports de pouvoir liés à l'aménagement de la ville. » (*Ibid.*, p.130). De plus, tel que nous l'avons exposé à la section 2.5.3 Mobilisation des groupes de femmes, les groupes de femmes et le mouvement féministe depuis la fin des années 1970 s'impliquent davantage au niveau local autour d'enjeux liés à l'aménagement du territoire.

conflits qui présentent ces enjeux Tableau 2 Co-présence des femmes et des types d'enjeux véhiculés dans les conflits urbains, en proportion de

		1965-1977			1977-1989			1989-2000	
		Présence	Absence		Présence	Absence		Présence Absence	Absence
	Femmes	Mères	Mères	Femmes	Mères	Mères	Femmes	Mères	Mères
Instigatrices									
Enjeux:									
Sociaux	0,34	0,21	0,13	0,38	0,17	0,21	0,53	0,16	0,37
Économiques	0,10	0,01	0,09	0,15	0,04	0,11	0,36	0,04	0,32
Environnementaux	0,14	0,00	0,14	0,16	0,00	0,16	0,30	0,05	0,25
Transports	0,09	0,02	0,07	0,15	0,09	0,06	0,37	0,05	0,32
Urbanistique	0,13	0,02	0,11	0,13	0,03	0,10	0,32	0,01	0,31
Sociaux	0,34	0,21	0,13	0,38	0,17	0,21	0,53	0,16	0,37
Non-Sociaux	0,11	0,01	0,10	0,14	0,04	0,10	0,34	0,03	0,31
Objectrices									of the ser are the ser are the ser are the ser the ser the ser the ser are the
Enjeux:									
Sociaux	0,50	0,23	0,27	0,50	0,23	0,27	0,51	0,19	0,32
Économiques	0,12	0,03	0,09	0,27	0,06	0,21	0,33	0,04	0,29
Environnementaux	0,17	0,03	0,14	0,34	0,03	0,31	0,49	0,05	0,44
Transports	0,18	0,07	0,11	0,28	0,04	0,24	0,48	0,08	0,40
Urbanistique	0,18	0,05	0,13	0,32	0,03	0,29	0,43	0,09	0,34
Sociaux	0,50	0,23	0,27	0,50	0,23	0,27	0,51	0,19	0,32
Non-Sociaux	0,14	0,03	0,11	0,30	0,04	0,26	0,41	0,06	0,34

Source: Trudelle, Ibid: 118.

Cette section abordant la participation des femmes s'est efforcée de démontrer qu'afin de modifier cette structure spatiale façonnée par les normes sociales, les femmes doivent investir les différentes instances locales tant politiques que consultatives. Leur présence à ces instances est de plus en plus importante, car les municipalités sont désormais responsables de plusieurs champs de compétences qui touchent plus particulièrement les femmes, tels l'aménagement, le logement, la sécurité et le développement social. Malgré que les femmes soient de plus en plus présentes à ces instances, nous constatons tout de même une double marginalisation des celles-ci en milieu urbain, c'est-à-dire leur sous-représentation aux instances politiques municipales et dans les emplois liés à la planification et de la gestion de l'aménagement urbain. Face à ce constat, plusieurs organismes internationaux tels l'ONU, l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) et l'Union Européenne ont pris position afin de reconnaître et d'améliorer les conditions de vie des femmes vivant dans les villes (Michaud, 1999; 2004; Minaca, 1997).

En conclusion, ce chapitre a démontré que le corpus de connaissances abordant le rapport différencié des femmes et des hommes à la ville est très riche, alimenté par plusieurs disciplines et traversé par de nombreux axes de recherche. Ici, nous avons questionné le rapport des femmes à l'économie et au marché du travail, à la mobilité, au sentiment d'insécurité dans les espaces publics, à l'aménagement et à la politique. De

par l'OCDE lors de la conférence mondiale Les femmes et la ville : logements, services et environnement urbain (Michaud, 2004). Durant cette même année, l'Union européenne adopte la Charte européenne des femmes dans la Cité. Cette charte souligne l'importance d'inclure l'analyse différenciée selon le sexe (ADS) lorsqu'il est question de la gestion et de la planification de l'aménagement et des services municipaux (Minaca, 1997). En 1998, l'International Union of Local Authorities a abordé notamment les questions de la représentation des femmes dans les instances décisionnelles locales et la prise en compte des besoins et des conditions de vie des femmes dans la planification en rédigeant la Déclaration mondiale de IULA sur les femmes dans le gouvernement local (Michaud, 1999).

plus, les actions entreprises par les municipalités à ce sujet, l'investissement des mouvements de femmes à l'échelle locale et la participation des femmes aux conflits urbains démontrent que les recherches liées aux femmes et à la ville trouvent écho hors de l'univers académique, dans les milieux de la pratique. C'est donc sur cette recension des écrits que reposent les fondations de notre recherche doctorale. Cette thèse s'intéresse principalement à la compréhension d'un phénomène, soit l'exercice du droit à la ville des femmes et également à celui des hommes sur le territoire de la Ville de Montréal. En effet, afin de bien rendre compte du statut particulier des femmes en ville, il est également important de collecter des données sur les hommes et leurs expériences. Comparer l'expérience des femmes à celles des hommes permet d'identifier spécifiquement les éléments qui sont propres aux femmes et où le genre a un effet significatif. Cela permet également de constater que par moment ce n'est pas le genre qui est en cause, mais plutôt d'autres caractéristiques sociales tels l'âge ou l'appartenance à un groupe ethnique. De plus, la collecte de données différenciées selon le genre permet de documenter les écarts entre les femmes et les hommes ainsi être par la suite en mesure lorsque ces écarts s'accentuent ou se réduisent.

Avant d'aller plus loin dans cette réflexion, et puisque le droit à la ville est central dans notre recherche doctorale et est au cœur de notre cadre théorique, il apparaît primordial de définir ce à quoi réfère le droit à la ville dans les écrits académiques et d'expliquer de quelle façon nous le définissons aux fins de cette recherche.

#### **CHAPITRE 3**

# PROPOSITION THÉORIQUE : POUR UN DROIT À LA VILLE FÉMINISTE

Tel qu'énoncé en introduction de cette thèse, le droit à la ville suscite l'intérêt des chercheuses et des chercheurs, des organismes internationaux et des administrations municipales autant que des mouvements sociaux. De plus, nous constatons que la notion du droit à la ville a été interprétée de différentes manières et s'éloigne souvent de l'idée originale de Lefebvre. Il est donc pertinent de revenir aux sources et à la lecture du droit à la ville proposée par Lefebvre, et ce, pour mieux saisir son évolution et voir comment cette approche peut être interprétée aujourd'hui.

La section qui suit revient sur les origines du droit à la ville telles que présentées en 1968 par Henri Lefebvre et expose ce que ce dernier et d'autres chercheuses et chercheurs entendent par droit à la ville et les différentes dimensions qui le composent.

### 3.1 Définition du droit à la ville selon différents auteures et auteurs

L'ultime point de départ de l'analyse de Lefebvre dans son livre *Droit à la ville* est l'analyse de la conjonction du processus d'industrialisation et d'urbanisation. Pour cet auteur, il est essentiel de considérer la co-évolution de l'industrialisation et de l'urbanisation (Lefebvre, 2009). « Nous avons devant nous un *double processus* ou si l'on veut un processus à deux aspects : industrialisation et urbanisation, croissance et développement, production économique et vie sociale » (*Ibid.*, p.6-7). Ce double processus est le moteur des grandes transformations que connaît la société depuis plus d'un siècle

et demi et « implique la déstructuration des structures établies » (*Ibid.*, p.4). Bien que la ville préexiste au processus d'industrialisation, selon Lefebvre, ce processus est le point de départ de la problématique urbaine. L'industrie s'installe près des centres urbains et la ville, antérieure à l'industrialisation, accélère le processus d'industrialisation en permettant à la productivité de croître rapidement. Ainsi, avec la concentration urbaine vient la concentration de capitaux.

L'industrie s'ancre donc dans les villes. Elle les (re)façonne selon ses besoins. Elle détruit la réalité urbaine préexistante sans que cela ne limite l'extension du phénomène urbain. L'industrialisation mène à l'éclatement de la ville traditionnelle. En fait, en même temps que s'opère le processus d'industrialisation, l'urbanisation se généralise.

Selon Lefebvre (*Ibid.*), les effets de ce double processus d'industrialisation et d'urbanisation sont multiples. Avant que ne se produise l'industrialisation de la société, la ville était œuvre. L'usage, c'est-à-dire la jouissance, la beauté et l'agrément des lieux de rencontre, prévalait sur la valeur d'échange et les marchés. Avec l'industrialisation, qui impose une logique de rentabilité et de productivité, la ville devient un produit. L'urbain perd « les traits et caractères de l'œuvre, de l'appropriation » (*Ibid.*, p.75). C'est précisément cela qui pose problème à Lefebvre, car la ville n'a de sens que comme œuvre et valeur d'usage. Pour Lefebvre (Ibid.), la ville doit être faite par et pour les usagères et les usagers et non pour la spéculation et la promotion capitalistes. Il faut donc « mettre l'art au service de l'urbain, cela ne signifie pas du tout enjoliver l'espace urbain avec des objets d'art [...] Cela veut dire que les temps-espaces deviennent œuvre d'art et que l'art passé se reconsidère comme source et modèle d'appropriation de l'espace et du temps » (*Ibid.*, p.124). Ainsi, pour Lefebvre, en même temps que le double processus d'industrialisation et d'urbanisation, la ville doit retrouver sa valeur d'usage et devenir œuvre par l'art. La ville idéale pour Lefebvre « ce serait la ville éphémère, œuvre perpétuelle des habitants, eux-mêmes mobiles et mobilisés pour/par cette œuvre » (*Ibid.*).

Avec ce double processus d'industrialisation et d'urbanisation, la morphologie et la réalité pratico-sensible de la ville traditionnelle éclatent. Dans le cas de la France, cet éclatement se fait vers la périphérie et les grands ensembles et c'est la classe ouvrière qui en subit les conséquences. Les populations étant distribuées dans l'espace selon les groupes sociaux, la classe ouvrière est ségréguée et se retrouve dans les banlieues, hors du centre-ville et loin des équipements et des services. Ces nouveaux ensembles sont « marqués d'un caractère fonctionnel et abstrait » (*Ibid.*, p.16) où la classe ouvrière est donc exclue de la ville traditionnelle et de la vie urbaine.

À partir des effets du double processus d'industrialisation et d'urbanisation, « l'individuel ne meurt pas et s'affirme. Des *droits* se font jour » (*Ibid.*, p.106). Ces droits incluent « le droit au travail, à l'instruction, à l'éducation, à la santé, au logement, aux loisirs, à la vie. Parmi ces droits en formation figure le *droit à la ville* ». (*Ibid.*, p.133)

Pour Lefebvre, « le droit à la ville s'annonce comme appel, comme exigence » (*Ibid.*, p. 107). Il ne peut « se concevoir comme un simple droit de visite ou de retour vers les villes traditionnelles. Il ne peut se formuler uniquement comme droit à la vie urbaine, transformée, renouvelée » (*Ibid.*, p.108). Il « se manifeste comme forme supérieure des droits : droit à la liberté, à l'individualisation dans la socialisation, à l'habitat et à l'habiter. Le droit à l'œuvre (à l'activité participante) et le droit à l'appropriation (bien distinct du droit à la propriété) s'impliquent dans le droit à la ville » (*Ibid.*, p.125). Ce droit à la ville renvoie « à la centralité rénovée, aux lieux de rencontres et d'échanges, aux rythmes de vie et emplois du temps permettant l'*usage* plein et entier de ces moments et lieux » (*Ibid.*, p.133). Pour y arriver, il faut mettre de l'avant un nouvel humanisme : « celui de *l'homme urbain* pour qui et par qui la ville et sa propre vie quotidienne dans la ville deviennent œuvre, *appropriation*, valeur d'usage (et non valeur d'échange) en se servant de tous les moyens de la science, de l'art, de la technique, de la domination sur la nature matérielle » (*Ibid.*, p.134).

Bien que nous ne sommes plus à l'ère industrielle, le capitalisme est encore aujourd'hui intimement lié à l'urbanisation et l'analyse que proposait Lefebvre est pour plusieurs chercheuses et chercheurs d'actualité (Sassen, 1996; Friedman, 1986; Davis, 2006; Harvey, 2009; Soja, 1991). Tel que le souligne Coste (2010, p.187-188):

avec la mondialisation, la transnationalisation du capitalisme, l'analyse que faisait Lefebvre de la ville semble, de premier abord, avoir perdu une bonne part de sa pertinence comme cadre de référence [...] et pourtant, les travaux sur les « villes globales » reprennent des analyses très similaires aux siennes, cherchant à nouveau à décliner de manière analytique et systématique cette figure contemporaine de la « ville monde ».

Par exemple, Sassen, dans *La ville globale* (1996) « constate encore un renforcement de la centralité, à l'échelle mondiale cette fois-ci, où la puissance économique et politique de certains pôles urbains est consolidée au détriment du reste de la planète » (Coste, 2010, p.187). La ville, cette fois-ci mondiale, est encore façonnée par le capitalisme. « La "ville mondiale", où s'agglomèrent les fonctions de contrôle des grandes firmes, devient non seulement un "pôle de décision stratégique" mais aussi un "site de production" » (*Ibid.*).

Ainsi, les analyses de Lefebvre demeurent contemporaines. Ce dernier craignait que « la planétarisation de l'urbain [ne] s'étendra à l'espace entier au cours du prochain millénaire si rien ne vient contrôler ce mouvement » (Lefebvre, 1989). À ce sujet, « Mike Davis (2006) confirme les craintes de Lefebvre en énumérant les retombées de cette urbanisation planétaire où la puissance économique et politique des centres urbains engendre l'émergence d'un sous-prolétariat mondial et la transformation des bidonvilles en "méga-bidonvilles" » (*Ibid.*).

De plus, d'autres auteurs tel Harvey (2009) s'inscrivent « dans la même perspective critique de l'urbanisme que Lefebvre » (Coste, *Ibid.*, p. 189).

David Harvey cherche notamment à mettre au jour le lien fondamental existant entre ville et capitalisme. Selon lui, la ville en tant que « lieu naturel de réinvestissement du sur-produit »

demeure encore aujourd'hui « le premier terrain des luttes politiques entre le capital et les classes laborieuses » (Harvey, 2009). Le « droit à la ville » reste donc un droit en péril qui nécessite plus que jamais d'être réaffirmé (Coste, *Ibid.*).

Nous partageons également la perspective critique liant l'urbanisation et le capitalisme. Par contre, nous sommes d'avis qu'à cela s'ajoute les effets du patriarcat et qu'un droit à la ville qui intègre l'expérience urbaine des femmes doit intégrer les rapports de pouvoir issus du patriarcat. Avant de présenter notre lecture du droit à la ville, il est important de porter notre attention sur les différentes dimensions incluses dans le droit à la ville élaboré par Lefebvre.

Des écrits de Lefebvre, nous pouvons identifier différentes dimensions qui composent le droit la ville. Il s'agit du droit à l'appropriation, du droit à l'œuvre et du droit à la centralité. Certains auteures et auteurs (Fenster, 2005, 2011; Purcell, 2002, 2003, 2009; Pereira et Perrin, 2011) utilisent le terme « droit à la participation » plutôt que de droit à l'œuvre et Lefebvre lui-même utilise le terme « l'activité participante ». À partir de ce point, nous utiliserons le terme « droit à la participation », car nous trouvons que cette appellation est beaucoup plus éloquente. Dans cette thèse, nous définissons ces dimensions à la fois à partir du *Droit à la ville* de Lefebvre et également à partir des nombreux écrits académiques portant sur le droit à la ville.

# 3.1.1 Droit à l'appropriation

Pour Lefebvre (*Ibid.*), le droit à l'appropriation ne fait pas référence à la possession de terres et de bâtis, qu'il nomme « droit à la propriété », mais plutôt à l'appropriation du temps et de l'espace de la ville, possible entre autres par l'art. Pour Purcell (2002, 2009), le droit d'appropriation réfère au droit des habitantes et des habitants d'être physiquement présents dans l'espace urbain existant. Concrètement, pour Douay (2012), ce droit à l'appropriation se réalise par l'abolition des différentes barrières physiques et immatérielles présentes dans la ville. Ces barrières renvoient aussi bien aux routes qu'à tout autre aménagement bloquant l'accès à des zones urbaines qu'au prix

foncier ou encore, à la gentrification qui réduit également l'accessibilité de certains quartiers à certains groupes plus vulnérables.

## 3.1.2 Droit à la participation

Pour Lefebvre, le droit à la participation doit dépasser ce qu'il observe dans la pratique, soit « d'obtenir à moindre prix l'acquiescement des gens intéressés et concernés [où] après un simulacre plus ou moins poussé d'information et d'activité sociale, ils rentrent dans leur tranquille passivité » (*Ibid.*, p. 94). Ainsi, les habitantes et les habitants doivent participer activement et aller au-delà des processus institutionnels de participation. La définition que fait Purcell (2002, 2009) du droit à la participation concorde avec cet aspect actif des habitantes et des habitants. Pour Purcell (2009, p.44), ce droit « réfère au droit des habitants de la ville à participer pleinement aux nombreuses opportunités qu'elle offre ». Il comprend également une composante politique qui signifie que la ville ne doit pas uniquement répondre aux besoins des habitantes et des habitants, mais doit également leur permettre de « participer pleinement aux décisions qui produisent l'espace urbain » (*Ibid.*, p.44). Ainsi, le droit à la participation renvoie aux processus de prise de décision au sujet de la ville, de sa planification, de son aménagement et de sa gestion.

## 3.1.3 Droit à la centralité

En plus du droit à l'appropriation et à la participation, pour Lefebvre (*Ibid.*), le droit à la ville est un droit à la centralité rénovée. « Chaque type urbain a proposé et réalisé une centralité spécifique » (*Ibid.*, p.119). Dans la ville antique, grecque et romaine, la centralité est associée à l'agora et au forum. La ville médiévale, pour sa part, regroupe en son centre les marchandes et les marchands et les marchandises autour de la place du marché et du centre commercial. La principale fonction de la centralité urbaine à cette époque médiévale est économique et annonce le capitalisme, système dans lequel la valeur d'échange prédominera (*Ibid.*).

Avec la ville capitaliste apparaît la centralité capitaliste possédant un double caractère : lieu de consommation et consommation du lieu.

Les commerces se densifient au centre, qui attire les commerces rares, les produits et denrées de luxe. Cette centralité s'installe avec prédilection dans les noyaux anciens, sur les espaces appropriés au cours de l'histoire antérieure. Elle ne peut s'en passer. Dans ces lieux privilégiés, le consommateur vient aussi consommer l'espace; le rassemblement des objets dans les boutiques, vitrines, étalages, devient raison et prétexte de rassemblement des gens; ils voient, ils regardent, ils parlent, ils se parlent. Et c'est le terrain des rencontres, à partir du rassemblement des choses (*Ibid*, p.120-121).

Pour Lefebvre (*Ibid.*), la société urbaine d'aujourd'hui ne peut se satisfaire des centralités passées. Il propose donc d'ajouter à la centralité un aspect ludique qui s'observe dans le sport, le théâtre et le cinéma, mais également dans les jeux des enfants et des adolescentes et des adolescents. Ainsi, « la *centralité ludique* a des implications : restituer le sens de l'œuvre qu'apportèrent l'art et la philosophie – donner la priorité au temps sur l'espace, non sans considérer que le temps vient s'inscrire dans un espace – mettre l'appropriation au-dessus de la domination » (*Ibid.* p.122). Pour sa part, Hölm (*Ibid.*) considère que le droit à la centralité doit intégrer la centralité géographique qui se traduit par le droit, pour les habitantes et les habitants, d'avoir accès aux services urbains, aux ressources, aux équipements et aux infrastructures tant matérielles que sociales.

Bien que ces définitions du droit à la ville et de ses principales dimensions soient fort intéressantes, plusieurs auteures et auteurs ont émis des critiques face à cette conception du droit à la ville. La sous-section qui suit expose certaines des lacunes mises en lumière par Fenster (2005, 2001), chercheuse féministe.

# 3.2 Une critique féministe du droit à la ville de Lefebvre

Certes, le droit à la ville de Lefebvre rend compte des liens profonds existant entre l'industrialisation et l'urbanisation et propose de mettre l'habitante, l'habitant et l'habiter au centre des processus qui façonnent la ville. Cependant, certains auteures et auteurs (Dikec, 2001; Purcell, 2003; Fenster, 2005, 2011) considèrent que le droit à la ville tel que conceptualisé par Lefebvre est incomplet et comporte quelques failles importantes. Pour Fenster (2005, 2011), bien que le droit à la ville dénonce l'influence de l'industrialisation sur la ville, il n'expose que le pouvoir des capitalistes et passe sous silence les autres relations de pouvoir, particulièrement les rapports sociaux de genre. Ainsi, Lefebvre ne remet pas en question les rapports sociaux de genre comme un des principaux facteurs influençant l'exercice du droit à utiliser la ville et à participer à la vie urbaine.

De plus, Fenster (2005, 2011) ajoute que la définition de Lefebvre n'intègre pas la notion de sphère publique et de sphère privée. D'après une perspective libérale, la sphère publique renvoie à la rationalité, l'ordre et l'autorité politique ainsi qu'aux activités légales (Charlesworth, 1994). Elle comprend également les activités de production et de travail salarié (Clarke et al., 1995 In Hudson et Rönnblom, 2008). Toujours d'après une perspective libérale, la sphère privée apparaît comme la sphère subjective où la régulation n'est pas appropriée. Au cœur de celle-ci se retrouve donc la vie domestique et familiale (Charlesworth, *Ibid.*). Selon les rôles genrés stéréotypés, la sphère publique est davantage associée à l'homme en tant que soutien familial travaillant à l'extérieur du foyer tandis que la femme est associée à la sphère privée où elle est responsable de la famille et du travail domestique (Clarke et al., *Ibid.*). Pour plusieurs chercheuses féministes, cette dichotomie est davantage de l'ordre de l'idéal qu'une description de la réalité (Garmarnikow et al, 1983; Bondi, 1998). Comme nous l'avons vu au deuxième chapitre de cette thèse, les femmes sont de plus en plus actives dans la sphère publique. À titre d'exemple, au Canada, près de 60 % des femmes occupent un

emploi<sup>14</sup>. Cependant, cette idéalisation de la division des sphères publique et privée demeure et a des répercussions négatives pour les femmes. Cette division des sphères se reflète également dans les jugements moraux faits à l'égard des comportements des femmes dans les espaces dits publics. Par exemple, elles ne doivent pas être à l'extérieur de leur foyer à partir d'une certaine heure, car elles doivent être à la maison à s'occuper des membres de leur famille (*Ibid.*). De plus, les femmes n'ont pas toujours accès à certains espaces publics urbains, que ce soit parce qu'elles ne s'y sentent pas en sécurité et donc, qu'elles ne s'y aventurent pas (Massey, 1994) ou parce qu'il leur est carrément interdit d'y accéder pour des raisons culturelles (Fenster, 1999).

Or, il apparaît que tel que conceptualisé par Lefebvre, le droit à la ville réfère exclusivement à la sphère publique. En limitant la conceptualisation du droit à la ville à l'espace public, cela limite le droit à la ville des femmes, car leur réalité, fortement inscrite dans la sphère privée, et cela même si l'espace public est de plus en plus ouvert aux femmes, n'est dès lors pas prise en considération. De plus, cela ne rend pas compte des différentes relations de pouvoir qui s'exercent sur les femmes, et ce, tant dans la sphère privée que dans la sphère publique. Tout comme dans la sphère publique, la sphère privée est façonnée par des rapports de force. La violence conjugale, qui est une violence majoritairement exercée par les hommes envers les femmes, est l'illustration extrême de ce type de relations de pouvoir et est malheureusement encore bien présente dans plusieurs foyers. « En 2015, près de 92 000 personnes au Canada ont été victimes de violence entre partenaires intimes, ce qui représente un peu plus du quart (28 %) de l'ensemble des victimes de crimes violents déclarés par la police. Quatre victimes sur cinq (79 %) de violence entre partenaires intimes déclarée par la police étaient des

 $<sup>^{14}</sup>$  Source : Statistique Canada. Revue chronologique de la population active 2010 (tableau 217). Ottawa : Statistique Canada, 2012 (n°. de cat. 71F0004XVB).

femmes, soit environ 7 000 victimes de sexe féminin » (Burczycka et Conroy, 2017, p.51).

Ainsi, un droit à la ville qui inclut davantage les femmes doit intégrer les rapports sociaux de genre, en plus de prendre en considération l'interrelation des sphères privée et publique et les répercussions qu'exercent ces deux sphères sur la liberté de mouvement des femmes (Fenster, 2005). Face à ces critiques, nous désirons articuler un droit à la ville qui intègre davantage l'expérience urbaine des femmes. Pour ce faire, il nous apparaît important d'exposer comment les chercheuses et les chercheurs voient les liens qui existent entre le patriarcat, l'urbanisation et le capitalisme. La section qui suit présente notre lecture féministe du droit à la ville prenant davantage en considération l'expérience urbaine des femmes, en mettant tout d'abord en lumière les liens existants entre l'urbanisation, le capitalisme et le patriarcat.

# 3.3 Lecture féministe du droit à la ville : Urbanisation, capitalisme et patriarcat

Tel que démontré par Lefebvre (*Ibid.*) et les autres chercheuses et chercheurs qui diffusent sa pensée, le capitalisme et l'urbanisation sont en interrelation. Or, afin de faire une lecture plus juste de la réalité des groupes sociaux spécifiques telles les femmes, les constats menant à l'idée du droit à la ville doivent intégrer les rapports que le capitalisme et l'urbanisation nourrissent avec le patriarcat. Ainsi, les deux premiers chapitres de cette thèse ont établi les bases qui permettent de comprendre les liens qui unissent le patriarcat et l'urbanisation. Il y est démontré qu'il existe un rapport différencié à l'espace selon qu'on est une femme ou un homme. Il en ressort que l'aménagement et l'utilisation de l'environnement bâti sont déterminés en partie par des présuppositions sur l'attribution de certains rôles basés sur le sexe des individus (Domosh et Seager, 2001). Une de ces présuppositions est l'association femme – foyer – sphère privée et homme – marché du travail – sphère publique. En d'autres termes, les rapports

sociaux de genre exercent une influence sur la structuration de l'espace urbain. À l'inverse, l'aménagement de l'espace et du territoire et ce, peu importe l'échelle géographique (maison, quartier, ville, métropole), façonne l'expérience urbaine des femmes et des hommes.

Parallèlement, plusieurs auteures et auteurs féministes et néomarxistes ont mis en lumière les liens qui unissent le patriarcat et le capitalisme (Dagenais, 1980; Hartmann, 1981; Delphy, 1981; Fox, 1988; Hennessy et Ingraham, 1997; Eisenstein, 1999). Dans la section « Apports du féminisme à l'approche marxiste » présenté au premier chapitre de cette thèse, nous avons précisément abordé ce point à travers la division sexuelle du travail et le fait que les femmes sont encore majoritairement responsables du travail domestique non rémunéré.

En bref, le travail et le rôle des femmes et les dynamiques patriarcales sont à la base de la dynamique de production/reproduction de la main d'œuvre. Ainsi, il apparaît essentiel d'inclure les interrelations qui existent entre le patriarcat, l'urbanisation et le capitalisme dans les constats qui mènent à l'idée du droit à la ville. Cette lecture féministe permet une conceptualisation différente du droit à la ville, un droit à la ville plus inclusif que celui élaboré par Lefebvre en 1968. Dans la prochaine section, nous présentons cette lecture féministe du droit à la ville.

#### 3.4 Nouvelle définition du droit à la ville

Afin d'intégrer l'expérience urbaine des femmes, nous considérons que nous devons y inclure de nouvelles dimensions que sont la mobilité, le sentiment de sécurité et la convivialité des espaces publics urbains et qui seront maintenant examinées. Selon Frohn (1999), ces dimensions font, entre autres, partie des différentes valeurs que les « planificateurs de l'oekoumène devraient avoir s'ils et elles veulent tenir compte des femmes » (Frohn, *Ibid.*, p.3). La mobilité, le sentiment de sécurité et la convivialité

font également partie des cinq thèmes prioritaires de la Charte européenne des femmes dans la Cité. De plus, l'article XI et XIII de la Charte mondiale du droit à la ville, adoptée en 2004 incluent respectivement le droit à la sécurité publique et à la coexistence pacifique, solidaire et multiculturelle et le droit à la mobilité et aux transports publics.

Prenons plus en détails la dimension de la mobilité. Tout d'abord, la capacité de se déplacer d'un individu influence fortement deux des dimensions identifiées par Lefebvre que sont l'accessibilité aux services urbains et l'appropriation des espaces publics. Il ne peut y avoir accès et appropriation, si les individus ne sont pas en mesure de s'y rendre. Ainsi, il est très important d'étudier cet aspect et d'analyser les différences ou les similarités entre les femmes et les hommes.

Il est également très important d'étudier spécifiquement la mobilité et non seulement de l'inclure comme indicateur de l'accès et de l'appropriation, car comme l'a démontré le deuxième chapitre de cette thèse, la mobilité est une dimension centrale de la vie des femmes. Cette dimension fait, entre autres, le lien entre plusieurs sphères de la vie des femmes (politique, économique, sphère privée). En effet, tel que le mentionnait le Conseil des Montréalaises dans son mémoire présenté dans le cadre de la consultation sur le Plan de transport de la Ville de Montréal,

[la] mobilité est un facteur déterminant dans le processus d'intégration sociale et économique de l'individu dans la ville. Elle ne constitue pas seulement un enjeu technique, mais est une véritable assise liée à la liberté et à l'égalité permettant d'accéder à l'emploi, d'assurer la vie quotidienne, de rompre l'isolement, de favoriser l'épanouissement personnel des femmes comme des hommes. Il s'agit là d'un enjeu important auquel les groupes de femmes de Montréal sont particulièrement sensibles (2007, p.1).

Dans le cadre de ce projet de recherche, nous définissions la mobilité comme étant la capacité d'un individu à se mouvoir dans l'espace – dans le cas présent, la ville – et ce, peu importe l'heure, le lieu et le moyen de transport.

Comme il a été vu dans le deuxième chapitre de cette thèse, une autre dimension centrale de la vie des femmes est le sentiment de sécurité, car celui-ci façonne leur expérience de la ville. Afin de réduire leur sentiment d'insécurité, plusieurs femmes limitent leurs déplacements dans la ville. Ainsi, « l'insécurité nuit à plusieurs femmes dans la poursuite de démarches de perfectionnement ou d'implication dans les activités de loisirs, politiques ou sociales » (Paquin, 2002, p.15) et est donc très liée à la dimension participation de Lefebvre. De plus, tout comme la mobilité, le sentiment de sécurité est également fortement lié à l'appropriation des espaces publics. Plusieurs femmes, lorsqu'elles ne se sentent pas en sécurité mettent en place des stratégies de protection et d'évitement qui peuvent nuire à leur appropriation des espaces publics. Ici, aussi le sentiment de sécurité n'est pas seulement un indicateur de la participation et de l'appropriation des espaces publics, mais un élément marquant la vie des femmes et il est donc important de l'intégrer au droit à la ville comme une dimension à part entière. Nous définissions le sentiment de sécurité comme « un état ou une situation dépourvue de menaces d'ordre physique, matériel ou moral » (Martel, *Ibid.*, p.7).

Finalement, la mobilité et la sécurité des femmes en ville sont liées à la convivialité. « Un environnement qui encourage la convivialité entre voisins et est facile à parcourir [est] un cadre urbain où les femmes peuvent se déplacer en toute sécurité » (Lambrick et Rainero, 2013, p.229). De plus, lors de marches exploratoires, plusieurs femmes ont proposé l'aménagement d'espaces de convivialité comme piste de solutions afin d'améliorer leur sentiment de sécurité (Impe et Marthoz, 2010). La convivialité est également très liée à la mobilité particulièrement chez les personnes aînées. En effet, tel que le souligne (Héam et Dejammes, 2000), un espace convivial favorise les déplacements piétons chez les personnes aînées. La convivialité est également liée à l'appropriation des espaces publics. Selon Bilingham et Cole (2002) pour être convivial, un espace public se doit, entre autres, d'être approprié par les habitantes et les habitants.

De plus, bien que non nommé spécifiquement par Lefebvre, plusieurs éléments énoncés dans son argumentaire pour un droit à la ville réfèrent à la notion de convivialité. Tel qu'exposé précédemment à la section 3.1 Définition du droit à la ville selon différents auteures et auteurs, lorsque Lefebvre s'intéresse à la valeur d'usage de la ville et de « la jouissance, la beauté et l'agrément des lieux de rencontre » (2009, p.45), cela renvoie, selon nous, à la notion de convivialité. Finalement, il mentionne également que le droit à la ville renvoie aux « lieux de rencontres et d'échanges » (*Ibid.*, p.133).

Afin de définir la dimension de convivialité, nous nous appuyons sur les travaux de Dind (2008). Ce dernier s'intéresse à l'évaluation de la qualité spatiale des espaces publics et souligne que les « besoins d'espace varient d'une culture à l'autre et selon la position de l'individu dans le cycle de vie » (*Ibid.*, p.2). Il note également que « plusieurs études ont montré que les perceptions de l'espace, au-delà des variations individuelles, présentent un certain nombre de récurrences interpersonnelles. » (Ibid., p.3). Dind « postule en effet que, au-delà de la variabilité des perceptions individuelles, la structuration des espaces publics n'est pas neutre, et que la qualité perçue par les usagers, le sentiment d'harmonie qui émerge d'un secteur urbain comme le quartier, découle d'un certain nombre de principes visant à préserver l'unité dans la diversité, et à gérer les multiples tensions contradictoires ou complémentaires. » (Ibid., p. 6). Ainsi, Dind (2008, p.1) définit la convivialité comme un « ensemble de qualités perçues, relatives au "vivre ensemble" au sein des espaces collectifs, telles que le confort, la liberté, l'ordre et l'appartenance ». C'est la définition que nous adoptons dans cette recherche, car nous partageons la vision de Dind stipulant que la structuration des espaces publics n'est pas neutre.

Dind (*Ibid.*) identifie également quatre principes pour l'aménagement convivial des espaces publics que sont la congruence, la diversité qualifiée, l'adéquation et l'unité. Toujours selon Dind (*Ibid.*, p.2), « le principe de congruence est défini, pour un élément

donné de l'espace public, par la conformité entre ses différentes dimensions, et notamment entre l'espace tel qu'il est conçu et son vécu par les usagers ». « La diversité qualifiée a trait, au sein d'un ensemble comme le quartier, à l'existence d'une variété d'espaces collectifs permettant la diversité des usages : des usages "normaux" tels que la marche ou plus atypiques comme le patin, des usages introvertis (lire) ou extravertis (faire du sport) ». Le principe d'adéquation « se réfère à la façon dont les éléments de l'espace public interagissent avec leur environnement. Chaque entité d'espace public peut entrer dans un rapport de complémentarité, d'indifférence ou d'opposition avec son contexte » (*Ibid*.). Finalement, « l'unité est ce qui décrit la cohérence entre les différents éléments de l'espace public à une échelle donnée [...] Au niveau d'un quartier, l'unité peut être concrétisée par la vocation locale des aménités, ou par le fait que les espaces collectifs ont en commun d'être accessibles aux usagers du quartier » (*Ibid*.).

Nous considérons également que les principales dimensions articulées par Lefebvre doivent être intégrées dans notre définition du droit à la ville. Voici de quelles façons nous définissons ces dimensions que sont le droit d'appropriation, le droit de participer et le droit à la centralité. En ce qui a trait au droit de participer et au droit à la centralité, nous empruntons les définitions articulées par Lefebvre présentées précédemment.

En ce qui a trait au concept d'appropriation, qui pour les différents auteurs nommés précédemment (Lefebvre, *Ibid.*, Purcell, 2002, 2009; Douay, *Ibid.*) renvoie à la présence physique des habitantes et des habitants dans les espaces publics, nous proposons d'élargir sa définition, car la littérature entourant ce concept est très riche et va au-delà de cette définition. En effet, pour Simard *et al.* (2009, p.b-3.), l'appropriation ne se limite pas à la prise de possession, mais inclut les « mécanismes par lesquels les populations apprivoisent un site ou un territoire plus vaste, apprennent à s'y repérer et à s'y sentir à l'aise pour éventuellement le considérer comme faisant partie de leur identité [...] Cette appropriation est une construction sociale qui se réalise dans le temps, à travers la fréquentation des lieux ». Ainsi, l'appropriation prend plusieurs formes. Pour

Ripoll et Veschambre (2005), celle-ci comprend l'appropriation matérielle et idéelle. Comme le définissent Simard *et al.*, (*Ibid.*), l'aspect matériel de l'appropriation renvoie à l' « ensemble des pratiques sociales associées à un site, incluant les usages, les habitudes de fréquentation et l'accessibilité » (*Ibid.*, p.b-3). La composante idéelle, quant à elle, réfère à l'acquisition de savoirs et de savoir-faire afin de pouvoir se déplacer de façon efficiente dans un espace. « Il s'agit du sentiment de se sentir à sa place, voire chez soi quelque part » (Ripoll et Verschambre, 2005, p.10), ce qui fait ainsi référence au sentiment d'appartenance.

Pour résumer, ce chapitre constitue la pierre angulaire de notre projet de recherche. En effet, nous avons ici construit et détaillé notre cadre théorique. Pour ce faire, nous avons, dans un premier temps, traité de la vision du droit à la ville telle que présentée par Lefebvre en prenant soin de le décrire brièvement et d'énoncer quelques critiques concernant la place des femmes dans ce droit à la ville. Par la suite, nous avons proposé une lecture féministe du droit à la ville. Ce cadre théorique nous amène à articuler des questions, des hypothèses et des objectifs de recherche que nous exposons au prochain chapitre.

#### **CHAPITRE 4**

# PROBLÉMATIQUE DE RECHERCHE

Ce quatrième chapitre expose la problématique de recherche. Pour ce faire, l'objectif, la question générale de recherche et les hypothèses générale et secondaire y sont formulés.

# 4.1 Objectif

Tout d'abord, cette recherche a pour objectif principal de comprendre l'exercice éventuel du droit à la ville des femmes et des hommes et les liens qu'il y a entre leur exercice du droit à la ville, les caractéristiques démographiques, sociales et économiques et les différentes façons d'aménager l'espace urbain. Tel que démontré dans le deuxième chapitre, les réalités et les expériences des femmes et des hommes diffèrent et la structuration de l'espace a un effet différencié selon le genre. Ainsi, il nous apparaît important de s'intéresser à la fois aux femmes et aux hommes afin de documenter leurs réalités et leurs expériences respectives et de voir de quelles façons l'aménagement urbain a un effet différencié sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes.

# 4.2 Question générale de recherche

La question générale de recherche à laquelle notre thèse essaie de répondre est la suivante : Dans quelles mesures et de quelles façons l'aménagement urbain influence-t-il l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes?

Dans le cas précis de cette recherche, l'exercice du droit à la ville se réalise à travers les différentes dimensions présentées précédemment dans le cadre théorique. Ainsi, l'exercice du droit à la ville inclut le droit à l'appropriation, à la participation, à la centralité, à la mobilité, au sentiment de sécurité et à la convivialité des espaces publics. Nous cherchons donc à savoir s'il y a un lien entre les différents types d'aménagement urbain et les façons dont les femmes et les hommes exercent leur droit à la ville, à savoir comment ils (1) fréquentent et s'approprient les espaces publics urbains, (2) participent à différentes séances d'information et consultations publiques traitant d'aménagement urbain, (3) ont accès aux différents services urbains, (4) se déplacent dans la ville, (5) se sentent en sécurité dans cet environnement et (6) perçoivent leur environnement et les rapports entre les personnes qui y sont présentes. À travers ces éléments, nous serons en mesure d'étudier les six dimensions du droit à la ville précédemment explicitées.

# 4.3 Hypothèse générale

Afin de répondre à notre question de recherche, l'hypothèse générale s'articule en deux volets. Tout d'abord, en réponse anticipée à notre question de recherche, notre hypothèse postule que les femmes et les hommes n'exercent pas dans la même mesure et de la même façon leur droit à la ville. D'après la recension des écrits réalisée et exposée aux chapitres précédents, les hommes exerceraient davantage leur droit à la ville que les femmes particulièrement en ce qui a trait à leur mobilité, leur fréquentation et appropriation des espaces publics urbains, leur sentiment de sécurité et leur participation. En effet, tel que l'a démontré le deuxième chapitre de cette thèse, les hommes, comparativement aux femmes, utilisent moins les transports en commun, fréquentent davantage les espaces publics et ce à tout moment de la journée, se sentent davantage en sécurité dans l'espace urbain et participent davantage aux instances consultatives. De

plus, comme la convivialité est fortement liée au sentiment de sécurité et à l'appropriation des espaces publics, nous supposons que les hommes, par rapport aux femmes, considèrent que le secteur étudié est davantage convivial.

En outre, nous anticipons que les aménagements urbains n'ont pas le même effet sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes. Tel qu'exposé à la section 2.4 Femmes et aménagement urbain de cette thèse, les femmes lorsqu'elles effectuent des déplacements ont généralement une aversion pour le risque, particulièrement lorsqu'elles se déplacent à vélo. Ainsi, nous supposons que l'aménagement de pistes cyclables améliore davantage le sentiment de sécurité et la mobilité des femmes que ceux des hommes. Nous émettons également l'hypothèse que les bandes cyclables n'auront pas cet effet chez les femmes, car elles apprécient un plus grand degré de séparation avec la circulation automobile.

Nous supposons également que pour certains aménagements, l'effet perçu par les femmes et les hommes sera semblable. Nous soutenons qu'un environnement incitant à la marche qui est donc bien éclairé, possédant de larges et nombreux trottoirs et où plusieurs bancs y sont disposés contribue à ce que les femmes et les hommes marchent davantage et donc améliore leurs déplacements.

Par contre, nous croyons que ce type d'aménagement, améliorera également chez les femmes leur sentiment de sécurité et contribuera à ce qu'elles perçoivent le secteur comme plus convivial.

En plus de cette hypothèse générale, afin de bien répondre à notre question générale, nous articulons une hypothèse secondaire que voici.

# 4.4 Hypothèse secondaire

Nous émettons comme hypothèse secondaire que les caractéristiques démographiques, sociales et économiques influencent la façon dont les femmes et les hommes exercent leur droit à la ville. Ces caractéristiques sont liées, entre autres, au mode de déplacement, à l'âge, à la situation familiale, au mode d'occupation du logement, à l'appartenance à un groupe ethnoculturel, au niveau de scolarité, à l'occupation d'un emploi, au revenu, au nombre d'années de résidence dans le secteur ainsi qu'à l'état de santé (Painter, 1992; Martel, *Ibdi*.; Ghomari, 2001; Byme et Wolche, 2009; Yavuz et Welch, 2010). Tel que souligné dans le premier chapitre de cette thèse, nous tentons d'intégrer le concept d'intersectionnalité dans notre recherche, car les femmes et les hommes font face à plusieurs rapports d'oppression et il est important de les considérer dans leur ensemble.

À titre d'exemple, nous supposons que l'âge influence l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes. Une personne plus âgée exercerait moins son droit à la ville qu'une personne plus jeune, car de façon générale, les personnes âgées ont une moins bonne mobilité et ont davantage tendance à rester à la maison pour se soustraire d'un danger potentiel. Elles fréquentent et s'approprient donc moins les espaces publics urbains et, en conséquence, participent moins à différentes séances d'information et de consultations publiques (Martel, *Ibid.*).

Le prochain chapitre expose la stratégie méthodologique déployée afin de tester nos hypothèses de recherche.

### **CHAPITRE 5**

# STRATÉGIE MÉTHODOLOGIQUE

Ce cinquième chapitre expose notre stratégie méthodologique en identifiant le type de recherche, la stratégie de vérification, l'approche qualitative et quantitative, le cadre opératoire, les modes de collecte de données, ainsi que le traitement et l'analyse de données utilisés dans cette recherche doctorale.

## 5.1 Type de recherche

Cette recherche est à la fois théorique et empirique. Notre proposition théorique, le droit à la ville féministe, est un effort de conceptualisation qui vise à préciser la notion du droit à la ville. Cette recherche est également empirique, car elle inclut une partie de recherche sur le terrain questionnant l'expérience des femmes et des hommes résidant dans le secteur Laurier-Est situé dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Notre recherche s'inscrit également dans une démarche hypothético-déductive, dont l'objectif premier est de tester nos hypothèses de recherche (Wood et Welch, 2010). Tout d'abord, l'hypothético-déductif « désigne la démarche par laquelle l'esprit part d'une idée dont il cherche ensuite à vérifier la véracité. On reconnait la procédure habituelle des chercheurs : après avoir défini leurs concepts et hypothèses de la façon la plus rigoureuse possible, ils vont ensuite sur le terrain vérifier si les faits confirment ou infirment leurs idées. La théorie précède habituellement les données » (Deslauriers,

1991, p.85). Telle qu'exposée précédemment, notre recherche repose sur une hypothèse générale et une hypothèse secondaire à partir desquelles nous identifions des variables que nous tenterons d'observer sur le terrain à partir d'indicateurs précis. Ainsi, suivant cette démarche hypothético-déductive, nous lirons « une situation concrète spécifique à l'aide d'une grille théorique » (Aktouf, 1987, p.29) issue de notre cadre théorique du droit à la ville.

# 5.2 Stratégie de vérification

La stratégie de vérification choisie « servira à déterminer la nature de l'observation à réaliser, le type d'information à recueillir et le type de traitement de données à effectuer » (Bédard, 2007, p.81). Pour réaliser notre recherche, l'étude de cas nous semble la stratégie de vérification la plus appropriée afin de déterminer quels sont les effets des aménagements urbains sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes. Pour ce faire, nous appuyons notre recherche sur l'étude d'un projet d'aménagement particulier situé sur le territoire de la Ville de Montréal. Il s'agit du projet de réaménagement du secteur Laurier-Est implanté dans et par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (Fig.4). Ce projet d'aménagement a pour objectif, entre autres, de rendre « les déplacements des piétons et des cyclistes plus sécuritaires et conviviaux »<sup>15</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> Source : Ville de Montréal. 2015. *Réaménagement de l'avenue Laurier Est* <a href="http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\_pageid=7297,89053614&\_dad=portal&\_schema=PORTAL">http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\_pageid=7297,89053614&\_dad=portal&\_schema=PORTAL</a> (site consulté le 27 janvier 2016).

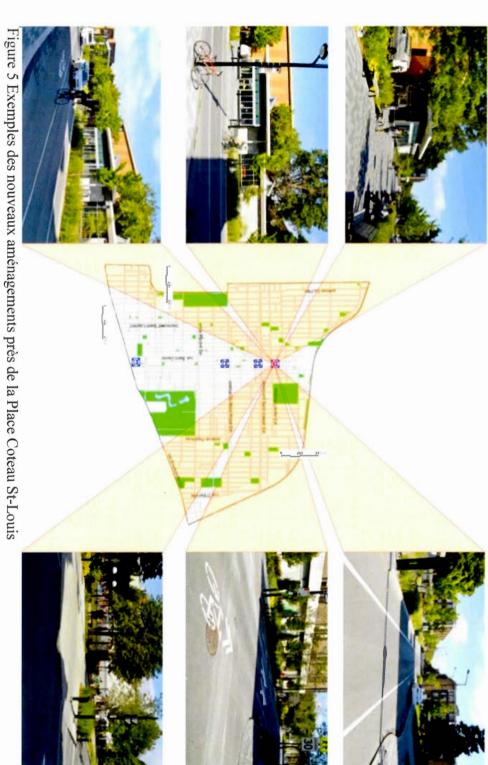


Figure 4 Projet de réaménagement du secteur Laurier-Est implanté dans et par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal

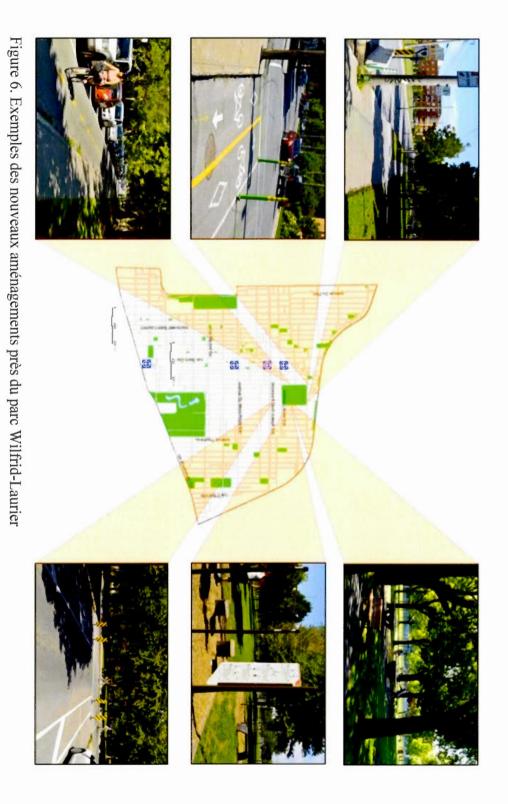
Source : Plan d'aménagement de la Ville de Montréal (2008), modifié par F. Roy Trempe

# 5.2.1 Projet de réaménagement du secteur Laurier-Est dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Le réaménagement du secteur Laurier-Est est le premier volet du Plan de gestion de la circulation de transit (2010) de l'arrondissement découlant des orientations adoptées dans le Plan de transport de la Ville de Montréal (2008) et le Plan de déplacement



Source: F. Roy Trempe (2014).



Source: F. Roy Trempe (2014)

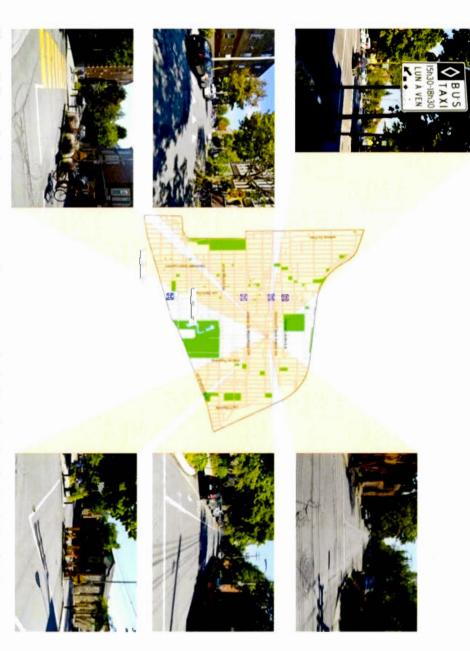


Figure 7. Exemples des nouveaux aménagements près de l'école primaire Paul-Bruchési

Source: F. Roy Trempe (2014).

Plus précisément, le parc Wilfrid-Laurier a subi une cure de rajeunissement et a accueilli plusieurs nouveaux aménagements dans le but de faire de ce parc, tel que le soulignait le maire d'arrondissement M. Luc Ferrandez, « un espace privilégié de détente, de rencontres, d'activités. Bref, un milieu de vie exceptionnel! »<sup>16</sup>.

Plus précisément, le parterre central a été réaménagé. Pour y arriver, une rue et des espaces de stationnement ont été retirés. Une zone active comprenant des tables de ping-pong extérieures et des stations d'entraînement ont été ajoutées. La figure 8 expose le réaménagement du parterre central.



Figure 8 Nouvel aménagement du parterre central du parc Wilfrid-Laurier

Source : Ville de Montréal. 2017. *Mobilier urbain*. <a href="http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?">http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?</a> <a href="pageid=7297,142368920&\_dad=portal&\_schema=PORTAL">pageid=7297,142368920&\_dad=portal&\_schema=PORTAL</a> (site consulté le 18 mars 2018).

<sup>16</sup> Ville de Montréal. 2012. *Plus de 5,6 M\$ d'investissements dans le parc Laurier*, <a href="http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?">http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?</a> pageid=7297,75318432&\_\_dad=portal&\_schema=POR-TAL&id=4877&ret=/pls/portal/url/page/arrond pmr fr/rep\_annonces/rep\_actualites/coll\_actualites

(site consulté le 9 février 2018).

-

Plusieurs sentiers parcourant le parc ont été déminéralisés. Plus de 60 arbres et une centaine de fleurs vivaces ont été plantés. Afin de renforcer la propreté du parc et améliorer le confort des usagères et des usages, 80 bancs, 20 tables à pique-nique ainsi que 31 poubelles ont été installés. La piste cyclable, qui auparavant traversait le parc, a été déplacée à l'extérieur du parc afin de minimiser les risques de collision entre les usagères et les usagers du parc et les cyclistes. Depuis, les quatre rues bordant le parc possèdent une piste ou une bande cyclable.

La piscine Laurier a également été rénovée. Lors de sa réfection, une pataugeoire, des jeux d'eau, des parasols ainsi qu'un vestiaire familial ont été ajoutés. La figure 9 expose une partie de ces nouvelles installations aquatiques.



Figure 9 Pataugeoire, jeux d'eaux et nouveaux parasols à la piscine du parc Wilfrid-Laurier

Source : Joël Lemay. 2011. *La piscine Laurier ouvre ses portes*. <a href="http://www.24hmon-treal.canoe.ca/24hmontreal/actualites/archives/2011/07/20110707-175251.html">http://www.24hmontreal.canoe.ca/24hmontreal/actualites/archives/2011/07/20110707-175251.html</a> (site consulté le 9 février 2018).

Finalement, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal organise plusieurs activités dans ce parc. À titre d'exemple, des cours de tango et du cinéma en plein air sont organisés

l'été et des cours de yoga sont donnés l'hiver. Il est également possible aux usagères et usagers du parc d'avoir accès à Internet sans fil via le réseau Île sans fil<sup>17</sup>. Les figures 10, 11 et 12 présentent quelques-unes des activités tenues au parc Wilfrid-Laurier depuis son réaménagement.



Figure 10 Cours de tango

Source: Julie Patenaude, 2016, <a href="https://www.youtube.com/watch?v=JwtZE5zxYv0">https://www.youtube.com/watch?v=JwtZE5zxYv0</a> (site consulté le 19 mars 2018)

Ainsi, tel que le soulignait M. Alan DeSousa à l'époque vice-président du comité exécutif de la Ville de Montréal, le réaménagement du Parc Wilfrid-Laurier a pour objectif de « consolider les installations existantes de façon à les rendre plus sécuritaires, plus conviviales et plus accueillantes. Ultimement, ce que nous voulons, c'est prendre soin

<sup>17</sup> Ferrandez. 2013. *Rapport du Maire sur la situation financière de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal*. <a href="https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond">https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond</a> <a href="pmm">pmm</a> fr/media/documents/Rapport maire 2013.pdf (site consulté le 9 février 2018).

de nos citoyens en leur offrant un environnement sain et agréable, une ville verte et sécuritaire où il fait bon vivre »<sup>18</sup>.



Figure 11 Cinéma sous les étoiles

Source: Cinéma sous les étoiles. 2018. <a href="http://cinemasouslesetoiles.org/">http://cinemasouslesetoiles.org/</a> (site consulté le 19 mars 2018).



Figure 12 Yoga Neige

Source: Pop spirit. 2018. http://www.nightlife.ca/quoi-faire/2018/03/18/yoga-neige-gratuit-hiver-2018-18 (site consulté le 19 mars 2018).

De plus, depuis l'aménagement de la Place Coteau-St-Louis, plusieurs activités prennent place dans cet espace public. Depuis 2011, durant la saison estivale, un marché fermier (fig. 13) est ouvert les jeudis en fin de journée et les dimanches après-midi. Tel que l'expose la figure 14, depuis l'été 2011, un piano peint par divers artistes est « mis à la disposition des passants entre 10 h et 20 h, tous les jours de la semaine » <sup>19</sup>.

Ferrandez. 2013. Rapport du Maire sur la situation financière de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. <a href="https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond">https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond</a> <a href="pm: pmr fr/media/documents/Rapport">pmr fr/media/documents/Rapport</a> maire 2013.pdf (site consulté le 9 février 2018).

<sup>&</sup>lt;sup>19</sup> Ville de Montréal. 2016. *Les pianos publics du Plateau-Mont-Royal*, <a href="http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\_pageid=7297,99183570&\_dad=portal&\_schema=PORTAL">http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\_pageid=7297,99183570&\_dad=portal&\_schema=PORTAL</a> (site consulté le 9 décembre 2016).



Figure 13 Marché fermier de la Place Coteau St-Louis

Source: Jean-Pierre Szaraz, 15 septembre 2016.



Figure 14 Piano public

Source : La Métropole. 2014. *Pleins de pianos dans le Plateau* <a href="http://www.lametro-pole.com/article/tendances/quoi-faire/plein-de-pianos-dans-le-plateau">http://www.lametro-pole.com/article/tendances/quoi-faire/plein-de-pianos-dans-le-plateau</a> (site consulté le 27 janvier 2017).

Le réseau de trajet d'autobus traversant le secteur Laurier-Est a également été modifié. Afin de se conformer à la direction de la rue Laurier désormais mis en sens unique vers l'est, le trajet d'autobus de la ligne 47 Masson a été modifié. Depuis, les autobus de la ligne 47, lorsqu'ils circulent en direction ouest, empruntent la rue St-Grégoire (située au nord de la rue Laurier) entre les rues Papineau et St-Hubert.

Une nouvelle ligne d'autobus, la 427 Express St-Joseph, a été ajoutée en 2011. Cette ligne offre un lien direct au centre-ville et une alternative à la ligne orange du métro roulant déjà à pleine capacité aux heures de pointe. La figure qui suit expose le trajet emprunté par les autobus de la ligne 427.



Figure 15 Trajet de la ligne d'autobus 427 Express St-Joseph

Source : Société de transport de Montréal (2018), modifié par F. Roy Trempe.

Finalement, dans le cadre de ce projet, une voie réservée au transport collectif a été mise en fonction sur le boulevard St-Joseph entre la rue Messier et le boulevard St-Laurent. Ainsi, de 6h30 à 9h30, en direction ouest et de 15h30 à 18h30 en direction est,

une voie est retranchée de la circulation automobile et est réservée pour les déplacements des autobus et des taxis. La mise en place de cette voie réservée facilite les déplacements des autobus 14, 27, 427 et 51 qui l'empruntent<sup>20</sup>.

Nous avons choisi ce projet d'aménagement pour plusieurs raisons. Tout d'abord, il est lié spécifiquement au transport et à la mobilité, une des dimensions de notre droit à la ville. En transformant l'aménagement urbain, ce projet vise à modifier les déplacements des automobilistes et à améliorer les déplacements piétons et cyclistes. De plus, ce projet s'intéresse particulièrement à la question de la sécurité, une autre dimension de notre droit à la ville. Rappelons que l'objectif premier de ce projet de réaménagement est de « rendre les abords de l'école et du métro Laurier plus sécuritaires et d'apaiser la circulation dans le secteur »<sup>21</sup>. La convivialité, une autre des dimensions de notre droit à la ville, est également abordée par ce projet. Il a pour objectif de rendre « les déplacements des piétons et des cyclistes plus sécuritaires et conviviaux »22. De plus l'aménagement d'un nouvel espace public autour de l'édicule nord du métro Laurier vise à rendre le secteur « plus convivial pour les quelque 16 000 piétons qui passent chaque jour autour de [cette] station de métro » (Le Plateau-Mont-Royal, 2012).

Finalement, ce projet d'aménagement a soulevé les passions. De nombreux citoyennes et citoyens se sont opposés à celui-ci tandis que d'autres militaient dans le quartier depuis plusieurs années afin que des mesures d'apaisement de la circulation soient

Source: Secteur de l'avenue Laurier Est pageid=7297,89053614& dad=portal& schema=PORTAL

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup> Société de transport de Montréal, 2011, Inauguration de la nouvelle voie réservée au transport collectif dans l'axe Saint-Joseph. http://www.stm.info/fr/presse/communiques/2011/inauguration-de-lanouvelle-voie-reservee-au-transport-collectif---dans-l-axe-saint-joseph (site consulté le 18 mars 2018). http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> Source: Ville de Montréal. Des rues transformées... des espaces repensés site http://ville.montreal.qc.ca/portal/page? pageid=7297,142807688& dad=portal& schema=PORTAL (site consulté le 9 décembre 2016).

mises en place. À ce sujet, depuis 2005, un comité citoyen (le Comité circulation Plateau Mont-Royal), soutenu par l'organisme communautaire La Maison d'Aurore, est actif dans cet arrondissement et milite pour l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation<sup>23</sup>. En outre, plusieurs articles de quotidiens montréalais ont exposé la réaction des citoyennes et des citoyens face à ce projet de réaménagement. Cela nous porte à croire que les résidentes et les résidents touchés par ce projet auront éventuellement participé aux discussions qui ont eu lieu à cet égard, la participation étant une autre dimension du droit à la ville.

5.3 Approche mixte : une recherche qualitative et quantitative

L'approche sélectionnée pour ce projet de recherche est mixte.

Mixed methods research is an approach to inquiry that combines both qualitative and quantitative forms of research. It involves philosophical assumptions, the use of qualitative and quantitative approaches, and the mixing or integrating of both approaches in study (Creswell, 2013, p.244).

Ainsi, cette approche permet de jumeler des données qualitatives à des données quantitatives « afin d'enrichir la méthodologie et, éventuellement, les résultats de recherche » (Karsenti 2000 *In* Pinard *et al.*, 2004, p. 60). Nous avons choisi cette approche pour plusieurs raisons. Tout d'abord, nos hypothèses de recherche font appel à des aspects qui se prêtent à des traitements qualitatifs et quantitatifs. À titre d'exemple, comme nous nous intéressons au sentiment de sécurité. Il faut cerner la perception des

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup> Le Comité de circulation s'est fait principalement connaître par deux campagnes d'affichage « Maximum 30, Notre rue : un milieu de vie » tenues en 2005 et 2006. À l'hiver 2007, une masse critique piétonne a été organisée pour sensibiliser la population aux enjeux de la circulation. À la fin de 2007, le comité de circulation du Plateau Mont-Royal, chapeauté par l'organisme La Maison d'Aurore, s'est lancé dans un processus d'élaboration d'un Plan de déplacement urbain citoyen. Cette démarche soutenue par les citoyennes et citoyens de l'arrondissement avait pour objectif de faire ressortir les préoccupations des résidentes et résidents en matière de circulation.

individus face à leur environnement et au risque d'être victime d'un acte de violence. L'approche qualitative permet de dévoiler l'interprétation et la perception de ces individus. Parallèlement, nous nous intéressons à la mobilité que nous analysons grâce à des indicateurs quantifiables, telles les heures et la durée des déplacements.

De plus, comme notre questionnaire comprend des questions fermées et ouvertes, nous avons collecté des données quantitatives et qualitatives. Les réponses aux questions fermées nous permettent de mesurer l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes et les effets des aménagements urbains tandis que les réponses aux questions ouvertes nous permettent de mieux qualifier cet exercice, mais surtout de trouver des pistes permettant d'expliquer les réponses aux questions fermées. Ainsi, les données obtenues par les questions ouvertes permettent d'enrichir celles obtenues avec les questions fermées. D'après Creswell (*Ibid.*), cela renvoie à une méthode explicative séquentielle mixte (*explanatory sequential mixed methods*) expliquant les résultats quantitatifs obtenus par des données qualitatives. Cette méthode permet une compréhension plus approfondie des résultats quantitatifs. Ajoutons à cela que nous avons également effectué des analyses qualitatives et quantitatives sur les données recueillies par les questionnaires. La section qui suit présente le cadre opératoire de cette recherche. Puis nous exposons pourquoi nous avons eu recours au questionnaire comme mode de collecte de données et décrivons les types d'analyses auxquels nous avons eu recours.

### 5.4 Cadre opératoire

Afin de construire notre cadre opératoire, nous avons identifié des variables à partir de nos hypothèses générale et secondaire. Tout d'abord, « une variable est une caractéristique, un attribut ou encore une dimension d'un phénomène observable empiriquement et dont la valeur varie en fonction de l'observation » (Mace, 1988, p.48).

Rappelons que pour tester notre hypothèse générale, par l'analyse du projet de réaménagement du Secteur Laurier-Est, nous devons établir si les femmes et les hommes considèrent que les aménagements urbains concrets mis en place par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal<sup>24</sup> et ceux préexistants<sup>25</sup> leur permettent effectivement d'exercer mieux ou moins bien leur droit à la ville et s'il y a une différence entre l'évaluation des femmes et des hommes.

Au niveau de notre hypothèse secondaire, nous devons vérifier si les caractéristiques démographiques, sociales et économiques ont un effet sur l'évaluation que font les femmes et les hommes de leur exercice du droit à la ville. Les variables dépendantes sont les variables expliquées et les variables indépendantes sont les variables explicatives.

### 5.4.1 Variables dépendantes

Nos variables dépendantes, tant pour l'hypothèse générale que pour l'hypothèse secondaire, sont liées à l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes, c'est-à-dire leur expérience de la ville. Cette expérience peut être analysée en se référant aux dimensions du droit à la ville présentées dans le cadre théorique que sont l'appropriation, la participation, la centralité, la mobilité, le sentiment de sécurité et la convivialité. Afin d'opérationnaliser nos hypothèses, ces six dimensions deviennent nos concepts opératoires desquels nous avons défini des variables. Le tableau 3 expose les concepts opératoires, les variables dépendantes et ses indicateurs.

<sup>24</sup> La grande majorité des aménagements urbains dans le cadre de ce projet de réaménagement sont des mesures d'apaisement de la circulation.

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup> Le territoire étudié possédait des aménagements urbains avant la mise en œuvre du projet de réaménagement et de sécurisation du Secteur Laurier-Est : des équipements récréatifs tels le Parc Wilfrid-Laurier et ses installations sportives, des équipements d'éclairage des rues et des parcs et des panneaux de signalisation.

Tableau 3. Variables dépendantes liées au droit à la ville des femmes et des hommes.

Concepts opératoires	Variables	Indicateurs
operatories	Fréquence de fréquentation des es- paces publics urbains	<ul> <li>Je ne le fréquente pas,</li> <li>Moins de 2 fois/année,</li> <li>2 à 3 fois/année,</li> <li>1 à 2 fois/mois,</li> <li>1 fois/semaine ou plus.</li> </ul>
Appropriatn	Moments de fréquentation des es- paces publics urbains	<ul> <li>Sur semaine,</li> <li>Les fins de semaine,</li> <li>Lors de fêtes ou événements spéciaux,</li> <li>En tout temps.</li> </ul>
	Accès aux espaces publics urbains	<ul> <li>Pas du tout,</li> <li>Un peu facile,</li> <li>Assez facile,</li> <li>Très facile.</li> </ul>
	Type d'activités	<ul> <li>Activités de loisirs dits passifs ou stationnaires,</li> <li>Activités mobiles,</li> <li>Activités sportives,</li> <li>Activités liées aux soins des enfants,</li> <li>Autres</li> </ul>
	Évolution de la fréquentation des es- paces publics urbains depuis le réa- ménagement du secteur	<ul> <li>Fréquente davantage les espaces urbains</li> <li>N'a pas changé,</li> <li>Fréquente moins les espaces urbains.</li> </ul>
Participation	Participation à des séances d'infor- mations, consultations publiques, séances du conseil d'arrondissement liées au projet d'aménagement étudié	<ul> <li>Pas assisté,</li> <li>Assisté sans prendre la parole, assisté e pris la parole,</li> <li>Participé à des comités abordant le proje ou l'aménagement urbain en général.</li> </ul>
	Participation à des séances d'infor- mations, consultations publiques, séances du conseil d'arrondissement liées à l'aménagement urbain en gé- néral	<ul> <li>Pas assisté,</li> <li>Assisté sans prendre la parole, assisté e pris la parole,</li> <li>Participé à des comités abordant le proje ou l'aménagement urbain en général.</li> </ul>
	Évolution de la participation aux séances d'informations et consulta- tions publiques traitant de l'aménage- ment urbain depuis le réaménagement du secteur.	<ul><li>Participe davantage,</li><li>Na pas changé,</li><li>Participe moins.</li></ul>
Centralité	Évolution de l'accès aux services urbains depuis le réaménagement du secteur.	<ul> <li>L'accès est plus facile,</li> <li>L'accès n'a pas changé,</li> <li>L'accès est plus difficile,</li> <li>Je n'ai plus accès.</li> </ul>

Mobilité	Moyens de transport pour se rendre au travail ou à l'école, pour faire des loisirs et les courses et autres activités liées au foyer	<ul><li>Marche,</li><li>Vélo,</li><li>Transport en commun,</li><li>Voiture.</li></ul>
	Moment dans la journée où la majo- rité des déplacements sont effectués	- Heures de pointe, - Durant la journée, - En soirée.
	Durée des déplacements liés au tra- vail ou à l'école, au loisir et aux acti- vités liées au foyer	- Minutes.
	Évolution des déplacements depuis le réaménagement du secteur.	<ul> <li>Les déplacements se sont améliorés,</li> <li>Les déplacements n'ont pas changé,</li> <li>Les déplacements se sont détériorés.</li> </ul>
Sentiment de sécurité	Évaluation du sentiment de sécurité	<ul> <li>Pas du tout,</li> <li>Un peu,</li> <li>Beaucoup,</li> <li>N'y ai jamais pensé.</li> </ul>
	Moment de la journée où ressent de l'insécurité	<ul> <li>Journée,</li> <li>En soirée,</li> <li>Nuit,</li> <li>À tous ces moments,</li> <li>À aucun de ces moments.</li> </ul>
	Évolution du sentiment de sécurité depuis le réaménagement du secteur.	<ul> <li>Se sent plus en sécurité,</li> <li>N'a pas changé,</li> <li>Se sent moins en sécurité.</li> </ul>
Convivialité	Évaluation de la convivialité du sec- teur	- Pas du tout, - Un peu, - Assez, - Très convivial.
	Évaluation des rapports entre les individus présents dans le secteur.	- Pas du tout, - Un peu, - Assez, - Très positifs.
	Évolution de la convivialité du sec- teur depuis son réaménagement.	<ul><li>S'est amélioré,</li><li>N'a pas changé,</li><li>S'est détérioré.</li></ul>
	Évolution de la des rapports entre les individus présents dans le secteur depuis son réaménagement.	<ul> <li>Se sont améliorés,</li> <li>N'ont pas changé,</li> <li>Se sont détériorés.</li> </ul>

Ici, l'appropriation renvoie à la fois à sa composante matérielle et idéelle. En ce qui a trait à la composante matérielle, nous nous intéressons à l'appropriation du temps et de l'espace de la ville, soit à la présence physique des habitantes et des habitants dans les espaces publics urbains (Purcell, 2002; 2009). Dans notre étude de cas, nous avons questionné les répondantes et les répondants en lien avec deux espaces publics (Figure 4), soit le Parc Wilfrid-Laurier et la Place Coteau Saint-Louis. Inspirée par les questions élaborées par Simard et al. (Ibid, b-1) afin de saisir le processus d'appropriation du Vieux-port de Chicoutimi par les usagères et les usagers, nous cherchons à savoir si les répondantes et les répondants fréquentent ces espaces publics urbains et si oui, à quelle fréquence. Nous désirons également savoir quelle est leur évaluation de l'accessibilité à ces espaces publics urbains, à quels moments elles et ils les fréquentent et quelles sont les différentes raisons les motivant à fréquenter ces espaces publics. Ces différents motifs ont été répertoriés par des études réalisées par Hayward (1989), McIntyre et al., (1991), Loukaitou-Sideris (1995), Manning et More (2002), Byrne et Wolch, (2009) ainsi que Simard et al. (Ibid.). Nous regroupons les raisons pour lesquelles les femmes et les hommes fréquentent les espaces urbains dans de grandes catégories que voici : pour y effectuer 1) des activités de loisirs dites passives ou stationnaires, telles que prendre des bains de soleil, pique-niquer, retrouver des amis ou de la famille, peinturer, prendre des photos, jouer d'un instrument de musique, lire un livre, s'assoir et relaxer ou regarder les passantes et les passants ou les enfants jouer ou les gens faire du sport, 2) des activités mobiles telles que marcher, promener le chien, faire du vélo et 3) des activités sportives telles que le basketball, le baseball, le soccer, le tennis, la natation, le tai-chi ou le yoga. À ces trois catégories, nous ajoutons des activités liées aux soins des enfants comme allaiter, nourrir ou promener les enfants. Nous cherchons également à savoir si leur fréquentation du Parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau Saint-Louis a changé depuis le réaménagement du secteur.

Afin d'évaluer les impacts des nouveaux aménagements urbains sur la participation des femmes et des hommes, nous cherchons à savoir si les femmes et les hommes résidant sur le territoire étudié ont participé à différentes séances d'informations, consultations publiques ou séances du conseil d'arrondissement traitant de ce projet d'aménagement. Nous désirons également savoir si ces femmes et ces hommes assistent ou participent activement à d'autres séances d'informations, consultations publiques ou séances du conseil d'arrondissement concernant, de façon générale, l'aménagement urbain. Nous cherchons à savoir si leur participation a changé depuis le réaménagement du secteur.

En ce qui a trait aux impacts de ce projet d'aménagement sur la centralité, nous désirons savoir comment les femmes et les hommes résidant sur le territoire à l'étude évaluent l'accès aux services urbains et si cela a changé depuis l'implantation de ce projet d'aménagement. L'ensemble des services étudiés sont les bibliothèques, la Maison de la culture, les théâtres, les musées, les arénas et les patinoires extérieures, les centres de loisirs, les piscines, les pataugeoires et les jeux d'eaux, les terrains sportifs (de balle, tennis, volleyball, multisport et planches à roulettes), les jardins communautaires, les parcs, les services de garde pour enfants d'âge préscolaire (Garderie, CPE et service de garde en milieu familial), les écoles primaires, les écoles secondaires, les écoles de métiers et professionnels, les hôpitaux, les CSSS, les CLSC, les cliniques médicales, les pharmacies, les ressources d'hébergement, les centres de réadaptation, les centres jeunesse, les vélos en libre-service, les services d'autopartage, les autobus, le métro, les stationnements, les épiceries, les fruiteries, les boulangeries, les boucheries, les

poissonneries, les cordonneries, les banques et les restaurants. Cette liste de 34 services est basée sur les services identifiés par la Ville de Montréal<sup>26</sup>.

Quant aux impacts des nouveaux aménagements urbains sur la mobilité des femmes et des hommes, nous nous intéressons aux déplacements effectués par les femmes et les hommes résidant sur le territoire étudié et les raisons pour lesquelles ils effectuent ces choix. Pour mieux saisir ces déplacements, nous désirons connaître leurs moyens de transport (marche, vélo, transport en commun ou voiture) utilisés pour se rendre au travail ou à l'école, pour effectuer des activités de loisir ou pour effectuer des tâches liées au foyer, les heures auxquelles la majorité des déplacements sont effectués et la durée de leurs déplacements. Nous cherchons également à déterminer si leurs déplacements se sont améliorés ou non depuis l'implantation de ce projet d'aménagement.

En ce qui a trait aux effets de ces aménagements urbains sur le sentiment de sécurité des femmes et des hommes, nous nous intéressons à la façon dont ils perçoivent le territoire étudié et comment ils évaluent le risque d'être victime d'une agression. Plus précisément, nous voulons savoir si les personnes interrogées se sentent en sécurité lorsqu'elles fréquentent les espaces publics urbains situés sur le territoire à l'étude, si cela varie selon le moment de la journée et si cela a changé depuis l'implantation de ce projet d'aménagement.

Finalement, nous avons demandé aux répondantes et aux répondants d'évaluer la convivialité du secteur à savoir si celui-ci était pas du tout, un peu, assez ou très convivial. Nous leur avons également demandé d'évaluer si le rapport entre les individus présents dans le secteur était pas du tout, un peu, assez ou très positif et si cela avait changé

<sup>&</sup>lt;sup>26</sup> Source: Ville de Montréal. *Portail Officiel. Services aux citoyens*, <a href="http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?">http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?</a> pageid=5798,85283571& dad=portal& schema=PORTAL, (site consulté le 30 mars 2014).

depuis le réaménagement du secteur. Finalement, nous désirons savoir si la convivialité du secteur et les rapports entre les individus ont changé depuis le réaménagement du secteur.

### 5.4.2 Variables indépendantes

Chacune de nos hypothèses de travail comporte des variables indépendantes. Tout d'abord, rappelons que notre hypothèse générale suppose que les femmes et les hommes n'exercent pas dans la même mesure et de la même façon leur droit à la ville et que les aménagements urbains n'ont pas le même effet sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes.

Ainsi, la variable indépendante associée à l'hypothèse générale est le type d'aménagements urbains. Suite à la consultation de plusieurs guides d'aménagement urbain<sup>27</sup> ainsi qu'à la vérification sur le terrain, nous avons répertorié un éventail d'aménagements urbains. Tel qu'exposé au tableau 4, les aménagements urbains étudiés sont les dos d'ânes allongés, les saillies de trottoir, l'élargissement des trottoirs, les rétrécissements de la chaussée, les passages piétonniers, les bandes cyclables, les pistes cyclables, les rues à sens unique, les fermetures de rues, impasses ou culs-de-sac, les voies de circulation réservées aux autobus, les stationnements sur rue, les stationnements hors-rue, l'éclairage, la signalisation et le mobilier urbain.

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire (2002), Guide des bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous (2006), Glossaire des mesures d'apaisement de la circulation (2011), Pour un quartier qui marche. L'Audit de potentiel piétonnier actif sécuritaire (PPAS) de Centre-Sud (2012), Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable (2010), Quartier verts. Guide d'aménagement durable des rues de Montréal (2013).

Tableau 4 Variable indépendante de l'hypothèse générale. Types d'aménagements urbains

Variable indépendante	Indicateurs
Types d'aménagements urbains	<ul> <li>Dos d'âne allongé</li> <li>Saillies de trottoir</li> <li>Élargissement des trottoirs</li> <li>Rétrécissement de la chaussée</li> <li>Passage piétonnier</li> <li>Bande cyclable</li> <li>Piste cyclable</li> <li>Rue à sens unique</li> <li>Fermeture de rue, impasse, cul-de-sac</li> <li>Voie de circulation réservée aux autobus</li> <li>Stationnement sur rue</li> <li>Stationnement hors-rue</li> <li>Éclairage</li> <li>Signalisation</li> <li>Mobilier urbain</li> </ul>

Au niveau de l'hypothèse secondaire de recherche émettant que les caractéristiques démographiques, sociales et économiques influencent la façon dont les femmes et les hommes évaluent leur droit à la ville, les variables indépendantes sont les caractéristiques démographiques, sociales et économiques. Plus précisément et tel que présentées au tableau 5, ces variables sont l'âge, le nombre d'années de résidence dans le secteur, le mode de déplacement, la situation conjugale, la situation familiale, le mode d'occupation du logement, l'appartenance à un groupe ethnoculturel, l'occupation d'un emploi, le revenu personnel, le plus haut niveau de scolarité complété ainsi que l'état de santé des femmes et des hommes interrogés.

Tableau 5 Variables indépendantes de l'hypothèse secondaire. Caractéristiques démographiques, sociales et économiques

Variables	Indicateurs
Âge  Années de résidence dans le secteur  Laurier-Est	- 18 à 24ans - 45 à 49 ans - 70 à 74 ans - 25 à 29 ans - 50 à 54 ans - 75 à 79 ans - 30 à 34 ans - 55 à 59 ans - 80 ans et plus - 35 à 39 ans - 60 à 64 ans - 40 à 44 ans - 65 à 69 ans - 0-4 ans - 5-9 ans - 10-14 ans - 15-19 ans - 20 ans et plus
Mode de dé- placement	<ul> <li>Marche</li> <li>Vélo</li> <li>Transport en commun</li> <li>Voiture</li> </ul>
Situation conjugale	- En couple - Célibataire
Situation fa- miliale	- Aucun enfant - 1 enfant et plus
Mode d'occu- pation du lo- gement	- Propriétaire - Locataire
Appartenance à un groupe ethno-culturel	- Non - Oui (précisez lequel)
Occupation d'un emploi	<ul> <li>Temps plein</li> <li>Temps partiel</li> <li>N'occupent pas d'emploi</li> <li>Retraite</li> </ul>
Revenu per- sonnel avant impôt	- Moins de 10 000 \$ - 30 000 \$ à 39 999\$ - 60 000 \$ à 69 999\$ - 10 000 \$ à 19 999\$ - 40 000 \$ à 49 999\$ - 70 000 \$ et plus - 20 000 \$ à 29 999\$ - 50 000 \$ à 59 999\$
Plus haut niveau de scolarité complété	<ul> <li>Sans diplôme</li> <li>Diplôme d'études secondaires</li> <li>Diplôme d'études collégiales</li> <li>Diplôme universitaire</li> </ul>
État de santé	<ul> <li>État de santé ne limitant pas la mobilité</li> <li>État de santé limitant la mobilité</li> </ul>

Tout d'abord, nous nous intéressons à l'âge, car des études ont démontré que selon leur âge, les femmes n'adoptaient pas les mêmes stratégies pour combattre leur sentiment d'insécurité que les hommes. En effet, les femmes âgées ont davantage tendance à rester à la maison et à limiter leurs déplacements à l'extérieur (Martel, *Ibid.*). De plus, les individus, selon leur âge, utilisent et s'approprient les espaces publics tels les parcs différemment (Loukaitou-Sideris, 1995).

Nous désirons également connaître si le nombre d'années à résider dans le secteur influence la perception des résidentes et des résidents face au réaménagement du secteur Laurier-Est. Selon Quesnel (2000), plus une personne réside longtemps dans un secteur, plus elle recherche le statu quo et recherche à maintenir ses conditions de vie actuelles.

Nous nous intéressons particulièrement au moyen de transport, car l'ensemble du projet a pour objectif d'améliorer les déplacements actifs (vélo et marche) et de réduire les déplacements automobiles. De plus, plusieurs études ont démontré que le sentiment de sécurité et le moyen de transport utilisé pour se déplacer sont intimement liés (ICRP, 2007; Barjonet, 2010).

Dans le cadre de cette recherche, afin d'évaluer la situation conjugale des femmes et des hommes, nous cherchons à savoir s'ils sont en couple ou célibataire. Le fait d'avoir un conjoint joue sur la mobilité et le sentiment de sécurité des femmes. En effet, certaines femmes ne se promènent pas le soir ou n'utilisent les transports en commun que si elles sont accompagnées de leur mari ou leur conjoint ou conjointe (Valentine, *Ibid.*, Ross, 2000). Nous cherchons aussi à savoir si les participantes et les participants ont des enfants âgées de moins de 18 ans qui résident à la maison. La présence d'enfants influencera probablement la fréquentation de certains lieux. Les parents seront plus enclins à fréquenter les parcs comprenant des aires de jeux pour les enfants. De plus, de nombreuses études ont démontré depuis les années 1990 qu'il y a un écart entre le

revenu des femmes avec et sans enfant (Waldfogel, 1997; 1998; Harkness et Waldfogel, 1999; Joshi *et al.*, 1999; Budig et England, 2001). Ainsi, la présence d'enfants réduirait « — directement ou indirectement — la capacité de gain des femmes sur le marché du travail » (Meurs *et al.*, 2010, p.115) et par ce fait, diminuerait aussi la marge de manœuvre pour les femmes en ce qui concerne les moyens de transport, par exemple.

Au niveau du mode d'occupation du logement, nous voulons savoir si les personnes interrogées sont locataires ou propriétaires de leur logement. Ghomari (*Ibid.*) met en lumière les liens existants entre le mode d'occupation du logement et l'appropriation des espaces publics. Pour ce dernier, les locataires adopteraient davantage des comportements « qui s'apparentent à une auto-interdiction de l'acte d'appropriation » tandis que les propriétaires ont une « volonté affirmée pour une occupation des espaces publics » (*Ibid.*).

Il apparait pertinent de savoir si les répondantes et les répondants considèrent appartenir à un groupe ethno-culturel, car cette variable est liée à plusieurs dimensions du droit à la ville tels l'appropriation, la participation et le sentiment de sécurité. Selon Byrne et Wolch (*Ibid.*), les différents groupes ethno-culturels utilisent différemment les espaces publics. De plus, en ce qui a trait à la participation, tel que le souligne Xu (2007, p.623), « the type of people who are likely to become involved in community mobilization efforts and the motives for such participation vary by country and culture ». D'autres études concluent que les femmes issues de minorités ethno-culturelles ont davantage peur de se promener seules le soir (Yavuz et Welch, 2010).

En ce qui a trait à l'occupation d'un emploi, nous cherchons à savoir si ces femmes et ces hommes occupent un emploi à temps plein, occupent un emploi à temps partiel, n'occupent pas d'emploi ou sont à la retraite. Nous nous intéressons à cet indicateur, car selon Xu (*Ibid.*), les gens occupant un emploi sont plus enclins à participer aux

activités et aux actions de la communauté que ceux qui sont sans emploi. Le terme emploi inclut ici également les personnes étant aux études. Ainsi, la catégorie emploi à temps plein inclut les personnes travaillant et/ou étudiant à temps plein et la catégorie emploi à temps partiel inclut les personnes travaillant et/ou étudiant à temps partiel.

Nous cherchons également à connaître le revenu annuel des répondantes et des répondants, car cet indicateur influence la mobilité et le sentiment de sécurité des femmes. En effet, les femmes plus fortunées limiteront moins leurs déplacements le soir, car afin de se sentir en sécurité elles auront la capacité financière de se déplacer en voiture ou en taxi (Painter, 1992).

Nous nous intéressons également au niveau de scolarité des répondantes et des répondants, car tel que le souligne Xu (*Ibid.*) les gens possédant un plus haut niveau de scolarité sont plus enclins à participer aux activités et aux actions de la communauté.

Finalement, nous avons sélectionné l'état de santé comme indicateur, car selon certaines études, les personnes handicapées ne se sentent pas en sécurité de se promener dans leur quartier une fois la nuit tombée (Loukaitou-Sideris, 1999; Yavuz et Welch, *Ibid.*) Ainsi, nous cherchons à savoir si les répondantes et les répondants considèrent qu'ils ont un état de santé limitant leur mobilité.

Cette section sur le cadre opératoire a exposé de quelles façons nous avons opérationnalisé notre recherche. Les sections suivantes traitent spécifiquement de la collecte, du traitement et de l'analyse des données.

#### 5.5 Collecte des données

Afin de collecter nos données, nous avons bâti un questionnaire. Grâce à celui-ci, nous avons obtenu des informations nous permettant de mieux saisir l'exercice du droit à la

ville des femmes et des hommes, leur profil démographique, social et économique ainsi que les effets des aménagements urbains sur ces femmes et ces hommes. Nous avons choisi ce mode de collecte de données, car il permet d'obtenir rapidement des informations et de mesurer un grand nombre de variables (Creswell, *Ibid.*).

Parmi les 74 questions contenues dans le questionnaire, 61 d'entre elles traitent de l'évaluation faite par les résidentes et les résidents de leur exercice du droit à la ville et des effets du réaménagement sur celui-ci. Parmi ces 61 questions, 39 sont à choix multiples fermés et 22 sont des questions à développement où les répondantes et les répondants sont invités à expliciter leur choix de réponses. Les 13 dernières questions nous permettent de dresser le profil démographique, social et économique des répondantes et des répondants. Par ces questions, ils identifient leur genre, leur âge, leurs situations conjugale et familiale, leur mode d'occupation du logement, leur appartenance à un groupe ethnoculturel, l'occupation d'un emploi, leur niveau de scolarité, leur revenu personnel brut et si leur état de santé limite la mobilité.

Étant donné que 83,6 % des ménages résidant sur l'Île de Montréal sont branchés à Internet à la maison (Institut de la statistique du Québec, 2013) et afin de faciliter la collecte de données, nous avons eu recours exclusivement à un questionnaire électronique. De plus, étant donné que 94% de la population résidant dans le secteur a une connaissance du français et pour limiter les erreurs d'interprétation d'une langue à l'autre, notre questionnaire est exclusivement en français. Ce questionnaire en ligne a été construit et mis en ligne via le logiciel Google Documents. Afin de centraliser l'information sur ce projet de recherche et rendre plus accessible le lien de notre questionnaire, nous avons créé une page communautaire sur le site Facebook (www.facebook.com/LaurierEst). Au niveau des critères de sélection, les personnes désirant participer à notre étude devaient être âgées de 18 ans ou plus et résider à proximité des interventions réalisées par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal dans le cadre du projet de réaménagement du secteur Laurier-Est. Plus précisément, le lieu de résidence

de ces femmes et de ces hommes devait être à l'intérieur du périmètre circonscrit en orange sur la Figure 4.

Afin de déterminer ce territoire, nous avons identifié le centre géographique des interventions réalisées par l'arrondissement. Nous avons déterminé que celui-ci se trouvait au point milieu entre les écoles primaires Laurier et Paul-Bruchési (Figure 4). Plusieurs distances sont utilisées dans différentes recherches scientifiques afin de déterminer le seuil d'accessibilité aux services et commerces de proximité, mais elles varient toutes entre 450 et 1 600 mètres en milieu urbain (Robitaille et Bergeron, 2013). Dans le cas présent, afin de tenir compte de la localisation des interventions sur le territoire, nous avons utilisé une distance de 1250 mètres. Nous avons donc, à partir du point milieu, tracé un cercle ayant un rayon de 1250 mètres. Puis, nous avons limité le territoire à l'étude à celui situé au sud du chemin de fer séparant l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal à celui de Rosemont-Petite-Patrie, car ce chemin de fer est une barrière physique majeure qui limite l'accès aux rues situées au nord (Figure 4).

Étant donné que nous souhaitions obtenir de l'information du plus grand nombre de personnes possibles, nous avons mis en place différentes stratégies afin d'entrer en contact avec ces résidentes et ces résidents. Tout d'abord, par l'intermédiaire de notre page communautaire Facebook, nous avons sollicité 26 organismes ou groupes de citoyennes et de citoyens implantés dans le secteur à l'étude afin qu'ils invitent leurs membres à participer à notre recherche en remplissant un questionnaire électronique. De ces 26 groupes ou organismes, 9 nous ont répondu et 6 ont partagé notre invitation à participer à notre projet de recherche.

Suite à cela, une journaliste du journal *Le Plateau* nous a contactées pour réaliser une entrevue téléphonique afin de rédiger un article abordant notre projet de recherche et invitant les résidentes et les résidents du secteur. Cet article a été publié dans la version électronique et papier du journal.

Nous avons posé une affiche invitant les résidentes et les résidents du secteur à participer à notre étude via notre page communautaire Facebook dans 65 commerces situés sur l'avenue Laurier et l'avenue Mont-Royal. Finalement, nous avons distribué, dans les boîtes aux lettres des résidences situées dans notre secteur à l'étude, 6 000 affiches invitant les résidentes et les résidents du secteur à participer à une étude s'intéressant à certains effets du réaménagement du secteur Laurier Est sur la vie des résidentes et des résidents.

Ces diverses stratégies nous ont permis de recueillir via internet 280 questionnaires correctement remplis. Ainsi, notre échantillon est composé de 280 répondantes et répondants soient 157 femmes et 123 hommes âgés de 18 ans ou plus et résidant à l'intérieur du périmètre circonscrit.

### 5.6 Traitement et analyse des données

Afin de valider ou de rejeter l'hypothèse principale selon laquelle les femmes et les hommes exercent différemment leur droit à la ville, nous avons eu recours à l'analyse bi-variée. En ce qui a trait à l'hypothèse secondaire selon laquelle les caractéristiques démographiques, sociales et économiques des répondantes et des répondants ont un effet, depuis le réaménagement du secteur, sur l'expérience des femmes et des hommes, nous avons pondéré les données selon l'âge des répondantes et des répondantes et nous avons effectué une analyse en composantes principales et des régressions ordinales. Nous avons pondéré les données uniquement selon l'âge, car suite à des analyses statistiques préliminaires, il s'agissait de la seule variable influençant fortement la perception des répondantes et répondantes. Au début de la section 7.1 Pondération des données, nous expliquons plus en détails cette décision d'uniquement pondérer les données selon l'âge des personnes interrogées. Finalement, afin de trouver des pistes permettant d'expliquer les résultats des analyses bi-variées et des régressions ordinales,

nous avons réalisé des analyses de contenu. Les prochaines sous-sections présentent ces différentes méthodes de traitement et d'analyse de données.

### 5.6.1 Analyse bi-variée

Tout d'abord, nous avons comptabilisé les résultats de chacune des questions en comparant les réponses des femmes et à celles des hommes à l'aide du logiciel SPSS (version 23). Pour chacune des questions, nous avons identifié deux variables. La variable indépendante dans ce cas-ci est le genre et la variable dépendante est la réponse à chacune des questions. Une fois les statistiques descriptives réalisées, nous avons fait des calculs de Khi carré via le logiciel SPSS (version 23).

Le Khi carré a diverses utilisations en sciences sociales. On l'utilise comme test de validité en échantillonnage (différence entre la distribution d'une variable dans la population et dans l'échantillon obtenu après les cas de refus, par exemple), comme test d'ajustement (la distribution observée vient-elle d'une population normale?) ou encore comme test de signification (avec une certaine probabilité, la relation trouvée est-elle significative ou est-elle due au hasard?) (Gilles, 1994, p.275-276).

Dans le cadre de cette recherche, nous avons utilisé le Khi carré comme test de signification afin de déterminer s'il y a une relation significative entre le genre des personnes interrogées et leurs réponses aux questions. Le seuil de signification a été fixé à 5%. Ainsi, la relation entre nos deux variables (genre et réponse aux questions) est significative si le résultat du seuil de signification du Khi carré est inférieur à 0,05. Pour s'assurer de la validité des calculs de Khi carré, « la plupart des occurrences attendues (fréquences théoriques) d'un tableau croisé doivent être supérieures ou égales à 5 et aucune occurrence attendue ne doit être inférieure à 1 (dans au moins 75 % des cellules) » (Yergeau et Poirier, 2013). Afin de déterminer la force de la relation entre les deux variables, nous avons eu recours au V de Cramer. Cette mesure peut également « permettre des comparaisons plus fiables que le Khi carré ou les autres mesures reposant sur le Khi carré », car il « standardise le Khi carré par rapport à la taille de la population étudiée pour tous les tableaux » (Gilles, *Ibid.*; 283). « Généralement, une

mesure proche de 0 signifie qu'il existe une faible relation entre les variables, et une mesure proche de 1, une forte relation » (*Ibid.*). Selon Yergeau et Poirier (2013), des mesures autour de 0,10, 0,3 et 0,5 et plus représentent respectivement des relations magnitude faible, modérée et élevée.

Afin de réaliser les Khi carré, nous avons codé nos variables de la façon suivante. Pour le genre, nous avons accordé la valeur de 1 à la catégorie femme et la valeur de 0 à la catégorie homme. Pour toutes les questions concernant les effets du réaménagement sur une des dimensions du droit à la ville, nous avons accordé la valeur de 1 lorsqu'il y avait amélioration, 0 lorsqu'il n'y avait pas d'effet et -1 lorsqu'il y avait détérioration.

### 5.6.2 Pondération

Dans le contexte des enquêtes sociologiques, il est courant de procéder à la pondération des résultats afin d'éviter les effets de surreprésentation et de sous-représentation d'une catégorie d'individus par rapport à l'ensemble de la population. À cette fin, « la pondération consiste à attribuer à chaque répondant une valeur (un poids) qui correspond au nombre de personnes qu'il "représente" dans la population, pour chacun des instruments de collecte de l'enquête » (Jetté et Des Groseilliers, 2000, p.39.). Selon Durand (2002, p.15), la pondération des données est nécessaire « lorsque les taux de réponse varient en fonction de certaines caractéristiques importantes que l'on peut et veut contrôler [et] lorsque l'on veut faire une estimation s'appliquant à la population de référence ». Le chapitre 7 traite en détails de la pondération qui a été effectuée.

## 5.6.3 Analyse en composantes principales

Les techniques d'analyse factorielle dont l'analyse en composantes principales (ACP) « vise[nt] à réduire un grand nombre d'informations sur un sujet donné à un petit nombre d'éléments plus facilement interprétables » (Stafford et Bodson, 2006, p.57). L'ACP est également une « technique multivariée dite d'interdépendance, car il n'y a

pas de variable dépendante ou indépendante d'identifiée au préalable. » (Yergeau et Poirier, *Ibid.*). Elle sera utilisée pour regrouper les 34 services urbains en quelques grandes catégories de services.

Précisons que l'ACP peut être utilisée dans une perspective confirmatoire ou exploratoire. Dans une approche confirmatoire, l'objectif est de confirmer l'existence d'une structure existante entre les variables qui est, quant à elle, déjà connue et identifiée dans les écrits scientifiques. Dans une approche exploratoire, il n'y a pas « d'a priori théorique sur la structure sous-jacente des données » (*Ibid.*). L'objectif est en fait d'explorer les données en vue de dégager la structure et de l'identifier. Dans le cadre de recherche nous utilisons l'ACP dans une perspective exploratoire.

Afin de pouvoir effectuer une ACP, les données doivent respecter certains éléments. Il faut tout d'abord un minimum de variables. Pour Stafford et Bodson (*Ibid.*), le nombre suffisant de variables est de cinq ou plus. Il est recommandé que les variables soient continues, mais « la technique fonctionne également avec des variables ordinales. » (Yergeau et Poirier, *Ibid.*). La forme des réponses aux questions doit également être la même pour l'ensemble des variables. Sinon, celles-ci doivent être réduites et normalisées. Finalement, « il est recommandé d'avoir un échantillon relativement grand pour assurer une puissance statistique minimale. On suggère 100 sujets et plus. » (Yergeau et Poirier, *Ibid.*).

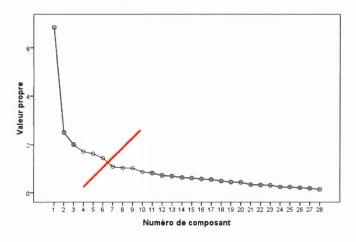
De plus, avant d'entreprendre l'analyse en composantes principales, il faut s'assurer que les variables utilisées sont minimalement corrélées entre elles. Le test de Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) permet d'apprécier la qualité des corrélations entre chaque variable. Le tableau 6 expose l'interprétation de l'indice de KM0 (Yergeau et Poirier, *Ibid.*).

Tableau 6 Interprétation des résultats au test de Kaiser-Meyer-Olkin (KMO)

Résultat du KMO	Interprétation	
0,90 et plus	Très grande validité	
0,89 à 80	Grande validité	
0,79 à 70	Validité moyenne	
0,69 à 60	Validité faible	
0,59 à 50	Validité au seuil limite	
0,49 et moins	Invalide	

Il faut par la suite déterminer le nombre de facteurs à extraire. Le graphique des valeurs propres généré par SPSS (version 23) où « tous les points représentent les valeurs propres des composantes [et] sont reliés par une ligne » (*Ibid.*) le permet. « On ne retient que les facteurs qui se situent avant le changement abrupt de la pente. Les points qui suivent ce changement, appelé rupture du coude [de Cattel], semblent former une ligne droite horizontale. L'information ajoutée par les facteurs représentés par ces points est peu pertinente » (*Ibid.*). La ligne rouge à la Figure 16 est un exemple d'une rupture de coude de Cattel et permet de déterminer le nombre de facteurs à extraire.

Figure 16 Graphique de valeurs propres et exemple de rupture de coude de Cattel



Source: Yergeau et Poirier, Ibid.

Une fois le nombre de facteurs à extraire déterminé, à partir des matrices de composantes sans et après rotation, nous pouvons déterminer à quelle catégorie les différentes composantes s'associent. La matrice des composantes (sans rotation) « contient les poids des variables sur chaque facteur. Ces poids sont en fait la corrélation entre la variable et le facteur. Ils servent à interpréter le rôle de chaque variable dans la définition de chaque facteur. Ils indiquent donc le degré de correspondance entre la variable et le facteur. Plus le poids est élevé, plus la variable est représentative du facteur » (*Ibid.*). Cette matrice est par contre difficile à interpréter. La rotation des facteurs permet, par la suite, de simplifier la matrice corrélationnelle et ainsi faciliter son interprétation. De plus, si une variable « a des poids significatifs sur plusieurs facteurs, [elle] mérite probablement d'être exclue de la matrice » (*Ibid.*).

Une fois les 34 services urbains regroupés en quelques grandes catégories suite à l'analyse en composantes principales, nous avons effectué des analyses de régression.

## 5.6.4 Analyse de régression ordinale

L'analyse de régression est utilisée afin de déterminer l'effet des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur la perception qu'ont les résidentes et les résidents de leur déplacements, de leur sécurité, de la convivialité du secteur, de leurs accès aux services urbains, de leur fréquentation du Parc Wilfrid-Laurier ainsi que leur participation aux consultations publics et ce, depuis le réaménagement du secteur.

Le choix du type de régression se fait sur la base de la nature des variables dépendantes et indépendantes. Dans le présent cas, nos variables dépendantes sont ordinales, soient la perception catégorisée en trois classes (favorable, neutre, défavorable) des résidentes et des résidents depuis le réaménagement du secteur de leurs déplacements, de leur sécurité, de la convivialité du secteur, de leur accès aux services urbains, de la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier et de leur participation à des consultations publiques liées à l'aménagement urbain. Nos variables indépendantes sont les caractéristiques

démographiques, sociales et économiques qui sont des variables nominales, binaires, continues et ordinales. Par exemple, le mode de déplacement est une variable nominale (vélo, voiture, marche et transports en commun), la situation conjugale est une variable binaire (en couple ou célibataire), le nombre d'enfants à la maison est une variable continue (0, 1, 2, 3...) et le nombre d'années résidées dans le secteur est une variable ordinale (moins de 5 ans, 5 à 9 ans, 10 à 15 ans ...).

« Les statisticiens ont [mis] au point une modélisation logistique adaptée au cas où la variable dépendante est ordinale » (Stafford et Bodson, *Ibid*, p.227). Il s'agit de l'analyse de régression logistique ordinale également simplement nommée analyse de régression ordinale. Ce type d'analyse conserve le caractère ordinal inhérent des données. De plus, il permet d'aller au-delà d'un simple test de signification, à savoir, s'il y a une relation significative entre deux variables en permettant de connaître la force de cette relation (Scott *et al.*, 1997). Un des principaux intérêts des analyses de régression ordinale « est de tirer parti de cette caractéristique en travaillant sur les probabilités cumulées de chaque catégorie, c'est-à-dire la probabilité de se trouver dans une catégorie plus grande [...], plutôt que sur la probabilité de se trouver dans chaque catégorie » (Mueller, *Ibid*, p.101).

#### Validité du modèle

Afin de vérifier la validité des modèles de régression ordinale et de s'assurer que ceuxci génèrent des prédictions adéquates, plusieurs tests peuvent être utilisés. Le taux de
signification de ces tests permet de rejeter ou non l'hypothèse nulle voulant « que la
combinaison des variables indépendantes (le modèle) ne parvient pas à mieux expliquer la présence/absence de la variable dépendante qu'un modèle sans prédicteur. [...]
La confirmation de cette hypothèse nulle marque la fin de l'interprétation du modèle. »
(Yergeau et Poirier, *Ibid.*). Inversement, rejeter l'hypothèse nulle signifie qu'au moins
une variable indépendante « est associée significativement à la variable dépendante »
(*Ibid.*).

## Test de rapport de vraisemblance (Likelihood ratio test)

Le test de rapport de vraisemblance également nommé Test Omnibus par Stafford et Bodson (*Ibid.*) ou Test de Model-fitting par Pham (*Ibid.*) « consiste à rechercher les estimations qui maximisent la probabilité d'obtenir l'échantillon observé [des variables indépendantes]. » (Stafford et Bodson, *Ibid.*, p.210).

L'amélioration du modèle est donc calculée à partir de la probabilité -2 log de base (log like-lihood value : -2 LL), qui illustre la différence au carré entre le modèle de base (la constante ou l'événement qui arrive le plus souvent) et le modèle avec un ou plusieurs prédicateurs (s).

$$X^2 = 2[LL(modèle - LL (base)].$$

La différence est mise au carré, car le degré de signification du résultat est évalué à partir de la distribution  $X^2$  (ddl = K-1), où k représente le nombre de paramètres dans le modèle (Yergeau et Poirier, *Ibid.*).

« En pratique, cette maximisation s'effectue à partir du logarithme naturel de cette fonction (LL : Log Likelihood). En multipliant LL par -2, on obtient une distribution qui suit assez bien la distribution du Khi carré » (Stafford et Bodson, Ibid., p.210). La différence des logs de vraisemblance est interprétée comme une statistique distribuée de Khi carré. Ainsi, si la différence des logs de vraisemblance est significative et inférieure à 0,05, nous pouvons rejeter l'hypothèse nulle voulant qu'il n'y a pas de relation entre la variable dépendante et les variables indépendantes (McCullagh et Nelder, 1989, Norusis, 2007; Ménard, 2002; Kamanzi, 2006; Le Capitaine, 2011; Pham, Ibid.; Stafford et Bodson, Ibid.; Czaplicki, 2009). Dans cette recherche, afin de vérifier si nos modèles sont valables, nous utiliserons le test de rapport de vraisemblance.

# Tests de pseudo R<sup>2</sup>

Les tests pseudo R<sup>2</sup> permettent également de rendre compte de la qualité d'ajustement du modèle. Dans un modèle de régression ordinale, les tests de pseudo R<sup>2</sup> permettent de mesurer la force de l'association entre la variable dépendante et les variables de

prédiction<sup>28</sup>. Les résultats obtenus à ces tests varient de 0 à 1. Ce qui constitue un bon pseudo R<sup>2</sup> varie d'un type d'études à l'autre. Plusieurs études exploratoires, dont St-Jean *et al.* (2014), Pelletier (2009) et Bolduc et Fortin (1990) évaluent qu'un pseudo R<sup>2</sup> supérieur à 0,3 est très acceptable. Pour Bolduc et Fortin, des pseudo R<sup>2</sup> variant entre 0,11 et 0,34 se situent dans « un ordre de grandeur acceptable dans l'analyse de données socio-économiques » (*Ibid.*, p.62). Il existe différentes méthodes pour calculer des pseudo R<sup>2</sup> telles que les méthodes Cox et Snell<sup>29</sup>, Nagelkerke<sup>30</sup> et McFadden<sup>31</sup>. Dans le cadre de cette recherche, tout comme St-Jean *et al.* (*Ibid.*), Pelletier (*Ibid.*), et Bolduc et Fortin (*Ibid.*), nous utilisons l'indice de Naglkerke pour estimer la proportion de la variance expliquée par les variables indépendantes.

Poids des variables indépendantes : coefficient de régression ( $\beta$ ) et rapport de cote (exp $\beta$ )

Le coefficient de régression ( $\beta$ ) et le rapport de cote qui lui est associé (l'exponentiel du  $\beta$ ) (Pelletier, *Ibid.*, p.90) nous permettent d'évaluer la force de chacune des indicateurs des variables indépendantes. « Un coefficient est considéré comme significatif si son taux de signification (valeur de p) produit par un test Wald est inférieur à 0,05 (Garson, 2009). Comme dans les autres types de régression, après avoir effectué une régression ordinale, l'utilisateur peut enlever les variables ayant une relation non significative afin d'adapter le modèle aux données. » (Pham, *Ibid.*, p.90).

<sup>29</sup> Cox, D. R., and E. J. Snell. 1989, *The Analysis of Binary Data, 2nd ed.* London: Chapman and Hall. <sup>30</sup> Nagelkerke, N. J. D. 1991. *A note on the general definition of the coefficient of determination*. Biometrika, 78:3, 691-692.

<sup>&</sup>lt;sup>28</sup>IBM Knowledge Center. *Pseudo R-Squared Measures*. <a href="http://www-01.ibm.com/sup-port/knowledgecenter/SSLVMB">http://www-01.ibm.com/sup-port/knowledgecenter/SSLVMB</a> <a href="https://www-01.ibm.com/sup-port/knowledgecenter/SSLVMB">23.0.0/spss/tutorials/plum</a> <a href="mailto:germcr">germcr</a> <a href="mailto:rsquare.dita?lang=fr">rsquare.dita?lang=fr</a> (site consulté le 27 janvier 2016).

<sup>&</sup>lt;sup>31</sup> McFadden, D. 1974. «Conditional logit analysis of qualitative choice behaviour». In: *Frontiers in Economics*, P. Zarembka, eds. New York: Academic Press.

Le rapport de cote permet d'établir le poids de cet indicateur et la force qu'il exerce sur la probabilité. Celui-ci varie entre 0 et l'infini. La façon de coder les indicateurs des variables indépendantes influence fortement l'interprétation des rapports de cote (O'Connell, 2006). Sous SPSS (version 23), l'indicateur qui obtient le code le plus élevé devient l'indicateur de référence. Dans le cas présent, la variable indépendante « mode de déplacement » est codée comme suit : marche (1), vélo (2), transports en commun (3) et voiture (4). Ainsi, les rapports de cote identifient la probabilité que les personnes qui se déplacent à pied, à vélo ou en transport en commun aient X fois plus de chance, par exemple, de percevoir plus positivement leurs déplacements depuis le réaménagement du secteur que les personnes qui se déplacent en voiture (4). La façon de coder les indicateurs des variables indépendantes est donc très importante, car elle influence fortement l'interprétation des résultats.

Sous SPSS (version 23), un rapport de cote supérieur à 1 signifie que cet indicateur a plus de chance d'être dans une catégorie élevée de la variable dépendante que l'indicateur de référence. Un rapport de cote de 1 signifie qu'il y a autant de chance que l'indicateur de référence et la variable étudiée se retrouve dans une catégorie supérieure. Inversement, un rapport de cote inférieur à 1 signifie que cet indicateur a plus de chance d'être dans une catégorie inférieure de la variable dépendante que l'indicateur de référence.

Nous vous présentons ici deux exemples fictifs permettant de mieux saisir l'interprétation des rapports de cote lorsque que celui-ci est positif ou négatif. Dans ces deux exemples, la variable dépendante « perception des déplacements » est divisée en trois catégories : mes déplacements se sont détériorés (-1), mes déplacements n'ont pas changé (0) et mes déplacements se sont améliorés (1) et la variable indépendante « mode de déplacement » comprend 4 indicateurs : marche (1), vélo (2), transport en commun (3) et voiture (4). L'indicateur de référence de la variable indépendante est la voiture. Les coefficients et les rapports de cote des indicateurs « marche », « vélo » et

« transport en commun » assignent le sens et la force de la relation avec la variable dépendante en comparaison avec l'indicateur de référence.

Dans cet exemple fictif où le coefficient  $\beta$  est de 3 et est donc positif, l'indicateur « vélo » obtient un rapport de cote de  $20,086^{32}$ . Cela signifie que les personnes se déplaçant en vélo ont 20 fois plus de chance de considérer plus favorablement leurs déplacements que celles qui se déplacent en voiture.

Inversement, dans le deuxième exemple où le coefficient  $\beta$  est -3 et est donc négatif, le rapport de cote est de 0,050 et cela signifie que les cyclistes ont 0,050 fois plus de chance de considérer leurs déplacements plus favorablement que les automobilistes. Afin de faciliter l'interprétation et la comparaison des données et que tous les rapports de cote soit supérieurs à 1, et ce peu importe que le coefficient  $\beta$  soit positif ou négatif, nous pouvons inverser le sens des catégories de la variable indépendante. Garson (*Ibid.*, p.34-35) explique que « reversing the response levels will change the direction of the effects but not their magnitude or significance. That is, the log-odds coefficients will have their signs reversed and the odds ratios will be inverted (thus the odds ratio will become 1/odds ratio after reversal). Ainsi, en inversant les codes des indicateurs de la variable indépendante, se déplacer à vélo devient l'indicateur de référence. Le coefficient  $\beta$  est maintenant de 3 et son rapport de cote est de 20,086 ce qui nous permet d'affirmer que pour 20 automobilistes, il y a seulement un cycliste qui considère que ses déplacements se sont améliorés.

 $<sup>^{32}</sup>$  Rapport de cote=exp ( $\beta$ )=exp(3)=20,086

La dernière sous-section de ce chapitre expose la méthode utilisée pour traiter et analyser les données recueillies grâce aux questions ouvertes du questionnaire.

### 5.6.5 Analyse de contenu

Afin de traiter et d'analyser l'information recueillie par les questions ouvertes, nous avons eu recours à l'analyse de contenu, car elle permet de traiter des données narratives afin d'en faire ressortir les thèmes généraux. Les questions à développement couvrent l'ensemble des dimensions du droit à la ville. Pour chacune des dimensions, les personnes interrogées pouvaient expliquer leur perception face au projet. Nous avons, tout d'abord, classé, à l'aide du logiciel Excel, les réponses à développement selon le genre des personnes interrogées afin de pouvoir comparer le contenu des réponses des femmes et des hommes et de faire ressortir les points communs et les divergences d'opinions et de perceptions concernant les effets du réaménagement du secteur Laurier-Est. Nous avons par la suite effectué une deuxième classification des données en veillant à séparer les éléments de réponses de nature positive ou négative. Par la suite, nous avons effectué manuellement un inventaire des raisons données par les répondantes et les répondants. Cette classification est présentée à la figure 17. Cet inventaire a été utilisé pour interpréter les résultats des analyses bi-variées et présentées au chapitre 6.

Afin d'interpréter les résultats de régressions ordinales, nous avons effectué une troisième classification selon les caractéristiques démographiques, sociales et économiques significatives. À titre d'exemple, nous verrons au chapitre 7 que les analyses de régression ordinale réalisées révèlent chez les femmes, que se déplacer en transport en commun a un effet positif sur l'accès aux services de sports et de loisirs et être à la retraite a un effet négatif. Les mêmes analyses révèlent que chez les hommes, se déplacer en vélo et en transport en commun a un effet positif.

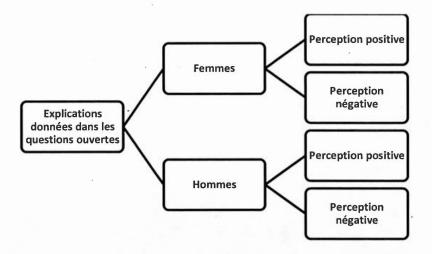


Figure 17 Classification des réponses à développement afin d'interpréter les résultats des analyses bi-variées

Afin de trouver des pistes permettant d'interpréter ces résultats, nous avons classé les réponses des personnes interrogées suivant la structure présentée à la figure 18.

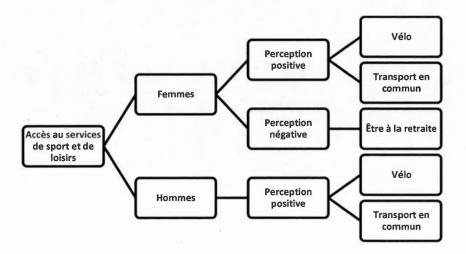


Figure 18 Classification des réponses à développement afin d'interpréter les résultats des analyses de régressions ordinales

Pour chacune des caractéristiques démographiques, sociales et économiques significatives identifiés par les analyses de régression ordinale, nous avons effectué ce type de classification. L'ensemble des classifications des éléments de réponses a été réalisé une fois les analyses bi-variées et de régression ordinale effectuées.

Ainsi, afin de tester nos hypothèses principale et secondaire, nous avons utilisé différentes analyses statistiques qui ont été explicitées dans ce chapitre. Tout d'abord, en ce qui a trait à l'hypothèse principale, nous avons réalisé des analyses bi-variées. Puis, pour l'hypothèse secondaire, nous avons pondéré nos données afin que chaque catégorie d'âge de notre échantillon représente adéquatement celle de l'ensemble de la population à l'étude. Nous avons également, grâce à l'analyse en composantes principales, regroupé les 34 services urbains dans quelques grandes catégories. Afin de vérifier et de mesurer la force de la relation entre les caractéristiques démographiques, sociales et économiques et la perception des répondantes et des répondants, nous avons effectué des analyses de régression ordinale. Finalement, l'analyse de contenu nous a permis de trouver des pistes permettant d'expliquer les ressemblances et les différences observées dans les réponses provenant des femmes et des hommes et de quelles façons les caractéristiques démographiques, sociales et économiques influençaient l'expérience des femmes et des hommes. Le chapitre qui suit présente l'ensemble des résultats en débutant par dresser un portrait des personnes interrogées dans le cadre de cette recherche.

#### **CHAPITRE 6**

# EXERCICE DU DROIT À LA VILLE DES FEMMES ET DES HOMMES ET LES EFFETS DES AMÉNAGEMENTS URBAINS

Cette première section analyse les différences entre l'échantillon de notre étude et la population du secteur. Dans les sections qui suivent, l'analyse porte sur la comparaison entre les femmes et les hommes de l'échantillon.

# 6.1 Portrait des répondantes et des répondants

Notre échantillon est composé de 280 personnes, soient 157 femmes et 123 hommes âgés de 18 ans ou plus et résidant à proximité des interventions réalisées par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal dans le cadre du projet de réaménagement du secteur Laurier-Est.

Bien que la population du secteur à l'étude comprenne 50 % de femmes et d'hommes selon les secteurs de recensement de 2011 identifiés en jaune à la Figure 19, notre échantillon est composé à 56 % de femmes et à 44 % d'hommes. En ce qui a trait à l'âge des répondantes et des répondants, notre échantillon ne représente pas tout à fait la population générale du secteur. Il y a une surreprésentation des femmes âgées entre 35 et 44 ans et entre 50 à 69 ans et des hommes âgés de 40 à 45 ans et entre 50 à 64 ans. Il y a également une sous-représentation des femmes âgées de 18 à 34 ans et de 70 ans et plus et des hommes âgés de 18 à 29 ans. La Figure 20 expose la distribution de

répondantes et des répondants selon le genre et l'âge par rapport à l'ensemble de la population générale du secteur.

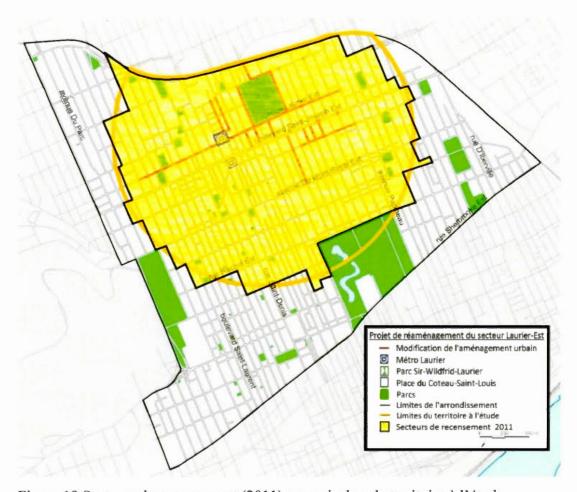
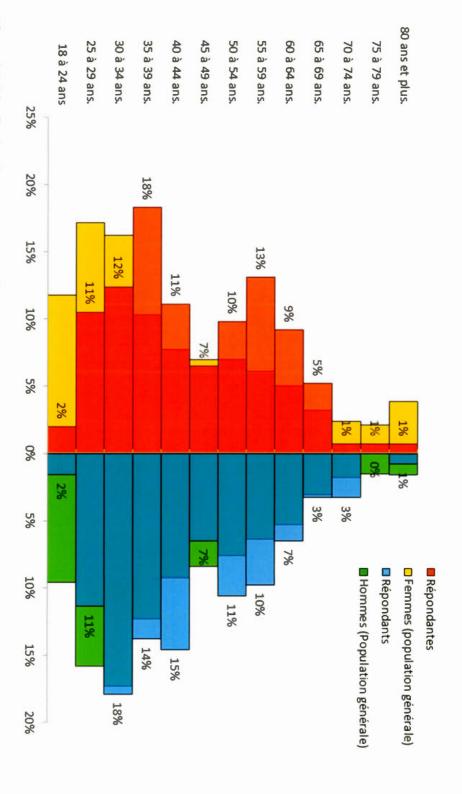


Figure 19 Secteurs de recensement (2011) compris dans le territoire à l'étude

Source : Plan d'aménagement de la Ville de Montréal (2008), modifié par F. Roy Trempe.



du secteur Figure 20. Distribution des répondantes et des répondants selon l'âge par rapport à l'ensemble de la population générale

En ce qui a trait au niveau de scolarité, tant chez les répondantes que chez les répondants, il y a une forte surreprésentation des personnes possédant un diplôme universitaire par rapport à l'ensemble du secteur. 86 % des répondantes et 80 % des répondants possèdent un diplôme universitaire comparativement à 58% des femmes et 51% des hommes qui résident dans l'ensemble du secteur. À l'inverse, nous observons également une sous-représentation des répondantes et des répondants ne possédant pas de diplôme et possédant uniquement un diplôme d'études secondaires. Le tableau 7 expose le niveau de scolarité des personnes interrogées ainsi que celui de la population générale du secteur à l'étude.

Tableau 7 Niveau de scolarité de l'échantillon et de l'ensemble de la population du secteur Laurier-Est selon le genre

	Fer	nmes	Но	ommes
	Échantillon	Ensemble de la population	Échantillon	Ensemble de la population
Sans diplôme	0 %	11 %	0 %	10 %
Diplôme d'études secondaires.	3 %	19 %	8 %	25 %
Diplôme d'études collégiales.	12 %	12 %	12 %	14 %
Diplôme universitaire.	86 %	58 %	80 %	51 %

Les pourcentages en gras indiquent que les données de l'échantillon sont fortement différentes de celles de l'ensemble de la population.

Quant au revenu, 39 % des femmes et 47 % des hommes de notre échantillon gagnent annuellement 60 000 \$ et plus, comparativement à 17 % des femmes et 24 % des hommes de l'ensemble de la population du secteur Laurier-Est (tableau 8). Dans notre échantillon, il y a une sous-représentation des personnes gagnant 19 999 \$ par année et moins.

Tableau 8 Revenu annuel brut de l'échantillon et de l'ensemble de la population du secteur Laurier-Est selon le genre

	Fem	imes	Hommes		
	Échantillon	Échantillon Ensemble de la population		Ensemble de la population	
0 \$ à 9 999 \$	3 %	17 %	2 %	18 %	
10 000 \$ à 19 999 \$	5 %	22 %	4 %	18 %	
20 000 \$ à 29 999 \$	14 %	14 %	7 %	13 %	
30 000 \$ à 39 999 \$	9 %	12 %	11 %	11 %	
40 000 \$ à 49 999 \$	14 %	11 %	13 %	9 %	
50 000 \$ à 59 999 \$	16 %	8 %	16 %	7 %	
60 000 \$ et plus	39 %	17 %	47 %	24 %	

Les pourcentages en gras indiquent que les données de l'échantillon sont fortement différentes de celles de l'ensemble de la population.

Cela transparaît dans le mode d'occupation du logement. Il y a une forte surreprésentation des propriétaires par rapport aux locataires. Plus précisément, 62 % des femmes et 58 % des hommes interrogés sont propriétaires de leur logement, tandis que sur l'ensemble du territoire du secteur à l'étude, seulement 32% sont propriétaires de leur logement.

En moyenne, tant chez les femmes que les hommes, les personnes interrogées dans le cadre de cette étude habitent dans le secteur depuis 14 ans. De plus, à peu près la même proportion de femmes et d'hommes réside dans le secteur depuis moins de 5 ans (24% et 27%) et depuis 20 ans et plus (29% et 24%). La Figure 21 illustre depuis combien d'années les répondantes et les répondants habitent dans le secteur.

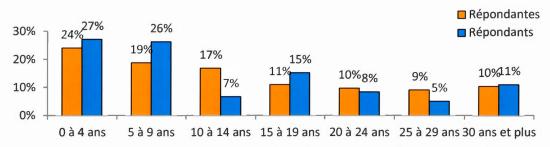


Figure 21 Nombre d'années de résidence dans le secteur Laurier-Est selon le genre

La majorité de notre échantillon travaillent ou étudient à temps plein, soit 68 % des femmes et 77 % des hommes interrogés. 19 % des femmes et 8 % des hommes occupent un emploi ou étudie à temps partiel. Cela signifie que plus de 80% des femmes et des hommes interrogés ont des horaires probablement assez contraignants. 9 % des femmes et 12 % des hommes sont à la retraite et finalement, 4 % des femmes et 3 % des hommes n'occupent pas d'emploi. En ce qui a trait à l'appartenance ethnoculturelle, 5 % des femmes et 7 % des hommes de notre échantillon se définissent comme appartenant à un groupe ethnoculturel autre que québécois ou canadien. La grande majorité des femmes et des hommes de notre échantillon sont en couple (respectivement 63% et 64%) et n'ont pas d'enfants à la maison (respectivement 69% et 75%).

Finalement, en ce qui a trait au mode de déplacement pour se rendre au travail ou à l'école, les répondantes et les répondants utilisent davantage le vélo et moins les transports en commun et la marche que le reste de la population de l'ensemble du secteur. La plus grande différence entre les femmes et les hommes de notre échantillon se retrouve au niveau du vélo. En effet, 23 % des femmes interrogées utilisent le vélo pour se rendre au travail ou à l'école comparativement à 30 % des hommes (tableau 9).

Tableau 9 Mode de transport pour se rendre au travail ou à l'école selon le genre

	Fer	nmes	Hommes		
11	Échantillon	Ensemble de la population	Échantillon	Ensemble de la population	
À pied	13 %	18 %	11 %	16 %	
Vélo	23 %	11 %	30 %	14 %	
Transport en commun	34 %	44 %	30 %	37 %	
Véhicule motorisé	30 %	26 %	. 28 %	33 %	

Les pourcentages en gras indiquent que les données de l'échantillon sont fortement différentes de celles de l'ensemble de la population.

Tant pour le mode d'occupation du logement, le nombre d'années à habiter dans le secteur, le mode d'occupation d'un emploi, l'appartenance à un groupe ethnoculturel, la situation conjugale et familiale, nous ne possédons pas les données différenciées selon le sexe pour l'ensemble de la population du secteur. Pour ces éléments, il nous est donc impossible de déterminer si notre échantillon est représentatif.

Maintenant que nous connaissons mieux ceux et celles qui ont répondu à notre questionnaire, la section qui suit expose de quelles façons ces personnes exercent leur droit à la ville et l'influence des aménagements urbains sur celui-ci en prenant bien soin de comparer les réponses des femmes et des hommes.

6.2 Exercice du droit à la ville des femmes et des hommes et l'influence du réaménagement du secteur Laurier-est.

Notre questionnaire, tel que mentionné précédemment, a abordé les effets du projet de réaménagement sur l'exercice de chacune des dimensions de notre droit à la ville que sont la mobilité, le sentiment de sécurité, la convivialité des espaces publics, l'accès aux services publics, l'appropriation des espaces publics ainsi que la participation aux processus de consultation liés au projet et à l'aménagement de la rue Laurier-Est. Cette

section, une dimension à la fois, dresse un bilan comparatif entre l'évaluation faite par les femmes et les hommes interrogés.

# 6.2.1 Mobilité

Afin d'évaluer la mobilité des individus interrogés, nous leur avons demandé 1) quel est le principal mode de déplacement utilisé pour trois types de déplacement : a) pour se rendre au travail ou à l'école, b) pour effectuer des activités de loisirs et finalement c) pour faire les courses ou autres tâches liées au foyer telles aller chercher les enfants à la garderie ou à l'école, 2) combien de temps consacrent-ils pour chacun de ces trois types de déplacement, 3) à quel moment de la journée effectuent-ils la majorité de leurs déplacements, 4) quels sont les effets du réaménagement du secteur ainsi que certains aménagements spécifiques sur leurs déplacements.

Tout d'abord, pour les trois types de déplacement que sont se rendre au travail ou à l'école, effectuer des activités de loisir et faire des courses, il n'y pas de différence significative entre les femmes et les hommes. Tel que présenté au tableau 10, la majorité des personnes interrogées prennent les transports en commun ou un véhicule motorisé pour se rendre au travail ou à l'école, se promène à pied ou à vélo pour effectuer des activités de loisirs et marche pour faire des courses.

Tableau 10 Mode de déplacement par types de déplacement selon le genre

		Pour se rendre au travail ou à l'école  Pour effectuer des activités de loisirs  Pour faire des ce et autres activités au foye				activités
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
	N.: 142	N.: 109	N.: 157	N.: 123	N.: 156	N.: 119
À pied	13 %	11 %	37 %	31 %	65 %	64 %
Vélo	23 %	30 %	28 %	37 %	15 %	18 %
Transports en commun	34 %	30 %	13 %	12 %	4 %	2 %
Véhicule motorisé	30 %	28 %	21 %	20 %	17 %	17 %

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Malgré qu'il n'y ait pas de différence statiquement significative entre les femmes et les hommes de notre échantillon, nous remarquons tout de même que pour ces trois types de déplacement, la proportion des hommes qui utilise le vélo est plus grande que celle des femmes. Il est également intéressant de noter que tant chez les femmes que chez les hommes interrogés, il y a une sur-représentation de celles et ceux qui se déplacent à vélo comparativement à l'ensemble de la population du secteur et de la ville de Montréal. Plus précisément, tel que l'expose le tableau 9 (section 6.1 Portrait des répondantes et répondantes) et le tableau 1 (section 2.2 Femmes et mobilité), la proportion des répondantes se déplaçant à vélo pour se rendre au travail ou à l'école est respectivement plus de deux fois et près de huit fois plus grande que pour l'ensemble des femmes résidant dans le secteur Laurier-Est (11%) et sur le territoire de la ville de Montréal (3,1%). Chez les hommes, alors que 30% des répondants se déplace à vélo seulement14% et 8% des hommes résidant dans le secteur Laurier-Est et sur le territoire de la ville de Montréal utilise ce mode de déplacement pour se rendre au travail ou à l'école.

Nous effectuons le constat inverse en ce qui a trait au transport en commun. En effet, la part des femmes et des hommes qui utilise ce mode de déplacement pour se rendre au travail ou à l'école est plus grande chez l'ensemble de la population du secteur et de la ville de Montréal que parmi les personnes interrogées. Chez les femmes, 30% des répondantes utilisent les transports en commun comparativement à 44% et 43% des femmes résidant respectivement dans le secteur Laurier-Est et sur le territoire de la ville de Montréal. Chez les hommes, l'écart existe, mais est un peu moins prononcé. En effet, alors que 30% des répondants utilisent ce mode de déplacement, 37% et 31% de l'ensemble des hommes du secteur Laurier-Est et de la ville de Montréal se déplacent en transports en commun pour se rendre au travail ou à l'école.

Pour la voiture, la même situation se reproduit chez les hommes de notre échantillon. Alors que 28% des répondants utilisent la voiture pour se rendre au travail ou à l'école,

33% des hommes du secteur Laurier-Est et 56% de l'ensemble des hommes de la ville de Montréal utilise ce mode de déplacement. Chez les femmes, une proportion légèrement supérieure des répondantes se déplace en voiture pour se rendre au travail ou à l'école comparativement à l'ensemble des femmes du secteur Laurier-Est (30% vs 26%). Par contre, la proportion de femmes de notre échantillon est beaucoup plus petite que la part de femmes de l'ensemble de la ville de Montréal (30% vs 44%).

Finalement, concernant les déplacements effectués à pied pour se rendre au travail ou à l'école, tant chez les femmes que les hommes interrogés, la proportion de ceux-ci est plus petite que chez l'ensemble des résidentes et des résidents du secteur Laurier-Est (F: 13% vs 18%, H: 11% vs 16%), mais supérieur que pour l'ensemble de la population (F: 13% vs 10%, H: 11% vs 5%).

Ainsi, pour le mode de déplacement choisi pour se rendre au travail ou à l'école, notre échantillon ressemble relativement à l'ensemble des personnes résidant dans le secteur Laurier-Est et diffèrent davantage à l'ensemble de la population de la ville de Montréal.

Concernant, le moment de la journée où la majorité des déplacements sont effectués, les femmes et les hommes ont des comportements très similaires. Tel que l'illustre le tableau 11, la grande majorité des personnes interrogées effectuent la majorité de leurs déplacements aux heures de pointe. Nous ne sommes pas étonnées que les femmes et les hommes interrogés aient des comportements similaires, car la grande majorité d'entre eux occupent un emploi ou étudient à temps plein et possèdent un diplôme universitaire, ce qui nous permet de présumer que la majorité des femmes et des hommes sont des professionnels. De plus, 69% des femmes et 75% des hommes de notre échantillon n'ont pas d'enfants et ne doivent donc pas se déplacer pour eux, déplacements souvent à l'extérieur des heures de pointe.

Tableau 11 Moment dans la journée où la majorité des déplacements sont effectués selon le genre

	Femmes N.: 155	Hommes N.: 123
Aux heures de pointe	68 %	67 %
Durant la journée	29 %	29 %
En soirée	3 %	4 %

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Il n'y également pas de différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes en ce qui a trait au temps consacré pour ces différents types de déplacement. Les répondantes et les répondants consacrent en moyenne respectivement 43 et 44 minutes pour se rendre au travail ou à l'école, 30 et 34 minutes pour effectuer des activités de loisir et 29 et 25 minutes pour faire des courses ou autres activités liées au foyer. Il est intéressant de souligner que ces données divergent des différentes recherches présentées à la section 2.2 Femmes et mobilité traitant des déplacements entre le lieu de résidence et le lieu de travail et qui exposaient que les femmes effectuaient de plus courts déplacements. Comme pour les éléments présentés précédemment, nous ne sommes pas étonnées que les femmes et les hommes interrogés consacrent à peu près le même temps pour effectuer ces divers déplacements, car elles et ils se ressemblent beaucoup en ce qui a trait au niveau de scolarité, des revenus et de la situation familiale (avec ou sans enfant).

Finalement, en ce qui a trait aux effets du projet de réaménagement sur la mobilité des personnes interrogées, il y a une différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes. Bien que les femmes et les hommes de notre échantillon ont des comportements liés à la mobilité relativement semblables, les répondantes et les répondants perçoivent les effets du projet de réaménagement différemment. Le tableau 12 présente la perception des effets du projet de réaménagement sur les déplacements selon le genre.

Tableau 12 La perception des effets du projet de réaménagement sur les déplacements selon le genre

	Femme N.: 157	Homme N.: 122
Se sont améliorés	24 %	44 %
N'ont pas changé	30 %	20 %
Se sont détériorés	46 %	36 %

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Une forte proportion de femmes (46 %) perçoit que depuis le réaménagement du secteur, leurs déplacements se sont détériorés tandis qu'une forte proportion d'hommes (44 %) perçoit l'inverse, c'est-à-dire que depuis le réaménagement, leurs déplacements se sont améliorés. La mesure de V de Cramer<sup>33</sup> révèle que la relation entre le genre et la perception des effets du projet sur les déplacements est de magnitude modérée<sup>34</sup>.

Une des raisons pouvant expliquer la différence entre la perception des femmes et des hommes est que depuis le réaménagement, le nombre de cyclistes a grandement augmenté dans le secteur<sup>35</sup> et cela semble avoir un plus grand et négatif effet sur la mobilité des femmes. Tel que nous le verrons à la section suivante, les femmes se sentent également moins en sécurité que les hommes depuis le projet et cela influence également leurs déplacements. Une femme a mentionné que «la circulation automobile est devenue très difficile à cause de la présence accrue des cyclistes, qui ne respectent pas le code de la route, ainsi que par le manque de stationnement et les différents changements

<sup>35</sup> Source : Le Plateau-Mont-Royal. 2015. 500 000° passage à vélo sur l'avenue Laurier- Le nombre de cyclistes en augmentation sur le Plateau. <a href="http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?">http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?</a> pageid= 7297,142807688& dad=portal& schema=PORTAL (site consulté le 9 décembre 2016).

<sup>&</sup>lt;sup>33</sup> Le V de Cramer est une mesure quantifiant la force unissant deux variables. Cette mesure varie entre 0 et 1. Plus, elle s'approche de 1 plus, la relation est forte. Selon Yergeau et Poirier (2013), des mesures autour de 0,10, 0,3 et 0,5 représentent respectivement des relations magnitude faible, modérée et élevée. <sup>34</sup> 0% de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,002 soit inférieur à 0,05 et la mesure du V de Cramer est de 0,211.

des sens uniques. Les déplacements à pied sont aussi devenus moins agréables et aussi parfois assez périlleux, toujours à cause des cyclistes qui ne font pas de stop aux intersections et qui roulent beaucoup trop vite ».

Grâce à notre questionnaire, nous sommes également en mesure de déterminer si certains aménagements spécifiques influencent les déplacements des personnes interrogées et où est la différence entre les femmes et les hommes. L'ensemble des réponses des femmes et des hommes est présenté au tableau 13.

Tableau 13 Perception des effets d'aménagements spécifiques sur les déplacements selon le genre

	Améliore mes déplacements.		N'a pas d'effet.		Nuit à mes déplacements.	
	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme
Dos d'âne allongé	14 %	18 %	72 %	64 %	14 %	19 %
Saillie de trottoir	35 %	48 %	35 %	31 %	30 %	22 %
Élargissement de trottoir	52 %	58 %	26 %	28 %	22 %	14 %
Rétrécissement de la chaussée*	24 %	44 %	35 %	28 %	41 %	28 %
Passage piétonnier	61 %	57 %	35 %	39 %	5 %	4 %
Bande cyclable*	39 %	55 %	22 %	18 %	39 %	27 %
Piste cyclable	47 %	59 %	28 %	23 %	25 %	18 %
Rue à sens unique*	17 %	29 %	. 32 %	35 %	51 %	36 %
Fermeture de rue, impasse, cul- de-sac	23 %	19 %	14 %	34 %	64 %	48 %
Voie de circulation réservée pour les autobus	32 %	38 %	60 %	47 %	8 %	15 %
Stationnement sur rue	14 %	14 %	64 %	59 %	22 %	27 %
Stationnement hors rue	13 %	19 %	80 %	74 %	8 %	7 %
Signalisation	34 %	36 %	49 %	50 %	17 %	14 %
Éclairage	53 %	47 %	44 %	50 %	3 %	3 %
Mobilier urbain	47 %	44 %	48 %	50 %	4 %	6%

Question : Les aménagements urbains, nommés ci-après, ont-ils un effet sur vos déplacements?

<sup>\*</sup> Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes. Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Parmi les aménagements ayant un effet positif sur les déplacements, une grande partie des femmes et des hommes considèrent que l'élargissement des trottoirs (F : 52 % et H : 58 %), les passages piétonniers (F : 61 % et H : 57 %), les pistes cyclables (F : 47%, H : 59 %), l'éclairage (F : 53%, H : 47%) et le mobilier urbain (F : 47%, H : 44 %) améliorent leurs déplacements. De plus, seulement un très faible pourcentage de répondantes et de répondants, soit moins de 25%, considère que ces aménagements nuisent à leurs déplacements. En ce qui a trait à l'effet positif des pistes cyclables, de l'éclairage et du mobilier urbain, nous ne sommes pas étonnés de ce résultat, car ils concordent avec les résultats des études exposées à la section 2.4 Femmes et aménagement urbain de cette thèse.

Voici quelques éléments de réponses donnés par les répondantes et les répondants afin d'expliquer pourquoi ces mesures améliorent leur mobilité. Une femme souligne que « les pistes cyclables améliorent le déplacement en vélo. Les trottoirs plus larges sont aussi plus agréables pour les déplacements à pied. La rue est beaucoup plus jolie et invitante, ça donne le goût de s'y balader ». Un homme abonde dans ce sens et affirme que « le développement des pistes cyclables rend le transport agréable ». Un autre mentionne que « les trottoirs sont plus larges et [cela réduit] l'impression d'achalandage ». Un répondant affirme que « l'installation en périphérie de la bouche de métro Laurier de mobilier urbain est en train de créer un nouvel environnement où il est agréable et sécuritaire de déambuler ». Finalement, en ce qui a trait aux passages piétonniers, un homme souligne que « l'augmentation de l'importance des voies piétonnières (saillies, trottoirs élargis, passages piétons) rend naturelle la présence piétonnière, donne de la latitude au passant et améliore le flot de la circulation non-automobile. C'est possiblement l'effet le plus tangible des modifications que nous avons vécu dans les dernières années. »

Concernant les aménagements perçus négativement, seule la fermeture de certaines rues est considérée négativement par près de la majorité des personnes interrogées. En

effet, 64 % des femmes et 48 % des hommes considèrent que la fermeture de certaines rues détériore leurs déplacements. Avec la fermeture de certaines rues, les résidentes et les résidents doivent changer leur itinéraire et tout particulièrement lorsqu'ils se déplacent en voiture. Nos données suggèrent que les personnes en générale n'apprécient pas lorsque leur routine quotidienne est perturbée. Une répondante note que « les impasses, cul-de-sac, fermetures de rues et changements de sens, rendent les déplacements plus longs et plus complexes. J'y pense deux fois avant de sortir ».

Les dos d'ânes allongés et les stationnements sur et hors rues sont perçus par la majorité des répondantes et des répondants comme n'ayant pas d'effet sur leurs déplacements.

Les calculs de Khi carré, quant à eux, révèlent que les femmes et les hommes de notre échantillon perçoivent les effets du rétrécissement de la chaussée<sup>36</sup>, des bandes cyclables<sup>37</sup> et des rues à sens unique<sup>38</sup> de façon différente (différence statistiquement significative) (Annexe 1). Pour le rétrécissement de la chaussée, 41 % des femmes considèrent que cet aménagement nuit à leurs déplacements tandis que 44% des hommes perçoivent qu'il l'améliore. Pour certaines femmes, avec le rétrécissement de la chaussée, il est moins facile de partager la chaussée entre les vélos et les automobiles ce qui les mène à se sentir moins en sécurité. Une femme note que « depuis qu'ils ont rétréci quelques coins de rues pour rapprocher les trottoirs, nous avons moins de place pour partager la route avec les cyclistes. C'est rendu plus dangereux pour eux, car ils n'ont pas de marge s'ils doivent éviter quelque chose d'imprévu ». Les hommes, quant à eux, perçoivent cette mesure positivement, car elle réduit la vitesse des voitures. Un homme

<sup>37</sup> 0 % des cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,040 et la mesure du V de Cramer est de 0,154 désignant une relation de magnitude faible.

<sup>&</sup>lt;sup>36</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,002 et la mesure du V de Cramer est de 0,217 désignant une relation de magnitude modérée.

<sup>&</sup>lt;sup>38</sup> 0 % des cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,021 et la mesure du V de Cramer est de 0,170 désignant une relation de magnitude faible.

souligne que « la diminution de l'importance de la chaussée [...] a eu des effets marqués sur la vitesse des véhicules automobiles ainsi que sur la courtoisie des automobilistes; en particulier dans les alentours de l'école Laurier. »

Pour la bande cyclable, 55% des hommes perçoivent cet aménagement positivement tandis la position des femmes est partagée. En effet, 39% des femmes considèrent que cet aménagement améliore et la même proportion considère que cela nuit à leurs déplacements. Une femme a noté qu' « en auto, la bande cyclable du côté nord est dangereuse, car une auto stationnée ne voit pas si des cyclistes s'en viennent à contresens» tandis qu'une autre souligne que « la bande cyclable permet à [s]es enfants de se rendre au parc Laurier en sécurité ». Finalement, concernant les rues à sens uniques, 51% des femmes perçoivent qu'elles nuisent à leurs déplacements tandis que les hommes ont une opinion plus mitigée. 29% d'entre eux considèrent qu'elles améliorent leurs déplacements, 35% qu'elles n'ont pas d'effets et 36% qu'elles les détériorent.

Il apparaît donc qu'il n'y a pas de différence significative entre les femmes et les hommes au niveau de leur mode de déplacement, et ce peu importe le type de déplacements, le temps de déplacement et le moment de la journée où la majorité des déplacements sont effectués. Cependant, bien que les femmes et les hommes aient des comportements en matière de mobilité très similaires, ils ont une perception bien différente des effets du projet et de certains aménagements urbains sur leurs déplacements. Selon les éléments de réponses recueillis, il semble que les femmes soient davantage préoccupées par la conduite que les hommes. La différence de perception des femmes et des hommes sur les effets du réaménagement sur leur mobilité est davantage discutée dans le prochain chapitre, alors que nous exposons les différentes caractéristiques démographiques, sociales et économiques ayant un effet significatif sur la perception des femmes et des hommes.

# 6.2.2 Sentiment de sécurité

Afin d'évaluer la dimension de sécurité, nous avons questionné les répondantes et les répondants sur leur sentiment de sécurité, le moment dans la journée, s'il y a lieu, où ils ne se sentent pas en sécurité ainsi que les effets du réaménagement du secteur en général et de certains aménagements spécifiques sur leur sentiment de sécurité.

Tel qu'exposé au tableau 14, la majorité des personnes interrogées se sent beaucoup et assez en sécurité dans le secteur (F : 86 %, H : 82 %). Ce résultat reflète bien la réalité québécoise. Le ministère de la Sécurité publique a réalisé, en 2011, un sondage électronique auprès de 2 498 personnes et a constaté que 85,7% des hommes et 89% des femmes interrogés se sentent très ou moyennement en sécurité dans leur milieu de vie<sup>39</sup>.

Tableau 14 Sentiment de sécurité dans le secteur selon le genre

-	Femmes N.: 157	Hommes N.: 122
Pas du tout	3 %	4 %
Un peu	6%	2 %
Assez	35 %	25 %
Beaucoup	51 %	57 %
Je n'y ai jamais pensé	5 %	12 %

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Dans les éléments mentionnés par les répondantes et les répondants, le caractère familial du secteur et le fait qu'il soit animé et bien éclairé contribuent à ce qu'ils se sentent en sécurité dans le secteur. Une répondante affirmait se sentir beaucoup en sécurité, car il s'agit « d'un endroit bien éclairé où il y a plusieurs personnes et avec une bonne

<sup>&</sup>lt;sup>39</sup> Sécurité publique du Québec. 2012. *RÉSULTATS DU SONDAGE AUPRÈS DES CITOYENS DÉ-MARCHE DE PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2012-2016* <u>http://www.securitepublique.gouv.qc.ca/fileadmin/Documents/ministere/diffusion/sondage/resultats\_sondage\_citoyens\_2011.pdf</u> (site consulté le 27 janvier 2016).

vie de quartier où il fait bon vivre ». Une autre femme soulignait que c'est « un petit quartier tranquille avec une bonne ambiance, très propre, avec beaucoup de famille et beaucoup de monde en général ». Dans la même lignée, une répondante mentionnait qu'« il s'agit d'un quartier calme et résidentiel, bien éclairé et très fréquenté ». Bien que la majorité des personnes interrogées se sent beaucoup et assez en sécurité dans le secteur les calculs de Khi carré révèlent qu'il y a une relation statistiquement significative de magnitude modérée entre le genre et le sentiment de sécurité 40. L'ensemble des calculs Khi carré traitant de cette sous-section est présenté à l'annexe 2. Plus précisément, une plus forte proportion d'hommes se sent beaucoup en sécurité que de femmes, tandis qu'une plus forte proportion de femmes se sent assez en sécurité que d'hommes. De plus, une plus forte proportion de répondantes se sent un peu ou pas du tout en sécurité comparativement aux répondants. Finalement, il est important de souligner que près de trois fois plus d'hommes que de femmes n'ont jamais réfléchi à leur sentiment de sécurité.

Les calculs de Khi carré révèlent également qu'il y a une relation statistiquement significative de magnitude modérée entre le genre et le moment dans la journée où les personnes ressentent de l'insécurité<sup>41</sup>. En majorité, tel que l'illustre le tableau 15, les répondantes et les répondants ne se sentent pas en sécurité à aucun moment de la journée (F : 57 %, H : 74 %). Lorsque les personnes interrogées ressentent de l'insécurité, cela se produit principalement la nuit (F : 22 %, H : 12 %).

<sup>40</sup> 10 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,023 et la mesure du V de Cramer est de 0,202 désignant une relation de magnitude modérée.

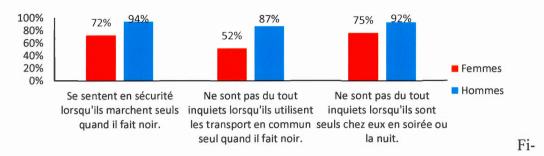
<sup>&</sup>lt;sup>41</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,020 et la mesure du V de Cramer est de 0,206 désignant une relation de magnitude modérée.

Tableau 15 Moment dans la journée où les personnes interrogées ressentent de l'insécurité selon le genre

	Femmes N.: 154	Hommes N.: 121
Durant la journée	5 %	5 %
En soirée	8 %	2 %
La nuit	22 %	12 %
À tous ces moments	8 %	7 %
À aucun de ces moments	57 %	74 %

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Les résultats obtenus exposant que les répondantes se sentent moins en sécurité la nuit que les hommes et correspondent aux résultats obtenus par une enquête réalisée en 2009 par Statistique Canada et par un sondage réalisé en 2011 à Montréal. Selon l'enquête de Statistique Canada, les femmes sont moins nombreuses à se sentir en sécurité dans leur voisinage le soir ou la nuit (Gravel, 2014) que les hommes et ce, de façon statistiquement significatif (P < 0,05). L'ensemble de données abordant la sécurité des québécoises et desquébécois est présenté à la figure 22.



gure 22 Proportion de la population québécoise qui déclare se sentir en sécurité lors d'activités diverses selon le sexe, Québec 2009

Source : Statistique Canada, *Enquête sociale générale* de 2009, fichier de microdonnées à grande diffusion, adapté par l'Institut de la statistique du Québec, 2014.

Dans un contexte montréalais, un écart entre les femmes et les hommes s'observe également. Le soir, une plus grande proportion de femmes que d'hommes est inquiète de marcher seule dans leur quartier, dans un parc ou évitent même certains endroits. Les pourcentages liés au sentiment d'insécurité des Montréalaises et Montréalais sont exposés à la figure 23.



Figure 23 Sentiment d'insécurité des montréalais, selon le genre 2011

Source: Côté et Dupont, 2013, p.23.

Dans notre recherche, nous constatons que l'écart entre la perception des femmes et des hommes s'accentue en ce qui a trait aux effets du réaménagent sur le sentiment de sécurité et cela est exposé au tableau 16.

Tableau 16 Perception des effets du réaménagement sur le sentiment de sécurité selon le genre

	Femme N.: 157	Homme N.: 122
Je me sens plus en sécurité	25 %	41 %
Cela n'a pas changé	55 %	52 %
Je me sens moins en sécurité	20 %	7 %

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

En effet, depuis le réaménagement, 41 % des répondants considèrent qu'ils se sentent davantage en sécurité comparativement à 25 % des répondantes. Il y a également 20 % des femmes qui se sentent moins en sécurité depuis le réaménagement comparativement à seulement 7 % des hommes. Les analyses de Khi carré démontrent que cette relation entre le genre et les effets du réaménagement sur le sentiment de sécurité est statistiquement significative et d'une magnitude modérée<sup>42</sup>.

Les données recueillies exposent que l'insécurité ressentie par certaines femmes depuis le réaménagement du secteur est principalement liée à la sécurité routière et à la peur d'être impliquée dans un accident de la routière (collision) tant à titre de piétonne, de cycliste ou d'automobiliste. Une répondante souligne que « la circulation est plus dense et les automobilistes deviennent impatients. Beaucoup ne font pas leur arrêt aux intersections. Les vélos roulent vite et coupent les piétons. Les voitures sont stationnées à côté des pistes cyclables et on ne voit pas les vélos qui arrivent à sens inverse de la

<sup>&</sup>lt;sup>42</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,001 et la mesure du V de Cramer est de 0,216 désignant une relation de magnitude modérée.

circulation ». L'augmentation du nombre de cyclistes sur le territoire semble ici également contribuer à ce que certaines femmes se sentent moins en sécurité. Une femme souligne qu'elle se sent moins en sécurité, car les cyclistes « ne respectent pas la signalisation routière ». Une autre répondante mentionne qu'elle « craint plus les accidents qu'avant. Il y a une telle affluence autour du parc Laurier! La signalisation n'est pas respectée ». Face au même constat, une autre femme souligne qu'« en fait, [elle a] toujours peur de [se] faire frapper par un vélo. Ces éléments de réponses vont dans le même sens que l'étude Sécurité ou insécurité routière dans la culture populaire réalisée en 2011 au Québec qui mentionne que « les femmes sont peut-être un peu plus sensibles à l'insécurité routière et à l'importance d'adopter de bonnes pratiques de conduite » (Beaulieu, 2011, p.167).

En ce qui a trait aux effets positifs du réaménagement sur le sentiment de sécurité, les éléments permettant d'expliquer cet effet, et ce tant chez les femmes que chez les hommes, sont liés à la hausse de l'achalandage piéton. Cela renvoie à la présence de témoins et de l'aide potentielle, éléments exposés au deuxième chapitre de cette thèse et identifiés par Paquin (2006) comme influençant l'évaluation personnelle du risque. Une répondante souligne que « la place publique du métro Laurier attire beaucoup de gens. Ils s'assoient pour attendre, lire, parler. Ça rend l'endroit occupé et dynamique. Ça peut être rassurant le soir. ». Un homme note que « l'augmentation de la fréquentation donne un meilleur sentiment de sécurité ».

Nous avons également étudié les différents effets de certains aménagements spécifiques sur le sentiment de sécurité des femmes et des hommes. Le tableau 17 expose ces données.

Tableau 17 Perception des effets d'aménagements spécifiques sur le sentiment de sécurité selon le genre

	L'am	éliore	N'a pas	N'a pas d'effet.		duit.
	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme
Dos d'âne allongé	35 %	44 %	64 %	52 %	1 %	4 %
Saillie de trottoir*	40 %	55 %	53 %	36 %	7 %	9 %
Élargissement de trottoir	42 %	57 %	52 %	38 %	6 %	6%
Rétrécissement de la chaussée	33 %	46 %	56 %	24 %	11 %	13 %
Passage piétonnier*	51 %	63 %	47 %	32 %	2 %	4 %
Bande cyclable*	35 %	50 %	35 %	29 %	30 %	21 %
Piste cyclable*	41 %	57 %	40 %	30 %	20 %	13 %
Rue à sens unique	25 %	34 %	63 %	58 %	11 %	8 %
Fermeture de rue, impasse, cul-de-sac	22 %	27 %	64 %	62 %	14 %	12 %
Voie de circulation réservée pour les autobus	16 %	20 %	80 %	74 %	4 %	6%
Stationnement sur rue	3 %	8 %	90 %	82 %	5 %	10 %
Stationnement hors rue*	4 %	11%	92 %	79 %	5 %	10 %
Signalisation	29 %	35 %	65 %	54 %	5 %	6%
Éclairage	51 %	49 %	45 %	49 %	4 %	3 %
Mobilier urbain	31 %	36 %	67 %	63 %	2 %	2 %

Question : Les aménagements urbains, nommés ci-après, ont-ils un effet sur votre sentiment de sécurité?

\* Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes.

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

La presque majorité des personnes interrogées (F : 51%, H : 49%) perçoit que l'éclairage améliore leur sentiment de sécurité. Ce résultat va dans le même sens que les conclusions du *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire* qui stipule que l'éclairage permet de voir et d'être vue et est « reconnue comme ayant un impact considérable sur le sentiment de sécurité » (Paquin, 2002, p.32). Il correspond également aux résultats de Loukaitou-Sideris (*Ibid.*) et de Paydar (*Ibid.*) présentés à la section 2.4 Femmes et aménagements urbains de cette thèse.

Pour la grande majorité des aménagements étudiés, les répondantes et les répondants perçoivent qu'ils n'ont pas d'effet sur leur sentiment de sécurité. De plus, aucun aménagement spécifique n'est perçu négativement par la majorité des femmes et des

hommes. Les aménagements les moins appréciés sont les bandes cyclables et les pistes cyclables et là il y a des différences significatives entre les femmes et les hommes. Plus précisément, la majorité des hommes considèrent que ces aménagements ont un effet positif sur leur sécurité tandis que la perception des femmes est divisée.

En ce qui a trait aux différences entre les femmes et les hommes, les tests de Khi carré révèlent que les femmes et les hommes perçoivent statistiquement différemment l'effet sur leur sentiment de sécurité des saillies de trottoir<sup>43</sup>, des passages piétonniers<sup>44</sup>, des bandes<sup>45</sup> et des pistes<sup>46</sup> cyclables et du stationnement hors rue<sup>47</sup>.

Bien qu'un bon pourcentage des hommes (55%) et des femmes (40%) perçoive positivement l'effet des saillis de trottoirs, 53% des répondantes considèrent qu'elles n'ont pas d'effet. Dans le cas des passages piétonniers, la majorité des hommes (63%) considèrent que ces aménagements ont un effet positif sur leur sécurité tandis que la perception des femmes est divisée entre un effet positif (51%) et aucun effet (47%). De plus, les femmes, plus fortement que les hommes, considèrent que les stationnements sur rue n'ont pas d'effet sur leur sentiment de sécurité (F : 92%, H : 79%). Le fait que plusieurs aménagements ne semblent pas avoir d'effet sur le sentiment de sécurité des femmes nous porte à croire que leur sentiment de sécurité serait davantage influencé

<sup>43</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,024 et la mesure du V de Cramer est de 0,167 désignant une relation de faible magnitude.

<sup>45</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,045 et la mesure du V de Cramer est de 0,152 désignant une relation de faible magnitude.

<sup>46</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,026 et la mesure du V de Cramer est de 0,165 désignant une relation de faible magnitude.

<sup>47</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,021 et la mesure du V de Cramer est de 0,179 désignant une relation de faible magnitude.

<sup>44 33 %</sup> de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,035 et la mesure du V de Cramer est de 0,161 désignant une relation de faible magnitude.

par d'autres aspects. L'achalandage et le type d'individus fréquentant les espaces publics semblent, dans le cas présent, d'avantage améliorer la sécurité des femmes que l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation. Le fait que le secteur soit agréable influence également le sentiment de sécurité. La section qui suit présente l'évaluation des répondantes et des répondants de la convivialité du secteur et l'effet du réaménagement sur celle-ci.

#### 6.2.3 Convivialité

Nous avons également questionné les participantes et les participants sur leur perception de la convivialité du secteur et des rapports entre les individus. Tel que présenté au tableau 18, la majorité des femmes et des hommes considère que le secteur est convivial (F: 83 %, H: 89 %) et que les rapports entre les individus sont positifs (F: 81 %, H: 84 %).

Tableau 18 Perception du secteur comme étant convivial et des rapports entre individus comme étant positifs selon le genre

		Convivialité du secteur		rt entre lividus
	Femmes N.: 155	Hommes N.: 122	Femmes N.: 154	Hommes N.: 120
Pas du tout	5 %	7 %	5 %	8 %
Un peu	12 %	4 %	14 %	8 %
Assez	26 %	33 %	37 %	37 %
Très	57 %	56 %	44 %	47 %

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Plusieurs éléments énoncés par les personnes interrogées pour expliquer leur sentiment de sécurité sont également utilisés pour qualifier la convivialité du secteur et le rapport entre les individus. L'aspect familial et animé tout en étant tranquille du secteur contribue à ce que la majorité des répondantes et des répondants le considère très convivial. Une femme note que « de voir autant de familles et de gens de tous âges se prélasser au soleil au parc Laurier témoigne de sa convivialité! Les alentours du métro Laurier

édicule nord) et Mont-Royal sont aussi très animés et agréables (sûrement les seules stations plaisantes à Montréal) ». Une répondante souligne qu'« il y a une vie de quartier et le milieu est familial et convivial. » Une autre femme mentionne que « l'ambiance sur la [rue] Laurier-Est est formidablement conviviale! Les gens occupent les quartiers, vivent dehors ; dans le parc, à la piscine, sur les terrasses ou dans les cafés aux grandes fenêtres ouvertes, dans les marchés de plein air comme près du Métro Laurier ou du Maître Gourmet. »

Parmi les femmes et les hommes qui considèrent positivement le rapport entre les individus, ceux-ci perçoivent qu'« il s'agit d'un quartier familial avec de bons rapports de voisinage ». Une femme mentionne également que « les gens sont sympathiques et agréables à côtoyer. » Dans la même lignée, un homme note que « les gens se sentent bien et sont détendus, cela a un effet contagieux qui donne un sentiment de bon voisinage et de proximité à échelle humaine ».

La perception des femmes et des hommes de la convivialité du secteur et des rapports entre les individus depuis le réaménagement est présentée au tableau 19.

Tableau 19 Effets du réaménagement sur la convivialité du secteur et le rapport entre les individus selon le genre

		ivialité ecteur	Rapport entre les individus		
	Femmes N.: 152	Hommes N.: 121	Femmes N.: 151	Hommes N.: 119	
S'est amélioré	40 %	61 %	40 %	55 %	
N'a pas changé	28 %	26 %	44 %	· 32 %	
S'est détérioré	22 %	13 %	16 %	13 %	

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Les analyses de Khi carré révèlent qu'il n'y a pas de différence statistiquement significative entre la perception des femmes et celle des hommes quant à l'évolution de la convivialité du secteur. De plus, depuis le réaménagement, 49% des femmes et 61% des hommes jugent que la convivialité du secteur s'est améliorée et que 40 % des répondantes et 55 % des répondants estiment que les rapports entre les individus du secteur se sont améliorés. Tout comme pour l'amélioration du sentiment de sécurité, l'augmentation de l'achalandage depuis le réaménagement contribue à ce que les personnes interrogées percoivent le secteur davantage convivial. Plus les espaces publics sont fréquentés et animés, plus le secteur est perçu comme convivial. À ce sujet, une répondante souligne que le secteur est plus convivial, car « la fréquentation du parc Laurier a augmenté et les évènements qui ont lieu dans les parcs ont un effet d'attraction important ». De plus, un lieu bien aménagé invite les gens à y demeurer plus longtemps et cela influence positivement le rapport entre les individus. Une femme souligne que depuis l'aménagement de la « Place Coteau St-Louis, c'est plus joli, plus agréable. On y reste plus longtemps et y croise plus souvent les gens du quartier. On prend le temps de jaser un peu! » Un répondant souligne également cet aspect : « La place près du métro Laurier et les changements du parc Laurier invitent la convivialité et les gens à échanger entre eux ». De plus, le fait de pouvoir se déplacer facilement augmente la convivialité du secteur. À ce sujet, une femme note que « les nouveaux aménagements améliorent considérablement la qualité des déplacements et cela améliore la convivialité du secteur ». Un homme souligne également qu'avant le réaménagement « les abords de la station Laurier étaient devenus inadéquats. Plus de 2 millions d'usagers entrent et sortent chaque année par cette station. Aux heures de pointe, les usagers marchaient carrément dans la rue pour se rendre au métro. Maintenant, c'est un plaisir de circuler dans ces espaces pensés pour les piétons et les cyclistes. Un vraiment bon coup ».

Nous observons également que 44 % des femmes sont d'avis que le rapport entre les individus n'a pas changé depuis le réaménagement tandis que 32% des hommes pensent ainsi. L'analyse des Khi carré révèle que la relation entre le genre et les effets du réaménagement sur les rapports entre les individus est significative<sup>48</sup>. L'ensemble des tests de Khi carré liés à la convivialité du secteur et l'effet du projet de réaménagement sur celui-ci est présenté à l'Annexe 3. Nous notons également que tant pour la convivialité du secteur que pour les rapports entre les individus, une très faible proportion des personnes interrogées (F : 16% et H : 13%) considère que ceux-ci se sont détériorés depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est.

Concernant les effets des certains aménagements urbains sur la convivialité, ceux-ci sont présentés au tableau 20. La majorité des répondantes et des répondants perçoivent que les saillies de trottoir, l'élargissement des trottoirs, les passages piétonniers, l'éclairage et le mobilier urbain améliore la convivialité du secteur. Une répondante souligne que « les chaises longues en bois au milieu du Parc Laurier sont un bel espace de détente. Les gens qui les fréquentent sont tous sur la même longueur [d'onde]... on se détend ... tous ensemble! ». Ainsi, les résultats obtenus concernant l'effet positif du mobilier urbain sur la convivialité du secteur correspondent aux résultats obtenus par Paydar *et al.* (*Ibid*) présentés à la section 2.4 Femmes et aménagement urbain de cette thèse qui stipule que l'ajout de bancs et d'aires de jeux améliore la vitalité des lieux et incite les femmes à marcher davantage.

<sup>48</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,005 et la mesure du V de Cramer est de 0,149 désignant une relation de faible magnitude.

Tableau 20 Perception des effets d'aménagements spécifiques sur la convivialité du secteur selon le genre

	L'améliore		N'a pas d'effet.		Le détériore.	
	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme
Dos d'âne allongé	30 %	33 %	60 %	57 %	10 %	10 %
Saillie de trottoir	58 %	69 %	31 %	20 %	11 %	11%
Élargissement de trottoir	68 %	77 %	21 %	15 %	11 %	8 %
Rétrécissement de la chaussée*	40 %	59 %	35 %	26 %	25 %	15 %
Passage piétonnier	66 %	74 %	29 %	19 %	7 %	6%
Bande cyclable*	43 %	61 %	22 %	20 %	35 %	19 %
Piste cyclable*	48 %	66 %	25 %	21 %	27 %	13 %
Rue à sens unique	24 %	35 %	39 %	43 %	37 %	22 %
Fermeture de rue, impasse, cul-de- sac	34 %	32 %	28 %	37 %	38 %	27 %
Voie de circulation réservée pour les autobus	23 %	23 %	63 %	70 %	14 %	7 %
Stationnement sur rue	7 %	20 %	62 %	60 %	31 %	19 %
Stationnement hors rue	9 %	24 %	71 %	60 %	20 %	16 %
Signalisation	34 %	43 %	42 %	46 %	15 %	12 %
Éclairage	66 %	62 %	31 %	36 %	3 %	2 %
Mobilier urbain	79 %	79 %	19 %	18 %	2 %	4 %

Question : Les aménagements urbains, nommés ci-après, influencent-ils la convivialité du secteur Laurier-Est?

\* Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes.

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

À propos des saillies de trottoirs, une femme note que le fait que les saillies soient fleuries rend les espaces ludiques et donne envie de marcher. Une autre répondante souligne que « le rétrécissement de la rue Laurier lui a donné une allure de rue de quartier et non plus de grand axe. Le secteur est plus invitant. » En ce qui concernent les passages piétonniers et l'élargissement des trottoirs, une répondante souligne que « les aménagements qui facilitent la vie des piétons rendent le secteur plus convivial ».

La majorité des personnes interrogées perçoit également que les dos d'âne allongés, les voies de circulation réservée pour les autobus et les stationnements sur et hors rue n'ont pas d'effet sur la convivialité générale du secteur. De plus, tous les aménagements sont perçus négativement par seulement 38% et moins des répondantes et des répondants.

Les femmes et les hommes interrogés perçoivent différemment, et ce de façon statistiquement significative, les effets sur la convivialité du secteur des rétrécissements de la chaussée<sup>49</sup>, des bandes<sup>50</sup> et des pistes<sup>51</sup> cyclables et des stationnements sur rue<sup>52</sup> et hors rue<sup>53</sup>. La majorité des hommes perçoit positivement les rétrécissements de la chaussée (59%) et les bandes (61%) et les pistes cyclables (66%) tandis que les femmes ont une vision plus divisée. 40% d'entre elles considèrent que le rétrécissement de la chaussée améliore la convivialité du secteur, 35% considèrent que cet aménagement n'a pas d'effet et 25% perçoivent qu'il détériore la convivialité du secteur. Concernant les bandes et les pistes cyclables, bien que respectivement 43% et 48% des femmes considèrent que ces aménagements améliorent la convivialité du secteur, il y a également respectivement 35% et 27% d'entre elles qui perçoivent plutôt que ces aménagements le détériorent. Finalement, en ce qui a trait aux stationnements sur rue et hors rue, bien que la majorité des femmes (62% et 71%) et des hommes (60% et 60%) considèrent que ces aménagements n'ont pas d'effet, les hommes perçoivent plus positivement que les femmes leur effets (F: 7% et 9%, H: 20% et 24%). Inversement, les femmes estiment davantage que les hommes que les stationnements sur rue et hors rue détériorent la convivialité du secteur (F : 31% et 20%, H : 19% et 16%).

Les commentaires des personnes interrogées laissent à penser qu'un secteur convivial est un espace où les gens se sentent en sécurité, où il est facile de s'y déplacer et où les

<sup>50</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,009 et la mesure du V de Cramer est de 0,200 désignant une relation de magnitude modérée.

<sup>52</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,009 et la mesure du V de Cramer est de 0,214 désignant une relation de magnitude modérée.

<sup>&</sup>lt;sup>49</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,013 et la mesure du V de Cramer est de 0,191 désignant une relation de faible magnitude.

<sup>&</sup>lt;sup>51</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,009 et la mesure du V de Cramer est de 0,200 désignant une relation de magnitude modérée.

<sup>&</sup>lt;sup>53</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,017 et la mesure du V de Cramer est de 0,206 désignant une relation de magnitude modérée.

espaces publics y sont très fréquentés. Ils mentionnent également qu'un secteur convivial est un espace invitant, agréable, beau et que l'ajout de mobilier urbain améliore sa convivialité. Ainsi, les aménagements favorisant les déplacements piétons et cyclables ont un effet sur la convivialité du secteur. Les aménagements qui incitent les gens à fréquenter les espaces publics tels que du mobilier urbain et de l'éclairage influencent également la convivialité du secteur de façon positive. Il y a, cependant, un bon nombre d'aménagements qui n'ont pas d'effet sur la convivialité du secteur tel que les dos d'ânes. Il y a finalement aucun aménagement dont la majorité des personnes interrogées considèrent qu'il affecte négativement la convivialité du secteur, tant chez les femmes que chez les hommes.

Les aménagements qui améliorent les déplacements, comme nous l'avons noté jusqu'à maintenant, sont fortement perçus comme améliorant également le sentiment de sécurité et la convivialité du secteur. La section qui suit expose que l'accès aux services est pareillement influencé par la capacité des gens de se déplacer dans le secteur.

### 6.2.4 Centralité

Afin d'évaluer la dimension de la centralité, nous avons demandé aux personnes interrogées si depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est leur accès à divers services urbains avait changé. Nous les avons questionnés à propos de 34 services qui sont liés aux arts, aux sports et loisirs, à l'éducation, à la santé, au transport et aux activités commerciales de proximité. Puis, nous avons cherché à savoir quels sont les effets de certains aménagements spécifiques sur leur accès à ces services urbains.

La grande tendance pour cette dimension est que le projet de réaménagement n'a pas eu d'effet sur l'accès aux services urbains (tableau 21). Pour 33 des 34 services mentionnés, la majorité des femmes et des hommes considèrent que l'accès n'a pas changé.

Tableau 21 Perception des effets du réaménagement sur l'accessibilité des services urbains selon le genre

	L'accès est plus facile.		L'accès n'a pas changé.		L'accès est plus difficile.		Je n'ai plus accès.	
	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme
Bibliothèques	3 %	9 %	81 %	75 %	13 %	15 %	2 %	1 %
Maison de la culture	3 %	8 %	80 %	75 %	15 %	16 %	2 %	0 %
Théâtres	2 %	9 %	81 %	74 %	17 %	17%	0 %	0 %
Musées	1 %	6 %	85 %	80 %	14 %	15 %	0 %	0 %
Arénas et								
patinoires extérieures	9 %	21 %	76 %	65 %	15 %	0 %	0 %	0 %
Centres de loi- sirs	7 %	17 %	78 %	64 %	14 %	20 %	0 %	0 %
Piscines, pataugeoires et jeux d'eaux	18 %	27 %	65 %	59 %	17 %	14 %	0 %	0 %
Terrains sportifs*	11%	28 %	75 %	58 %	14 %	14 %	0 %	0 %
Jardins communautaires	6%	16 %	86 %	64 %	9%	20 %	0 %	0 %
Parcs*	20 %	40 %	62 %	45 %	18 %	15%	0 %	0 %
Services de garde	12 %	18 %	65 %	59 %	23 %	24 %	0 %	0 %
Écoles primaires	24 %	36 %	55 %	46 %	20 %	18.%	0 %	0 %
Écoles secondaires* Écoles de	0 %	24 %	79 %	60 %	21 %	16 %	0 %	0 %
métiers et pro- fessionnels*	0 %	28 %	90 %	64 %	10 %	8 %	0 %	0 %
Hôpitaux	2 %	9 %	72 %	70 %	26 %	22 %	0 %	0 %
CSSS	3 %	5 %	81 %	69 %	16 %	26 %	0 %	0 %
CLSC	3 %	9 %	77 %	68 %	20 %	23 %	0 %	0 %
Pharmacies	10 %	21 %	72 %	66 %	18 %	21%	0 %	0 %
Ressources d'hébergement	0 %	9 %	87 %	69 %	13 %	22 %	0 %	0 %
Centre de réadaptation	0 %	13 %	89 %	65 %	11 %	23 %	0 %	0 %
Centre jeunesse	0 %	10 %	91 %	67 %	9 %	23 %	0 %	0 %

Vélos en libre service	40 %	43 %	51 %	52 %	9 %	5 %	0 %	0 %
Services d'autopartage*	25 %	35 %	61 %	59 %	14 %	6 %	0 %	0 %
Autobus	9 %	18 %	80 %	73 %	11%	9 %	0 %	0 %
Métro	31 %	35 %	60 %	61 %	9 %	5 %	0 %	0 %
Stationnement*	3 %	4 %	33 %	46 %	64 %	47 %	0 %	4 %
Épiceries	21%	27 %	46 %	50 %	32 %	23 %	1 %	0 %
Fruiteries	15 %	23 %	54 %	56 %	30 %	21 %	1 %	0 %
Boulangeries*	13 %	27 %	58 %	55 %	28 %	18 %	1 %	0 %
Boucheries*	8 %	27 %	61 %	53 %	30 %	20 %	1 %	0 %
Poissonneries*	5 %	19 %	59 %	58 %	35 %	23 %	1 %	0 %
Cordonneries*	5 %	16 %	63 %	64 %	31 %	19 %	1 %	0 %
Banques*	8 %	17 %	61 %	65 %	31 %	19 %	0 %	0 %
Restaurants*	15 %	24 %	51 %	55 %	34 %	21 %	0 %	0 %

Question : Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, votre accès ces services a-t-il changé?

\* Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes.

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Il n'y a que pour le stationnement que la perception des répondantes et répondants est différente. Ceci peut être expliqué par le fait que 65% des répondantes et 64% des répondants marchent pour faire les courses et pour effectuer d'autres activités liées au foyer. À ce sujet, une répondante souligne que « l'accès n'a pas changé pour les habitants du quartier qui font tout à pied comme nous ». L'accès aux espaces de stationnement est, cependant, perçu bien différemment. Une grande proportion des répondantes (64%) et des répondants (47%) perçoit que l'accès aux espaces de stationnement est plus difficile depuis le réaménagement.

Tel que le mentionne les personnes interrogées, il est plus difficile de stationner, car il y a moins d'espaces de stationnement. En élargissant les trottoirs et en implantant des saillies de trottoirs, plusieurs espaces de stationnements ont été éliminés sans être remplacés. L'arrondissement a également augmenté le coût des parcomètres durant cette même période, ce qui, pour certains individus interrogés, a un effet sur leur accès aux commerces locaux.

À ce sujet, une personne interrogée souligne qu'il y a « un manque de places de stationnement gratuits. Il faut maintenant payer le fort prix pour un stationnement rue Mont-Royal. C'est pourquoi nous allons à l'extérieur du Plateau pour l'épicerie, pour magasiner et faire presque toutes nos activités ». L'accès aux espaces de stationnements influence également l'accès général aux services urbains locaux tel que le souligne une répondante, elle « ne fréquente plus les commerces de la rue Laurier, car la circulation est très difficile et il est devenu impossible de stationner. Ce n'est malheureusement plus un plaisir de faire ses achats sur la rue Laurier, car c'est très compliqué de s'y rendre ».

En ce qui a trait aux différences entre les femmes et les hommes, les analyses du Khi carré démontrent qu'il y a une relation significative entre le genre et la perception de l'accès à certains services. Il s'agit de l'accès aux terrains sportifs<sup>54</sup>, aux parcs<sup>55</sup>, aux écoles secondaires<sup>56</sup> et de métiers<sup>57</sup>, aux services d'autopartage<sup>58</sup>, au stationnement<sup>59</sup>,

<sup>54</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,012 et la mesure du V de Cramer est de 0,228 désignant une relation de magnitude modérée.

<sup>55</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,003 et la mesure du V de Cramer est de 0,215 désignant une relation de magnitude modérée.

<sup>&</sup>lt;sup>56</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,032 et la mesure du V de Cramer est de 0,177 désignant une relation de faible magnitude.

<sup>&</sup>lt;sup>57</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,021 et la mesure du V de Cramer est de 0,187 désignant une relation de faible magnitude.

<sup>&</sup>lt;sup>58</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,019 et la mesure du V de Cramer est de 0,189 désignant une relation de faible magnitude.

<sup>&</sup>lt;sup>59</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,028 et la mesure du V de Cramer est de 0,197 désignant une relation de faible magnitude.

aux boulangeries<sup>60</sup>, aux boucheries<sup>61</sup>, aux poissonneries<sup>62</sup>, aux cordonneries<sup>63</sup>, aux banques<sup>64</sup> et aux restaurants<sup>65</sup>.

Le pourcentage des hommes percevant que, depuis le réaménagement, l'accès à ces services est plus facile est systématiquement plus grand que le pourcentage de femmes. Mise à part l'accès aux terrains sportifs où 14% des femmes et des hommes considère que l'accès est désormais plus difficile, les femmes sont plus nombreuses que les hommes à percevoir négativement les effets du projet sur l'accès aux services précédemment énumérés. L'ensemble des analyses de Khi carré traitant de la perception des effets du réaménagement du secteur sur l'accès aux services urbains selon le genre est présenté à l'Annexe 4.

Les raisons permettant d'expliquer pourquoi les femmes et les hommes perçoivent différemment l'accès aux services urbains semblent être liées aux trajets à arrêts multiples. Plusieurs études ont démontré que les déplacements des femmes étaient plus complexes que celui des hommes, car ils comprenaient davantage de déplacements à arrêts multiples (McGukin et Murakami, 1999; McGukin et Nakamoto, 2004; Li *et al.*, 2005). Elles tentent dans un seul déplacement de réaliser le plus de tâches possibles telles que faire les courses familiales ou encore arrêter à l'épicerie, aller chercher les enfants à la

<sup>60</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,011 et la mesure du V de Cramer est de 0,205 désignant une relation de magnitude modérée.

62 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,014 et la mesure du V de Cramer est de 0,212 désignant une relation de magnitude modérée.

63 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,023 et la mesure du V de Cramer est de 0,201 désignant une relation de magnitude modérée.

64.0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,014 et la mesure du V de Cramer est de 0,183 désignant une relation de faible magnitude.

<sup>65</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,041 et la mesure du V de Cramer est de 0,176 désignant une relation de faible magnitude.

<sup>61 0 %</sup> de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,001 et la mesure du V de Cramer est de 0,253 désignant une relation de magnitude modérée.

garderie ou magasiner (McGukin et Nakamoto, *Ibid.*). Les femmes de notre échantillon semblent faire plus de trajets à arrêts multiples que les hommes interrogés et pour épargner du temps, elles font ce type de déplacements en voiture. Malheureusement, depuis le réaménagement du secteur, se déplacer en voiture est plus difficile. Cela a même mené plusieurs répondantes à changer certaines de leurs habitudes de consommation. Ceci est exprimé dans le commentaire de certaines femmes. Une répondante souligne que « suite au réaménagement sauvage dans Laurier Est, mon temps de déplacement pour aller reconduire les enfants à l'école a doublé! Maintenant, je fais la majorité de mes courses dans Outremont près de l'école des enfants au lieu d'aller sur l'avenue Mont-Royal comme avant ». Une autre femme mentionne : « Je ne peux me trouver du stationnement quand je reviens du travail et veux sauver du temps en étant dans ma voiture, donc je magasine dans un autre secteur qui permet plus de mobilité ».

Concernant l'effet des aménagements spécifiques sur l'accessibilité aux services urbains, pour 7 des 15 aménagements, la grande partie des femmes et des hommes interrogés considèrent que ceux-ci n'ont pas d'effet (Tableau 22).

En ce qui a trait à l'effet négatif des aménagements, une grande partie des femmes et des hommes considèrent que les rues à sens unique (F et H : 42 %) ainsi que la fermeture de certaines rues (F : 47 %, H : 41 %) détériorent leur accessibilité aux services urbains. Certaines personnes interrogées notent que depuis l'implantation de ces mesures, il est plus difficile et complexe de conduire dans le secteur. Une femme mentionne qu'il est difficile de circuler sur toutes ces rues à sens unique et que cela la « fait tourner en rond et que [la] famille et [les] amis de l'extérieur ne veulent plus venir [lui] rendre visite, ni faire les courses ». Une autre répondante souligne que « les détours imposés par les impasses créées et les [nouvelles rues] à sens unique rendent l'accès [aux services] plus difficile ».

Tableau 22 Perception des effets d'aménagements spécifiques sur l'accessibilité des services urbains selon le genre

	Améliore l'a	ccessibilité	N'a pas	d'effet.	Détériore l'accessibilité.	
	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme
Dos d'âne allongé*	6 %	15 %	90 %	70 %	4 %	15 %
Saillie de trottoir	23 %	36 %	54 %	46 %	23 %	18 %
Élargissement de trottoir*	31 %	52 %	49 %	37 %	20 %	12 %
Rétrécissement de la chaussée*	18 %	34 %	50 %	41 %	32 %	25 %
Passage piétonnier*	41 %	53 %	55 %	39 %	4 %	7 %
Bande cyclable*	30 %	47 %	39 %	32 %	31 %	21 %
Piste cyclable	35 %	51 %	43 %	33 %	22 %	16 %
Rue à sens unique	11%	20 %	47 %	38 %	42 %	42 %
Fermeture de rue, impasse, cul-de-sac	10 %	19 %	43 %	41 %	47 %	41 %
Voie de circulation réservée pour les autobus	19 %	27 %	72 %	62 %	9%	13 %
Stationnement sur rue	11%	15 %	62 %	56 %	27 %	29 %
Stationnement hors rue	13 %	17 %	67 %	63 %	19 %	20 %
Signalisation	24 %	28 %	59 %	57 %	17 %	15 %
Éclairage	31 %	39 %	68 %	57 %	1 %	4 %
Mobilier urbain	21 %	33 %	77 %	63 %	2 %	5 %

Question : Les aménagements urbains, nommés ci-après, ont-ils un effet sur votre accès à ces différents services?

<sup>\*</sup> Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes. Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Les analyses de Khi carré, présentées à l'annexe 5, révèlent que pour les dos d'âne allongés<sup>66</sup>, l'élargissement des trottoirs<sup>67</sup>, le rétrécissement de la chaussée<sup>68</sup>, les passages piétonniers<sup>69</sup> et les bandes cyclables<sup>70</sup> il existe une relation statistiquement significative entre le genre et la perception des effets de ces aménagements sur l'accessibilité des services urbains.

La presque totalité des femmes (90%) considère que les dos d'âne allongés n'ont pas d'effet sur l'accessibilité des services comparativement à 70% des hommes. Les hommes perçoivent plus positivement que les femmes l'effet de l'élargissement des trottoirs sur l'accès aux services (F : 31%, H : 52%). Concernant le rétrécissement de la chaussée, la majorité des femmes (50%) considère que cet aménagement n'a pas d'effet tandis que les hommes ont une vision plus partagée. À cet effet, 34% des répondants considèrent que cet aménagement améliore l'accès aux services, 41% perçoivent qu'il n'y a pas d'effet et 25% d'entre eux considèrent qu'il détériore l'accessibilité. Bien que 53% des hommes considèrent que les passages piétonniers améliorent l'accès aux services, 55% des femmes perçoivent qu'ils n'ont pas d'effet. À ce sujet, une femme mentionne que les passages piétonniers n'ont pas d'effet, car ils « ne sont jamais respectés par les automobilistes ».

<sup>66</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,001 et la mesure du V de Cramer est de 0,243 désignant une relation de magnitude modérée.

<sup>&</sup>lt;sup>67</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,004 et la mesure du V de Cramer est de 0,212 désignant une relation de magnitude modérée.

<sup>68 0 %</sup> de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,016 et la mesure du V de Cramer est de 0,184 désignant une relation de faible magnitude.

<sup>&</sup>lt;sup>69</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,043 et la mesure du V de Cramer est de 0,163 désignant une relation de faible magnitude.

<sup>&</sup>lt;sup>70</sup> 0 % de nos cellules ont un effectif théorique inférieur à 5, le seuil de signification est de 0,023 et la mesure du V de Cramer est de 0,176 désignant une relation de faible magnitude.

Finalement, 47% des hommes considèrent que les bandes cyclables améliorent la centralité tandis que la perception des femmes est plus partagée. À ce sujet, 30% des répondantes considèrent que cet aménagement améliore l'accès aux services, 39% perçoivent qu'il n'a pas d'effet et 31% considèrent qu'il détériore l'accessibilité. Encore une fois, la vision plus négative des femmes face aux bandes cyclables provient d'un sentiment d'insécurité que cet aménagement génère. Une femme souligne que lorsqu'elle désire accéder à un commerce, les bandes cyclables sur l'avenue Laurier « sur les deux côtés de la rue sont dangereuses pour les piétons ».

Bien que la majorité des femmes et des hommes considèrent que l'accès aux différents services n'a pas changé depuis le réaménagement du secteur, certaines personnes, particulièrement des femmes se déplaçant en voiture, ont dû changer leurs habitudes de consommation. Le réaménagement du secteur a également faiblement changé les habitudes des répondantes et des répondants en ce qui a trait à leur fréquentation de certains espaces publics. La prochaine section expose spécifiquement de quelles façons les personnes interrogées s'approprient le parc Wilfrid-Laurier et la Place Coteau St-Louis.

# 6.2.5 Appropriation des espaces publics

Afin d'analyser la dimension d'appropriation des espaces publics, nous avons abordé les questions suivantes. À quelle fréquence, les personnes interrogées fréquentent-elles certains espaces publics et à quel moment le font-elles ? Considèrent-elles que ces espaces soient faciles d'accès? Quel type d'activités pratiquent-elles? Nous avons également cherché à connaître les effets du réaménagement ainsi que de certains aménagements spécifiques sur leur appropriation de ces espaces publics. Pour cette dimension, nous avons ciblé deux espaces publics importants dans notre secteur à l'étude, soit le parc Wilfrid-Laurier et à la Place Coteau St-Louis. Nous avons choisi de nous concentrer sur ces lieux, car ceux-ci ont fortement été modifiés lors du projet de réaménagement par l'implantation de pistes et de bandes cyclables et l'ajout de mobilier urbain

tel des bancs. Certaines de ces modifications sont illustrées aux figures 5 à 14 présentées au 5<sup>e</sup> chapitre de cette thèse. De plus, le parc Wilfrid-Laurier et la Place Coteau St-Louis sont des pôles d'attraction importants du secteur et, de ce fait, sont très fréquentés par les résidentes et les résidents.

Tout d'abord, concernant l'appropriation des espaces publics, les analyses de Khi carré présentées à l'annexe 5 révèlent qu'il n'y aucune différence statistiquement significative entre les réponses des femmes et les hommes pour l'ensemble de cette dimension.

Tel que présenté au tableau 23, près de la majorité des femmes (48 %) et des hommes (45 %) fréquente le parc Wilfrid-Laurier une fois ou plus par semaine. Pour la Place Coteau St-Louis, 25 % des répondantes et 36 % des répondants fréquentent cet endroit au moins une fois par semaine. Cela concorde avec les résultats obtenus à la section 6.2.1 Mobilité de ce chapitre qui révèle que 23% des femmes et 30% des hommes utilisent le métro pour se rendre au travail ou à l'école et que 28% des femmes et 37% des hommes utilisent ce mode de déplacement pour se rendre à des activités de loisir.

Tableau 23 Fréquence de fréquentation du Parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St-Louis selon le genre

	Parc Wilf	rid-Laurier	Place Coteau St-Louis		
* y	Femme N.: 157	Homme N.: 122	Femme N.: 153	Homme N.: 123	
Je ne le fréquente pas	4 %	7 %	35 %	29 %	
Moins de 2 fois/année	7 %	3 %	8 %	3 %	
2 à 3 fois/année	14 %	10 %	11 %	11 %	
1 à 2 fois/ mois	27 %	34 %	21 %	20 %	
1 fois ou plus/ semaine	48 %	45 %	25 %	36 %	

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Parmi les personnes qui fréquentent le parc Wilfrid-Laurier et la Place Coteau St-Louis, tel qu'exposé au tableau 24, une grande partie de celles-ci fréquente ces espaces en tout temps (F : 60 % et 43%, H : 62 % et 54%).

Tableau 24 Moment de fréquentation du parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St-Louis selon le genre

<4	Parc Wilf	rid-Laurier	Place Coteau St-Louis		
	Femme N.: 150	Homme N.: 119	Femme N.: 101	Homme N.: 94	
Sur semaine	14 %	11 %	36 %	35 %	
Les fins de semaine	18 %	21 %	13 %	6 %	
Fêtes et évènements spéciaux	8 %	6 %	9 %	4 %	
En tout temps	60 %	62 %	43 %	54 %	

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Une répondante souligne qu'elle est « toujours étonnée de voir à quel point les gens se sont appropriés la place publique du métro Laurier. Il y a toujours des gens peu importe l'heure de la journée ».

En ce qui a trait à l'accessibilité de ces espaces, le tableau 25 illustre que la très grande majorité des personnes interrogées considèrent qu'il est très facile d'accéder au Parc Wilfrid-Laurier (F : 66 % et H : 72 %), et à la Place Coteau St-Louis (F : 66 % et H : 70 %).

Tableau 25 Perception de la facilité d'accès du parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St-Louis selon le genre

	Parc Wilf	rid-Laurier	Place Cote	au St-Louis
	Femme N.: 156	Homme N.: 122	Femme N.: 155	Homme N.: 121
Pas du tout	6%	6%	8%	8%
Un peu facile	10%	6%	8%	7%
Assez facile	17%	16%	17%	15%
Très facile	66%	72%	66%	70%

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Concernant le type d'activités pratiquées au parc Wilfrid-Laurier, la majorité des personnes interrogées (F : 56 % et H : 58 %) effectuent des activités stationnaires tels que

prendre des bains de soleil, pique-niquer, retrouver des amies et des amis ou de la famille, lire un livre, être assis et relaxer ou regarder les passantes et les passants, les enfants jouer ou les gens faire du sport. Quant à la Place Coteau St-Louis, la grande partie des répondantes (52 %) et des répondants (48 %) fréquente cet endroit pour y pratiquer des activités mobiles telles que marcher, promener le chien ou faire du vélo. Le tableau 26 présente les types d'activités effectués au parc Wilfrid-Laurier et à la Place Coteau St-Louis selon le genre.

Tableau 26 Le type d'activités effectué au parc Wilfrid-Laurier et à la Place Coteau St-Louis selon le genre

	Parc Wilfrid-Laurier		Place Coteau St-Loui	
	Femme N.: 150	Homme N.: 115	Femme N.: 95	Homme N.: 90
Activités stationnaires	56 %	58 %	25 %	24 %
Activités mobiles	29 %	23 %	52 %	48 %
Activités sportives	7 %	9 %	0 %	1 %
Activités liées aux soins des enfants	4 %	5 %	1 %	0 %
Autres	3 %	4 %	22 %	26 %

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Concernant les proportions obtenues pour les activités stationnaires et mobiles effectuées dans le parc Wilfrid-Laurier, celles-ci correspondent aux données recueillies par Loukaitou-Sideris (1995) alors qu'elle a étudié le type d'activités effectuées par les utilisatrices et les utilisateurs de quatre parcs situés à proximité de Los Angeles.

Elle constate que 54% des personnes fréquentant ces parcs effectuent des activités stationnaires et 20% font des activités mobiles. Cependant, nous constatons un écart en ce qui a trait aux activités sportives. Dans l'étude de Loukaitou-Sideris (*Ibid.*), 26% des personnes fréquentent ces parcs pour effectuer des activités sportives tandis que dans notre recherche seulement 7% des femmes et 9% des hommes fréquentant le parc Wilfrid-Laurier effectuent ce type d'activité. Cela peut s'expliquer par le fait le parc

Wilfrid-Laurier contient moins d'installations sportives que les parcs étudiés par Loukaitou-Sideris tels que des terrains de basketball, de tennis, de golf et de football.

En ce qui a trait aux effets du réaménagement sur la fréquentation de ces deux espaces publics, tel qu'exposé au tableau 27, la grande partie des personnes interrogées considère que depuis le réaménagement du secteur, leur fréquentation du parc Wilfrid-Laurier (F: 63 %, H: 62 %) et de la Place Coteau St-Louis (F: 62 %, H: 49 %) n'a pas changé.

Tableau 27. Perception des effets du réaménagement sur la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St-Louis selon le genre.

	Parc Wilf	rid-Laurier	Place Coteau St-Louis		
	Femme N.: 156	Homme N.: 122	Femme N.: 133	Homme N.: 105	
Je les fréquente plus	21 %	29 %	31 %	45 %	
Cela n'a pas changé	63 %	62 %	62 %	49 %	
Je les fréquente moins	17 %	9%	7 %	7 %	

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

De plus, la proportion de femmes et d'hommes qui fréquente davantage ces deux espaces publics depuis le réaménagement du secteur est plus grande que le pourcentage de femmes et d'hommes qui les fréquentent moins.

Concernant les 15 aménagements spécifiques étudiés et présentés au tableau 28, la très grande majorité des répondantes et des répondants considère que ces aménagements n'ont pas d'effet sur leur fréquentation du parc Wilfrid Laurier et de la Place Coteau St-Louis. Nous constatons également que ces aménagements ont très faiblement impacté négativement la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier et la Place Coteau St-Louis. Pour tous ces aménagements, la portion des individus qui considèrent qu'ils ont un effet négatif ne dépasse pas 16% chez les femmes et 17% chez les hommes.

Tableau 28 Perception des effets d'aménagements spécifiques sur la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St-Louis selon le genre

	Je les fréquente plus.		N'a pas d'effet.		Je les fréquente moins.	
	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme
Dos d'âne allongé	4 %	7 %	93 %	88 %	2 %	4 %
Saillie de trottoir	15 %	24 %	77 %	68 %	8 %	8 %
Élargissement de trottoir	21 %	30 %	71 %	62 %	9 %	8 %
Rétrécissement de la chaussée	16 %	22 %	74 %	67 %	10 %	11 %
Passage piétonnier	16 %	24 %	81 %	74 %	2 %	2 %
Bande cyclable	25 %	28 %	62 %	63 %	13 %	10 %
Piste cyclable	24 %	31 %	66 %	59 %	9 %	10 %
Rue à sens unique	11%	14 %	73 %	70 %	16 %	16 %
Fermeture de rue, impasse, cul-de-sac	8 %	10 %	70 %	73 %	14 %	17 %
Voie de circulation réservée pour les autobus	2 %	5 %	94 %	90 %	4 %	4 %
Stationnement sur rue	2 %	5 %	90 %	82 %	8 %	13 %
Stationnement hors rue	1 %	4 %	94 %	86 %	5 %	10 %
Signalisation	8%	9 %	87 %	81 %	5 %	9 %
Éclairage	14 %	18 %	84 %	81 %	1 %	2 %
Mobilier urbain	34 %	37 %	64 %	61 %	2 %	3 %

Question : Les aménagements urbains, nommés ci-après, influencent-ils votre fréquentation du Parc Wilfrid-Laurier et Place Coteau St-Louis?

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Le mobilier urbain est l'aménagement qui, selon les personnes interrogées (F : 34 % et H : 37 %), a le plus grand effet positif sur la fréquentation de ces espaces publics. Une répondante souligne que « la Place du Coteau St-Louis est plus grande [et qu'il y a] plus de mobilier urbain et plus d'arbres, donc [elle est] plus accueillante pour s'asseoir et attendre quelqu'un. C'est devenu un excellent point de rendez-vous ». Un homme souligne que « le mobilier urbain incite les gens à s'asseoir, à y passer et flâner un peu et cela attire les gens ». L'élargissement des trottoirs, les pistes et bandes cyclables ont également un certain effet positif sur la fréquentation de ces espaces publics. Ces aménagements facilitent les déplacements à vélo et à pied tout en les rendant plus sécuritaires, ce qui incite davantage les personnes interrogées à fréquenter ces espaces. À ce sujet, une répondante souligne qu'elle fréquente davantage ces espaces, car « les pistes

et les bandes cyclables rendent les déplacements plus sécuritaires ». Un répondant note que « le trottoir de la rue Laurier est plus large et agréable [qu'il se] rend donc plus souvent au parc Laurier ».

Une fois de plus, les aménagements favorisant les déplacements sécuritaires ont un effet positif. Les déplacements sécuritaires au sein du secteur sont également un enjeu qui incite les personnes interrogées à participer. La section qui suit expose de quelles façons ces personnes participent à diverses séances et assemblées consultatives.

# 6.2.6 Participation

Afin d'évaluer la dimension participation, notre questionnaire s'est intéressé à savoir si les personnes interrogées s'étaient, dans le passé, impliquées dans des groupes de citoyennes et de citoyens, si elles avaient assisté et participé à des assemblées traitant spécifiquement du projet Laurier-Est. Finalement, nous avons cherché à savoir quel était l'effet du réaménagement du secteur sur leur participation et s'il y a avait des enjeux en aménagement urbain qui les incitaient à participer.

Concernant les différences entre les femmes et les hommes, pour l'ensemble de la dimension participation, les analyses de Khi carré présentées à l'annexe 6 ne révèlent aucune relation statistiquement significative entre le genre et la participation. Cela est intéressant, car la littérature présentée à la section 2.5.2 Participation aux instances consultatives expose que les femmes participent moins que les hommes aux différentes assemblées publiques, entre autres parce qu'elles font face à différents obstacles tels que le manque d'argent, le manque d'information et le manque de temps lié aux responsabilités familiales. Cette différence entre la littérature et les résultats obtenus dans cette recherche semble, selon nous, provenir de la constitution de notre échantillon. En effet, dans les personnes interrogées, par rapport à l'ensemble de la population, tel que présenté au début de ce chapitre, il y a une forte surreprésentation de personnes gagnant

plus de 60 000\$ annuellement, n'ayant pas d'enfants et possédant un diplôme universitaire et ce, tant chez les femmes que chez les hommes et il n'y a pas de différence significative entre le revenu<sup>71</sup>, la situation familiale<sup>72</sup> (avoir des enfants ou non) et le niveau de scolarité<sup>73</sup> des répondantes et celui des répondants.

Parmi les personnes interrogées, 6 % des femmes et 7,5 % des hommes ont participé, dans le passé, à des groupes demandant à l'arrondissement de réaménager le secteur, afin, entre autres, de réduire la circulation automobile. Il n'est donc pas étonnant, tel qu'exposé au tableau 29, que la grande majorité des femmes et des hommes n'ont pas assisté ou participé à des séances traitant spécifiquement du projet (F : 77 %, H : 78 %) ni de façon générale à l'aménagement (F : 85 %, H : 80 %).

Tableau 29 Participation à des assemblées traitant spécifiquement du projet Laurier-Est et de façon générale d'aménagement urbain

	Assemblées traitant spécifiquement du projet Laurier-Est		Assemblées traitant de façon générale d'amé- nagement urbain	
	Femmes N.: 156	Hommes N.: 120	Femmes N.: 152	Hommes N.: 118
Je n'ai pas assisté à ces séances.	77 %	78 %	85 %	80 %
J'ai assisté à ces séances, sans prendre la parole.	15 %	14 %	10 %	15 %
J'ai assisté à ces séances et j'ai pris la parole.	8 %	7 %	5 %	3 %
J'ai participé à des comités abordant ce projet.	1 %	1 %	1 %	2 %

Les pourcentages en gras identifient les éléments dont la part est la plus importante.

Parmi les personnes qui n'ont pas assisté à ces séances, plusieurs soulignent qu'elles n'habitaient pas dans le quartier à l'époque ou n'ont pas été informées de leur tenue. Une femme mentionne qu'elle n'a pas participé, mais qu'elle appuyait les différentes

<sup>&</sup>lt;sup>71</sup> Le seuil de signification de l'analyse de Khi carré entre le genre et le revenu est de 0,457.

<sup>&</sup>lt;sup>72</sup> Le seuil de signification de l'analyse de Khi carré entre le genre et le revenu est de 0,518.

<sup>&</sup>lt;sup>73</sup> Le seuil de signification de l'analyse de Khi carré entre le genre et le niveau de scolarité est de 0,097.

mesures intégrées dans le réaménagement du secteur. Un homme souligne qu'il fait également « partie des silencieux, car [il] a trop de travail à faire ailleurs ».

La majorité des femmes (81 %) et des hommes (72 %) considère également que depuis le réaménagement, leur participation à ce type d'assemblée n'a pas changé. Le tableau 30 illustre également que pour seulement 6% des femmes et 10% des hommes, le réaménagement du secteur a eu un effet négatif sur leur participation.

Tableau 30. Perception des effets du réaménagement sur la participation selon le genre.

	Femme N.: 143	Homme N.: 118
Je participe plus	13 %	18 %
Cela n'a pas changé	81 %	72 %
Je participe moins	6 %	10 %

Les pourcentages en gras identifient les éléments dont la part est la plus importante.

Parmi les commentaires des personnes interrogées, afin d'expliquer que seulement 13% des femmes et 18% des hommes participent davantage depuis le réaménagement du secteur, plusieurs mentionnent qu'elles n'ont pas le temps ou qu'elles ne reçoivent pas l'information. Plusieurs répondantes et répondants soulignent avoir l'impression que de participer à de telles séances n'a pas d'effet sur le politique. Une femme mentionne qu'elle a « perdu l'espoir que [sa] participation va conduire aux changements qui sont meilleurs pour les résidents de la rue Chambord (entre Laurier et St-Grégoire) ». Un homme souligne qu'il ne participe plus, car il « ne [se] sent ni représenté ni écouté par le conseil d'arrondissement ».

Finalement, en ce qui a trait aux enjeux en aménagement, tel que l'expose le tableau 31, le transport en commun, le stationnement, la visibilité et le mobilier urbain n'ont pas d'effet sur leur participation.

Tableau 31 Enjeux en aménagement urbain et leur incitation à la participation selon le genre

	M'incite à participer		N'a pas d'effet.		M'incite à ne pas participer	
	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme
Apaisement de la circulation	43 %	44 %	41 %	47 %	16 %	9 %
Transport actif	43 %	47 %	53 %	43 %	7 %	10 %
Transport en commun	23 %	34 %	67 %	57 %	10 %	9 %
Stationnement	27 %	29 %	61 %	58 %	13 %	13 %
Visibilité	24 %	27 %	65 %	65 %	11 %	9 %
Mobilier urbain	23 %	32 %	64 %	60 %	13 %	9%

Question: Les différents enjeux en aménagement urbain, nommés ci-après, vous incitent-ils à participer à différentes séances d'informations, consultations publiques ou séances du conseil d'arrondissement?

Les pourcentages en gras identifient les éléments dont la part est la plus importante.

L'apaisement de la circulation et le transport actif sont des enjeux qui sollicitent davantage la participation des personnes interrogées. Il s'agit d'enjeux relatés dans les médias et présents dans le discours de groupes de pression. Au niveau local, les personnes interrogées soulignent que plusieurs groupes de citoyennes et de citoyens se sont formés pour demander de sécuriser les abords des écoles, de sécuriser les intersections des rues Bréboeuf et Laurier et De La Roche et Laurier et « d'apaiser la circulation automobile de l'avenue Christophe-Colomb et redonner à l'avenue un caractère de rue résidentielle ». Une fois de plus, plusieurs personnes ne participent pas, car elles sont, soit satisfaites de ce qui se fait dans le secteur ou parce qu'elles n'ont pas l'impression que leur participation a un impact. À ce sujet, une femme mentionne qu'elle est contente des décisions prises depuis quelques années, mais [elle n'a] pas la motivation d'y participer tandis qu'une autre souligne qu'elle a « l'impression que toute voix discordante n'est nullement écoutée. »

#### 6.2.7 Points saillants

Ainsi, ce chapitre a exposé que les femmes et les hommes exercent leur droit à la ville pour certaines dimensions de façons similaires et pour d'autres, de façons différentes.

Il en va de même pour l'effet du réaménagement du secteur Laurier-est et de certains aménagements spécifiques.

En effet, les femmes et les hommes de notre échantillon utilisent en proportion semblable les mêmes modes de déplacement. Pour se rendre au travail ou à l'école, les personnes interrogées utilisent davantage la voiture ou les transports en commun. Pour effectuer des activités de loisirs, les personnes interrogées utilisent leur vélo ou marchent. Afin d'effectuer les courses ou autres activités liées au foyer, la grande majorité des répondantes et des répondants marche. Les femmes et les hommes interrogés consacrent également le même temps pour effectuer divers types de déplacement et effectuent la majorité de leur déplacement aux heures de pointe.

Les répondantes et les répondants perçoivent également de façon similaire la convivialité du secteur et les rapports entre les individus. La majorité des personnes interrogées évalue que le secteur est très convivial et que les rapports entre les individus sont très positifs. De plus, une grande partie des personnes interrogées considèrent que depuis le réaménagement de Laurier-Est, la convivialité du secteur et les rapports entre les individus se sont améliorés.

Relativement à l'effet du réaménagement du secteur sur l'accès aux services urbains, pour 33 des 34 services, la majorité des femmes et des hommes de notre échantillon évaluent que l'accès n'a pas changé. Il n'y a que pour les espaces de stationnement où les personnes interrogées considèrent que depuis le réaménagement l'accès s'est détérioré.

Les femmes et les hommes de notre échantillon s'approprient de façon comparable le parc Wilfrid-Laurier et la Place Coteau St-Louis. Ils fréquentent majoritairement le parc Wilfrid-Laurier au moins une fois par semaine et la Place Coteau St-Louis au

moins une fois par mois. Pour ces deux espaces publics, les répondantes et les répondants les fréquentent en tout temps. Au parc Wilfrid-Laurier, les personnes interrogées le fréquentent majoritairement pour y effectuer des activités immobiles tel que prendre un bain de soleil, pique-niquer, retrouver des amies et des amis ou de la famille, lire un livre, être assis et relaxer ou regarder les passantes et les passants. À la Place Coteau Saint-Louis, la majorité des répondantes et des répondants y effectue des activités mobiles telles que marcher, promener le chien ou faire du vélo. En ce qui a trait aux effets du réaménagement du secteur, la majorité des personnes interrogées considèrent que leur fréquentation de ces deux espaces publics n'a pas changé depuis le réaménagement du secteur.

Parmi les personnes interrogées, la grande majorité des personnes interrogées n'ont pas participé, dans le passé, à des groupes demandant à l'arrondissement de réaménager le secteur, ni assisté ou participé à des séances traitant spécifiquement du projet, ni de façon générale à l'aménagement. Les transports en commun, le stationnement, la visibilité et le mobilier urbain n'ont pas d'effet sur leur participation tandis que l'apaisement de la circulation et le transport actif sont des enjeux qui sollicitent davantage la participation des personnes interrogées.

Les tests de Khi carré effectués démontrent également que pour certaines dimensions du droit à la ville, les femmes et les hommes ont des comportements et une perception des effets du réaménagement différents et ce, de façon statistiquement significative.

En effet, les femmes et les hommes interrogés perçoivent différemment l'effet du projet sur leur déplacement. Tandis qu'une grande part des hommes considère que depuis le réaménagement, leurs déplacements se sont améliorés, une grande part des femmes évalue que leurs déplacements se sont détériorés.

Relativement au sentiment de sécurité, le genre influence statistiquement cette dimension. En effet, le pourcentage d'hommes qui se sentent très en sécurité est plus grand que celui des femmes. De plus, la part des répondants qui ressent de l'insécurité à aucun moment est également plus grande que celle des répondantes. Finalement, tandis qu'une grande proportion des hommes considère que depuis le réaménagement ils se sentent davantage en sécurité, les femmes ont une perception plus divisée. Presqu'autant de femmes considèrent que depuis le réaménagement elles se sentent plus en sécurité que celles qui se sentent moins en sécurité.

Finalement, en ce qui a trait aux aménagements spécifiques et leurs effets sur les dimensions du droit à la ville, l'ensemble des effets est synthétisé au tableau 32.

Concernant les effets positifs, une grande proportion des femmes et des hommes interrogés considèrent que les saillies de trottoir, les passages piétonniers et l'éclairage améliorent à la fois les déplacements, le sentiment de sécurité et la convivialité. Les pistes cyclables influencent positivement les déplacements, le sentiment de sécurité et l'accès aux services urbains des femmes et des hommes interrogés. L'élargissement de trottoirs et le mobilier urbain ont, quant à eux, un effet positif sur la mobilité et la convivialité du secteur. Les bandes cyclables, tant pour les femmes que les hommes, améliorent le sentiment de sécurité et la convivialité du secteur.

Quant aux effets négatifs, les femmes et les hommes de notre échantillon considèrent que les fermetures de rue, les impasses ou les culs-de-sac nuisent aux déplacements et détériorent l'accès aux services urbains.

Tableau 32 L'effet d'aménagements spécifiques sur l'ensemble des dimensions du droit à la ville

	Mobilité	Sentiment de sécurité	Convivialité	Accès aux services urbains	Appropriation des espaces publics
Dos d'âne allongé	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
Saillie de trottoir	F:+ et - H: +	F: Ø H:+	Améliore	Ø	Ø
Élargissement de trottoir	Améliore	F: Ø H:+	Améliore	F: Ø H:+	Ø
Rétrécissement de la chaus- sée	F:- H:+	F: Ø H:+	Améliore	Ø	Ø
Passage piétonnier	Améliore	Améliore	Améliore	F: Ø H:+	Ø
Bande cyclable	F:+ et - H: +	F:+ et Ø H: +	Améliore	F: Ø H:+	Ø
Piste cyclable	Améliore	Améliore	Améliore	F: Ø H:+	Ø
Rue à sens unique	Nuit	Ø	Ø	F: Ø H:-	Ø
Fermeture de rue, impasse, cul-de-sac	Nuit	Ø	F:+ et - H: + et Ø	F:- H:-et Ø	Ø
Voie de circulation réservée pour les autobus	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
Stationnement sur rue	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
Stationnement hors rue	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
Signalisation	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
Éclairage	Améliore	Améliore	Améliore	Ø	Ø
Mobilier urbain	Améliore	Ø	Améliore	Ø	Ø

Légende: Ø: N'a pas d'effet, +: Améliore, -: Nuit.

Certains aménagements n'ont quant à eux aucun effet sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes interrogés. Bien que dans les réponses de certaines personnes, la disparition de plusieurs espaces de stationnements ait été perçue négativement, la grande majorité des femmes et des hommes considèrent les stationnements sur rue et hors rue ainsi que les dos d'ânes allongés, les voies de circulation réservée pour les autobus et la signalisation n'ont pas d'effet sur leurs déplacements, leur sentiment de sécurité, la convivialité du secteur, leur accès aux services urbains, l'appropriation

du parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St-Louis et la participation aux consultations publiques.

Finalement, pour certains aménagements, les femmes et les hommes de notre échantillon ont une perception différente et ce, de façon statiquement significative. Concernant
la mobilité, alors que les hommes perçoivent positivement l'effet des bandes cyclables,
une part égale des femmes considèrent que ces bandes nuisent et améliorent leurs déplacements. Les hommes considèrent également que le rétrécissement de la chaussée a
des effets positifs tandis que les femmes considèrent que cet aménagement nuit à leurs
déplacements. La majorité des femmes considèrent que les rues à sens unique ont un
effet négatif tandis que presque qu'autant d'hommes considèrent que les rues à sens
unique améliorent (29%), n'ont pas d'effet (35%) ou nuisent (36%) à leurs déplacements.

Les femmes et les hommes interrogées perçoivent différemment et de façon statistiquement significative les effets des saillies de trottoir sur leur sentiment de sécurité. Alors la majorité des répondantes considère que cet aménagement n'a pas d'effet, la majorité des hommes perçoivent que les saillies de trottoirs améliorent leur sentiment de sécurité.

Finalement, concernant l'accès aux services urbains, alors que les hommes de notre échantillon considèrent que l'élargissement de trottoir, le rétrécissement de la chaussée, les passages piétonniers et les bandes cyclables ont un effet positif, les femmes quant à elles n'y voient aucun effet.

Cette section a présenté les données recueillies lors de notre collecte de données et a exposé de quelles façons les femmes et les hommes d'un quartier particulier, ici le secteur Laurier-Est situé dans l'arrondissement montréalais du Plateau-Mont-Royal,

exercent leur droit à la ville et comment le réaménagement du secteur et certains aménagements spécifiques ont affecté cet exercice. Nous notons que les femmes et les hommes ont des comportements semblables en ce qui a trait à leurs déplacements, à l'évaluation de la convivialité du secteur et l'effet du réaménagement sur celle-ci, l'effet du réaménagement sur l'accès aux services urbains et l'appropriation du parc Wilfrid-Laurier et la Place Coteau St-Louis et l'effet du réaménagement sur celui-ci et la participation des résidentes et des résidents et l'effet du réaménagement sur celle-ci.

Dans le prochain chapitre, nous analysons les caractéristiques démographiques, sociales et économiques influençant l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes de notre échantillon, et ce depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est.

#### **CHAPITRE 7**

EFFETS DES CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES, SOCIALES ET ÉCONOMIQUES SUR LA PERCEPTION DES FEMMES ET DES HOMMES DE LEUR DROIT À LA VILLE.

Tel que souligné dans le premier chapitre de cette thèse, nous tentons d'intégrer le concept d'intersectionnalité dans notre recherche. De plus, tel que l'expose le quatrième chapitre à travers notre hypothèse secondaire<sup>74</sup>, nous nous intéressons aux caractéristiques démographiques, sociales et économiques, car celles-ci ont un grand effet sur les individus. En effet, plusieurs études démontrent que le mode de déplacement, l'âge, la situation conjugale et familiale, le mode d'occupation du logement, le niveau de scolarité, l'occupation d'un emploi, le revenu, le nombre d'années de résidence dans un secteur ainsi que l'état de santé influencent divers aspects du droit à la ville (Painter, 1992; Martel, *Ibdi.*; Ghomari, 2001; Byme et Wolche, 2009; Yavuz et Welch, 2010). Par exemple, les personnes étant propriétaires de leur logement sont plus enclines à s'approprier les espaces urbains situés à proximité de leur lieu de résidence que les personnes locataires (Ghomari, *Ibid.*) tandis que les gens possédant un plus haut niveau

<sup>&</sup>lt;sup>74</sup> Nous émettons l'hypothèse secondaire que le mode de déplacement, l'âge, à la situation familiale, au mode d'occupation du logement, à l'appartenance à un groupe ethnoculturel, au niveau de scolarité, à l'occupation d'un emploi, au revenu, le nombre d'années de résidence dans le secteur ainsi qu'à l'état de santé influencent la façon dont les femmes et les hommes exercent leur droit à la ville et que l'effet de ces variables socio-comportementales varient entre les femmes et les hommes.

de scolarité sont plus enclins à participer aux activités et aux actions de la communauté (Xu, 2007).

Ainsi, l'ensemble de ce septième chapitre tente de valider notre hypothèse secondaire et de démontrer que les caractéristiques démographiques, sociales et économiques des personnes interrogées influencent significativement la perception des répondantes et des répondants des effets du réaménagement du secteur sur l'exercice de leur droit à la ville.

#### 7.1 Pondération des données

Tout d'abord, rappelons que notre échantillon est composé de 280 personnes dont 157 sont des femmes et 123 sont des hommes. Elles sont toutes âgées de 18 ans ou plus et résident toutes à proximité des interventions réalisées par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal dans le cadre du projet de réaménagement du secteur Laurier-Est. Afin de pouvoir comparer notre échantillon à la population totale du secteur, nous avons identifié tous les secteurs de recensement qui s'y trouvent. La figure 4, présentée au début du cinquième chapitre de cette thèse, illustre les secteurs de recensement de 2011 utilisés afin de constituer la population totale du secteur Laurier-Est.

Tel qu'exposé à la section 6.1 Portrait des répondantes et des répondants, notre échantillon n'est pas représentatif de la population générale du secteur en ce qui a trait à l'âge des répondantes et des répondants. Il y a une surreprésentation des femmes âgées entre 35 et 44 ans et entre 50 à 69 ans et des hommes âgés entre 40 à 44 ans et entre 50 à 64 ans. Il y a également une sous-représentation des femmes âgées de 18 à 34 ans et de 70 ans et plus et des hommes âgés de 18 à 29 ans. La figure 20 expose la distribution selon l'âge des femmes et des hommes de l'échantillon à l'étude et de la population générale du secteur Laurier-Est. Nous avons également constaté, lors des analyses préliminaires, que l'âge influençait fortement les réponses chez les personnes interrogées. Comme

l'illustre la figure 24, chaque tranche d'âge perçoit différemment les effets du réaménagement. Tant chez les femmes que chez les hommes âgés de 18 à 59 ans, plus l'âge augmente plus le pourcentage des personnes considérant que depuis le réaménagement du secteur leurs déplacements se sont détériorés augmente, mais cette tendance change chez les individus âgés de 60 ans et plus.

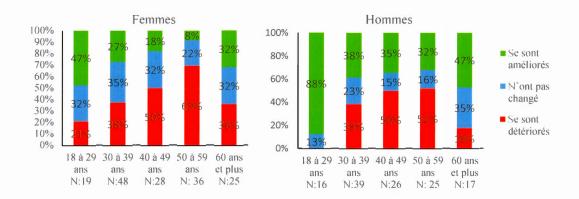


Figure 24 Effet du réaménagement du secteur Laurier-Est sur les déplacements des femmes et hommes interrogés selon l'âge

Ainsi, comme il y a un écart entre la structure d'âge de notre échantillon et la structure d'âge de la population totale et que nous considérons d'un point de vue théorique et empirique l'âge comme un facteur très important, nous avons pondéré l'ensemble de nos données selon l'âge.

Comme l'a démontré la première partie du chapitre 6, il existe également un écart entre le niveau de scolarité, le revenu et le mode de déplacement de la population totale et des personnes interrogées; cependant ces trois facteurs, à la suite d'analyses statistiques préliminaires, ne semblent pas avoir les mêmes effets sur la perception des gens. De plus, nous n'avons pas décelé de différences statistiquement significatives entre notre

échantillon et l'ensemble de la population du secteur en ce qui a trait aux autres caractéristiques démographiques, sociales et économiques étudiés. C'est pour ces raisons que nous avons choisi de pondérer uniquement nos données selon l'âge.

Afin de pondérer nos données, nous avons mesuré pour chacun des groupes d'âge et selon le sexe, un coefficient de pondération qui est le rapport entre le pourcentage de la population totale et la taille, en pourcentage, de l'échantillon. Les tableaux 33 et 34 exposent l'ensemble des coefficients de pondération selon l'âge des femmes et des hommes.

Tableau 33 Coefficients de pondération selon la distribution des femmes de l'échantillon et de l'ensemble de la population par groupes d'âge

Groupe d'âge	Pourcentage de femmes dans la population [Pf.p]	Pourcentage de femme dans l'échantillon [Pf.é]	Coefficients de pondération [Pf.p/Pf.é]
18 à 29 ans	29,0%	12,2%	2,38
30 à 39 ans	27,1%	30,8%	0,88
40 à 49 ans	15,1%	17,9%	0,84
50 à 59 ans	12,9%	23,1%	0,56
60 et plus	16,0%	16,0%	1,00

Tableau 34 Coefficients de pondération selon la distribution des hommes de l'échantillon et de l'ensemble de la population par groupes d'âge

Groupe d'âge	Pourcentage d'hommes dans la population [Ph.p]	Pourcentage d'hommes dans l'échantillon [Ph.é]	Coefficients de pondération [Ph.p/Ph.é]
18 à 29 ans	25,4%	13,0%	1,95
30 à 39 ans	29,6%	31,7%	0,93
40 à 49 ans	17,7%	21,1%	0,84
50 à 59 ans	14,0%	20,3%	0,69
60 ans et plus	13,3%	13,8%	0,96

Pour pondérer l'ensemble des données, nous utilisons la commande « weight » dans SPSS (version 23). Les tableaux 35 et 36 montrent que la distribution des répondantes et des répondants selon l'âge est appariée à la distribution de l'ensemble de la population du secteur Laurier-Est.

Tableau 35 Fréquence corrigée des répondantes sur la base des coefficients de pondération (tableau 33)<sup>75</sup>

Groupe d'âge	Fréquence (corrigée)	Pourcentage
18 à 29 ans	45	29,0%
30 à 39 ans	42	27,1%
40 à 49 ans	24	15,1%
50 à 59 ans	20	12,9%
60 ans et plus	25	16,0%
Total	156	100,0%

<sup>&</sup>lt;sup>75</sup> Bien que 157 femmes aient répondu au questionnaire, après ajustement, la taille de l'échantillon des femmes s'élève à 156, car une répondante n'a pas indiqué son âge. Ainsi, les réponses de cette répondante ont été exclues des futures analyses.

Tableau 36 Fréquence corrigée des répondants sur la base des coefficients de pondération (tableau 34)

Groupe d'âge	Fréquence (corrigée)	Pourcentage
18 à 29 ans	31	25,4%
30 à 39 ans	36	29,6%
40 à 49 ans	22	17,7%
50 à 59 ans	17	14,0%
60 ans et plus	16	13,3%
Total	123	100,0%

### 7.2 Résultats de l'analyse en composantes principales (ACP) : les services

Dans le cadre de cette recherche, l'objectif de l'analyse en composantes principales est de réduire le nombre de services urbains étudiés en les regroupant en quelques catégories significatives et inclusives (voir la section 5.6.3 Analyse en composantes principales pour une description générale de cette méthode).

Précisons d'abord que les données respectent l'ensemble des règles applicables à la réalisation d'une analyse en composantes principales. En effet, l'analyse intègre 34 variables ordinales (34 > 5) dont la forme de réponses aux questions est la même pour chacune des variables et notre échantillon est composé de 279 personnes (279 > 100).

Précisons aussi que l'ensemble de nos variables sont corrélées entre elles (Annexe 7) ce qui est recommandé (voir la section 5.6.3. Analyse en composantes principales). En effet, le test de Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) est relativement élevé (KMO = 0,934) ce qui atteste de l'existence de corrélations fortes entre les variables indépendantes.

Tableau 37 Indice de Kaiser-Meyer-Olkin (KMO)

Indice de Kaiser-Meyer-Olkin pour la mesure de la qualité d'échantillonnage. ,934

La méthode d'extraction des variables que nous avons sélectionnée est l'analyse en composantes principales « puisqu'elle permet d'expliquer une grande partie de la variance avec un minimum de facteurs » (Yergeau et Poirier, *Ibid.*).

La figure 25 permet d'identifier le nombre de facteurs à retenir. Il apparaît que la rupture du coude de Cattell se situe près du sixième facteur. Par conséquent, nous retenons donc six facteurs pour analyse.

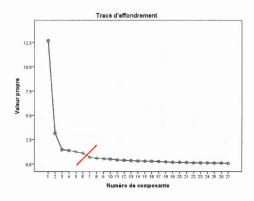


Figure 25. Analyse en composantes principales : valeurs propres.

La matrice de coefficients des composantes après rotation exposée au tableau 38 permet de classer les différents services en six grandes catégories quand cela est possible. Pour chaque catégorie, les éléments en jaune dans le tableau 38 sont ceux qui ont une forte relation avec celle-ci. Les éléments en rouge sont ceux que nous avons éliminés, car ils ont des poids significatifs sur plusieurs facteurs. De plus, lorsque nous observons les réponses données par les répondantes et les répondants pour ces services exclus, nous constatons que le patron de réponses pour ces services diffère des autres services présents dans chaque catégorie.

Tableau 38 Rotation de la matrice des composantes<sup>a</sup>

			Compos	antes		
Services	1	2	3	4	5	6
Services	Proximité	Santé et	Arts et	Sports et	Éducation	Transport
	3	services sociaux	culture	loisirs		
Boucheries	,864	,120	,145	,200	,163	,132
Poissonneries	,851	,108	,190	,152	,138	,099
Fruiteries	,847	,108	,232	,229	,051	,162
Boulangeries	,843	,126	,179	,237	,073	,194
Restaurants	,839	,065	,218	,209	,115	,160
Cordonneries	,837	,139	,150	,140	,200	,063
Épiceries	,830	,097	,137	,283	,063	,133
Banques	,765	,096	,241	,179	,202	,145
Pharmacies	,531	,328	,206	,323	,008	,192
Réadaptation	,058	,895	,121	,157	,168	,047
Centre jeunesse	,054	,865	,165	,158	,202	,095
Hébergement	,068	,863	,159	,157	,147	,129
CSSS	,282	,661	,348	,171	,166	-,031
CLSC	.364	.537	.432	.230	.042	-,007
Musées	,212	,296	,802	,112	,207	,113
Maison de la				1 +		
culture	,263	,252	,770	,136	,188	,188
Théâtres	,267	,226	,759	,284	,062	,116
Bibliothèques	,269	,209	,742	,262	,090	,146
Hôpitaux	.285	.501	.523	.141	.078	023
Piscines	,325	,196	,106	,769	,087	,166
Terrains sportifs	,289	,250	,138	,748	,151	,162
Parcs	,444	,137	,146	,700	,038	,144
Arénas	,241	,160	,338	,657	,237	,084
Jardins communau-	174	,420	,221	,575	112	005
taires	,174	,	,221	· ·	,113	,085
Centres de loisirs	,288	,170	,392	,490	,278	,099
Stationnement	,296	.009	.301	.316	.144	-,016
Écoles primaires	,252	,109	,163	,293	,773	,047
Services de garde	,293	,307	,093	,053	,718	,059
Écoles secondaires	,075	,415	,256	,189	,621	,127
Écoles des	.072	.535	.148	.079	:541	,251
métiers	,072	15,55	,140	:29 f %	1,214.3	-42.1
Services	,104	,144	,021	,066	,109	,794
d'autopartage	,104	,144	,021	,000	,109	,794
Vélos en libre ser-	,183	,105	,049	,094	,035	,709
vice				,094	,033	,709
Autobus	,286	-,028	,298	,179	,101	,571
Métro	.390	051	.252	.335	.011	.465

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales. Méthode de rotation : Varimax avec normalisation Kaiser.

a. Convergence de la rotation dans 6 itérations.

La catégorie services de proximité regroupe les services suivants : boucheries, poissonneries, fruiteries, cordonneries, boulangeries, restaurants, épiceries, banques et pharmacie. La catégorie des services de santé et services sociaux inclut les centres de réadaptation, les centres jeunesse, les ressources d'hébergement et les centres de santé et de services sociaux (CSSS). La catégorie arts et culture comprend les musées, les théâtres, la Maison de la culture et les bibliothèques. La catégorie Sports et loisirs regroupe les piscines, terrains sportifs, les parcs et les arénas. La catégorie éducation regroupe les services de garde, les écoles primaires et secondaires. Finalement, la catégorie des services de transports inclut les vélos en libre-service, les services d'auto partage et les autobus.

Nous avons exclu sept services<sup>76</sup>, car ils ne s'intégraient pas dans les six grandes catégories de services identifiées par l'analyse en composantes principales et n'étaient pas assez homogènes pour constituer une septième catégorie de service. Nous avons fait le choix de ne pas réaliser d'analyse de régression ordinale pour chacun de ces services, car l'objectif est de réduire le nombre d'analyse de régression ordinale et de rendre les résultats plus faciles à interpréter.

#### 7.3 Variables dépendantes et indépendantes

Comme nous l'avons déjà expliqué dans le chapitre 6, rappelons que nous avons demandé aux répondantes et aux répondants d'évaluer l'évolution de six aspects de leur vie depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. Ces aspects concernent leurs déplacements, leur sécurité, la convivialité du secteur, leur accès aux services urbains, leur fréquentation du parc Wilfrid-Laurier et leur participation aux différentes séances

<sup>76</sup> Les services exclus des analyses de régression ordinale sont les CLSC, hôpitaux, les jardins communautaires, les centres de loisirs, les stationnements, les écoles des métiers et le métro.

-

traitant de l'aménagement urbain. Pour chacun de ces six aspects, les personnes interrogées pouvaient répondre que depuis le réaménagement cet aspect s'était soit amélioré, n'avait pas changé ou s'était détérioré. Ainsi, nous avons codé ces six aspects comme autant de variables dépendantes selon ces trois catégories : s'est amélioré (codé 1), n'a pas changé (codé 0) et se sont détériorés (codé -1). Telles que formulées, ces variables sont de type catégoriel et ordinal, car elles relèvent d'une relation d'ordre (tableau 39).

Tableau 39 Choix de réponses et codages des variables dépendantes

Variables dépendantes	Choix de réponses	Code
Évolution des déplacements	- se sont détériorés.	-1
depuis le réaménagement du	- n'ont pas changé.	0
secteur.	- se sont améliorés.	1
Évolution du sentiment de	- je me sens moins en sécurité.	-1
sécurité depuis le	- cela n'a pas changé.	0
réaménagement du secteur.	- je me sens plus en sécurité.	1
Évolution de la convivialité du	- s'est détériorée.	-1
secteur depuis son	- n'a pas changé.	0
réaménagement.	- s'est améliorée.	1
Évolution de l'accès aux	- est plus difficile.	-1
services urbains depuis le	- n'a pas changé	0
réaménagement du secteur	- est plus facile	1
Évolution de la fréquentation	- je fréquente moins le parc Wilfrid-Laurier.	-1
du parc Wilfrid-Laurier depuis	- cela n'a pas changé.	0
le réaménagement du secteur	- je fréquente plus le Parc Wilfrid-Laurier.	1
Évolution de la participation	- je participe moins.	-1
aux séances d'informations et	- cela n'a pas changé	0
consultations publiques traitant	- je participe plus.	1
de l'aménagement urbain	5, 25,1 5, 5,	
depuis le réaménagement du		
secteur		

Les caractéristiques démographiques, sociales et économiques que nous avons analysées à titre de variables indépendantes sont l'âge, le nombre d'années de résidence dans le secteur, le mode de déplacement, le statut conjugal, la situation familiale, le niveau de scolarité, l'état de santé, le revenu, le mode d'occupation d'un emploi et le mode d'occupation du logement. Rappelons que les différents éléments expliquant le choix des caractéristiques démographiques, sociales et économiques ont été discutés au chapitre 5, plus précisément à la sous-section 5.4.1 Variables indépendantes incluse dans la section 5.4 Cadre opératoire. Bien que nous ayons inclus l'appartenance à un groupe ethnoculturel dans notre cadre opératoire, nous n'avons pu l'inclure dans les analyses de régression ordinale comme variable indépendante, car un trop faible pourcentage de notre échantillon se définit comme appartenant à un groupe ethnoculturel autre que québécois ou canadien. De plus, par les commentaires laissés par les personnes interrogées, nous en déduisons que la question n'a pas été interprétée de la même façon par toutes et tous.

L'ensemble des variables indépendantes intégrées aux analyses de régression ordinales ainsi que les choix de réponses et les codes qui sont associés à ces variables sont illustrés au tableau 40.

Au niveau de l'âge, nous avons divisé cette variable en cinq grandes classes d'âge : 18 à 29 ans (codé 1), 30 à 39 ans (codé 2), 40 à 49 ans (codé 3), 50 à 59 ans (codé 4), 60 ans et plus (codé 5). Le nombre d'années à résider dans le secteur est divisé également en cinq catégories : 0 à 4 ans (codé 1), 5 à 9 ans (codé 2), 10 à 14 ans (codé 3), 15 à 19 ans (codé 4) et 20 ans et plus (codé 5). Nous avons identifié quatre moyens de transport : à pied (codé 1), à vélo (codé 2), en transports en commun (codé 3) et en voiture (codé 4). Pour le statut conjugal, nous avons donné le code 0 aux personnes célibataires et 1 à celles étant en couple. Le niveau de scolarité est divisé en trois catégories : diplôme d'études secondaires (codé 1), diplôme d'études collégiales (codé 2) et diplôme universitaire (codé 3).

Tableau 40 Choix de réponses et codification des variables indépendantes

Caractéristiques démographiques, sociales et économiques	Choix de réponses	Code
Âge	- 18-29 ans	1
	- 30-39 ans	2
	- 40-49 ans	3
	- 50-59 ans	4
	- 60 ans et plus	5
Années de	- 0-4 ans	1
résidence dans le	- 5-9 ans	2
secteur Laurier-Est	- 10-14 ans	3
	- 15-19 ans	4
	- 20 ans et plus	5
Mode de	- À pied	1
déplacement	- À vélo	. 2
	- En transport en commun	3
	- En voiture	4
Statut conjugal	- Célibataire	0
	- En couple	1
Situation familiale	- J'ai un ou des enfants à la maison	1
	- Je n'ai pas d'enfant à la maison	0
Niveau de scolarité	- Diplôme d'études secondaires	1
	- Diplôme d'études collégiales	2
	- Diplôme universitaire	3
État de santé	- État de santé ne limitant pas mes déplacements	1
	- État de santé limitant mes déplacements	2
Revenu	- 0 à 19 999 \$	1
	- 20 000 \$ à 49 999 \$	2
	- 50 000\$ et plus	3
Occupation d'un	- Temps partiel	1
emploi	- N'occupe pas d'emploi	2
	- À la retraite	3
	- Temps plein	4
Mode d'occupation	- Propriétaire	1
du logement	- Locataire	2

Lors de la collecte des données, nous avions également inclus la catégorie « ne possède pas de diplôme », mais aucune personne interrogée n'a sélectionné cette catégorie, alors nous l'avons exclue des analyses. Les personnes interrogées considérant qu'elles ont un état de santé limitant leur mobilité ont reçu le code 2 et celles ne ressentant aucune limitation dans leurs déplacements ont été codées 1. Le revenu personnel annuel des répondantes et des répondants est divisé en trois catégories : 0 à 19 999\$ (codé 1), 20 000\$ à 49 999\$ (codé 2) et 50 000\$ et plus (codé 3). Les personnes interrogées occupant un emploi et/ou étudiant à temps plein ou à temps partiel, n'occupant pas d'emploi ou étant à la retraite ont respectivement reçu les codes 4, 1, 2 et 3. Au niveau du mode d'occupation du logement, les propriétaires et les locataires de leur logement ont reçu respectivement les codes 1 et 2.

À la lumière de la nature des variables (dépendantes et indépendantes), nous avons eu recours aux analyses de régression ordinale, car nos variables dépendantes ne sont pas continues, mais bien catégorielles et ordinales.

## 7.4 Résultats des analyses de régression ordinale

Rappelons que l'objectif poursuivi par les analyses de régression ordinale est d'identifier et d'évaluer les caractéristiques démographiques, sociales et économiques ayant un effet significatif sur la façon dont les répondantes et les répondants perçoivent leurs déplacements, leur sécurité, la convivialité du secteur, leur accès aux services urbains, leur fréquentation du parc Wilfrid-Laurier, ainsi que leur participation aux diverses consultations publiques traitant de l'aménagement urbain et ce, depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. Rappelons que la section 5.6.4 Analyse de régression ordinale explique l'ensemble de cette méthode d'analyse en détails. La section qui suit présente l'ensemble des résultats pour ces six grandes dimensions. Pour chacune des six dimensions, nous présentons les résultats obtenus des analyses de régression ordinale, nous les interprétons et finalement nous exposons des pistes de réflexion permettant de comprendre pourquoi certaines caractéristiques démographiques, sociales et économiques ont un effet significatif alors que d'autres non.

# 7.4.1 Pratique des déplacements depuis le réaménagement du secteur

Avant de s'intéresser à l'effet des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur la perception de la pratique des déplacements, il est important de vérifier la qualité globale du modèle et en particulier sa capacité à prédire adéquatement le phénomène. Chez les femmes et les hommes interrogés, il y a une différence entre les deux logs de vraisemblance et les Khi carré ont un seuil de signification de moins de 0,05. Ces informations valident les modèles et signifient que nous pouvons rejeter l'hypothèse nulle selon laquelle il n'y a pas de relation entre les caractéristiques démographiques, sociales et économiques des répondantes et des répondants et la perception de leurs déplacements depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est.

Les résultats d'analyse (Tableaux 41 et 42) révèlent que chez les femmes et les hommes interrogés, le mode de déplacement ainsi que le nombre d'années de résidence ont un effet statistiquement significatif sur la perception de leurs déplacements depuis le réaménagement du secteur. Chez les femmes, l'âge joue également un effet significatif. Les indices de Nagelkerke indiquent que ces facteurs explicatifs peuvent expliquer chez les femmes et chez les hommes 40% de la variance observée. Considérant qu'il s'agit d'une étude exploratoire, ces valeurs sont très convenables. Tel que le soulignent Bolduc et Fortin (1990, p.62) dans le cadre d'une étude exploratoire, un pseudo R<sup>2</sup> variant entre 0,11 et 0,34 se situe dans « un ordre de grandeur acceptable dans l'analyse de données socio-économiques ».

Tableau 41. Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de la perception des femmes de leurs déplacements depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est.

Informations sur l'ajustement du modèle							
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.			
Constante uniquement	232,346						
Final	168,984	63,361	11	,000			

Variance expliquée (Ps	eudo R-Square)
Cox et Snell	,360
Nagelkerke	,406
McFadden	,205

		F	Estimation	s des para	mètres			
				Degré			Intervalle de confiance à 95 %	
		Erreur		de		Rapport	Borne	Borne
	Estimation	standard	Wald	liberté	Sig.	de cote	inférieure	supérieure
Seuil								
Déplacements se sont dété-		,						
riorés = -1	650	,618	1,108	1	,292		-,560	1,861
Déplacements n'ont pas	2,536	,655	14,992	1	,000		1,252	3,820
changé= 0								
Emplacement								
Mode de déplacement	1,225	,641	3,656	1	,056	3,404	-,031	2,482
Marche=1	2,968	,589	25,397	1	,000	19,453	1,813	4,122
Vélo=2	1,577	,517	9,317	1	,002	4,840	,564	2,589
Transport en commun=3	O <sup>a</sup>			0				
Voiture=4								
Années de résidence	1,210	,662	3,337	, 1	,068	3,353	-,088	2,509
Moins de 5 ans=1	1,833	,687	7,122	1	,008	6,253	,487	3,179
5 à 9 ans=2	-,580	,799	,528	1	,467	0,560	-2,146	,985
10 à 14 ans=3	,558	,712	,615	1	,433	1,747	-,837	1,954
15 à 19 ans=4	Oa			0				
20 ans et plus=5	0"		•	U	•		•	
Âge								
18 à 29 ans=1	-,588	,775	,574	1	,449	0,555	-2,107	,932
30 à 39 ans=2	-1,443	,781	3,417	1	,065	0,236	-2,974	,087
40 à 49 ans=3	-1,284	,765	2,813	1	,093	0,277	-2,784	,216
50 à 59 ans=4	-1,616	,777	4,319	1	,038	0,199	-3,139	-,092
60 ans et plus=5	O <sup>a</sup>			0				

Fonction de lien : Logit.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

Tableau 42 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de la perception des hommes de leurs déplacements depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

Informations sur l'ajustement du modèle						
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig		
Constante uniquement	117,598					
Final	72,662	44,936	7	,000		

Variance expliquée (Pseudo R-Square)		
Cox et Snell	,349	
Nagelkerke	,401	
McFadden	,209	

		Estimations des paramètres								
				Degré	Degré		Intervalle de confiance à 95 %			
	Estimation	Erreur standard	Wald	de liberté	Sig.	Rapport de cote	Borne inférieure	Borne supérieure		
Seuil	W									
Déplacements se sont dété-										
riorés = -1	1,290	,626	4,243	1	,039		,063	2,518		
Déplacements n'ont pas changé= 0	2,499	,666	14,076	1	,000		1,194	3,805		
Emplacement										
Mode de déplacement	1,210	,750	2,606	1	,106	3,353	-,207	2,747		
Marche=1	2,928	,604	23,505	1	,000	18,690	1,914	4,366		
Vélo=2	1,977	,559	12,512	1	,000	7,221	,983	3,225		
Transport en commun=3 Voiture=4	O <sup>a</sup>			0						
Années de résidence	1,834	,683	7,204	1	,007	6,259	,487	3,213		
Moins de 5 ans=1	,528	,623	,720	1	,396	1,696	-1,135	1,236		
5 à 9 ans=2	,134	,959	,019	1	,889	1,143	-2,024	1,736		
10 à 14 ans=3	,295	,770	,147	1	,702	1,343	-1,631	1,304		
15 à 19 ans=4 20 ans et plus=5	0 <sup>a</sup>	,,,,,	,,,,,,	0	,702	1,5 15		1,501		

Fonction de lien: Logit.

Les paramètres en gras sont ceux utilisés et importants pour l'interprétation des résultats.

Il est également important de vérifier à quelle fréquence les modèles de régression ordinale permettent de bien classer les observations dans chacune des catégories et ainsi

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

définir la capacité de prédiction du modèle (Norušis, *Ibid*.). Les tableaux 43 et 44 exposent les catégories prédites des femmes et des hommes par rapport aux catégories observées.

Tableau 43 Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de la perception des femmes de leurs déplacements depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

			Catégorie	de réponse	prévue	
			-1,00	,00	1,00	Total
Perception des	-1,00	Effectif	41	11	4	56
déplacements depuis		%	73,2%	19,6%	7,1%	100,0%
le réaménagement du	,00	Effectif	10	24	10	44
secteur Laurier-Est		%	22,7%	54,5%	22,7%	100,0%
	1,00	Effectif	5	3	34	42
		%	11,9%	7,1%	81,0%	100,0%
Total		Effectif	56	38	48	142
		%	39,4%	26,8%	33,8%	100,0%

Tableau 44 Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de la perception des hommes de leurs déplacements depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

			Catégorie	de réponse	prévue	
			-1,00	,00	1,00	Total
Perception des	-1,00	Effectif	23	0	9	32
déplacements depuis		%	71,9%	0%	28,1%	100,0%
le réaménagement du	,00	Effectif	9	0	11	20
secteur Laurier-Est		%	45,0%	0%	55,0%	100,0%
	1,00	Effectif	7	0	46	53
		%	13,2%	0%	86,8%	100,0%
Total		Effectif	39	0	66	105
		%	37,1%	0%	62,9%	100,0%

Chez les femmes, le modèle prédit très bien les catégories « se sont détériorés » (-1) et « se sont améliorés » (1). Le modèle a prédit correctement 73,2% des déplacements qui se sont détériorés et 81,0% des déplacements qui se sont améliorés. Chez les hommes, le modèle est aussi performant pour prédire ces deux catégories. L'analyse de régression chez les hommes permet de classer correctement 71,9% des déplacements qui se sont détériorés et 86,8% des déplacements qui se sont améliorés depuis le réaménagement du secteur.

Cependant, tant chez les femmes que chez les hommes, les modèles sont moins performants pour prédire la catégorie « mes déplacements n'ont pas changé » (0). Les modèles permettent de classer correctement 54,5% des femmes et 0% des hommes qui considèrent que leurs déplacements n'ont pas changé depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. Somme toute, les modèles réussissent à classer correctement, toutes catégories confondues, 69,7% des femmes (99/142) et 65,7% des hommes (69/105).

Les analyses révèlent également que, chez les femmes interrogées se déplacer à vélo et en transport en commun et résider dans le secteur depuis 5 et 9 ans ont un effet significatif (P<0,05) et positif sur la perception de la pratique de leurs déplacements depuis le réaménagement du secteur. Être âgées entre 50 à 59 ans a, pour sa part, un effet significatif (P<0,05) et négatif sur la perception des femmes de leurs déplacements.

Les coefficients de régression ( $\beta$ ) ainsi que les rapports de cote (exp $\beta$ ) permettent de quantifier l'effet de chaque caractéristique; nous révélant que le fait de se déplacer à vélo exerce le plus grand effet sur la perception des femmes ( $\beta$ : 2,968) de leurs déplacements. Le rapport de cote révèle qu'il y a, en fait, 19 fois plus de chance que les femmes se déplaçant à vélo considèrent que leurs déplacements se sont améliorés depuis le réaménagement du secteur que les femmes qui se déplacent en voiture. Les répondantes qui se déplacent en transport en commun ( $\beta$ : 1,577) ont cinq fois plus de

chance de considérer leurs déplacements de manière plus positive depuis le réaménagement du secteur que celles qui se déplacent en voiture. Les femmes résidant dans le secteur depuis 5 à 9 ans ( $\beta$ : 1,833) ont respectivement six fois plus de chance de percevoir plus favorablement leurs déplacements depuis le réaménagement du secteur que celles qui y résident depuis 20 ans et plus. Finalement, pour une femme âgée entre 50 à 59 ans ( $\beta$ : -1,616), il y a cinq femmes âgées de 60 ans et plus qui considèrent que leurs déplacements se sont améliorés depuis le réaménagement du secteur

Chez les hommes, comme chez les femmes, le fait de se déplacer à vélo et en transport en commun ont un effet significatif (P<0,05) et positif sur la perception de leurs déplacements depuis le réaménagement. Le nombre d'années vécues dans le quartier influence également la perception des hommes de leurs déplacements depuis le réaménagement. Plus précisément, chez les hommes, résider dans le secteur depuis moins de . 5 ans a un effet significatif (P<0,05) et positif.

Chez les hommes, comme chez les femmes, se déplacer à vélo (β: 2,928) exerce le plus grand effet sur la perception de leurs déplacements. Ainsi, les hommes se déplaçant à vélo ont 19 fois plus de chance de percevoir leurs déplacements de façon plus positive depuis le réaménagement que les hommes qui se déplacent en voiture. Les répondants utilisant les transports en commun (β: 1,977) ont sept fois plus de chance de considérer que leurs déplacements se sont améliorés depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est que ceux se déplaçant en voiture. Il y a également six fois plus de chance que les hommes résidant dans le secteur depuis moins de 5 ans (β: 1,834) perçoivent leurs déplacements de façon plus positive depuis le réaménagement que ceux qui habitent dans le secteur depuis 20 ans et plus.

Quelle interprétation pouvons-nous donner à ces résultats? Tout d'abord, il est important de rappeler que le projet avait pour objectif de réduire la circulation automobile et de sécuriser les déplacements à vélo et à pied et que plusieurs aménagements ont été implantés pour y arriver. De plus, une nouvelle place publique a été aménagée près du Métro Laurier. Il semble que ces interventions ont atteint leur objectif, car depuis le réaménagement du secteur, ce sont les personnes, femmes et hommes, circulant à vélo et en transport en commun qui perçoivent le plus positivement leurs déplacements.

Il est intéressant de constater que, tant chez les femmes et que chez les hommes, le fait de se déplacer à vélo a le plus grand impact sur la perception de leurs déplacements, car plusieurs interventions d'aménagement qui concernent spécifiquement les cyclistes ont été réalisées par le réaménagement du secteur Laurier-Est. Plusieurs exemples de ces aménagements sont exposés aux figures 5, 6 et 7 (Voir section 5.2.1). Plusieurs pistes et bandes cyclables, dont la popularité a été démontrée à la section 6.2.1, ont été implantées. Comme nous le verrons dans la prochaine section traitant du sentiment de sécurité, l'ajout de ces aménagements augmente le sentiment de sécurité des cyclistes et rend par conséquent leurs déplacements plus agréables. À ce sujet, une répondante souligne que ses déplacements se sont améliorés « parce que la nouvelle piste cyclable a sécurisé grandement [ses] déplacements qui sont aussi devenus plus agréables puisque moins stressants ». D'autres aménagements dont l'objectif visait à réduire la circulation automobile contribuent également à améliorer les déplacements des cyclistes. Pour une autre répondante, les mesures d'apaisement implantées sont très efficaces, car il y a moins d'automobiles dans le secteur et il est plus facile de circuler à vélo depuis. Pour un autre répondant, « les rues résidentielles sont moins bondées de non-résidents qui défilent à toute allure. Cela permet à la famille de se déplacer de façon plus agréable dans le quartier. Souvent, nos déplacements deviennent des activités de découverte et de contemplation de l'espace urbain. Auparavant, c'était davantage de sauver notre peau dont nous nous préoccupions ».

Une place publique a également été aménagée aux abords du Métro Laurier et cela contribue à améliorer les déplacements des personnes qui se meuvent en transport en commun. Pour un répondant, « maintenant qu'il y a un petit marché à la Place Coteau

St-Louis les jeudis, cela rend les déplacements les jeudis après-midi plus agréables ». Une répondante souligne qu'avant le réaménagement elle « évitait la partie proche du métro Laurier, car elle était trop peu accueillante et aujourd'hui [elle est] ravie d'habiter tout près et de principalement utiliser cette station de métro ».

Il est également intéressant de noter que les personnes résidant depuis peu dans le secteur, soit moins de 5 ans pour les hommes et depuis 5 à 9 ans pour les femmes, perçoivent plus positivement leurs déplacements que celles résidant depuis plus de 20 ans. Comme le conseil d'arrondissement est composé depuis 2009 par des membres de Projet Montréal qui prônent et aménagent des mesures favorisant les déplacements actifs, nous pensons que cela peut attirer des personnes qui recherchent ce type d'aménagement. Ainsi, il serait normal que les personnes arrivées à la suite de la première élection de Projet Montréal en 2009 perçoivent plus positivement leurs déplacements depuis le réaménagement, car elles sont à la recherche de ce type d'aménagement. Pour certaines personnes nouvellement installées, ces aménagements ont influencé leur localisation dans le secteur, car elles recherchaient un endroit qui favorise les déplacements actifs. À cela, nous pouvons ajouter que plus une personne réside longtemps dans un secteur, plus elle recherche le statut quo et est plus réticente aux changements (Quesnel, 2000).

Finalement, les femmes âgées de 50 à 59 ans ont une perception plus négative de leurs déplacements depuis le réaménagement que les femmes âgées de 60 ans et plus. Cela pourrait s'expliquer par le fait que les femmes âgées de 50 à 59 ans sont plus portées vers l'auto. En effet, 51,5% d'entre elles se déplacent en voiture pour se rendre au travail ou à l'école. Pour effectuer des activités de loisirs et faire des courses et autres activités liées au foyer, respectivement 40% et 30 % des femmes de ce groupe d'âge utilisent la voiture. Pour l'ensemble de ces trois types de déplacement, il s'agit du groupe d'âge où la part modale pour la voiture est la plus grande.

Nous avons vu dans certaines citations que la sécurité semble un élément important pour les cyclistes et les piétonnes et les piétons, la prochaine section expose les caractéristiques démographiques, sociales et économiques qui ont un effet significatif sur le sentiment de sécurité des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur.

Sentiment de sécurité dans le secteur Laurier-Est depuis son réaménagement

7.4.2

# Avant toute chose, il est important de s'assurer de la qualité globale des modèles et de leur capacité à prédire adéquatement l'effet des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur le sentiment de sécurité des femmes et des hommes. Les informations sur l'ajustement du modèle générées par SPSS (version 23) et présentées dans les tableaux 45 et 46 nous permettent, tout d'abord, de vérifier la validité du modèle. Il est ainsi possible de rejeter l'hypothèse nulle, car les seuils de signification sont inférieurs à 0,05 (Femme : 0,000 et Homme : 0,003) et de conclure qu'il y a une relation entre les caractéristiques démographiques, sociales et économiques et le sentiment de sécurité. De plus, chez les femmes, l'indice de Nagelkerke indique que le mode de déplacement et l'âge expliquent 27% de la variance observée. Chez les hommes, le

modèle de régression incluant le mode de déplacement et l'état de santé explique un

peu moins de 20% (Nagelkerke : 0,165). Considérant qu'il s'agit d'une recherche de

nature exploratoire, ces mesures sont acceptables.

Tableau 45 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de la perception des femmes de leur sécurité depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

	Informations sur l'ajustement	du modèle		
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.
Constante uniquement	144,237			
Final	105,906	38,331	7	,000

Variance expliquée (Pseudo R-Square)				
Cox et Snell	,235			
Nagelkerke	,271			
McFadden	,133			

	I	Estimations	des param	ètres				
				Degré			Intervalle de 95	
		Erreur		de		Rapport	Borne	Borne
	Estimation	standard	Wald	liberté	Sig.	de cote	inférieure	supérieure
Seuil								
Se sent moins en sécurité =	-,568	,571	,988	1	,320		-1,687	,552
-1	2,320	,617	14,166	1	,000		1,112	3,529
N'a pas changé= 0								
Emplacement								
Mode de déplacement	,740	,595	1,548	1	,213	2,096	-,426	1,905
Marche=1	1,930	,528	13,371	1	,000	6,890	,895	2,964
Vélo=2	,911	,460	3,921	1	,048	2,487	,009	1,812
Transport en commun=3	0a			0				
Voiture=4								
<u>Âge</u>	1,449	,602	5,803	1	,016	4,259	,270	2,629
18 à 29 ans=1	,177	,592	,090	1	,764	1,194	-,983	1,338
30 à 39 ans=2	,691	,659	1,098	1	,295	1,996	-,601	1,983
40 à 49 ans=3	-,904	,685	1,741	1	,187	0,405	-2,246	,439
50 à 59 ans=4	0a	,000	-,,	0	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	0,100	2,210	,
60 ans et plus=5	- Ou	•	•			•	•	

Fonction de lien: Logit.

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

Tableau 46 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes du sentiment de sécurité des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

	Informations sur l'ajustement du	ı modèle		
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.
Constante uniquement	45,234			
Final	29,390	15,844	4	,003

Variance expliquée (Pseudo R-Square)			
Cox et Snell	,137		
Nagelkerke	,165		
McFadden	,083		

		Estimatio	ns des par	amètres				
				Degré			Intervalle de 95	confiance à %
	Estimation	Erreur standard	Wald	de liberté	Sig.	Rapport de cote	Borne inférieure	Borne supérieure
Seuil								
Se sent moins en sécurité =								,
-1	-,202	,965	,044	1	,834		-2,095	1,690
N'a pas changé= 0	3,020	1,029	8,608	1	,003		1,003	5,038
Emplacement	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	,	,		,		,	,
Mode de déplacement								
Marche=1	-,084	,755	,012	1	,911	0,919	-1,564	1,397
Vélo=2	1,545	,530	8,505	1	,004	4,688	,507	2,583
Transport en commun=3	1,265	,522	5,881	1	,015	3,543	,243	2,288
Voiture=4 État de santé	O <sup>a</sup>			0		,		
État de santé ne limitant								
pas la mobilité=1	1,947	,967	4,058	1	,044	7,008	,053	3,842
État de santé limitant la								
mobilité=2	0a			0				1

Fonction de lien : Logit.

Les tableaux 47 et 48 présentent les catégories prédites des femmes et des hommes par rapport aux catégories observées. Ces informations permettent de vérifier la capacité de prédiction des modèles de régression.

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

Tableau 47. Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes des femmes de leur sentiment de sécurité depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est.

			Catégorie	de réponse	prévue	
			-1,00	,00	1,00	Total
Sentiment de	-1,00	Effectif	3	21	0	24
sécurité depuis le		%	12,5%	87,5%	0,0%	100,0%
réaménagement du	,00	Effectif	6	52	14	72
secteur Laurier-Est		%	8,3%	72,2%	19,4%	100,0%
	1,00	Effectif	1	19	27	47
		%	2,1%	40,4%	57,4%	100,0%
Total	- COIDIII	Effectif	10	92	41	143
2000.00		%	7,0%	64,3%	28,7%	100,0%

Tableau 48 Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes des hommes de leur sentiment de sécurité depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

			Catégorie	de réponse	prévue	
			-1,00	,00	1,00	Total
Sentiment de	-1,00	Effectif	0	5	2	7
sécurité depuis le		%	0%	71,4%	28,6%	100,0%
réaménagement du	,00	Effectif	0	27	26	53
secteur Laurier-Est		%	0%	50,9%	49,1%	100,0%
	1,00	Effectif	0	11	37	48
		%	0%	22,9%	77,1%	100,0%
Total		Effectif	0	43	65	108
		%	0%	39,8%	60,2%	100,0%

Chez les femmes, le modèle prédit très bien la catégorie « n'a pas changé (0) » et prédit modérément la catégorie « se sent plus en sécurité (1) ». Des 72 femmes qui considèrent que leur sentiment de sécurité n'a pas changé depuis le réaménagement du secteur, le modèle réussit à assigner correctement 72,2% à cette catégorie. Le modèle réussit également à classer correctement 57,4% des femmes qui se considèrent plus en sécurité

depuis le réaménagement. Chez les hommes, le modèle prédit très bien la catégorie « se sent plus en sécurité (1) » et modérément la catégorie « n'a pas changé (0) ». En effet, l'analyse de régression ordinale chez les hommes permet de classer correctement 77,1% de ceux qui se sentent plus en sécurité et 50,9% de ceux dont leur sentiment de sécurité n'a pas changé depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. Cependant, tant chez les femmes que chez les hommes, les modèles sont moins performants pour prédire la catégorie « se sent moins en sécurité (-1) ». Chez les hommes, aucun des répondants qui se sentent moins en sécurité n'est correctement assigné par le modèle. Somme toute, les modèles réussissent à classer correctement, toutes catégories confondues, 57,3% des femmes (82/143) et 59,2% des hommes (64/108).

Une fois la qualité globale des modèles validée ainsi que leur capacité à prédire correctement le phénomène étudié, nous pouvons examiner les différentes variables qui ont un effet significatif sur le sentiment de sécurité des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est.

Chez les femmes, les analyses révèlent que, depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, comme pour la mobilité, se déplacer à vélo et en transport en commun ont un effet significatif (P<0,05) et positif sur le sentiment de sécurité. Être âgée entre 18 et 29 ans a également un effet significatif (P<0,05) et positif sur le sentiment de sécurité des femmes.

Encore une fois, comme pour la mobilité, le fait de se déplacer à vélo exerce le plus grand effet ( $\beta$ : 1,930) sur le sentiment de sécurité. Le rapport de cote révèle qu'il y a, en fait, près de sept fois plus de chance que, depuis le réaménagement du secteur, les femmes se déplaçant à vélo se sentent plus en sécurité que les femmes se déplaçant en voiture. Celles qui se déplacent en transport en commun ( $\beta$ : 0, 911) ont quant à elles, deux fois plus de chance de se sentir davantage en sécurité que celles qui se déplacent en voiture. Comparativement aux femmes âgées de 60 ans et plus, les femmes âgées

de 18 à 29 ans ( $\beta$  : 1,449) ont quatre fois plus de chance de se sentir plus en sécurité depuis le réaménagement du secteur.

Comme chez les femmes, se déplacer à vélo et en transport en commun a également un effet significatif (P<0,05) et positif sur le sentiment de sécurité des hommes depuis le réaménagement du secteur. Les analyses démontrent que les hommes qui se déplacent à vélo ( $\beta$ : 1,545) et en transport en commun ( $\beta$ : 1,265) ont respectivement près de cinq et quatre fois plus de chance de se sentir davantage en sécurité depuis le réaménagement que ceux se déplaçant en voiture. Avoir un état de santé ne limitant pas les déplacements a également un effet significatif (P<0,05) et positif sur le sentiment de sécurité de ceux-ci. En fait, avoir un état de santé ne limitant pas les déplacements a le plus grand effet ( $\beta$ : 1,947). Le rapport de cote révèle qu'il y a près de sept fois plus de chance que les hommes en bonne santé se sentent plus en sécurité depuis le réaménagement que les hommes dont l'état de santé limite leurs déplacements.

Nous remarquons dans les commentaires des répondantes et des répondants que la source de ce qui est dangereux varie. Pour un grand nombre de femmes et d'hommes, le danger influençant leur sentiment de sécurité provient de la circulation automobile, cycliste et piétonne. Pour d'autres, principalement des femmes, la source de leur insécurité provient plutôt de la crainte de se faire agresser.

Lorsque nous examinons les explications données par les femmes et les hommes qui se sentent plus en sécurité depuis le réaménagement du secteur et qui se déplacent à vélo, il apparaît que l'aménagement de mesures d'apaisement de la circulation contribue à leur sécurité. En voici quelques exemples. Une des répondantes se déplaçant à vélo affirme que le secteur est « plus sécuritaire pour les vélos » et une autre considère qu'il y a « plus de sécurité pour les enfants ». Un homme se déplaçant également à vélo considère qu'« [il y a] moins de circulation et plus de protection [ce qui pour lui, égale] plus de sécurité. Un autre homme trouve que l'« on a apaisé la circulation automobile

et aménagé des espaces plus sécuritaires pour piétons et cyclistes. Les nouveaux aménagements ont beaucoup aidé ».

Comme pour la perception de leurs déplacements, ces mesures n'ont pas amélioré le sentiment de sécurité des femmes et les hommes se déplaçant à pied. En effet, bien que plusieurs mesures d'apaisement de la circulation aient été aménagées afin d'améliorer la sécurité piétonne telle que des saillies de trottoir dont l'objectif est d'« amélior[er] la visibilité des piétons et rédui[re] leur temps d'exposition à la circulation motorisée » (Morency et al., 2013 : 3), les personnes interrogées se déplaçant à pied ne se sentent pas plus en sécurité de façon significative depuis le réaménagement du secteur que les personnes se déplaçant en voiture. Nous émettons l'hypothèse que tant les personnes se déplaçant à pied qu'en voiture se sentaient déjà en sécurité avant le réaménagement du secteur et que les modifications apportées n'ont pas modifié le sentiment de sécurité de ces personnes.

Chez les femmes se déplaçant en transport en commun, la source d'insécurité ne provient pas de la circulation automobile, mais plutôt du risque de se faire agresser dans les espaces publics. Les éléments énoncés par les femmes se déplaçant en transport en commun expliquant pourquoi elles se sentent plus en sécurité depuis le réaménagement du secteur font appel aux dimensions de l'environnement urbain identifié par Paquin (1996) comme influençant l'évaluation subjective du risque. Cette dernière suppose « que c'est à l'aide d'informations spécifiques sur un espace public urbain que les individus analysent cet environnement et évaluent le risque d'y être victime d'un acte agressif. » (*Ibid.* :25). D'après son modèle théorique d'évaluation personnelle du risque (ÉPR), trois grandes dimensions de l'environnement urbain influencent l'évaluation subjective du risque. Il s'agit : 1) de l'environnement bâti, soit les caractéristiques architecturales et urbanistiques de l'espace, 2) des générateurs microsociaux de l'insécurité, c'est-à-dire les activités publiques qui ont lieu dans l'espace public et 3) de la présence de témoins et de l'aide potentielle.

Certaines femmes se déplaçant en transport en commun soulignent que le réaménagement entourant l'édicule nord du métro Laurier contribue à ce qu'elles se sentent plus en sécurité. Une d'entre elles précise que « le secteur près du métro semble plus accueillant, car il est bien illuminé en soirée » ce qui renvoie aux caractéristiques architecturales et urbanistiques de l'espace. L'apparition de nouvelles activités près du métro tel le piano public, que Paquin qualifie de générateurs microsociaux, contribuent également à ce qu'elles se sentent plus en sécurité. Finalement, une autre répondante se déplaçant en transport en commun fait référence à la présence de témoins et de l'aide potentielle en soulignant que l'augmentation du nombre de personnes dans le secteur contribue à ce qu'elle se sente plus en sécurité.

En plus de l'environnement urbain, selon Paquin, les principales variables personnelles qui affectent la perception du risque sont le « genre, la perception de la capacité à se défendre, la familiarité avec le quartier et les expériences de victimisation passées dans le quartier ... » (Paquin, *Ibid.* : 34-35). Les résultats obtenus abondent en ce sens. En effet, nos analyses démontrent que depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, l'âge des femmes ainsi que l'état de santé des hommes influencent le sentiment de sécurité des personnes interrogées.

À ce propos, les femmes âgées de 18 à 29 ans, une caractéristique significative, se sentent plus en sécurité depuis le réaménagement du secteur, car plusieurs d'entre elles, tel que mentionné dans le questionnaire, évaluent que depuis, le nombre de personnes présentes dans les rues a augmenté. De plus, les jeunes femmes seraient probablement plus portées à utiliser le vélo ou être piétonnes et nous savons que plusieurs mesures visent à sécuriser les déplacements actifs.

Les femmes de notre échantillon âgées de 60 ans et plus associent également le risque de danger potentiel aux cyclistes. Le nombre grandissant de cyclistes circulant dans le secteur a un effet négatif sur leur sentiment de sécurité. Une femme âgée entre 65 et 69

ans se sent moins en sécurité depuis le réaménagement, « à cause des cyclistes qui prennent de plus en plus de place et leur comportement non sécuritaire. [...] Les cyclistes sont également de plus en plus présents en hiver donc : peur de les frapper lorsque je suis en voiture et peur de me faire frapper à pied. »

Rappelons que les analyses de régression ordinales réalisées révèlent qu'être en bonne santé physique est une caractéristique significative et positive pour les hommes. Contrairement à ce qu'on pourrait penser, les mesures tel que l'agrandissement des trottoirs n'améliorent pas la sécurité des gens avec une mobilité limitée. Peut-être est-ce parce que 0% des hommes dont l'état de santé limite les déplacements ne se déplacent à pied et que le tiers d'entre eux se déplacent en voiture? Un homme âgé de 40 à 44 ans, se déplaçant en voiture et dont l'état de santé limite ses déplacements affirme, quant à lui, que « la circulation piétonnière et cycliste s'est accrue de façon peu ordonnée. Les repères visuels ont été floués. La rue Rivard au coin Sud de Laurier n'a plus l'air d'une rue. Je trouve que cela a beaucoup accru les risques de collisions auto-piéton-cycliste ».

Les explications données par les femmes de 60 ans et plus et les hommes dont l'état de santé limite leurs déplacements ont plusieurs éléments en commun. La source de leur insécurité provient du nombre grandissant de cyclistes ainsi que de la difficulté de cohabiter et de partager les voies publiques entre les différents usagères et usagers de la route.

Ainsi, les résultats des analyses de régression ordinale ont démontré que le mode de déplacement des femmes et des hommes, l'âge des femmes et l'état de santé des hommes ont un effet significatif sur le sentiment de sécurité des personnes interrogées. Les éléments permettant d'expliquer cet effet touchent sont l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation et d'aménagements favorisant la pratique du vélo et le réaménagement de l'édicule Nord du Métro Laurier permettant une occupation conviviale des lieux. L'accroissement du nombre d'usagères et d'usagers de la route est

perçu différemment. Chez les jeunes femmes, cela améliore leur sentiment de sécurité, tandis que chez les femmes âgées de 60 ans et plus et chez les hommes dont l'état de santé limite leur mobilité cela contribue à ce qu'ils se sentent moins en sécurité.

Nous avons vu que la convivialité de la Place Coteau St-Louis semble augmenter le sentiment de sécurité chez les femmes, particulièrement chez les 18 à 29 ans. La section suivante expose les caractéristiques démographiques, sociales et économiques influençant significativement l'évaluation des femmes et des hommes de la convivialité du secteur Laurier-Est depuis son réaménagement.

7.4.3 Évaluation de la convivialité du secteur Laurier-Est depuis son réaménagement Avant de s'intéresser aux différentes variables ayant un effet significatif sur l'évaluation des femmes et des hommes de la convivialité du secteur depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, il faut tout d'abord s'assurer que les modèles d'analyse de régression ordinale sont valides et qu'ils réussissent à prédire adéquatement le phénomène étudié. Les informations sur l'ajustement du modèle générées par SPSS (version 23) nous permettent de valider les modèles d'analyse de régression (Tableau 49 et 50). Nous pouvons rejeter l'hypothèse nulle voulant qu'il n'y ait pas de relation entre les caractéristiques démographiques, sociales et économiques et l'évaluation de la convivialité du secteur depuis le réaménagement, car le seuil de signification est inférieur à 0,05 (Femme : 0,000, Homme : 0,033).

Tableau 49 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'évaluation des femmes de la convivialité du secteur Laurier-Est depuis son réaménagement

	Informations sur l'ajustement	du modèle			
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de	liberté	Sig.
Constante uniquement	156,635				
Final	113,914	42,720	8	,00	00

Variance expliquée (Pseudo R-Square)				
Cox et Snell	,275			
Nagelkerke	,319			
McFadden	,163			

	Es	timations de	es paramè	tres				
				Degré			Intervalle de à 95	
	Estimation	Erreur standard	Wald	de liberté	Sig.	Rapport de cote	Borne inférieure	Borne supérieure
Seuil								***********
Convivialité s'est amélio-	1							
rée = -1	,087	,517	,028	1	,866		-,925	1,100
Convivialité n'a pas	2,983	,596	25,029	1	,000		1,814	4,152
changé= 0								
Emplacement								
Mode de déplacement	1,842	,634	8,448	1	,004	6,309	,600	3,084
Marche=1	2,160	,573	14,233	1	,000	8,671	1,038	3,283
Vélo=2	1,697	,502	11,435	1	,001	5,458	,713	2,681
Transport en commun=3 Voiture=4	0ª		•	0				
Années de résidence								
Moins de 5 ans=1	,573	,488	1,379	1	,240	1,774	,240	-,383
5 à 9 ans=2	2,279	,642	12,592	1	,000	9,767	,000	1,020
10 à 14 ans=3	,027	,613	,002	1	,964	1,027	,964	-1,175
15 à 19 ans=4	1,298	,685	3,593	1	,058	3,662	,058	-,044
20 ans et plus=5	O <sup>a</sup>			0				
Situation conjugale								
Célibataire=0	1,153	,428	7,247	1	,007	3,168	,007	,313
En couple=1	O <sup>a</sup>			0				

Fonction de lien : Logit.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

Tableau 50 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'évaluation des hommes de la convivialité du secteur Laurier-Est depuis son réaménagement

	Informations sur l'ajustement du 1	modèle		
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.
Constante uniquement	52,037			
Final	38,332	13,705	6	,033

Variance expliquée (Ps	eudo R-Square)
Cox et Snell	,124
Nagelkerke	,151
McFadden	,076

1121		Estimation	s des par	amètres				
				Degré			Intervalle de à 95	
		Erreur		de		Rapport	Borne	Borne
	Estimation	standard	Wald	liberté	Sig.	de cote	inférieure	supérieure
Seuil								
Convivialité s'est								
amélioré = -1	-1,573	,420	14,021	1	,000		-2,397	-,750
Convivialité n'a pas	,072	,363	,039	1	,843		-,639	,783
changé= 0								
Emplacement							1 226	1,812
Mode de déplacement	,288	,778	,137	1	,711	1,334	-1,236	1,012
Marche=1	1,417	,567	6,242	1	,012	4,125	,305	2,528
Vélo=2	1,224	,546	5,023	1	,025	3.401	,154	2,295
Transport en commun=3	O <sup>a</sup>			0				
Voiture=4	0			U	•			•
Occupation d'un emploi								
Temps partiel=1	-1,991	,761	6,842	1	,009	0,137	-3,483	-,499
N'occupe pas d'emploi=2	,659	1,279	,266	1	,606	1,933	-1,847	3,165
À la retraite=3	-,024	1,333	,000	1	,985	0,976	-2,636	2,587
Temps plein=4	0a	•		0				

Fonction de lien : Logit.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

Chez les femmes, l'indice de Nagelkerke est de 0,319 et indique que le mode de déplacement, le nombre d'années de résidence dans le secteur et le statut conjugal expliquent un peu plus de 30% de la variance observée. Chez les hommes, cet indice est de 0,151

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

et indique que le mode de déplacement et le mode d'occupation d'un emploi permettent d'expliquer 15% de la variance observée. Étant donné qu'il s'agit d'une étude exploratoire, ces mesures sont acceptables. En effet, dans le cadre d'une étude exploratoire, un pseudo R<sup>2</sup> variant entre 0,11 et 0,34 se situent dans « un ordre de grandeur acceptable dans l'analyse de données socio-économiques » (Bolduc et Fortin, 1990: 62).

Les tableaux 51 et 52 présentent les catégories prédites des femmes et des hommes par rapport aux catégories observées. Ces informations permettent de vérifier la capacité de prédiction des modèles de régression.

Tableau 51. Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes des femmes selon leur évaluation de la convivialité du secteur Laurier-Est depuis son réaménagement.

			Catégorie	de réponse	prévue	
			-1,00	0,00	1,00	Total
Évaluation de la	-1,00	Effectif	4	11	2	17
convivialité du secteur		%	23,5%	64,7%	11,8%	100,0%
Laurier-Est depuis son	,00	Effectif	3	49	9	61
réaménagement		%	4,9%	80,3%	14,8%	100,0%
	1,00	Effectif	1	18	36	55
		% .	1,8%	32,7%	65,5%	100,0%
Total		Effectif	8	78	47	133
		.%	6,0%	58,6%	35,3%	100,0%

Chez les femmes, comme pour la sécurité, le modèle prédit très bien la catégorie « n'a pas changé » (0) et prédit bien la catégorie « s'est amélioré » (1). Des 73 femmes qui considèrent que la convivialité du secteur Laurier-Est n'a pas changé depuis son réaménagement, le modèle réussit à assigner correctement 80,3% à cette catégorie. Le modèle réussit également à classer correctement 65,5% des femmes qui considèrent que la convivialité du secteur s'est améliorée depuis son réaménagement. Cependant,

celui-ci est nettement moins performant pour prédire la catégorie « s'est détériorée » (1). Des 17 répondantes qui considèrent que la convivialité du secteur s'est détériorée depuis son réaménagement, quatre sont correctement assignées à cette catégorie par le modèle.

Tableau 52 Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes des hommes selon leur évaluation de la convivialité du secteur Laurier-Est depuis son réaménagement

			Catégorie	de réponse	prévue	
			-1,00	0,00	1,00	Total
Évaluation de la	-1,00	Effectif	0	3	9	12
convivialité du secteur		%	0,0%	25,0%	75,0%	100,0%
Laurier-Est depuis son	,00	Effectif	1	2	23	26
réaménagement		%	3,8%	7,7%	88,5%	100,0%
	1,00	Effectif	0	2	65	67
		%	0,0%	3,0%	97,0%	100,0%
Total		Effectif	1	7	97	105
		%	1,0%	6,7%	92,4%	100,0%

La situation est un peu différente pour les hommes où le modèle prédit très bien la catégorie « s'est amélioré » (1). Le modèle classe correctement 97% des hommes qui perçoivent que le secteur est plus convivial depuis le réaménagement du secteur. Cependant, celui-ci est nettement moins performant pour prédire les catégories « s'est détérioré » (-1) et « n'a pas changé » (0). Des 12 répondants qui considèrent que la convivialité du secteur s'est détériorée depuis son réaménagement, aucun n'est correctement assigné à cette catégorie par le modèle. Le modèle réussit également à classer correctement seulement 7,7% des hommes qui considèrent que la convivialité du secteur n'a pas changé depuis le réaménagement du secteur.

Somme toute, les modèles réussissent à classer correctement, toutes catégories confondues, 66,9% des femmes (89/133) et 63,8% des hommes (67/105).

Maintenant que nous nous sommes assurées de la validité des modèles de régression ordinale et de leur capacité à prédire l'effet des variables démographiques, sociales et économiques sur l'évaluation de la convivialité du secteur Laurier-Est depuis son réaménagement, nous pouvons examiner les variables ayant un effet significatif. À ce sujet, comme pour les deux dernières dimensions (mobilité et sentiment de sécurité), les analyses révèlent que de se déplacer à vélo et en transport en commun ont un effet significatif (P<0,05) et positif sur l'évaluation des femmes de la convivialité du secteur depuis son réaménagement. Comme pour la mobilité, résider dans le secteur depuis 5 à 9 ans a également un effet significatif (P<0,05) et positif. S'ajoute à cela le fait de se déplacer à pied et d'être célibataire, qui ont également un effet significatif (P<0,05) et positif sur l'évaluation de la convivialité du secteur.

Habiter dans le secteur depuis 5 à 9 ans exerce, chez les femmes, le plus grand effet sur l'évaluation de la convivialité du secteur ( $\beta$  : 2,279). Le rapport de cote (exp $\beta$ ) révèle que ces femmes ont près de 10 fois plus de chance d'évaluer le secteur comme étant plus convivial depuis son réaménagement que les femmes qui y résident depuis 20 ans et plus. Les femmes se déplaçant à vélo ( $\beta$  : 2,160), à pied ( $\beta$  : 1,842) et en transport en commun ( $\beta$  : 1,697) ont respectivement neuf, six et cinq fois plus de chance d'évaluer que la convivialité du secteur s'est améliorée depuis son réaménagement que les femmes se déplaçant en voiture. Finalement, les femmes célibataires ( $\beta$  : 1,153) ont trois fois plus de chance de considérer le secteur plus convivial depuis son réaménagement que les femmes en couple.

Chez les hommes, se déplacer à vélo et en transport en commun ont un effet significatif (P<0,05) et positif sur l'évaluation de la convivialité du secteur depuis son réaménagement. Pour cette dimension, une nouvelle variable, qu'est le mode d'occupation d'un

emploi, apparaît comme significative. En effet, occuper un emploi ou étudier à temps partiel a un effet significatif (P<0,05) et négatif chez les hommes.

Occuper un emploi ou étudier à temps partiel a le plus grand effet sur l'évaluation des hommes de la convivialité du secteur ( $\beta$ : -1,991). Le rapport de cote révèle que pour sept hommes occupant un emploi ou étudiant à temps plein, seulement un homme occupant un emploi ou étudiant à temps partiel considère que le secteur est plus convivial depuis son réaménagement. Les hommes se déplaçant à vélo ( $\beta$ : 1,417) et en transport en commun ( $\beta$ : 1,224) ont respectivement quatre et trois fois plus de chance d'évaluer que la convivialité du secteur s'est améliorée depuis son réaménagement que les hommes se déplaçant en voiture.

Quelles interprétations pouvons-nous faire de ces résultats ? Nous observons que les éléments interpellés pour traiter de la convivialité du secteur Laurier-Est par les personnes interrogées diffèrent selon leurs caractéristiques démographiques, sociales et économiques. Bien que nous n'ayons pas défini la notion de convivialité dans le questionnaire, plusieurs éléments identifiés par les répondantes et les répondants réfèrent à la définition de Dind (2008). Ainsi, un aménagement convivial selon Dind est un « ensemble de qualités perçues, relatives au "vivre ensemble" au sein des espaces collectifs, tels que le confort, la liberté, l'ordre et l'appartenance » (*Ibid.*: 2). Voyons cela plus en détails.

Les résultats des analyses de régression ordinale ont démontré que les femmes célibataires et se déplaçant en transport en commun, à vélo ou à pied ont plus de chances de considérer que le secteur est plus convivial depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est que celles en couple et se déplaçant en voiture. Dans les explications données, nous remarquons que des femmes célibataires et se déplaçant en transport en commun interpellent la notion d'appartenance incluse dans la définition de Dind (*Ibid.*) pour justifier l'amélioration de la convivialité. Une d'entre elles mentionne que : « les gens semblent plus heureux depuis [le] réaménagement. [Elle] sen[t] une appropriation des lieux, une joie de vivre [et] observe que le parc est plus fréquenté, les gens profitent bien de ces nouvelles installations. » Une autre femme également célibataire et se déplaçant en transport en commun écrit qu'elle est « toujours étonnée de voir à quel point les gens se sont approprié la place publique du métro Laurier. Il y a toujours des gens peu importe l'heure de la journée [et] que dire du parc Laurier, les soirs d'été, il est à pleine capacité et les gens s'amusent. » Ainsi, le caractère ludique et festif de la Place Coteau St-Louis et du parc Wilfrid-Laurier est associé à la convivialité de cet espace.

Même si être en voiture n'est pas un indicateur déterminant, car il s'agit de l'indicateur de référence, les commentaires des personnes se déplaçant en voiture sont révélateurs et confirment la perception donnée ci-haut. Une femme en couple et se déplaçant en voiture utilise également la notion d'appartenance et plus précisément de non-appartenance pour expliquer qu'elle considère que la convivialité du secteur s'est détériorée depuis le réaménagement du secteur. Elle mentionne que « pour être convivial il faudrait que tous y soient les bienvenus. Malheureusement, le maire a été clair que les automobilistes ne sont pas bienvenus sur le Plateau. »

Chez les automobilistes, le terme de liberté est également sous-jacent dans plusieurs de leurs propos expliquant la détérioration de la convivialité du secteur depuis son réaménagement. Un homme se déplaçant en voiture souligne que « la convivialité vient avec le sentiment de se sentir en liberté dans un quartier, que bouger, quel que soit notre moyen de transport n'est pas un problème. Mais depuis plusieurs années, tout a changé. Nous avons l'impression de vivre dans un enclos, un espace de vie délimité par les lubies d[u maire d'arrondissement] Ferrandez. Et ça fait plus de 25 ans que nous vivons ici. »

La notion d'ordre est également mentionnée pour expliquer l'amélioration ou la détérioration de la convivialité. Une femme résidant dans le quartier depuis 6 ans souligne qu'« il y a une belle ambiance, respectueuse. C'est plus propre, il y a aussi davantage de poubelles et de recyclage donc moins de débris au sol. » À l'opposé, une femme habitant le secteur depuis plus de 26 ans observe que depuis le réaménagement, il y a plus de cyclistes indisciplinés et d'automobilistes agressifs, ce qui nuit à la convivialité du secteur.

Pour Lambrick et Rainero (2013), la convivialité est fortement liée à la mobilité et au sentiment de sécurité. Elles soulignent qu'« un environnement qui encourage la convivialité entre voisins et qui est facile à parcourir [est] un cadre urbain où les femmes peuvent se déplacer en toute sécurité ». Il apparaît donc normal d'observer que certaines variables démographiques, sociales et économiques influenceront la perception des personnes interrogées concernant leur mobilité, leur sécurité et la convivialité du secteur depuis le réaménagement du secteur. Tel est le cas pour la variable mode de déplacement. Une fois de plus, les femmes se déplaçant à vélo, à pied et en transport en commun et les hommes se déplaçant à vélo et en transport en commun ont plus de chance de considérer que le secteur est plus convivial depuis son réaménagement que les automobilistes. On peut présumer que les mesures d'apaisement de la circulation, l'aménagement de la Place Coteau St-Louis, le verdissement et l'ajout de mobilier urbain dans le parc Wilfrid-Laurier jouent favorablement chez les personnes ne se déplaçant pas en voiture, car ils ont en contact visuel et physique avec leur environnement. Nous avons, d'ailleurs, exposé au sixième chapitre de cette thèse que ces mesures sont considérées comme importantes par ces personnes et ont un effet positif sur trois des dimensions, soient la mobilité, le sentiment de sécurité et la convivialité du secteur.

Chez les femmes, habiter le secteur Laurier-Est depuis 5 à 9 ans semble avoir le même effet positif sur leur évaluation de la convivialité du secteur que sur la perception de leur déplacement depuis le réaménagement du secteur. Nous croyons que c'est justement le type de réaménagement implanté par Projet Montréal et ses effets sur la convivialité du secteur qui a attiré celles-ci et influencé leur localisation dans le quartier.

Les résultats obtenus voulant qu'il soit beaucoup plus probable que les femmes célibataires considèrent, que depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, le secteur est plus convivial nous mènent à supposer que les femmes célibataires seraient plus sensibles à remarquer des changements dans leurs environnement, particulièrement ceux qui ont pour effet de le rendre plus convivial. Chasteen (1994) qui a étudié le mode de vie de femmes célibataires a constaté qu'elles sont plus sensibles à leur environnement que les femmes en couple et que les hommes célibataires ou en couple. Selon cette dernière, comme l'environnement n'est pas construit pour les femmes célibataires celles-ci y portent alors davantage attention. Nous émettons une deuxième piste de réflexion afin d'interpréter ce résultat voulant que peut-être les femmes célibataires ont plus de temps libre à leur disposition pour profiter des espaces publics et qu'elles recherchent et sont attentives aux espaces qui favorisent la sociabilité.

Finalement, les hommes occupant un emploi ou étudiant à temps plein sont plus susceptibles de considérer que le secteur est plus convivial depuis le réaménagement du secteur que les hommes occupant un emploi ou étudiant à temps partiel. Plusieurs activités organisées dans les nouveaux espaces publics aménagés par l'arrondissement ont lieu à des heures qui pourraient être plus opportunes pour des personnes travaillant ou étudiant à temps plein. Inversement, les personnes travaillant ou étudiant à temps partiel et donc à différentes heures particulièrement en soirée et durant les fins de semaines, peuvent moins profiter des activités organisées par l'arrondissement. Par conséquent, le secteur pourrait leur paraître moins convivial depuis le réaménagement que les personnes travaillant ou étudiant à temps plein. Par exemple, depuis l'aménagement de la Place Coteau St-Louis, un marché fermier est ouvert les jeudis de 15 heures à 19 heures et les dimanches de midi à 16 heures. Ainsi, pour les hommes travaillant ou étudiant à temps plein et revenant du travail ou de l'école vers l'heure du souper et étant en congé durant la fin de semaine, le secteur leur apparaît plus convivial, car ils peuvent profiter plus facilement du marché que les hommes travaillant ou étudiant à temps partiel travaillant souvent en soirée et durant les fins de semaines.

La section qui suit expose les résultats de l'analyse de régression ordinale de l'accès aux services urbains des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est.

# 7.4.4 Accès aux services urbains

Lors de la collecte de données, nous avons demandé aux répondantes et aux répondants d'évaluer l'accès à 34 services urbains depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. Afin de faciliter l'analyse des données, nous avons réalisé une analyse en composantes principales. Cette analyse nous a permis de regrouper les 34 services urbains étudiés en six grandes catégories que sont les services de proximité, de santé, d'arts et culture, de sports et loisirs, d'éducation et de transport. Le tableau 53 expose ces six catégories de services et les services qu'elles comprennent.

Tableau 53 Catégories de services

1	2	3	4	5	6
Proximité	Santé et services sociaux	Arts et culture	Sports et loisirs	Éducation	Transport
Boucheries Poissonneries Fruiteries Boulangeries Restaurants Cordonneries Épiceries Banques Pharmacies	Réadaptation Centre jeunesse Hébergement CSSS	Musées Théâtres Bibliothèques Maison de la culture	Parcs Arénas Centres de loisirs Terrains sportifs Jardins communautaires	Écoles primaires Services de garde Écoles secondaires	Vélos en libre- service Services d'auto- partage Autobus

La prochaine section expose les résultats des analyses de régression ordinale pour chacune de ces six catégories de services en débutant par l'accès aux services de proximité. Par la suite, nous proposons une interprétation portant sur l'ensemble des services urbains.

# Services de proximité

Avant de s'intéresser à l'effet des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'accès aux services de proximité, il est important de vérifier la qualité globale du modèle et en particulier sa capacité à prédire adéquatement le phénomène. Les informations sur l'ajustement du modèle nous permettent de rejeter l'hypothèse nulle, car le seuil de signification est inférieur à 0,05 (Tableaux 54 et 55) et ainsi de valider les modèles.

Chez les femmes, l'indice de Nagelkerke indique que le mode de déplacement, l'âge et le mode d'occupation d'un emploi expliquent 50% (0,502) de la variance observée. Chez les hommes, le modèle de régression ordinale expose que le mode de déplacement explique plus de 20% (0,230) de la variance observée. Considérant qu'il s'agit d'une étude exploratoire, ces valeurs sont très acceptables.

Tableau 54 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de proximité des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

	Informations sur l'ajustement du m	odèle		
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.
Constante uniquement	164,018			
Final	88,829	75,189	10	,000

Variance expliquée	(Pseudo R-Square)
Cox et Snell	,430
Nagelkerke	,502
McFadden	,290

	Est	timations de	s paramè	tres				
			-	Degré				valle de ce à 95 %
		Erreur		de		Rapport	Borne	Borne
	Estimation	standard	Wald	liberté	Sig.	de cote	inférieure	supérieure
Seuil								
J'ai moins accès aux services de	100							
proximité = -1	-,707	,795	,791	1	,374		-2,266	,852
Mon accès n'a pas changé= 0	3,493	,863	16,392	1	,000		1,802	5,184
Emplacement								
Mode de déplacement								
Marche=1	2,449	,743	10,864	1	,001	11,577	,993	3,905
Vélo=2	3,866	,704	30,156	1	,000	47,751	2,486	5,245
Transport en commun=3	2,243	,563	15,859	1	,000	9,422	1,139	3,347
Voiture=4	O <sup>a</sup>			0				
Âge								
18 à 29 ans=1	,584	,787	,549	1	,459	1,793	-,960	2,127
30 à 39 ans=2	-1,956	,810	5,824	1	,016	0,141	-3,544	-,367
40 à 49 ans=3	-1,658	,869	3,640	1	,056	0,191	-3,361	,045
50 à 59 ans=4	-2,076	,913	5,175	1	,023	0,125	-3,866	-,287
60 ans et plus=5	O <sup>a</sup>			0				
Occupation d'un emploi								
Temps partiel=1	,096	,477	,040	1	,841	1,101	-,839	1,030
N'occupe pas d'emploi=2	-1,707	,873	3,829	1	,050	0,181	-3,417	,003
À la retraite=3	-3,239	1,539	4,432	1	,035	0,039	-6,255	-,224
Temps plein=4	O <sup>a</sup>			0	,		1	,

Fonction de lien : Logit.

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

Tableau 55 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de proximité des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

	Informations sur l'ajustement du mo	odèle		
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.
Constante uniquement	47,771		1.57	
Final	24,535	23,236	3	,000

Variance expliquée (Ps	seudo R-Square)
Cox et Snell	,199
Nagelkerke	,230
McFadden	,110

	Estimation	is des paran	iètres					
			1	Degré				valle de ce à 95 %
	Estimation	Erreur standard	Wald	de liberté	Sig.	Rapport de cote	Borne inférieure	Borne supérieure
Seuil								
J'ai moins accès aux								
services de proximité = -1	-,445	,369	1,455	1	,228		-1,168	,278
Mon accès n'a pas changé=	2,405	,475	25,615	1	,000		1,474	3,337
0								
Emplacement								
Mode de déplacement	,681	,730	,870	1	,351	1,976	-,750	2,112
Marche=1	2,344	,565	17,196	1	,000	10,423	1,236	3,452
Vélo=2	1			1				3,065
Transport en commun=3	1,984	,552	12,935	1	,000	7,272	,903	3,003
Voiture=4	O <sup>a</sup>			0				

Fonction de lien : Logit.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

Les tableaux 56 et 57 présentent les catégories prédites des femmes et des hommes par rapport aux catégories observées. Ces informations permettent de vérifier la capacité de prédiction des modèles de régression.

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant

Tableau 56 Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de proximité des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

			Catégorie	de réponse	prévue	
			-1,00	,00	1,00	Total
Accès aux services de	-1,00	Effectif	21	15	0	36
proximité depuis le		%	58,3%	41,7%	0,0%	100,0%
réaménagement du secteur	,00	Effectif	10	66	1	77
Laurier-Est.		%	13,0%	85,7%	1,3%	100,0%
	1,00	Effectif	0	16	6	22
		%	0,0%	72,7%	27,3%	100,0%
Total		Effectif	31	97	7	135
		%	23,0%	71,9%	5,2%	100,0%

Tableau 57 Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de proximité des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

			Catégori	e de répons	se prévue	
			-1,00	0,00	1,00	Total
Accès aux services de	-1,00	Effectif	0	17	2	19
proximité depuis le		%	0%	89,5%	10,5%	100,0%
réaménagement du secteur	,00	Effectif	0	38	15	53
Laurier-Est.		%	0%	71,7%	28,3%	100,0%
	1,00	Effectif	0	17	16	33
-2008/2004		%	0%	51,5%	48,5%	100,0%
Total		Effectif	0	0	33	105
		%	0%		31,4%	100,0%

Chez les femmes, le modèle prédit très bien la catégorie « n'a pas changé » (0) et prédit modérément la catégorie « l'accès est plus difficile » (-1). Des 77 femmes qui considèrent que l'accès aux services de proximité n'a pas changé depuis le réaménagement du secteur, le modèle réussit à assigner correctement 85,7% à cette catégorie. Le modèle

réussit également à classer correctement 58,3% des femmes qui considèrent qu'elles ont moins accès aux services de proximité depuis le réaménagement du secteur. Chez les hommes, le modèle prédit bien la catégorie « n'a pas changé (0) » et prédit modérément la catégorie « l'accès est plus facile » (1). L'analyse de régression chez les hommes permet de classer correctement 71,7% de ceux qui considèrent que l'accès aux services de proximité n'a pas changé et 48,5% de ceux qui perçoivent qu'ils ont plus accès aux services de proximité depuis le réaménagement du secteur.

Somme toute, les modèles réussissent à classer correctement, toutes catégories confondues, 68,9% des femmes (93/135) et 51,4% des hommes (64/105).

Comme pour toutes les autres dimensions analysées jusqu'à maintenant, autant pour les femmes que pour les hommes, se déplacer à vélo et en transport en commun ont un effet significatif (P<0,05) et positif sur l'accès aux services de proximité. Pour les femmes, comme pour la dimension « convivialité », la marche a également un effet un effet significatif (P<0,05) et positif sur l'accès aux services de proximité. Chez les femmes, tout comme pour la dimension « mobilité », être âgée entre 50 à 59 ans a un effet significatif (P<0,05) et négatif sur l'accès à ces services. S'ajoute également de nouvelles dimensions chez les femmes qui ont également un effet significatif (P<0,05) et négatif sur l'accès à ces services. Il s'agit de ne pas occuper un emploi, être à la retraite et être âgée entre 30 à 39 ans.

Chez les femmes, le fait de se déplacer à vélo exerce le plus grand effet sur l'accès aux services de proximité ( $\beta$ : 3,866). Les rapports de cote (exp $\beta$ ) révèlent qu'il y a, en fait, près de 48 fois plus de chance que les femmes se déplaçant à vélo aient une perception plus positive que les femmes se déplaçant en voiture en ce qui a trait à l'accès aux services de proximité depuis le réaménagement au secteur. Les femmes qui se déplacent à pied ( $\beta$ : 2,449) et en en transport en commun ( $\beta$ : 2,243) ont respectivement douze et neuf fois plus de chance de considérer que l'accès aux services de proximité

est plus facile depuis le réaménagement du secteur que celles qui se déplacent en voiture. Toutefois, pour une femme n'occupant pas d'emploi ( $\beta$ : -1,707) et une femme étant à la retraite ( $\beta$ : -3,239), il y a respectivement près de six et 26 femmes occupant un emploi ou étudiant à temps plein qui considèrent que l'accès aux services de proximité est plus facile depuis le réaménagement du secteur. Pour chaque femme âgée entre 30 à 39 ans ( $\beta$ : -1,956) et entre 50 à 59 ans ( $\beta$ : -2,076), il y respectivement sept et près de huit femmes âgées de 60 ans qui perçoivent que l'accès aux services de proximité s'est amélioré depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est.

Chez les hommes, les analyses révèlent que se déplacer à vélo et en transport en commun a un effet significatif (P<0,05) et positif sur la perception de leur accès aux services de proximité depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. Le fait de se déplacer à vélo exerce le plus grand effet sur l'accès aux services de proximité ( $\beta$  : 2,059). Ainsi, les hommes qui se déplacent à vélo ont dix fois plus de chance d'avoir une perception plus positive que les hommes se déplaçant en voiture en ce qui a trait à l'accès aux services de proximité depuis le réaménagement au secteur. Les hommes se déplaçant en transport en commun ( $\beta$  : 1,872) ont quant à eux sept fois plus de chance de considérer que l'accès aux services de proximité est plus facile depuis le réaménagement du secteur.

## Services de santé et services sociaux

Chez les femmes, bien que l'analyse de régression ordinale (tableau 58) révèle que l'âge et le mode d'occupation du logement influencent, depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, l'accès aux services de santé et de services sociaux, nous ne pouvons utiliser ces résultats, car il nous est impossible de rejeter l'hypothèse nulle (Sig: 0,144) et ainsi valider le modèle. Chez les hommes, à la lumière des analyses de régression ordinale (Tableau 59), bien que nous puissions rejeter l'hypothèse nulle, aucune variable démographique, sociale ou économique n'exerce un effet significatif sur

l'accès aux services de santé depuis le réaménagement du secteur. Pour ces raisons, nous jugeons inutile d'insister sur cet aspect.

Tableau 58 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de santé des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

Iı	nformations sur l'ajustement du modè	le	- days	
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.
Constante uniquement	53,312			-
Final	43,733	9,579	6	,144

Variance expliquée (Pseudo R-Square)				
Cox et Snell	,117			
Nagelkerke	,157			
McFadden	,090			

		Estimatio	ns des pa	ramètres				
				Degré				ralle de ce à 95 %
	Estimation	Erreur standard	Wald	de liberté	Sig.	Rapport de cote	Borne inférieure	Borne supérieure
Seuil								
J'ai moins accès aux ser-								
vices de santé = -1								
Mon accès n'a pas	,568	,953	,355	1	,551		-1,300	2,437
changé= 0	5,399	1,259	18,376	1	,000		2,930	7,867
Emplacement								
Âge								
18 à 29 ans=1	2,104	,982	4,592	1	,032	8,199	,180	4,028
30 à 39 ans=2	1,621	,968	2,806	1	,094	5,058	-,276	3,519
40 à 49 ans=3	,667	1,112	,359	1	,549	1,948	-1,513	2,847
50 à 59 ans=4	-,045	1,015	,002	1	,965	0,956	-2,033	1,944
60 ans et plus=5	O <sup>a</sup>			0				
Mode d'occupation du lo-								
gement								
Propriétaire=1	1,589	,671	5,606	1	,018	4,899	,274	2,904
Locataire=2	O <sup>a</sup>			0				

Fonction de lien : Logit.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

Tableau 59 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de santé des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

	Informations sur l'ajustement o	lu modèle		
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.
Constante uniquement	65,305			
Final	,000	65,305	22	,000

Variance expliquée (Pseudo R-Square)					
Cox et Snell	,717				
Nagelkerke	,982				
McFadden	,963				

	<u> </u>	les paramèt					Intervalle d	e confiance
				Degré			à 9	
	Estimation	Erreur standard	Wald	de liberté	Sig.	Rapport de cote	Borne inférieure	Borne supérieure
Seuil								
J'ai moins accès aux services de santé								
= -1	-,600	337,405	,000	1	,999		-661,902	660,702
Mon accès n'a pas changé= 0	25,342	339,767	,006	1	,941		-640,588	691,273
Emplacement								
Mode de déplacement								
Marche=1	-2,978	2,076	2,058	1	,151	0,051	-7,047	1,09
Vélo=2	,417	1,601	,068	1	,795	1,517	-2,721	3,55
Transport en commun=3	-2,164	1,936	1,249	1	,264	0,115	-5,958	1,63
Voiture=4	O <sup>a</sup>			0				
Âge								
18 à 29 ans=1	16,679	337,120	,002	1	,961	17522564	-644,064	677,42
30 à 39 ans=2	-3,956	335,282	,000	1	,991	0,019	-661,096	653,18
40 à 49 ans=3	-5,350	335,282	,000	1	,987	0,005	-662,490	651,79
50 à 59 ans=4	10,941	335,130	,001	1	,974	56443,7	-645,902	667,78
60 ans et plus=5	O <sup>a</sup>			0				
Années de résidence								
Moins de 5 ans=1	-6,188	37,593	,027	1	,869	0,002	-79,870	67,49
5 à 9 ans=2	-6,765	37,545	,032	1	,857	0,001	-80,351	66,82
10 à 14 ans=3	-14,936	482,396	,001	1	,975	0,000	-960,415	930,54
15 à 19 ans=4	-3,162	37,546	,007	1	,933	0,042	-76,751	70,42
20 ans et plus=5	O <sup>a</sup>			0				
Occupation d'un emploi								
Temps partiel=1	1,277	2,850	,201	1	,654	3,586	-4,308	6,86
N'occupe pas d'emploi=2	,556	595,932	,000	1	,999	1,744	-1167,448	1168,56
À la retraite=3	-8,001	738,985	,000	1	,991	,	-1456,385	1440,38
Temps plein=4	0a	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	,	0				

Statut conjugal								
Célibataire=0	-,181	1,347	,018	1	,893	0,834	-2,821	2,458
En couple=1	O <sup>a</sup>			0				
Niveau de scolarité								
Diplôme d'études secondaires=1	. 2,783	2,594	1,151	1	,283	16,167	-2,301	7,867
Diplôme d'études collégiales=2	3,034	1,906	2,535	1	,111	20,780	-,701	6,769
Diplôme universitaire=3	Oa			0				
Mode d'occupation du logement								
Propriétaire=1	1,589	,671	5,606	1	,018	4,899	,274	2,904
Locataire=2	Oa			0				
État de santé								
État de santé ne limitant pas la mobi-	,208	,600	,120	1	,729	1,231	-,968	1,384
lité=1	,200	,000	,120	1	,129	1,231	-,900	1,504
État de santé limitant la mobilité=2	O <sup>a</sup>			0				
Statut familial								
Ne pas avoir d'enfants à la maison=0	2,017	1,990	1,028	1	,311	7,515	-1,883	5,917
Avoir des enfants à la maison=1	Oa			0				
Revenu								
0 à 19 999 \$	-10,641	211,575	,003	1	,960	2,3E-05	-425,321	404,039
20 000 \$ à 49 999 \$	-,066	2,042	,001	1	,974	0,936	-4,069	3,937
50 000\$ et plus	O <sup>a</sup>			0				
Mode d'occupation du logement								
Propriétaire=1	,570	1,670	,116	1	,733	1,768	-2,704	3,844
Locataire=2	Oª			0				

Fonction de lien: Logit.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

## Services liés aux arts et à la culture

Chez les femmes, tout comme pour les services de santé, bien que l'analyse de régression ordinale (tableau 60) révèle que l'âge et le mode d'occupation du logement influencent, depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, l'accès aux services liés aux arts et à la culture, nous ne pouvons utiliser ces résultats, car nous ne pouvons valider le modèle. Il nous est, en effet, impossible de rejeter l'hypothèse nulle puisque les Khi carré associés au Log de vraisemblance sont supérieurs à 0,05 (Sig : 0,061). De plus, nous ne pouvons utiliser ces résultats, car l'indice de Nagelkerke est trop faible (0,107) et ne peut expliquer que près de 11% de la variance observée, ce qui est trop peu, même dans le cadre d'une étude exploratoire.

b. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

Tableau 60 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services liés aux arts et à la culture des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

	Informations sur l'ajustement	du modèle		
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.
Constante uniquement	54,361			
Final	43,803	10,559	5	,061

Variance expliquée (Pseudo R-Square)				
Cox et Snell	,077			
Nagelkerke	,107			
McFadden	,063			

	Estimation	s des paran	iètres					
				Degré			Intervalle de confiance à 95 %	
	Estimation	Erreur standard	Wald	de liberté	Sig.	Rapport de cote	Borne inférieure	Borne supérieure
Seuil								
J'ai moins accès aux services liés								
aux arts = -1	-,128	,569	,051	1	,822		-1,243	,987
Mon accès n'a pas changé= 0	4,759	,791	36,196	1	,000		3,209	6,309
Emplacement								
<u>Âge</u>								
18 à 29 ans=1	1,595	,674	5,603	1	,018	4,928	,274	2,916
30 à 39 ans=2	1,172	,656	3,187	1	,074	3,228	-,115	2,458
40 à 49 ans=3	1,938	,820	5,583	1	,018	6,945	,330	3,546
50 à 59 ans=4	,993	,799	1,547	1	,214	2,699	-,572	2,558
60 ans et plus=5	O <sup>a</sup>			0				
Mode d'occupation du logement								
Propriétaire=1	,989	,475	4,332	1	,037	2,689	,058	1,921
. Locataire=2	O <sup>a</sup>			0				

Fonction de lien : Logit.

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

Chez les hommes, par contre, les informations sur l'ajustement du modèle nous permettent de rejeter l'hypothèse nulle, car le seuil de signification est inférieur à 0,05 (Tableaux 61) et ainsi, nous pouvons valider le modèle. L'indice de Nagelkerke indique que le mode de déplacement explique près de 24% (0,236) de la variance observée. Considérant qu'il s'agit d'une étude exploratoire, cette valeur est acceptable.

Tableau 61. Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services liés aux arts et à la culture des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est.

Informations sur l'ajustement du modèle							
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.			
Constante uniquement	33,167						
Final	16,902	16,265	3	,001			

Variance expliquée (Ps	seudo R-Square)
Cox et Snell	,177
Nagelkerke	,236
McFadden	,141

	Estimation	s des paran	iètres					
	Estimation	Erreur standard	Wald	Degré de liberté	Sig.	Rapport de cote	Intervalle de confiance à 95 %	
							Borne inférieure	Borne supérieure
Seuil								
J'ai moins accès aux ser-								
vices liés aux arts = -1	-,980	,477	4,219	1	,040		-1,915	-,045
Mon accès n'a pas changé=	4,315	,900	22,988	1	,000		2,551	6,080
Mode de déplacement								
Marche=1	,409	,961	,181	1	,670	1,505	-1,475	2,294
Vélo=2	3,101	,964	10,346	1	,001	22,220	1,211	4,990
Transport en commun=3	2,370	,926	6,557	1	,010	10,697	,556	4,185
Voiture=4	O <sup>a</sup>			0				

Fonction de lien: Logit.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

Le tableau 62 présente les catégories prédites des hommes par rapport aux catégories observées. Ces informations permettent de vérifier la capacité de prédiction des modèles de régression. Le modèle prédit très bien la catégorie « n'a pas changé » (0). Des 65 hommes qui considèrent que l'accès aux services liés aux arts et à la culture n'a pas changé depuis le réaménagement du secteur, le modèle réussit à assigner correctement 100% à cette catégorie. Cependant, le modèle est moins performant pour prédire les catégories « l'accès est plus difficile » (-1) et « l'accès est plus facile » (1). Aucun des

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

répondants dont l'accès est plus facile ainsi que ceux dont l'accès à ces services est plus difficile depuis le réaménagement du secteur n'est assigné correctement par le modèle. Compte tenu que 77% des répondants considèrent que l'accès aux services liés aux arts et à la culture n'a pas changé depuis le réaménagement nous considérons que le modèle est adéquat.

Tableau 62 Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services liés aux arts et à la culture des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

			Catégori	e prévue		
			-1,00	0,00	1,00	Total
Accès aux services	-1,00	Effectif	0	.9	0	9
liés aux arts depuis le réaménagement du secteur		%	0%	100,0%	0%	100,0%
	,00	Effectif	0	65	0	65
Laurier-Est.		%	0%	100,0%	0%	100,0%
	1,00	Effectif	0	10	0	10
		%	0%	100,0%	0%	100,0%
Total		Effectif	0	84	0	84
		%	0%	100,0%	0%	0%

Chez les hommes, les analyses révèlent, encore une fois, que se déplacer à vélo et en transport en commun a un effet significatif (P<0,05) et positif sur leur accès aux services liés aux arts et à la culture depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. Le fait de se déplacer à vélo exerce le plus grand effet sur l'accès à ce type de services ( $\beta$ : 3,101). Ainsi, les hommes qui se déplacent à vélo ont 22 fois plus de chance que les hommes se déplaçant en voiture de considérer que l'accès aux services liés aux arts et à la culture est plus facile depuis le réaménagement au secteur. Les hommes se déplaçant en transport en commun ( $\beta$ : 2,370) ont quant à eux près de 11 fois plus de chance de considérer que l'accès à ces services est plus facile depuis le réaménagement au

secteur. La prochaine section présente les résultats de l'analyse de régression ordinale de l'accès aux services liés aux sports et aux loisirs.

### Services de sports et de loisirs

Les informations sur l'ajustement du modèle nous permettent de rejeter l'hypothèse nulle et ainsi vérifier la qualité globale des modèles, car le seuil de signification est inférieur à 0,05 (Tableaux 63 et 64). Chez les femmes, l'indice de Nagelkerke indique que le mode de déplacement et le mode d'occupation d'un emploi expliquent 18% (0,183) de la variance observée. Chez les hommes, le modèle de régression ordinale expose que le mode de déplacement explique près de 17% (0,169) de la variance observée. Considérant qu'il s'agit d'une étude exploratoire, ces valeurs sont acceptables.

Tableau 63 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de sports et de loisirs des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

Informations sur l'ajustement du modèle								
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.				
Constante uniquement	81,360							
Final	59,070	22,290	6	,001				

Variance expliquée (Ps	seudo R-Square)
Cox et Snell	,159
Nagelkerke	,183
McFadden	,086

	E	stimations d	es param	ètres					
							Intervalle de		
				Degré			confianc	ce à 95 %	
		Erreur		de		Rapport	Borne	Borne	
	Estimation	standard	Wald	liberté	Sig.	de cote	inférieure	supérieure	
Seuil						-			
J'ai moins accès aux services liés	l .								
aux sports= -1	-1,464	,387	14,275	1	,000		-2,223	-,704	
Mon accès n'a pas changé= 0	1,171	,375	9,722	1	,002		,435	1,906	
Emplacement									
Mode de déplacement									
Marche=1	-,494	,644	,590	1	,442	,610	-1,756	,767	
Vélo=2	,975	,520	3,512	1	,061	2,651	-,045	1,994	
Transport en commun=3	,987	,450	4,818	1	,028	2,683	,106	1,869	
Voiture=4	O <sup>a</sup>			0					
Occupation d'un emploi								1	
Temps partiel=1	-,700	,428	2,678	1	,102	,497	-1,538	,138	
N'occupe pas d'emploi=2	1,132	,955	1,403	1	,236	3,102	-,741	3,004	
À la retraite=3	-2,957	1,020	8,407	1	,004	,052	-4,956	-,958	
Temps plein=4	O <sup>a</sup>			0					

Fonction de lien : Logit.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

Tableau 64 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de sports et de loisirs des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

Informations sur l'ajustement du modèle								
)	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.				
Constante uniquement	40,164							
Final	24,760	15,404	3	,002				

Variance expliquée (Pseudo R-Square)			
Cox et Snell	,144		
Nagelkerke	,169		
McFadden	,081		

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

	E	stimations d	es param	ètres					
				Degré		Degré			valle de ce à 95 %
		Erreur		de		Rapport	Borne	Borne	
	Estimation	standard	Wald	liberté	Sig.	de cote	inférieure	supérieure	
Seuil									
J'ai moins accès aux services liés									
aux sports= -1	-1,078	,409	6,951	1	,008		-1,879	-,277	
Mon accès n'a pas changé= 0	1,897	,466	16,560	1	,000		,984	2,811	
Emplacement									
Mode de déplacement									
Marche=1	,724	,753	,925	1	,336	2,063	-,752	2,200	
Vélo=2	1,930	,571	11,437	1	,001	6,890	,812	3,049	
Transport en commun=3	1,788	,564	10,052	1	,002	5,977	,683	2,893	
Voiture=4	O <sup>a</sup>			0					

Fonction de lien : Logit.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

Les tableaux 65 et 66 exposent les catégories prédites des femmes et des hommes par rapport aux catégories observées. Ces informations permettent de vérifier la capacité de prédiction des modèles de régression.

Tableau 65 Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de sports et de loisirs des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

			Catégori	se prévue		
			-1,00	0,00	1,00	Total
Accès aux services de	-1,00	Effectif	4	18	0	22
sports depuis le réaménagement du secteur		%	18,2%	81,8%	0,0%	100,0%
	,00	Effectif	2	62	1	65
Laurier-Est.		%	3,1%	95,4%	1,5%	100,0%
	1,00	Effectif	0	40	2	42
		%	0,0%	95,2%	4,8%	100,0%
Total		Effectif	6	120	3	129
		%	4,7%	93,0%	2,3%	100,0%

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

Tableau 66 Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de sports et de loisirs des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

- Xehri			Catégori	Catégorie de réponse prévue			
Billion - De Montro de La calcada			-1,00	0,00	1,00	Total	
Accès aux services de	-1,00	Effectif	0	10	1	11	
sports depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est.		%	0%	90,9%	9,1%	100,0%	
	,00	Effectif	0	37	15	52	
		%	0%	71,2%	28,8%	100,0%	
	1,00	Effectif	0	22	15	37	
		%	0%	59,5%	40,5%	100,0%	
Total		Effectif	0	69	31	100	
		%	0%	69,0%	31,0%	100,0%	

Chez les femmes et chez les hommes, le modèle prédit très bien la catégorie « n'a pas changé » (0). Des 65 femmes et des 52 hommes qui considèrent que l'accès aux services liés aux sports et aux loisirs n'a pas changé depuis le réaménagement du secteur, les modèles réussissent à assigner correctement respectivement 95,4% et 71,2% à cette catégorie.

Cependant, chez les femmes, les modèles sont nettement moins performants pour prédire les catégories « l'accès est plus difficile » (-1) et « l'accès est plus facile » (1). Des 22 femmes qui considèrent que l'accès à ces services est plus difficile depuis le réaménagement du secteur, seulement 18,2% d'entre elles sont correctement assignées à cette catégorie. Le modèle réussit également à classer correctement seulement 4,8% des femmes qui considèrent que l'accès aux services liés aux sports et aux loisirs est plus facile depuis le réaménagement du secteur. Chez les hommes, des 11 répondants qui considèrent que l'accès à ces services est plus difficile depuis son réaménagement, aucun n'est correctement assigné à cette catégorie par le modèle. Finalement, le modèle

assigne correctement 40,5% des hommes qui considèrent que l'accès aux services liés aux sports et aux loisirs est plus facile depuis le réaménagement du secteur.

Somme toute, les modèles réussissent à classer correctement, toutes catégories confondues, 52,7% des femmes (68/129) et 52,0% des hommes (52/100).

Les analyses révèlent que, chez les femmes, se déplacer en transport en commun a un effet significatif (P<0,05) et positif sur l'accès aux services de sports et de loisirs. Être à la retraite a, par contre, un effet significatif (P<0,05) et négatif et exerce le plus grand effet sur l'accès aux services de sports ( $\beta$ : -2,957). Pour 19 femmes occupant un emploi ou étudiant à temps plein, il y a une femme étant à la retraite ( $\beta$ : -3,239) qui considère que l'accès aux services de sports et de loisirs est plus facile depuis le réaménagement du secteur. Les femmes qui se déplacent en transport en commun ( $\beta$ : 0,987) ont près de trois fois plus de chance d'avoir une perception plus positive que les femmes se déplaçant en voiture en ce qui a trait à l'accès aux services de sports et de loisirs depuis le réaménagement au secteur.

Chez les hommes, les analyses révèlent que se déplacer à vélo et en transport en commun a un effet significatif (P<0,05) et positif sur leur accès aux services de sports et de loisirs depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. Le fait de se déplacer à vélo exerce le plus grand effet sur l'accès aux services de sports et de loisirs ( $\beta$ : 1,930). Ainsi, les hommes qui se déplacent à vélo ont près de sept fois plus de chance d'avoir une perception plus favorable que les hommes se déplaçant en voiture en ce qui a trait à l'accès aux services de sports et de loisirs depuis le réaménagement au secteur. Les hommes se déplaçant en transport en commun ( $\beta$ : 1,788) ont quant à eux près de six fois plus de chance de considérer que l'accès aux services de sports et de loisirs est plus facile depuis le réaménagement du secteur.

### Services liés à l'éducation

Comme pour les services de santé, bien que les analyses de régression ordinale (Tableaux 67 et 68) révèlent que le mode de déplacement influence l'accès des femmes et des hommes aux services liés à l'éducation depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, nous ne pouvons utiliser ces résultats, car il est impossible de rejeter l'hypothèse nulle (Sig : 0,088 et 0,070). Pour cette raison, nous jugeons inutile d'insister sur cet aspect.

Tableau 67. Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services liés à l'éducation des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est.

Informations sur l'ajustement du modèle								
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.				
Constante uniquement	32,162							
Final	25,614	6,548	3	,088				

Variance expliquée (Pseudo R-Square)					
Cox et Snell	,109				
Nagelkerke	,126				
McFadden	,057				

No. 200	Es	timations d	es paran	iètres				
				Degré				valle de ce à 95 %
	Estimation	Erreur standard	Wald	de liberté	Sig.	Rapport de cote	Borne inférieure	Borne supérieure
Seuil								
J'ai moins accès aux services liés								
à l'éducation= -1	-,705	,535	1,740	1	,187		-1,753	,343
Mon accès n'a pas changé= 0	1,940	,607	10,212	1	,001		,750	3,130
Emplacement								
Mode de déplacement								
Marche=1	,617	,915	,456	1	,500	1,853	-1,175	2,410
Vélo=2	1,985	,782	6,452	1	,011	7,279	,453	3,517
Transport en commun=3	,833	,680	1,500	1	,221	2,300	-,500	2,166
Voiture=4	O <sup>a</sup>			0				

Fonction de lien: Logit.

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

Tableau 68 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques l'appartenance aux classes de l'accès aux services liés à l'éducation des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

Informations sur l'ajustement du modèle								
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.				
Constante uniquement	24,525							
Final	17,459	7,065	3	,070				

Variance expliquée (Pseudo R-Square)				
Cox et Snell	,182			
Nagelkerke	,207			
McFadden	,095			

	E	stimations d	les parar	nètres				
			I	Degré	Degré	3	Intervalle de confiance à 95 %	
	Estimation	Erreur standard	Wald	de liberté	Sig.	Rapport de cote	Borne inférieure	Borne supérieure
Seuil								
J'ai moins accès aux services								
liés à l'éducation= -1	-,199	,623	,102	1	,750		-1,420	1,023
Mon accès n'a pas changé= 0	2,238	,765	8,565	1	,003		,739	3,737
Emplacement								
Mode de déplacement								
Marche=1	1,772	1,182	2,248	1	,134	5,883	-,544	4,089
Vélo=2	2,353	,949	6,145	1	,013	10,517	,493	4,213
Transport en commun=3	1,419	,878	2,613	1	,106	4,133	-,302	3,139
Voiture=4	O <sup>a</sup>	٠.		0				

Fonction de lien: Logit.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

## Services de transport

Tout comme pour les services liés à la santé et à l'éducation, bien que les analyses de régression ordinale (Tableaux 69 et 70) révèlent que l'âge influence l'accès des femmes et des hommes aux services de transport depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, nous ne pouvons utiliser ces résultats, car il est impossible de rejeter l'hypothèse

b. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

nulle (Sig: 0,155 et 0,054). Pour cette raison, nous jugeons inutile d'insister sur cet aspect.

Tableau 69 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de transport des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

Informations sur l'ajustement du modèle								
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.				
Constante uniquement	63,620							
Final	55,595	8,026	5	,155				

Variance expliquée (Pseudo R-Square)			
Cox et Snell	,057		
Nagelkerke	,069		
McFadden	,034		

	]	Estimations	des parar	nètres				
				Degré	Degré		Intervalle de confiance à 95 %	
	Estimation	Erreur standard	Wald	de liberté	Sig.	Rapport de cote	Borne inférieure	Borne supérieure
Seuil								
J'ai moins accès aux services de								
transport = -1	-1,382	,538	6,602	1	,010		-2,436	-,328
Mon accès n'a pas changé= 0	1,989	,552	13,001	1	,000		,908	3,071
Emplacement							,	
Âge								
18 à 29 ans=1	,514	,571	,810	1	,368	1,672	-,605	1,632
30 à 39 ans=2	1,127	,567	3,951	1	,047	3,086	,016	2,239
40 à 49 ans=3	1,070	,620	2,977	1	,084	2,915	-,146	2,286
50 à 59 ans=4	,269	,660	,166	1	,684	1,309	-1,024	1,562
60 ans et plus=5	O <sup>a</sup>			0				

Fonction de lien : Logit.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

Tableau 70 Régression ordinale caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de l'accès aux services de transport des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

Informations sur l'ajustement du modèle								
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.				
Constante uniquement	85,198							
Final	71,362	13,837	7	,054				

Variance expliquée (Pseudo R-Square)				
Cox et Snell	,136			
Nagelkerke	,159			
McFadden	.075			

	E	stimations	des param	ètres				
				Degré	gré			valle de ce à 95 %
	Estimation	Erreur standard	Wald	de liberté	Sig.	Rapport de cote	Borne inférieure	Borne supérieure
Seuil								
J'ai moins accès aux services de								
transport = -1	-,108	,828	,017	1	,896		-1,731	1,515
Mon accès n'a pas changé= 0	2,823	,895	9,945	1	,002		1,069	4,578
Emplacement								
<u>Âge</u>								
18 à 29 ans=1	2,328	,894	6,789	1	,009	10,257	,577	4,079
30 à 39 ans=2	2,306	-,886	6,779	1	,009	10,034	,570	4,042
40 à 49 ans=3	1,135	,891	1,622	1	,203	3,111	-,612	2,882
50 à 59 ans=4	2,561	,998	6,589	1	,010	12,949	,605	4,516
60 ans et plus=5	O <sup>a</sup>			0				

Fonction de lien: Logit.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

Synthèse des résultats obtenus suites aux analyses de régression ordinales abordant l'accès aux services urbains.

Qu'ont en commun les résultats des analyses de régression ordinale étudiant l'effet des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'accès à ces six grandes catégories de services urbains?

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

Le mode de déplacement demeure la variable étant la plus souvent significative tant chez les femmes que chez les hommes. Les femmes se déplaçant à pied, à vélo et en transport en commun perçoivent plus positivement l'accès aux services de proximité que les femmes se déplaçant en voiture. Pour l'accès aux services de sports et de loisirs, seules les femmes se déplaçant à vélo et en transport en commun considèrent que leurs déplacements sont plus faciles depuis le réaménagement que les femmes se déplaçant en voiture. En ce qui a trait aux services de proximité, des arts et de la culture, et de sports et de loisirs, le même constat s'observe pour les hommes se déplaçant en vélo et en transport en commun. Cette variable fait directement référence à la capacité physique d'accéder et de se rendre facilement aux dits services. Ainsi, considérant que l'ensemble du projet a pour objectif d'améliorer et d'augmenter les déplacements actifs et de réduire et de ralentir la circulation automobile, il est tout à fait logique qu'il y ait une plus forte probabilité que les personnes se déplaçant à vélo et en transport en commun considèrent qu'il est plus facile d'accéder à ces différents services depuis le réaménagement du secteur que les automobilistes.

Les résultats des analyses de régression exposent que le mode d'occupation d'un emploi a un effet significatif sur la perception des femmes de leur accès aux services de proximité et aux services de sports et de loisirs. Pour ces deux types de services, il est plus probable que les femmes occupant un emploi ou étudiant à temps plein perçoivent que l'accès à ces services soit plus facile depuis le réaménagement que les femmes étant à la retraite. Dans le cas des services de proximité, il y a également plus de chance que les femmes occupant un emploi ou étudiant à temps plein considèrent qu'il est plus facile d'accéder à ces services depuis le réaménagement du secteur que les femmes occupant un emploi ou étudiant à temps partiel. Une première piste explicative semble que peut-être les heures de pointe — moment où les femmes travaillant ou étudiant à temps plein accèdent le plus aux services — sont moins pénibles depuis le réaménagement du secteur et que les différentes mesures d'apaisement de la circulation en facilitent l'accès. Pour appuyer cet argument, notons que parmi les femmes ayant répondu

à notre questionnaire, 84,3% des femmes occupant un emploi ou étudiant à temps plein effectuent la majorité de ces déplacements aux heures de pointes, tandis que seulement 50% des femmes occupant un emploi ou étudiant à temps partiel et 7,1% des femmes étant à la retraite se déplacent aux heures de pointes. De plus, 46,4% des femmes occupant un emploi ou étudiant à temps partiel et 92,9% des femmes à la retraite effectuent la majorité de leurs déplacements durant la journée (approximativement entre 10 heures et 15 heures).

La seconde piste explicative proviendrait plutôt de la façon dont les répondantes évaluent leur accès. Il semble qu'elles fassent davantage référence à leur capacité financière d'accéder à ces services. En effet, pour Lanteri *et al.* (2005), l'accessibilité peut également se mesurer selon la capacité monétaire d'accéder à un service. Dans le cas de notre recherche, les femmes à la retraite, occupant un emploi ou étudiant à temps partiel ou à temps plein ne disposent pas des mêmes capacités financières. En effet, leur revenu fluctue. Alors que 67,0% des femmes occupant un emploi ou étudiant à temps plein gagnent 50 000\$ et plus par année, seulement 28,6% des femmes occupant un emploi ou étudiant à temps partiel et 46,2% des femmes étant à la retraite gagnent cette somme par année.

Nous observons, par contre, un élément contre-intuitif qui semble en contradiction avec le dernier argument. En effet, les résultats des analyses de régression sur l'accès aux services de proximité révèlent que les probabilités sont plus fortes que les femmes âgées de 60 ans et plus considèrent qu'il est plus facile d'accéder à ce type de service depuis le réaménagement que les femmes âgées de 30 à 39 ans et 50 à 59 ans. Nous ne pouvons associer le moins bon accès aux services de proximité des femmes âgées de 30 à 39 ans et de 50 à 59 ans à une faible capacité financière d'accéder aux services, car respectivement 57,1% et 63,2% d'entre elles gagnent annuellement 50 000\$ et plus. Nous ne pouvons pas non plus lier le moment où elles réalisent la majorité de leurs déplacements afin d'accéder aux services. En effet, le pourcentage de femmes âgées

de 60 ans et plus se déplaçant majoritairement durant la journée de 10 heures à 15 heures (84,0%) est très semblable à celui des femmes à la retraite (92,3%), mais les analyses de régression exposent une tendance inverse. Nous pouvons conclure que les femmes de notre échantillon âgées de 60 ans et plus et celles à la retraite partagent un profil démographique, social et économique très semblable et nous n'arrivons pas à expliquer pourquoi elles ont une perception différente de l'accès aux services de proximité depuis le réaménagement du secteur. Sur l'ensemble des résultats d'analyses de régression ordinale réalisées, il s'agit du seul où nous ne trouvons pas de piste explicative.

La section qui suit expose les résultats de l'analyse de régression ordinale de la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est.

# 7.4.5 Fréquentation du parc Wilfrid-Laurier

Avant toute chose, il faut s'assurer de la validité des modèles de régression ordinale. Tel qu'indiqué aux tableaux 71 et 72 les seuils de signification des Khi carré sont inférieurs 0,05, ce qui nous permet de rejeter l'hypothèse nulle voulant qu'il n'y ait pas de relation entre les variables indépendantes et la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur.

Tableau 71 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de la fréquentation des femmes du parc Wilfrid Laurier depuis le réaménagement du secteur

Informations sur l'ajustement du modèle								
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.				
Constante uniquement	82,854							
Final	63,181	19,673	7	,006				

Variance expliquée (Pseudo R-Square)				
Cox et Snell	,139			
Nagelkerke	,200			
McFadden	,126			

		Estimation	s des para	mètres				
				Degré			Intervalle de confiance 95 %	
	Estimation	Erreur standard	Wald	de liberté	Sig.	Rapport de cote	Borne inférieure	Borne supérieure
Seuil								
Fréquente moins le parc Lau-								
rier = -1	-1,244	,474	6,897	1	,009		-2,173	-,316
La fréquentation n'a pas changé= 0	4,304	,728	34,981	1	,000		2,878	5,730
Emplacement								
Mode de déplacement	1,102	,874	1,592	1	,207	3,010	-,610	2,815
Marche=1	2,637	,791	11,111	1	,001	13,971	1,086	4,187
Vélo=2	1,706	,681	6,277	1	,012	5,507	,372	3,041
Transport en commun=3 Voiture=4	O <sup>a</sup>			0				0
Occupation d'un emploi								
Temps partiel=1	-,022	,596	,001	1	,970	0,978	-1,190	1,146
N'occupe pas d'emploi=2	-,182	1,106	,027	1	,869	0,834	-2,350	1,986
À la retraite=3	-2,454	1,135	4,674	1	,031	0,086	-4,678	-,229
Temps plein=4	Oa			0		٧.		
Situation conjugale								
Célibataire=0	1,159	,546	4,502	1	,034	3,187	,088	2,229
En couple=1	Oa			0				

Fonction de lien : Logit.

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

Tableau 72 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de la fréquentation des hommes du parc Wilfrid Laurier depuis le réaménagement du secteur

Informations sur l'ajustement du modèle							
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.			
Constante uniquement	57,746						
Final	41,098	16,648	5	,005			

Variance expliquée (Ps	eudo R-Square
Cox et Snell	,144
Nagelkerke	,175
McFadden	,089

		<b>Estimations</b>	des parar	nètres				
1 2		Degré		Intervalle de confiance 95 %				
		Erreur	1	de		Rapport	Borne	Borne
	Estimation	standard	Wald	liberté	Sig.	de cote	inférieure	supérieure
Seuil	- A						. = =	
Fréquente moins le parc Laurier =								
-1	-1,559	,466	11,213	1	,001		-2,472	-,647
La fréquentation n'a pas changé= 0	2,305	,528	19,083	1	,000		1,271	3,340
Emplacement								
Mode de déplacement								
Marche=1	,420	,914	,211	1	,646	1,522	-1,372	2,211
Vélo=2	1,904	,607	9,823	1	,002	6,713	,713	3,095
Transport en commun=3	1,534	,615	6,214	1	,013	4,637	,328	2,740
Voiture=4	Oa			0	O <sup>a</sup>	,	^ .	í.
<u>Niveau de scolarité</u> Diplôme d'études secondaires=1								
-	2,841	1,242	5,233	1	,022	17,133	,407	5,274
Diplôme d'études collégiales=2	,255	,631	,163	1	,686	1,290	-,982	1,492
Diplôme universitaire=3	O <sup>a</sup>			0				-
Occupation d'un emploi								
Temps partiel=1	-2,427	,891	7,424	1	,006	0,088	-4,174	-,681
N'occupe pas d'emploi=2	1,375	1,102	1,558	1	,212	3,955	-,784	3,534
À la retraite=3	-,604	1,667	,131	1	,717	0,547	-3,871	2,663
Temps plein=4	O <sup>a</sup>			0				,

Fonction de lien: Logit.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

Chez les femmes, l'indice de Nagelkerke indique que le mode de déplacement explique près de 15% (0,133) de la variance observée. Rappelons que dans le cadre d'une étude exploratoire, un pseudo R<sup>2</sup> variant entre 0,11 et 0,34 se situe dans « un ordre de grandeur acceptable dans l'analyse de données socio-économiques » (Bolduc et Fortin, 1990: 62). Chez les hommes, le modèle de régression ordinale incluant le mode de déplacement, le niveau de scolarité ainsi que le mode d'occupation d'un emploi explique près de 30% (0,268) de la variance observée, ce qui est convenable dans une étude de type exploratoire.

Les tableaux 73 et 74 présentent les catégories prédites des femmes et des hommes par rapport aux catégories observées. Ces informations permettent de vérifier la capacité de prédiction des modèles de régression.

Tableau 73 Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de la fréquentation des femmes du parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur

			Catégorie			
			-1,00	0,00	1,00	Total
Fréquentation du parc	-1,00	Effectif	. 2	9	0	11
Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du		%	18,2%	81,8%	0%	100,0%
	,00	Effectif	0	108	0	108
secteur.		%	0,0%	100,0%	0%	100,0%
	1,00	Effectif	0	13	0	13
		%	0,0%	100,0%	0%	100,0%
Total		Effectif	2	130	0	132
		% .	1,5%	98,5%	0%	100,0%

Tableau 74 Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de la fréquentation des hommes du parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur

			Catégorie	Catégorie de réponse prévue		
			-1,00	0,00	1,00	Total
Fréquentation du parc	-1,00	Effectif	0	10	0.	10
Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du		%	0 %	100,0 %	0,0 %	100,0 %
	,00	Effectif	0	65	1	66
secteur.		%	0 %	98,5 %	1,5 %	100,0 %
	1,00	Effectif	0	24	8	32
		%	0 %	75,0 %	25,0 %	100,0 %
Total		Effectif	0	99	. 9	108
		%	0 %	91,7 %	8,3 %	100,0 %

Chez les femmes et les hommes, le modèle prédit très bien la catégorie « n'a pas changé (0) ». Des 108 femmes et 65 hommes dont la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier n'a pas changé depuis le réaménagement du secteur, le modèle réussit à assigner correctement respectivement 100 % et 98,5 % à cette catégorie. Cependant, tant chez les femmes que chez les hommes, les modèles ne sont pas performants pour prédire les catégories « fréquente moins » (-1) et « fréquente plus » (1). De plus, aucune des répondantes qui fréquentent davantage le parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement ainsi qu'aucun des répondants qui fréquentent moins ce parc n'est assignés correctement par le modèle. Somme toute, les modèles réussissent à classer correctement, toutes catégories confondues, 83,3% des femmes (110/132) et 67,6% des hommes (73/108).

Chez les femmes et chez les hommes, comme dans presque toutes les autres dimensions, les analyses révèlent que se déplacer à vélo et en transport en commun ont un effet significatif (P<0,05) et positif sur la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur.

Chez les femmes, comme pour la dimension de convivialité, être célibataire a également un effet significatif (P<0,05) et positif sur la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur. Être à la retraite a un effet significatif (P<0,05) et négatif sur leur fréquentation de ce parc depuis le réaménagement du secteur.

Le fait de se déplacer en vélo exerce le plus grand effet sur la fréquentation des femmes du parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur ( $\beta$  : 2,637). Les rapports de cote (exp $\beta$ ) révèlent qu'il y a près de 14 fois plus de chance que les femmes se déplaçant en vélo fréquentent davantage le parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur que les femmes se déplaçant en voiture. Celles qui se déplacent en transport en commun ( $\beta$  : 1,706) ont près de six fois plus de chance de fréquenter davantage le parc Wilfrid-Laurier que celles qui se déplacent en voiture. Les femmes célibataires ont trois fois plus de chance que les femmes en couple de fréquenter plus souvent ce parc depuis le réaménagement du secteur. Finalement, pour une femme à la retraite, près de 12 femmes occupant un emploi ou étudiant à temps plein fréquentent davantage le parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur.

Pour cette dimension, une nouvelle variable, qu'est le niveau de scolarité, apparaît comme significative. En effet, les analyses révèlent que, chez les hommes, posséder uniquement un diplôme d'études secondaires a un effet significatif (P<0,05) et positif sur la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur. Comme pour la dimension convivialité, occuper un emploi ou étudier à temps partiel, chez les hommes, a un effet significatif (P<0,05) et négatif sur la fréquentation de ce parc depuis le réaménagement du secteur.

Posséder un diplôme d'études secondaires exerce le plus grand effet sur la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur (β : 2,841). Le rapport

de cote révèle qu'il y a, en fait, près de 17 fois plus de chance que les hommes possédant uniquement un diplôme d'études secondaires fréquentent davantage le parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur que les hommes possédant un diplôme universitaire. Finalement, les hommes se déplaçant en vélo  $(\beta:1,904)$  et en transport en commun  $(\beta:1,534)$  ont respectivement près de six et cinq fois plus de chance de fréquenter davantage ce parc depuis le réaménagement du secteur que les hommes se déplaçant en voiture. Finalement, pour un homme occupant un emploi ou étudiant à temps partiel, 11 hommes occupant un emploi ou étudiant à temps plein fréquentent plus souvent le parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur.

Une fois de plus, le mode de déplacement a un effet significatif et positif chez les femmes et les hommes. Comme nous l'avons exposé précédemment, plusieurs aménagements incitant la pratique de la marche, du vélo et des transports en commun et plusieurs mesures d'apaisement de la circulation ont été implantés au cours de ce projet. Ainsi s'il est plus difficile pour les automobilistes d'accéder au parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur, cela peut contribuer à ce qu'ils le fréquentent moins. À ce propos, une femme, se déplaçant en voiture et fréquentant moins le parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur, a changé ses habitudes, car il lui est difficile maintenant d'y accéder. À ce sujet, elle mentionne qu'elle et sa famille vont « maintenant au parc qui est près de l'école de [ses] enfants à Outremont, car il est facile de s'y rendre et de s'y stationner ». Inversement, une femme se déplaçant en vélo mentionne qu'elle fréquente davantage ce parc, car depuis l'ajout de la piste cyclable sur la rue Laurier, l'accès au parc est plus facile.

Les résultats des analyses de régression soulignent également qu'il y a plus de chance que les personnes occupant un emploi ou étudiant à temps plein fréquentent davantage le parc Wilfrid-Laurier que les femmes à la retraite et les hommes occupant un emploi ou étudiant à temps partiel. Il est important de souligner que nous nous intéressons à l'effet du réaménagement sur la fréquentation du parc et non seulement au niveau de

fréquentation. Peut-être que les femmes à la retraite et les hommes occupant un emploi ou étudiant à temps partiel, ayant plus de temps que les personnes occupant un emploi ou étudiant à temps plein, fréquentaient déjà beaucoup ce parc. Et donc qu'ils ne fréquentent pas davantage ce parc depuis le réaménagement. Ainsi, nous supposons que l'ajout de mobilier urbain et d'équipements sportifs et la réfection de la piscine municipale extérieure contribuent à attirer les résidentes et les résidents et même les personnes qui possèdent moins de temps libre, car travaillant ou étudiant à temps plein. À ce propos un homme occupant un emploi ou étudiant à temps plein souligne qu'il « fréquente davantage le parc Laurier, car il y a eu des réaménagements dans le parc (entrainements extérieurs libres). [II] fai[t] aussi plus de pique-niques avec les amis et fréquente le terrain de soccer et la piscine avec [sa] fille. »

Tel qu'exposé à la section 5.2 Stratégie de vérification, depuis le réaménagement du secteur, plusieurs activités sont organisées dans le Parc Wilfrid-Laurier. Ces activités ont lieu à des heures qui pourraient être plus opportunes pour des personnes travaillant ou étudiant à temps plein. Ainsi, les hommes travaillant ou étudiant à temps partiel, et donc à différentes heures particulièrement en soirée et durant les fins de semaines, peuvent moins profiter des activités organisées par l'arrondissement et donc être moins incités à fréquenter ce parc que les hommes travaillant ou étudiant à temps plein.

Les résultats obtenus voulant qu'il soit beaucoup plus probable que les femmes célibataires fréquentent davantage le parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est que les femmes en couple nous mènent à supposer, tout comme pour la dimension de la convivialité du secteur, que peut-être le nouvel aménagement du parc Wilfrid-Laurier, l'ajout de mobilier et d'activités et le fait que ce parc est désormais encore plus achalandé qu'auparavant, aux dires des personnes interrogées dans cette étude, rendent ce parc plus sécuritaire et plus convivial pour les célibataires et les inciteraient à davantage le fréquenter. Finalement, chez les hommes, la scolarité influence très fortement la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier. En effet, les hommes possédant uniquement un diplôme d'études secondaires ont 17 fois plus de chance de fréquenter davantage ce parc depuis le réaménagement que les hommes possédant un diplôme universitaire. Ces résultats nous mènent à supposer que les hommes possédant un diplôme universitaire ont des emplois demandant plus d'engagements en soirée et que les hommes possédant un diplôme secondaire occupent des emplois dont l'horaire est plus prévisible et demandant moins d'implications à l'extérieur des heures « normales » de travail et que cela influencerait leur fréquentation du parc Wilfrid-Laurier. Nous pouvons également supposer que les hommes possédant uniquement un diplôme secondaire occupent des emplois plus manuels ou plus routiniers et que ce parc est peut-être pour eux une distraction qui les incitent davantage à le fréquenter. Une autre piste explicative pourrait être que les hommes possédant un diplôme d'études secondaires ont moins de ressources financières pour aller ailleurs ou faire des activités payantes. 20% des hommes possédant un diplôme d'études secondaires gagnent annuellement moins de 20 000\$ comparativement à seulement 5,4% des hommes possédant un diplôme d'études universitaires. Inversement, seulement 30% des hommes possédant un diplôme d'études secondaires ont un revenu annuel de 50 000\$ comparativement à 69% des hommes possédant un diplôme d'études universitaires.

La section qui suit expose les résultats de l'analyse de régression ordinale de la participation des femmes et des hommes aux séances d'informations, consultations publiques ou aux séances du conseil d'arrondissement traitant de façon générale de l'aménagement depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est.

# 7.4.6 Participation

Avant de s'intéresser à l'effet des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur la participation des femmes et des hommes aux séances d'informations, consultations publiques ou aux séances du conseil d'arrondissement traitant de façon

générale de l'aménagement depuis le réaménagement du secteur, il est important de vérifier la qualité globale du modèle et en particulier sa capacité à prédire adéquatement le phénomène. Chez les femmes et chez les hommes, il y a une différence entre les deux logs de vraisemblance et les Khi carré ont un seuil de signification de moins de 0,05. Ces informations valident les modèles et signifient que nous pouvons rejeter l'hypothèse nulle selon laquelle il n'y a pas de relation entre les caractéristiques démographiques, sociales et économiques des répondantes et des répondants et leur participation à différentes séances.

Les résultats d'analyse (Tableau 75) révèlent que chez les femmes, l'âge, le nombre d'années à résider dans le secteur ainsi que le mode d'occupation d'un emploi ont un effet significatif sur leur participation aux séances d'informations, consultations publiques ou séances du conseil d'arrondissement traitant de façon générale de l'aménagement depuis le réaménagement du secteur. L'indice de Nagelkerke indique que ces caractéristiques démographiques, sociales et économiques expliquent 21% (0,213) de la variance observée, ce qui est convenable dans une étude de type exploratoire. Chez les hommes, bien que l'analyse de régression ordinale (Tableau 76), révèle que le niveau de scolarité influence, depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, leur participation à de telles séances, nous ne pouvons utiliser ces résultats, car l'indice de Nagelkerke est trop faible (0,094). En effet, ce modèle de régression ordinale explique seulement 9% de la variance observée.

Tableau 75 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de la participation des femmes aux séances traitant d'aménagement depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

Informations sur l'ajustement du modèle						
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.		
Constante uniquement	99,317					
Final	77,805	21,513	11	,028		

Variance expliquée (Ps	eudo R-Square)
Cox et Snell	,144
Nagelkerke	,213
McFadden	,139

	Estimation	s des param	ètres					
			7.5	Degré			valle de ce à 95 %	
	Estimation	Erreur standard	Wald	de liberté	Sig.	Rapport de cote	Borne inférieure	Borne supérieure
Seuil								
Participe moins = -1	-1,536	,860	3,186	1	,074		-3,222	,151
La participation n'a pas changé= 0	4,471	1,053	18,015	1	,000		2,406	6,535
Emplacement Occupation d'un emploi								
Temps partiel=1	,983	,577	2,899	1	,089	2,672	-,149	2,114
N'occupe pas d'emploi=2	-,237	1,163	,042	1	,839	0,789		2,043
À la retraite=3	2,858	1,190	5,765	1	,016	17,427	,525	5,191
Temps plein=4	0ª			0	,		,	
Âge								
18 à 29 ans=1	4,025	1,197	11,312	1	,001	55,980	1,680	6,371
30 à 39 ans=2	3,795	1,205	9,915	1	,002	44,478	1,433	6,157
40 à 49 ans=3	2,881	1,156	6,210	1	,013	17,832	,615	5,146
50 à 59 ans=4	,766	1,013	,572	1	,449	2,151		2,751
60 ans et plus=5	0 <sup>a</sup>	.,	,	0	,	_,	-,	_,
Années de résidence								
Moins de 5 ans=1	-1,813	,838	4,681	1	,031	0,163	-3,455	-,171
5 à 9 ans=2	-1,313	,809	2,633	1	,105	0,269		,273
10 à 14 ans=3	-,797	,926	,740	1	,390	0,451		1,018
15 à 19 ans=4	,550	,861	,409	1	,523	1,733	-1,137	2,237
20 ans et plus=5	O <sup>a</sup>			0				

Fonction de lien : Logit.

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

Les paramètres en gras sont importants pour l'interprétation des résultats.

Tableau 76 Régression ordinale des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'appartenance aux classes de la participation des hommes aux séances traitant d'aménagement depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

Informations sur l'ajustement du modèle							
	Log de vraisemblance -2	Khi carré	Degré de liberté	Sig.			
Constante uniquement	27,015						
Final	23,572	8,559	4	,014			

Variance expliquée (P	seudo R-Square
Cox et Snell	,071
Nagelkerke	,094
McFadden	,052

	Esti	imations des	paramèti	res				
				Degré			Intervalle de 95	
	Estimation	Erreur standard	Wald	de liberté	Sig.	Rapport de cote	Borne inférieure	Borne supérieure
Seuil								
Participe moins = -1	-2,405	,360	44,596	1	,000		-3,111	-1,699
La participation n'a pas changé= 0	1,864	,297	39,500	1	,000		.1,283	2,446
Emplacement Niveau de scolarité								
Diplôme d'études secondaires	2,053	,716	8,220	1	.004	7,791	,649	3,456
Diplôme d'études collégiales Diplôme universitaire	-,216 0ª	,701	,095	1	,758	,806	-1,590	1,157

Fonction de lien : Logit.

Le tableau 77 présente les catégories prédites des femmes par rapport aux catégories observées. Ces informations permettent de vérifier la capacité de prédiction du modèle de régression. Nous constatons que le modèle prédit très bien la catégorie « n'a pas changé » (0). Des 113 femmes dont la participation n'a pas changé depuis le réaménagement du secteur, le modèle réussit à assigner correctement 99,1% à cette catégorie. Cependant, le modèle est moins performant pour prédire les catégories « je participe moins» (-1) et « je participe plus » (1). Ainsi, le modèle n'assigne correctement aucune

a. Ce paramètre est défini sur 0, car il est redondant.

des femmes qui participant moins et seulement 26,3% des femmes qui participent davantage depuis le réaménagèrent du secteur. Somme toute, les modèles réussissent à classer correctement, toutes catégories confondues, 85,5% des femmes (113/138).

Tableau 77 Probabilités de réponses prévues sur l'appartenance aux classes de la participation des femmes aux séances traitant d'aménagement depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

			Catégorie			
			-1,00	0,00	1,00	Total
Participation des femmes	-1,00	Effectif	0	5	0	5
aux séances traitant		%	0%	100,0%	0,0%	100,0%
d'aménagement depuis le	,00	Effectif	0	113	1	114
réaménagement du secteur Laurier-Est.		%	0%	99,1%	0,9%	100,0%
Laurier-Est.	1,00	Effectif	0	14	5	19
		%	0%	73,7%	26,3%	100,0%
Total		Effectif	0	132	6	138
		%	0%	95,7%	4,3%	100,0%

Les analyses révèlent qu'être à la retraite et être âgée de moins de 50 ans ont un effet significatif (P<0,05) et **positif** sur la participation des femmes aux séances traitant d'aménagement depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. Résider dans le secteur depuis moins de cinq ans a un effet significatif (P<0,05) et **négatif**.

Être âgée de 18 à 29 ans exerce le plus grand effet sur la participation des femmes aux séances traitant d'aménagement depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est ( $\beta$ : 4,025). Le rapport de cote révèle qu'il y a, en fait, près de 56 fois plus de chance que les femmes âgées de 18 à 29 ans participent plus depuis le réaménagement du secteur que les que les femmes âgées de 60 ans et plus. Les femmes âgées de 30 à 39 ans ( $\beta$ : 3,795) de 40 à 49 ans ( $\beta$ : 2,881) ont respectivement près de 45 et 18 fois plus de chance de participer davantage depuis le réaménagement du secteur que les femmes âgées de

60 ans et plus. Les femmes à la retraite ( $\beta$ : 3,795) ont 17 fois plus de chance de participer davantage depuis le réaménagement du secteur que les femmes occupant un emploi ou étudiant à temps plein. Finalement, pour une femme résidant dans le secteur depuis moins de 5 ans, 6 femmes y résidant depuis 20 ans et plus participent plus souvent aux séances traitant d'aménagement depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

Quelle interprétation pouvons-nous donner à ces résultats ? Tout d'abord, les femmes étant à la retraite possèdent plus de temps que les femmes occupant un emploi ou étudiant à temps plein ce qui pourraient expliquer qu'elles participent davantage aux différentes séances traitant d'aménagement urbain.

Bien que 100% des femmes à la retraite soient âgées de 60 ans et plus, ce n'est pas la majorité des femmes de 60 ans et plus qui sont à la retraite. En effet, respectivement 21,7% des femmes âgées de 50 à 59 ans et de 60 ans et plus occupent un emploi ou étudiant à temps plein. Ainsi, cela n'est pas contradictoire d'observer que les femmes plus jeunes (âgées de 18 à 49 ans) ont davantage de chance de participer à ces séances que les femmes âgées de 60 ans et plus. Il est intéressant de souligner que ces résultats vont dans la même direction que ceux obtenus par Quintelier (2007). Cette dernière a étudié la participation politique selon le groupe d'âge et a constaté que plus les personnes avancent en âge plus, elles sont impliquées jusqu'au moment où elles atteignent 50 ans. Une fois passée la cinquantaine, celles-ci s'impliquent moins. La figure 26 expose les résultats obtenus par Quintelier (*Ibid.*) liant l'âge et la participation citoyenne.

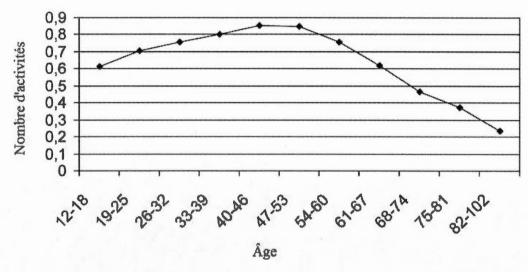


Figure 26 Moyenne annuelle du nombre d'engagements citoyens ou politiques selon l'âge

Source: Quintelier, Ibid. p.172.

Quintelier (*Ibid.*) explique que cette augmentation de la participation autour de l'âge de 25 ans survient au même moment où ces personnes commencent à planifier à fonder un chez soi ainsi qu'une famille. De plus, Quentelier (*Ibid.*) souligne que les personnes de plus de 50 ans sont plus susceptibles d'aller voter afin d'exprimer leur opinion et sont moins enclins à d'autres types de participation politique. Inversement, les cohortes plus jeunes sont plus susceptibles de s'engager dans différentes formes alternatives de participation telles que les séances de participation qui incitent les résidentes et les résidents à exprimer leur opinion sur leur milieu de vie. Aux arguments présentés par Quintelier, afin d'expliquer la plus grande probabilité que les femmes de 50 ans et moins participent davantage que les femmes âgées de 60 ans plus, nous supposons que peut-être les femmes âgées de 18 à 49 ans ont plus d'énergie et ont moins d'engagement liés à leur emploi que les femmes de 60 ans et plus, car elles sont moins avancées dans leur carrière.

Finalement, les femmes résidant dans le secteur depuis moins de cinq ans participent moins que les femmes résidant dans le secteur depuis 20 ans et plus. Cela peut peut-être s'expliquer par le fait que les femmes nouvellement installées ne sont pas encore informées de la présence de ces séances et de la façon d'y participer. Nous pouvons également supposées que ces femmes connaissent peut-être moins les enjeux urbanistiques liés au secteur, qu'elles ont connu moins de changements dans leurs habitudes de vie ou qu'elles ont choisi le secteur pour ces nouveaux attributs contribuant donc au fait qu'elles sont donc moins critiques face à l'aménagement urbain du secteur et donc moins enclines à participer à de telles séances afin de partager leur point de vue.

Rappelons que chez les hommes aucune caractéristique démographique, sociale ou économique n'a d'effet sur leur participation. Ayant fait le tour de l'effet des variables démographiques, sociales et économiques sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est et de quelques pistes d'interprétation, la section suivante présente les points saillants de celles-ci.

### 7.4.7 Points saillants des résultats des analyses de régression ordinale

Afin de résumer la section précédente, nous avons synthétisé les résultats des analyses de régression ordinale réalisées portant sur l'effet des variables démographiques, sociales et économiques sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. Cette synthèse est exposée au tableau 78.

gement du secteur Laurier-Est démographiques, sociales et économiques sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaména-Tableau 78 Synthèse des variables significatives lors des analyses de régression ordinales étudiant l'effet des variables

	rivialité  Proximité  Santé  Arts et culture  remmes  Vélo
nes: Hommes Vélo	che Ø Hommes Vélo
Hommes Velo T-C	Hommes Hommes Vélo T.C T.C
0	Weilo T.C
Hommes Vélo T-C	Ø E
	0 0
Transport	
Transport Wilfrid-Laurier  Femmes: Vélo T-C  Hommes: Vélo T-C  Ø  Hommes: Vélo O O O O O O O O O O O O O O O O O O O	

# Mode de déplacement

La variable qui est significative dans le plus grand nombre d'analyses de régression ordinale est le mode de déplacement, et ce tant chez les femmes que chez les hommes interrogés. Le mode de déplacement a un effet significatif et positif sur cinq des six dimensions étudiées, soient la mobilité, le sentiment de sécurité, la convivialité du secteur, l'accès aux services urbains et la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier. Il n'y a que pour la dimension de la participation aux séances traitant d'aménagement depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est que le mode de déplacement n'a pas un effet significatif. Il s'agit de la seule caractéristique qui influence à la fois la perception des femmes et des hommes. Nous avons synthétisé ses résultats au tableau 79.

Tableau 79 Force et direction de la variable « mode de déplacement » dans les analyses de régressions ordinales étudiant l'effet de cette variable sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

		Vélo		Transport en commun		Marche		
		F.	H.	F.	H.	F.	H.	1
Mobilité		19 fois	19 fois	5 fois	7 fois			
Sécurité		(+) 7 fois	(+) 5 fois	(+) 2 fois	(+) 4 fois			
Securite		(+)	(+)	(+)	(+)			
Convivialité		9 fois	4 fois	6 fois	3 fois	5 fois		
Conviviante		(+)	(+)	(+)	(+)	(+)		Y 17
	Proximité	48 fois	10 fois	9 fois	7 fois	12 fois		Indicateur
	Tioximite	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)		de
	Santé							référence :
Accès aux	Arts et culture		22 fois		11 fois			Voiture
services			(+)		(+)			
561 77565	Sports et loi-		7 fois	3 fois	6 fois			
	sirs		(+)	(+)	(+)			
	Éducation	cation						
	Transport							]
Appropriation		14 fois	6 fois	6 fois	5 fois			
		(+)	(+)	(+)	(+)			
Participation						45-733		

Celui-ci expose la force et la direction qu'à la variable « mode de déplacement » dans les analyses de régressions ordinales étudiant l'effet de cette variable sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. Les sous-sections qui suivent exposent des pistes explicatives de ces résultats par mode de déplacement.

#### Vélo

Tant chez les femmes que chez les hommes, les analyses de régression ordinale ont exposé que se déplacer à vélo plutôt qu'en voiture augmente les probabilités de percevoir plus positivement depuis le réaménagement leurs déplacements, leur sécurité, la convivialité du secteur, leur accès à différents services et leur fréquentation du Parc Wilfrid Laurier. Les femmes cyclistes ont entre 7 et 48 fois plus de chance d'avoir une perception plus positive depuis le réaménagement du secteur que celles se déplaçant en voiture, selon la dimension étudiée. Chez les hommes, l'amplitude de l'effet de se déplacer en vélo varie entre quatre et 22.

Plusieurs éléments permettent d'expliquer pourquoi, depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, les cyclistes ont une meilleure perception de l'exercice de leur droit à la ville que les automobilistes. Tout d'abord, dans le cadre du réaménagement du secteur, plusieurs interventions ont été réalisées spécifiquement pour les cyclistes telles l'ajout de pistes et de bandes cyclables. Ces aménagements, selon les personnes interrogées, contribuent à rendre les déplacements plus agréables et plus sécuritaires. Plusieurs cyclistes ont également mentionné utiliser la bande cyclable sur Laurier afin de se rendre de façon sécuritaire au Parc Wilfrid-Laurier. Pour ces personnes, il est donc plus facile d'accéder au parc et ont davantage envie de le fréquenter.

Plusieurs mesures d'apaisement de la circulation ont également été implantées telles des dos d'ânes et des impasses modifiant la trajectoire des voitures. Plusieurs personnes interrogées constatent que depuis leur implantation, le nombre et la vitesse des voitures

dans le secteur ont diminué. Ainsi, pour les répondantes et les répondants qui se déplacent à vélo, la diminution de la vitesse et du nombre de voiture améliorent leurs déplacements, car ils se sentent davantage en sécurité. Les femmes et les hommes se déplaçant en transport en commun ont une perception similaire aux cyclistes. La sous-section qui suit expose cette vision.

### Transport en commun

Tout d'abord, comparativement aux automobilistes, la probabilité que les femmes et les hommes se déplaçant en transport en commun aient une perception plus positive de leur mobilité, de leur sécurité, de la convivialité du secteur, de l'accès aux services et de la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier varient, pour les femmes de deux à neuf fois et pour les hommes de trois à 11 fois.

Plusieurs facteurs expliquent cela. Tout d'abord, l'aménagement de la Place Coteau St-Louis aux abords du Métro Laurier et la tenue de différentes activités telles le marché et le piano publics attirent davantage de gens et cela améliore le sentiment de sécurité, car l'aide potentiel est plus grand. Un meilleur éclairage contribue à se sentir davantage en sécurité. La transformation de cet espace l'a rendu plus attrayant et convivial et cela a pour effet d'améliorer les déplacements, car il est plus agréable d'y circuler.

Parallèlement, nous pensons que l'ajout de deux voies réservées sur le boulevard St-Joseph facilite les déplacements de plusieurs lignes d'autobus. L'ajout d'une ligne d'autobus 427 se rendant au centre-ville est également un élément favorisant les déplacements. Il s'agit d'une option supplémentaire à la ligne de métro orange qui est déjà utilisée à pleine capacité aux heures de pointe. De plus, il s'agit d'une option en autobus plus rapide que les autres trajets offerts pour se rendre au centre-ville, car cet autobus emprunte plusieurs voies réservées et, étant de type express, cette ligne d'autobus effectue moins d'arrêts.

#### Marche

Les analyses de régression ordinale réalisées pour cette thèse ont exposé que marcher pour se rendre au travail ou à l'école a un effet positif par rapport à se déplacer en voiture. Par contre, l'effet de la marche est significatif que chez les femmes et pour seulement deux des dimensions étudiées. Ainsi, il y a cinq fois et 12 fois plus de chance que les femmes se déplaçant à pied considèrent respectivement que le secteur est plus convivial et que les services de proximité sont plus accessibles que celles se déplaçant en voiture.

Selon nous, différents éléments permettent d'expliquer cet effet positif de la marche comparativement à se déplacer en voiture. Le réaménagement de la Place Coteau St-Louis, le verdissement des rues et du parc Wilfrid-Laurier, l'ajout de mobilier urbain et de différentes mesures d'apaisement favorisant la marche telles que des saillies de trottoirs et des passages piétonniers contribuent à rendre les espaces plus conviviaux et améliorant l'accès à pied aux commerces de proximité.

Ainsi, l'ensemble des résultats identifiant que les probabilités sont plus élevées que les personnes se déplaçant en vélo, en transport en commun ou à pied ont une perception plus positive de leur exercice du droit à la ville, nous porte à croire que le projet a atteint ses objectifs d'améliorer les transports actifs et le transport en commun ainsi que de réduire la circulation automobile. La section qui suit synthétise les pistes permettant d'expliquer l'influence du mode d'occupation d'un emploi sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes interrogés.

### Occupation d'un emploi

L'occupation d'un emploi influence la perception des femmes et des hommes, cependant, l'effet est différent. L'ensemble des résultats est synthétisé au tableau 80. Celuici expose la force et la direction qu'à la variable « occupation d'un emploi » dans les analyses de régressions ordinales étudiant l'effet de cette variable sur l'exercice du

droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. Les sous-sections qui suivent exposent des pistes explicatives de ces résultats par mode d'occupation d'un emploi.

Tableau 80 Force et direction de la variable « occupation d'un emploi » dans les analyses de régressions ordinales étudiant l'effet de cette variable sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

		Emploi ou étude à temps partiel		Retraite		Sans emploi		
		F.	H.	F.	H.	F.	H.	
Mobilité								
Sécurité								
Convivialité			7 fois (-)					
	Proximité	6 fois (-)		26 fois (-)				Indicateur de référence :
	Santé							emploi ou
Accès aux	Arts et culture							étude à temps
services	Sports et loisirs			19 fois (-)				plein
	Éducation							]
	Transport							
Appropriation			12 fois (-)	11 fois (-)				
Participation				17 fois (+)				

### Temps partiel

Chez les hommes occuper un emploi ou étudier à temps partiel a un effet significatif et négatif sur leur évaluation de la convivialité du secteur et leur fréquentation du parc Wilfrid-Laurier. Ainsi, il y a respectivement sept et 12 fois plus de chance que les hommes occupant un emploi ou étudiant à temps partiel aient une perception plus négative de la convivialité du secteur et de leur fréquentation du parc Wilfrid-Laurier

depuis le réaménagement que les hommes occupant un emploi ou étudiant à temps plein.

Depuis le réaménagement du secteur et plus particulièrement de la Place Coteau St-Louis et du parc Wilfrid-Laurier, plusieurs nouvelles activités y sont organisées la fin de semaine et en soirée les jours de semaine. Ainsi, pour les hommes travaillant ou étudiant à temps plein et revenant du travail ou de l'école vers l'heure du souper et étant en congé durant la fin de semaine, le secteur leur apparaît plus convivial et ils ont davantage envie de fréquenter ces espaces publics. Ils peuvent profiter facilement des activités qui y sont offertes que les hommes travaillant ou étudiant à temps partiel, car ces derniers sont souvent occupé par le travail ou l'école en soirée et durant les fins de semaines.

Chez les femmes, occuper un emploi ou étudier à temps partiel n'a qu'un effet significatif et négatif sur l'accès aux services de proximité. Plus précisément, il y a 6 fois plus de chance que les femmes occupant un emploi ou étudiant à temps partiel aient une perception plus négative de leur accès aux services de proximité depuis le réaménagement que les femmes occupant un emploi ou étudiant à temps plein. Il semble que peutêtre les heures de pointe — moment où les femmes travaillant ou étudiant à temps plein accèdent le plus aux services — sont moins pénibles depuis le réaménagement du secteur et que les différentes mesures d'apaisement de la circulation en facilitent l'accès. Cette piste explicative semble également être pertinente pour expliquer l'influence d'être à la retraite.

#### Retraite

Les analyses de régression ordinales ont révélé qu'être à la retraite a un effet significatif chez les femmes au niveau de leur accès aux services de proximité et de sport et loisirs,

de leur fréquentation du parc Wilfrid-Laurier et de leur participation aux séances d'informations, aux consultations publiques ou aux séances du conseil d'arrondissement traitant de façon générale de l'aménagement depuis le réaménagement du secteur.

Selon la dimension du droit à la ville étudiée, l'effet varie. Au niveau de l'accès aux services de proximité et aux services de sport et loisirs et de la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier des répondantes, il y a respectivement 11, 19 et 26 fois plus de chance que les femmes à la retraite aient une perception plus négative depuis le réaménagement du secteur que les femmes occupant un emploi ou étudiant à temps plein.

Au niveau de l'accès au service, tel qu'exposé pour l'indicateur emploi ou étude à temps partiel, beaucoup d'interventions ont été réalisées afin d'améliorer les déplacements lors des heures de pointe. Ainsi, il apparaît normal que les femmes occupant un emploi ou étudiant à temps plein et qui effectuent la majorité de leurs déplacements aux heures de pointe, perçoivent qu'il est plus facile d'accéder aux services de proximité et de sport et loisirs que les femmes à la retraite. En effet, 92,9% des femmes à la retraite effectuent la majorité de leurs déplacements durant la journée, à l'extérieur des heures de pointe.

Il est important de souligner que nous nous intéressons à l'effet du réaménagement sur la fréquentation du parc et non seulement au niveau de fréquentation. Peut-être que les femmes à la retraite ayant plus de temps que les personnes occupant un emploi ou étudiant à temps plein, fréquentaient déjà beaucoup ce parc. Et donc qu'ils ne fréquentent pas davantage ce parc depuis le réaménagement. Ainsi, nous supposons que l'ajout de mobilier urbain et d'équipements sportifs et la réfection de la piscine municipale extérieure contribuent à attirer les résidentes et les résidents et même les personnes qui possèdent moins de temps libre, car travaillant ou étudiant à temps plein.

Au niveau de la participation des femmes depuis le réaménagement, être à la retraite a ici un effet positif. Il y a 17 fois plus de chance que les femmes à la retraite participent davantage à ces différentes séances d'informations, aux consultations publiques ou aux séances du conseil d'arrondissement traitant de façon générale de l'aménagement depuis le réaménagement du secteur que les femmes occupant un emploi ou étudiant à temps plein. Selon, nous cela s'explique par le fait que les femmes étant à la retraite possèdent plus de temps que les femmes occupant un emploi ou étudiant à temps plein ce qui pourrait expliquer qu'elles participent davantage aux différentes séances traitant d'aménagement urbain.

#### Année de résidence dans le secteur Laurier-Est

Le nombre d'années de résidence dans le secteur influence la perception des femmes et des hommes de leurs déplacements. Chez les femmes uniquement, cette variable a un effet sur l'évaluation de la convivialité du secteur ainsi que la participation aux séances d'informations, aux consultations publiques ou aux séances du conseil d'arrondissement traitant de façon générale de l'aménagement depuis le réaménagement du secteur. Le tableau 81 expose la force et la direction qu'à la variable « années de résidence » dans les analyses de régressions ordinales étudiant l'effet de cette variable sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. La sous-section qui suit expose des pistes tentant d'expliquer les différences observées entre les personnes interrogées vivant depuis moins de 10 ans dans le secteur comparativement à celles qui y résident depuis 20 ans et plus.

Tableau 81 Force et direction de la variable « année de résidence dans le secteur » dans les analyses de régressions ordinales étudiant l'effet de cette variable sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

		1,777,756	oins ans	5 à 9 a	5 à 9 ans 10		10 à 14 ans		19 ans	
		F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	1
Mobilité			6 fois (+)	6 fois (+)						
Sécurité							5			1
Convivia	lité			10 fois (+)						Indicateur
	Proximité									de réfé- rence :
	Santé									
Accès	Arts et culture									20 ans et
aux services	Sports et loisirs									plus
	Éducation									1
	Transport									
Appropriation										
Participation		6 fois (-)								

#### Moins de 10 ans

Les analyses de régression ordinales réalisées ont démontré que résider depuis peu a un effet significatif et positif sur la perception des déplacements des femmes et des hommes. Il y a, en effet, six fois plus de chance que les femmes résidant dans le secteur depuis moins de cinq et les hommes y résidant entre cinq à neuf ans considèrent que leurs déplacements se sont améliorés depuis le réaménagement du secteur que les personnes qui y résident depuis 20 ans et plus. Résider dans le secteur depuis peu a, également, un effet significatif et positif chez les femmes au niveau de l'évaluation de la convivialité du secteur. Il y a dix fois plus de chance que les femmes résidant dans le secteur depuis cinq à neuf ans considèrent que le secteur est davantage convivial depuis le réaménagement du secteur que les femmes qui y résident depuis 20 ans et plus.

Plusieurs éléments permettent d'expliquer pourquoi les personnes résidant dans le secteur depuis peu ont une plus grande probabilité de considérer que leurs déplacements et la convivialité du secteur se sont améliorés depuis le réaménagement comparativement aux personnes y résidant depuis 20 ans et plus. Selon nous, l'ensemble des mesures d'apaisement de la circulation implanté dans le cadre de ce réaménagement a attiré, en partie, des personnes qui recherchent un environnement où il est facile de se déplacer à pied ou à vélo et où la circulation automobile y est réduite. Ainsi, ils sont plus enclins à apprécier les changements et percevoir le secteur comme davantage convivial.

Par contre, résider dans le secteur depuis peu n'a pas cet effet positif sur toutes les dimensions du droit à la ville. Au niveau de la participation des femmes aux différentes séances d'informations, consultations publiques ou séances du conseil d'arrondissement traitant de façon générale de l'aménagement, il y a six fois plus de chance que les femmes résidant dans le secteur depuis 20 ans et plus participent davantage depuis le réaménagement du secteur que les femmes y résidant depuis moins de cinq ans. Selon nous, la plus faible participation des femmes résidant dans le secteur depuis peu comparativement à celles qui y habitent depuis 20 ans et plus s'explique par le fait que les femmes nouvellement installées ne sont pas encore informées de la présence de ces séances et qu'elles connaissent peut-être moins les enjeux urbanistiques liés au secteur. Il se peut également que celles-ci aient choisi le secteur pour ces nouveaux attributs contribuant donc au fait qu'elles sont donc moins critiques et donc moins enclines à participer à de telles séances afin de partager leur point de vue.

Les femmes nouvellement installées ne sont peut-être pas encore informées de la présence de ces séances et de la façon d'y participer. Nous pouvons également supposées que ces femmes connaissent moins les enjeux urbanistiques liés au secteur, qu'elles ont connu moins de changements dans leurs habitudes de vie ou qu'elles ont choisi le secteur pour ces nouveaux attributs contribuant ainsi au fait qu'elles sont donc moins critiques face à l'aménagement urbain du secteur et donc moins enclines à participer à de telles séances afin de partager leur point de vue.

Le nombre d'années de résidence dans le secteur, le mode d'occupation d'un emploi ainsi que le mode de déplacement sont les trois variables qui ont un effet, bien que différents selon les variables, sur les femmes et les hommes. Les sous-sections qui suivent présentent les variables qui ont effet uniquement chez les femmes puis chez les hommes interrogés. Plus précisément, l'âge et la situation conjugale se sont révélés être des variables significatives chez les femmes tandis que l'état de santé et le niveau de scolarité ont influencé la perception des hommes.

# Âge

Parmi les caractéristiques démographiques, sociales et économiques qui ont uniquement un effet chez les femmes, notons que l'âge influence la mobilité, le sentiment de sécurité, l'accès aux services de proximité et la participation des femmes aux différentes séances traitant de l'aménagement. L'effet de l'âge varie d'une dimension à l'autre et d'un groupe d'âge à l'autre. Le tableau 82 expose la force et la direction qu'à la variable « âge » dans les analyses de régressions ordinales étudiant l'effet de cette variable sur l'exercice du droit à la ville des femmes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est. Les sous-sections qui suivent exposent des pistes explicatives de ces résultats par catégorie d'âge.

Tableau 82 Force et direction de la variable « âge » dans les analyses de régressions ordinales étudiant l'effet de cette variable sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est

		18 à 29 ans		30 à :	30 à 39 ans		40 à 49 ans		59 ans	
		F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	
Mobilité	1. A*-							5 fois (-)		
Sécurité		4 fois (+)								Indicateur de
Convivialit	:é									référence :
	Proximité			7 fois (-)		1		8 fois (-)		60 ans et plus
	Santé									
Accès aux services	Arts et culture									
	Sports et loisirs									
	Éducation									
	Transport	2020								
Appropriat	ion									
Participation		56 fois (+)		45 fois (+)		18 fois (+)				

18 à 29 ans

Les analyses de régression ordinales réalisées ont exposé qu'être âgée de 18 à 29 ans a un effet positif sur le sentiment de sécurité et la participation des femmes. Elles ont quatre fois plus de chance de se sentir plus en sécurité et 56 fois plus de chance de participer davantage depuis le réaménagent du secteur que les femmes âgées de 60 ans et plus.

Au niveau du sentiment de sécurité, les femmes âgées de moins de 30 ans ont mentionné que depuis le réaménagement du secteur, celui-ci est davantage achalandé et cela contribue à ce qu'elles se sentent davantage en sécurité, car elles considèrent que l'aide potentielle est plus grande.

Tel qu'exposé précédemment afin d'expliquer l'effet de l'âge sur la participation des femmes, les cohortes plus jeunes sont plus susceptibles de s'engager dans différentes formes alternatives de participation telles que les séances de participation qui incitent les résidentes et les résidents à exprimer leur opinion sur leur milieu de vie tandis que les personnes âgées de 60 ans et plus favorise d'aller voter afin d'exprimer leur opinion politique. Ce même constat s'observe lorsque l'on examine la participation des femmes âgées de 30 à 39 ans comparativement à celles âgées de 60 ans et plus.

#### 30 à 39 ans

Rappelons tout d'abord que les femmes âgées de 30 à 39 ans ont sept fois plus de chance de considérer que l'accès aux services de proximité est moins facile depuis le réaménagement du secteur que les femmes âgées de 60 ans et plus. Par contre, nous n'avons pas été en mesure de trouver de pistes permettant d'expliquer ce résultat. En effet, les femmes âgées de 60 ans et plus de notre échantillon partagent plusieurs caractéristiques démographiques, sociales et économiques avec les femmes à la retraite, mais elles ont une vision différente de l'accès aux services de proximité.

Au niveau de la participation, nous notons que tout comme pour le groupe d'âge de 18 à 29 ans, qu'être âgée de 30 à 39 ans a un effet significatif et positif sur la participation. En effet, depuis le réaménagement du secteur, il y a 45 fois plus de chance que les femmes âgées de 30 à 39 ans participent davantage que les femmes âgées de 60 ans et plus.

#### 40 à 49 ans

Tout comme pour les femmes âgées de moins de 40 ans, être âgée de 40 à 49 ans a un effet positif et significatif sur le niveau de participation. Il y a 18 fois plus de chance que les femmes âgées de 40 à 49 ans participent davantage depuis le réaménagement du secteur que les femmes âgées de 60 ans et plus

#### 50 à 59 ans

Les analyses de régression ordinale ont exposé qu'être âgée de 50 à 59 ans a un effet statistiquement significatif et négatif sur la mobilité et l'accès aux services urbains des femmes interrogées. Plus précisément, il y a cinq fois plus de chance que les femmes âgées de 50 à 59 ans aient une perception plus négative de leurs déplacements depuis le réaménagement que les femmes âgées de 60 ans et plus. Cela pourrait s'expliquer par le fait que les femmes âgées de 50 à 59 ans sont plus portées vers l'auto. En effet, 51,5% d'entre elles se déplacent en voiture pour se rendre au travail ou à l'école. Pour effectuer des activités de loisirs et faire des courses et autres activités liées au foyer, respectivement 38,9 % et 30,0 % des femmes de ce groupe d'âge utilisent la voiture. Pour l'ensemble de ces trois types de déplacement, il s'agit du groupe d'âge où la part modale pour la voiture est la plus grande. Cette grande dépendance à l'automobile chez les femmes âgées de 50 à 59 ans pourraient peut-être également expliquer pourquoi ce groupe d'âge a 8 fois plus de chance de considérer que l'accès aux services de proximité depuis le réaménagement du secteur est moins facile que les femmes de 60 ans et plus. En effet, seulement 16,0 % des femmes âgées de 60 ans et plus utilisent la voiture pour effectuer les courses.

Tout comme l'âge, la situation conjugale a un effet statistiquement significatif sur l'exercice du droit à la ville des femmes.

### Situation conjugale

Les analyses de régression ordinale ont révélé que chez les femmes interrogées, être célibataire a un effet statistiquement significatif et positif sur l'évaluation de la convivialité du secteur et la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier. Il y a trois fois plus de chance que depuis le réaménagement du secteur les femmes célibataires considèrent que ce secteur est plus convivial et qu'elles fréquentent davantage le parc Wilfrid-Laurier que les femmes étant en couple.

Cela nous amène à supposer que les femmes célibataires seraient plus sensibles à remarquer des changements dans leur environnement, particulièrement ceux qui ont pour effet de le rendre plus convivial, car l'environnement bâti n'est généralement pas élaboré pour répondre aux besoins des femmes célibataires. Nous avons également émis une deuxième piste de réflexion afin d'interpréter ce résultat voulant que peut-être les femmes célibataires ont plus de temps libre à leur disposition pour profiter des espaces publics et qu'elles recherchent et sont attentives aux espaces qui favorisent la sociabilité et la convivialité.

Les résultats obtenus voulant qu'il soit beaucoup plus probable que les femmes célibataires fréquentent davantage le parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est que les femmes en couple nous mènent à supposer, que peut-être le nouvel aménagement du parc Wilfrid-Laurier, l'ajout de mobilier urbain et d'activités et le fait que ce parc est désormais encore plus achalandé qu'auparavant rendent ce parc plus sécuritaire et plus convivial pour les célibataires et les inciteraient à davantage le fréquenter.

Le niveau d'éducation influence également la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier. Par contre, cet effet est présent que chez les hommes. Les deux prochaines sous-sections présentent les variables démographiques, sociales et économiques ayant un effet statiquement significatif uniquement chez les hommes interrogés.

#### Niveau de scolarité

Les analyses de régression ordinale ont révélé que le niveau de scolarité influence la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier, mais uniquement chez les hommes. Il y a 17 fois plus de chance que les hommes possédant uniquement un diplôme d'études fréquentent davantage le parc Wilfrid-Laurier depuis le réaménagement du secteur que les hommes possédant un diplôme universitaire. Afin d'expliquer ce résultat, nous avons émis l'hypothèse que les hommes possédant un diplôme secondaire occupent des emplois dont l'horaire est davantage prévisible et qu'ils ont moins d'engagement à l'extérieur des heures régulières (8hrs à 17hrs) et donc plus de temps pour fréquenter le parc et profiter des nouveaux aménagements. Nous avons également supposé que les hommes possédant un diplôme d'études secondaires aient moins de ressources financières pour aller ailleurs ou faire des activités payantes. Ainsi, ils apprécient et fréquentent davantage ce parc depuis l'ajout de mobilier et d'activités.

La sous-section qui suit présente la dernière variable ayant un effet significatif et il s'agit de l'état de santé.

#### État de santé

Avoir une bonne santé influence positivement le sentiment de sécurité des hommes, et n'a cependant aucun effet chez les femmes interrogées. Il y a sept fois plus de chance que les hommes étant en bonne santé se sentent davantage en sécurité dans le secteur depuis son réaménagement que les hommes dont l'état de santé limite leurs déplacements. Selon les réponses des hommes interrogés, il semble que la source de l'insécurité provient du nombre grandissant de cyclistes et à la difficile cohabitation entre les différents usagés.

Variables n'ayant aucun effet significatif: situation familiale, mode d'occupation du logement et revenu

Finalement, il est également intéressant de souligner que certaines caractéristiques démographiques, sociales et économiques n'ont aucun effet, tant chez les femmes que chez les hommes, sur leur exercice du droit à la ville. En effet, la situation familiale (avoir des enfants), le revenu et le mode d'occupation du logement n'exercent pas d'effet sur leur exercice du droit à la ville.

Tout d'abord, lors de l'élaboration du cadre opératoire afin de justifier le choix de la variable avoir des enfants, nous avancions que la présence d'enfants influencerait probablement la fréquentation de certains lieux. Les parents seraient plus enclins à fréquenter les parcs comprenant des aires de jeux pour les enfants. De plus, de nombreuses études ont démontré depuis les années 1990 qu'il y a un écart entre le revenu des femmes avec et sans enfant. Ainsi, la présence d'enfants réduirait « — directement ou indirectement — la capacité de gain des femmes sur le marché du travail » (Meurs *et al.*, 2010, p.115) et par ce fait, diminuerait aussi la marge de manœuvre pour les femmes en ce qui concerne les moyens de mobilité, par exemple.

Nous ne sommes pas étonnées de constater que cette variable n'a pas d'effet. Tout d'abord, au niveau de la fréquentation des parcs, nous avons concentré nos analyses sur le parc Wilfrid-Laurier. Celui-ci depuis le réaménagement du secteur a connu une grande rénovation pensée et aménagée pour tous. Ce parc comporte bien sûr des aires de jeux pour les enfants, mais également des espaces attrayant pour les adultes sans enfant, tels des stations d'entrainement. Ainsi, avoir ou non des enfants n'influence pas la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier, car celui-ci est très complet et attirent toutes sortes de clientèles. De plus, parmi les femmes de notre échantillon, les femmes avec enfant n'ont pas une capacité financière inférieure à celles n'ayant pas d'enfant. En effet, 65,2% des femmes avec enfant gagnent annuellement 50 000\$ et plus tandis que 49,0% des femmes sans enfant gagnent cette somme par année.

Au niveau du mode d'occupation du logement, nous voulions savoir si les personnes interrogées sont locataires ou propriétaires de leur logement, car Ghomari (*Ibid.*) mettait en lumière les liens existants entre le mode d'occupation du logement et l'appropriation des espaces publics. Pour ce dernier, les locataires adopteraient davantage des comportements « qui s'apparentent à une auto-interdiction de l'acte d'appropriation » tandis que les propriétaires ont une « volonté affirmée pour une occupation des espaces publics » (*Ibid.*). Après une analyse comparative entre notre recherche et celle de Ghomari, nous notons une grande différence permettant d'expliquer pourquoi nos analyses n'ont pu lier le mode d'occupation du logement et l'appropriation des espaces publics. Tout d'abord, l'étude de Ghomari s'intéressait aux espaces publics limitrophes et nous avons porté notre attention sur un grand espace public qu'est le parc Wilfrid-Laurier. Celui-ci est bien défini dans l'espace et comme il est encadré par quatre voies de circulation, il ne partage aucune frontière avec des espaces privées. Ainsi, aucun logement n'est situé directement à côté du parc Wilfrid-Laurier. Il apparaît donc clairement qu'il s'agit d'un espace public et non le prolongement d'une cour privée.

Finalement, parmi les personnes qui ont répondu à notre questionnaire, il y a une surreprésentation des propriétaires par rapport à l'ensemble de la population de l'arrondissement. En effet, 61,9% des femmes et 57,9% des hommes interrogés sont propriétaires de leur logement, tandis que sur l'ensemble du territoire du secteur Laurier-Est, seulement 32% sont propriétaires de leur logement. Ainsi, si nous avions recueillis plus de réponses de femmes et d'hommes locataires afin que notre échantillon corresponde davantage à l'ensemble de la population, peut-être que les résultats auraient été différents.

Nous avions également émis l'hypothèse que le revenu influencerait la mobilité et le sentiment de sécurité des femmes, car les femmes plus fortunées limiteraient moins leur déplacement le soir. Afin de se sentir en sécurité, elles auraient la capacité finan-

cière de se déplacer en voiture ou en taxi (Painter, 1992). Considérant le territoire étudié, nous ne sommes pas étonnées que cette variable ne soit pas significative. En effet, il s'agit d'un quartier central situé en plein cœur de la ville et très bien desservi en transport en commun. Ici, le choix de se déplacer en transport actif ou en transport en commun n'est pas seulement issu d'une décision monétaire où les gens le font, car ils n'ont pas les moyens de se déplacer en voiture. Les personnes résidant dans ce secteur ont plutôt le luxe de pouvoir utiliser les transports actifs et en commun, car le secteur est bien desservi et que ce type de transport est souvent plus efficace que de se déplacer en voiture. De plus, comme il s'agit d'un environnement avec une très grande densité et mixité des fonctions, plusieurs attributs contribuent déjà à ce que les femmes se sentent davantage en sécurité comparativement à d'autres quartiers. Elles n'ont donc pas besoin de se déplacer en voiture le soir pour se sentir en sécurité.

Ce chapitre a présenté et interprété les résultats des analyses de régression ordinale réalisées afin de cibler les caractéristiques démographiques, sociales et économiques ayant un effet statiquement significatif sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur. La variable du mode de déplacement est la plus importante, car elle est significative dans cinq des six dimensions du droit à la ville, tant chez les femmes que chez les hommes. Les variables occupation d'un emploi et années de résidence se sont également avérées significatives chez les femmes et chez les hommes. De plus, l'âge et la situation conjugale ont un effet significatif chez les répondantes, tandis que le niveau de scolarité et l'état de santé sont significatifs uniquement chez les hommes. Finalement, aucune analyse de régression ordinale n'a révélé que la situation familiale, le mode d'occupation du logement ou le revenu n'avait un effet statiquement significatif sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes interrogés.

Le prochain et dernier chapitre de cette thèse effectue un retour sur nos hypothèses de recherche afin d'identifier les éléments où nos hypothèses se sont révélées exactes et inexactes et offre des pistes explicatives.

#### **CHAPITRE 8**

## DISCUSSION GÉNÉRALE

### 8.1 Retour sur les hypothèses

## 8.1.1 Hypothèse générale

Au quatrième chapitre de cette thèse, nous émettions l'hypothèse que les femmes et les hommes n'exercent pas dans la même mesure et de la même façon leur droit à la ville. D'après la recension des écrits réalisée et exposée au deuxième chapitre de cette thèse, les hommes exerceraient davantage leur droit à la ville que les femmes particulièrement en ce qui a trait à leur mobilité, leur fréquentation et appropriation des espaces publics urbains, leur sentiment de sécurité et leur participation. En effet, tel que l'a démontré le deuxième chapitre de cette thèse, les hommes, comparativement aux femmes, utilisent moins les transports en commun, fréquentent davantage les espaces publics et ce à tout moment de la journée, se sentent plus en sécurité dans l'espace urbain et participent davantage aux instances consultatives. De plus, comme la convivialité est fortement liée au sentiment de sécurité et à l'appropriation des espaces publics, nous supposons que les hommes, par rapport aux femmes, considèrent que le secteur étudié est davantage convivial.

En effet, pour certains aspects, les femmes et les hommes exercent leur droit à la ville différemment, mais contrairement à l'hypothèse que nous avions émise, nous avons observé des similitudes entre la réalité des répondantes et des répondants.

De plus, nous anticipions que les aménagements urbains n'ont pas le même effet sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes. Ainsi, nous supposions que l'aménagement de pistes cyclables améliorerait davantage le sentiment de sécurité et la mobilité des femmes que chez les hommes. Nous émettions également l'hypothèse que les bandes cyclables n'auraient pas cet effet chez les femmes, car elles apprécient un plus grand degré de séparation avec la circulation automobile.

Nous avons également émis l'hypothèse que pour certains aménagements, l'effet perçu par les femmes et les hommes serait semblable. À titre d'exemple, nous soutenions qu'un environnement incitant à la marche, soit bien éclairé, possédant de larges et nombreux trottoirs et où plusieurs bancs sont disposés, contribuerait à ce que les femmes et les hommes marchent davantage et aurait, seulement chez les femmes, l'effet d'améliorer leur sentiment de sécurité et leur perception de la convivialité du secteur.

Ici également, nous avons pu confirmer certains aspects de cette hypothèse, mais nous avons été incapables de valider d'autres aspects. Les sous-sections qui suivent effectuent un retour sur les différents éléments de notre hypothèse générale afin de valider ou invalider cette dernière.

Exercice du droit à la ville des femmes et des hommes interrogés

Tout d'abord, à notre étonnement, les femmes et les hommes interrogés, au niveau de
l'exercice du droit à la ville ont des comportements très similaires. Pour cinq des six
dimensions étudiées, les analyses bi-variées n'ont pas révélé de différences statistiquement significatives entre les résultats des femmes et ceux des hommes. Il n'y a que
pour la dimension du sentiment de sécurité où notre hypothèse s'est avérée exacte que
nous avons constaté que les répondantes et les répondants perçoivent les choses différemment. Les sous-sections qui suivent synthétisent de quelles façons les femmes et
les hommes interrogés exercent leur droit à la ville. Nous exposerons tout d'abord les

dimensions où les femmes et les hommes ont des comportements similaires et termineront cette section en présentant les résultats liés au sentiment de sécurité, seule dimension où les répondantes et les répondants ont une perception différente et de manière statistiquement significative.

Aucune différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes

Tout d'abord, au niveau de la mobilité, bien que nous ayons émis l'hypothèse que les hommes utilisent moins les transports en commun, les analyses bi-variées réalisées n'ont exposé aucune différence statistiquement significative entre le choix modale des femmes et des hommes. Plus précisément, les femmes et les hommes de notre échantillon utilisent en proportion semblable les mêmes modes de déplacement. Pour se rendre au travail ou à l'école, 34% des femmes et 30% des hommes interrogés utilisent la voiture et 30% des femmes et 28% des hommes utilisent les transports en commun. Un peu plus d'hommes que de femmes se rendent au travail ou à l'école à vélo (30% vs 23%). Cependant, cet écart n'est pas significatif. Pour effectuer des activités de loisirs, les personnes interrogées utilisent leur vélo ou marchent. Plus précisément, 37% des femmes et 31% des hommes se déplacent à pied et 28% des femmes et 37% des hommes utilisent leur vélo pour se rendre à des activités de loisir. Afin d'effectuer les courses ou autres activités liées au foyer la grande majorité des répondantes et des répondants marche (F: 65% et H: 64%). Les femmes et les hommes interrogés consacrent également le même temps pour effectuer divers types de déplacement. De plus, 68% des répondantes et 67% des répondants effectuent la majorité de leur déplacement aux heures de pointe.

Au niveau de la convivialité du secteur, nous avions également émis l'hypothèse que les hommes considèreraient le secteur plus convivial que les femmes. Nos résultats indiquent que les femmes et les hommes ont une perception très similaire. En effet, 57% des femmes et 56% des hommes considèrent que le secteur est très convivial. La

même proportion de répondantes et de répondants perçoit que le rapport entre les individus dans le secteur est très ou assez positif. Il est également intéressant de souligner que moins de 10% des femmes et des hommes interrogés considèrent que le secteur n'est pas du tout convivial et que le rapport entre les individus n'est pas du tout positif.

Contrairement à ce que nous avions supposé, les femmes et les hommes interrogés fréquentent le parc Wilfrid-Laurier de façon très similaire. 48% des répondantes et 45% des répondants fréquentent ce parc au moins une fois par semaine. Près des deux tiers des personnes interrogées fréquentent en tout temps cet espace public. Cela s'explique, entre autres, par le fait que plus de 80% des femmes et des hommes interrogées considèrent qu'il est très ou assez facile d'y accéder et que seulement 6% de celles-ci perçoivent qu'il n'est pas du tout facile d'y accéder. Finalement, 56% des femmes et 58% des hommes interrogés réalisent des activités stationnaires telles que prendre un bain de soleil, pique-niquer, retrouver des amis ou de la famille, lire un livre, être assis et relaxer ou regarder les gens passer, les enfants jouer ou les gens faire du sport.

En ce qui concerne la Place Coteau St-Louis, les femmes et les hommes interrogés ont des comportements légèrement différents, mais cet écart n'est pas statistiquement significatif. Tout d'abord, cet espace public semble moins fréquenté par toutes les personnes interrogées que le parc Wilfrid-Laurier. Bien que 25% des répondantes et 36% des répondants fréquente la Place Coteau St-Louis une fois ou plus par semaine, il y a tout de même 35% des femmes et 29% des hommes interrogés qui ne la fréquente pas. En ce qui a trait au moment où les personnes interrogées fréquente cette place publique, nous constatons que 43% des femmes et 54% des hommes la fréquente en tout temps et que 36% de celles-ci et 35% de ceux-ci la fréquente que la semaine. Tout comme pour le parc Wilfrid-Laurier, plus du deux tiers des répondantes et des répondants considèrent que la Place Coteau St-Louis est très facile d'accès et seulement 8% d'entre eux perçoivent que celle-ci n'est pas du tout facile d'accès. Finalement, la majorité des

personnes interrogées fréquente cet espace pour y faire des activités mobiles telles que marcher, promener le chien, faire du vélo.

Au niveau de la participation, les femmes et les hommes ont un comportement très similaire. La très grande majorité des personnes interrogées n'ont pas assisté à des assemblées traitant spécifiquement du projet Laurier-Est (F : 77%, H : 78%). Il y a tout de même 23% des femmes et 22% des hommes qui ont participé à des assemblées traitant spécifiquement du réaménagement du secteur et parmi ces personnes, 9% des femmes et 7% des hommes ont pris la parole. Ainsi, contrairement à notre hypothèse, nous observons que les femmes de notre échantillon participent de façon équivalente à celle des hommes et y prennent un petit peu plus la parole. Par contre, cet écart entre le comportement des femmes et des hommes est trop petit afin d'être statistiquement significatif.

Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes

Tel que mentionné précédemment, notre hypothèse s'est avérée exacte en ce qui a trait au sentiment de sécurité. Les analyses bi-variées ont démontré que la perception du sentiment de sécurité varie selon le genre. Cet écart, bien que statistiquement significatif, est relativement petit. Somme toute, les femmes et les hommes se sentent relativement en sécurité dans le secteur, mais les hommes se sentent davantage en sécurité que les femmes interrogées. Plus précisément, 57% des répondants se sentent beaucoup en sécurité dans le secteur comparativement à 51% des répondants. De plus, seulement 6% des hommes et 9% des femmes se sentent un peu ou pas du tout en sécurité dans le secteur. Au niveau de l'insécurité ressentie, 74% des hommes ressente en aucun moment comparativement à 57% des femmes interrogées. De plus, 22% des répondantes ne se sentent pas en sécurité la nuit comparativement à 12% des répondants.

Finalement, en ce qui a trait à la dimension « centralité », nous n'avons pas de données permettant de comparer l'exercice des femmes et des hommes. En effet, nous n'avons pas de données sur l'accès aux services, car nous avons uniquement questionné les gens sur l'évolution de cet accès depuis le réaménagement du secteur.

Quelles sont les pistes qui nous permettraient d'expliquer que les femmes et les hommes interrogées exercent de façon relativement similaire leur droit à la ville, mis à part lorsqu'il est question du sentiment de sécurité? Tout d'abord, nous croyons que l'insécurité est une dimension qui semble toucher toutes les femmes tandis que pour les autres dimensions que sont la mobilité, la convivialité, la centralité, l'appropriation et la participation, il semble que cela dépend du profil démographique, social et économique des personnes. Ainsi, pour ces cinq dimensions, si les femmes ont un profil démographique, social et économique similaire aux hommes, nos résultats laissent croire qu'elles exerceront leur droit à la ville de façon similaire à celui des hommes. De plus, dans le cas présent, l'ensemble des personnes interrogées sont relativement bien nanties. En effet, la majorité des femmes des hommes gagnent 50 000\$ et plus par année (F: 55%, H: 63%), sont propriétaires de leur logement (F: 62%, H:58%), possèdent un diplôme universitaire (F:86%, H:80%), travaillent ou vont à l'école à temps plein (F:68%, H:77%), sont en couple (F:63%, H:64%) et n'ont pas d'enfant (F:69%, H: 75%). Ainsi, il semble que le profil démographique, social et économique bien particulier des personnes interrogées contribue à expliquer les grandes similarités observées, entre l'exercice des femmes et des hommes de leur droit à la ville.

Nous croyons également que le territoire à l'étude contribue également à expliquer ces résultats. Il s'agit d'un quartier central situé en plein cœur de la ville et très bien desservies en transport en commun, possédant de bonnes infrastructures cyclables, avec une très grande densité et mixité des fonctions. Nous sommes conscientes que les résultats obtenus ne sont pas généralisables à l'ensemble des populations et des milieux

et qu'ils sont fortement liés à la localisation et l'aménagement du secteur étudié ainsi qu'à la composition démographique, social et économique de notre échantillon.

Finalement, il est important de souligner que malgré le fait que les femmes interrogées ont un profil démographique, social et économique très semblable à celui des hommes et qu'elles résident dans un environnement possédant plusieurs caractéristiques identifiées par Paquin (2006) comme influençant positivement l'évaluation subjective du risque, tel que la présence de commerces et de passantes et de passants augmentant l'aide potentiel, les femmes sont plus nombreuses que les hommes à ressentir de l'insécurité. Cela nous mène à penser que cela est lié aux normes sociales et à l'éducation reçue incitant les femmes à porter attention lorsqu'elles sortent, particulièrement le soir. La section qui suit explore de quelles façons le réaménagement du secteur Laurier-Est a influencé l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes interrogés.

Effets du réaménagement urbain du secteur Laurier-Est sur les femmes et les hommes interrogés

Tout d'abord, tel que présenté précédemment, bien que les femmes et les hommes de notre échantillon ont des comportements très similaires, nous avons constaté, pour certaines dimensions, des différences statistiquement significatives entre les femmes et les hommes au niveau de la perception du réaménagement du secteur et ses effets sur l'exercice du droit à la ville. À l'image de la sous-section précédente, débutons par les dimensions où les femmes et les hommes perçoivent les effets du réaménagement de façon similaire.

Aucune différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes

En ce qui a trait à la convivialité du secteur, depuis son réaménagement une grande proportion des femmes (40%) et des hommes (61%) considère que celui-ci est plus convivial. De plus, seulement 22% des femmes et 13% des hommes considèrent que la convivialité du secteur s'est détériorée.

Au niveau de la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau-St-Louis, nous observons que celle-ci n'a pas changé pour presque la majorité des femmes et des hommes. En effet, tel que mentionné précédemment, déjà un grand pourcentage des personnes interrogées fréquentait ces espaces publics sur une base régulière. Les différents ajouts au parc Wilfrid-Laurier et à la Place Coteau St-Louis semblent être appréciés, car il y a tout de même pour ces deux espaces, respectivement 21% et 31 % des femmes et 29% et 45% des hommes qui les fréquentent davantage depuis le réaménagement du secteur.

La grande tendance en ce qui a trait à l'accès aux services urbains est que le projet de réaménagement n'a pas eu d'effet sur l'accès aux services urbains. Pour 32 des 34 services mentionnés, la majorité des femmes et des hommes considère que l'accès n'a pas changé. Cela nous apparaît normal considérant que le projet n'avait pas pour objectif d'augmenter l'offre de services urbains dans le secteur. L'accès aux espaces de stationnement est, par contre, perçu bien différemment. Une grande proportion des répondantes (64%) et des répondants (47%) perçoit que l'accès aux espaces de stationnement est plus difficile depuis le réaménagement. En élargissant les trottoirs et en implantant des saillies de trottoirs, plusieurs espaces de stationnements ont été éliminés sans être remplacés. L'arrondissement a également augmenté le coût des parcomètres durant cette même période, ce qui, pour certains individus interrogés, a un effet sur leur accès aux commerces locaux.

Au niveau de la participation à des assemblées traitant de l'aménagement urbain, pour une très grande majorité, soit 81% des femmes et 72% des hommes, celle-ci n'a pas changé. Il est tout de même intéressant de souligner, que tant chez les femmes que chez les hommes, le pourcentage des personnes qui participe davantage (F : 13%, H : 18%) depuis le réaménagement du secteur est plus grand que la proportion des répondantes et répondants qui participent moins (F : 6%, H : 10%).

Bien que l'écart entre les femmes et les hommes ne soit pas significatif pour ces dimensions, nous notons tout de même que le pourcentage d'hommes ayant une perception positive depuis le réaménagement est toujours plus grand que chez les femmes. Une plus grande proportion d'hommes que de femmes considèrent que la convivialité du secteur s'est améliorée, qu'ils fréquentent davantage le parc Wilfrid-Laurier et la Place Coteau St-Louis, que l'accès à plusieurs services s'est amélioré et qu'ils participent davantage aux différentes séances d'informations et de consultation traitant de l'aménagement urbain, et ce depuis le réaménagement du secteur. Ce même constat s'observe également lorsqu'il y a un écart statistiquement significatif entre la perception des femmes et celles des hommes.

Différences statistiquement significatives entre les femmes et les hommes

Il est intéressant de rappeler que nous n'avons pas constaté de différences statistiquement significatives entre les femmes et les hommes au niveau de leur déplacement et de leur évaluation des rapports entre les individus dans le secteur. Par contre, lorsque nous leur avons demandé d'évaluer l'effet du projet sur leurs déplacements et sur les rapports entre les individus, la perception diffère selon le genre. Plus précisément, 46% des femmes considèrent que leurs déplacements se sont détériorés tandis que 44% des hommes perçoivent que ceux-ci se sont améliorés. Bien que 55% des hommes et 40% des femmes considèrent que le rapport entre les individus s'est amélioré depuis le réaménagement du secteur, une plus forte proportion de femmes (44%) considère que celui-ci n'a pas changé. Tant chez les femmes que chez les hommes, seulement près de 15% évalue que les rapports entre les individus se sont détériorés depuis le réaménagement du secteur.

La perception des femmes et des hommes diffère également lorsqu'ils évaluent l'effet du réaménagement sur leur sentiment de sécurité. Plus précisément, bien que la majorité des femmes et des hommes considèrent que leur sentiment de sécurité n'a pas changé depuis le réaménagement du secteur, la perception des femmes et des hommes varient parmi ceux considérant que leur sentiment de sécurité s'est modifié depuis le réaménagement du secteur. Chez les hommes une grande proportion, soit 41% se sent davantage en sécurité et seulement 7% d'entre eux se sentent moins en sécurité. L'opinion des femmes est moins uniforme. En effet, 25% d'entre elles se sentent plus en sécurité tandis que 20% des répondantes se sentent moins en sécurité depuis le réaménagement.

Finalement, malgré qu'une grande proportion des femmes et des hommes perçoit l'accès aux services urbains depuis le réaménagement du secteur de façon similaire, les analyses bi-variée ont exposé qu'il existe une différence statistiquement significative entre le genre et l'accès à 12 services urbains. Plus précisément, il s'agit de l'accès aux terrains sportifs, aux parcs, aux écoles secondaires et de métiers, aux services d'autopartage, au stationnement, aux boulangeries, aux boucheries, aux poissonneries, aux cordonneries, aux banques et aux restaurants. Le pourcentage des hommes percevant que, depuis le réaménagement, l'accès à ces services est plus facile est systématiquement plus grand que le pourcentage de femmes. Mis à part pour l'accès aux terrains sportifs où 14% des femmes et des hommes considère que l'accès est désormais plus difficile, les femmes sont plus nombreuses que les hommes à percevoir négativement les effets du projet sur l'accès aux services précédemment énumérés.

En guise de conclusion de cette section, nous notons que les femmes semblent beaucoup plus critiques face au réaménagement du secteur Laurier-Est et à ses effets sur leur exercice du droit à la ville. Dans plusieurs des réponses à développement rédigées par les femmes, ils semblent avoir plusieurs facteurs qui influencent leur perception tandis que chez les hommes, ceux-ci sont généralement plus positifs et semble intégrer moins de facteurs dans leur évaluation de l'environnement et de ces effets sur leur mode de vie. Cela nous porte à croire que les femmes ont une connaissance plus fine de leur environnement quotidien et que les modifications au cadre bâti et à l'aménagement urbain ont des répercussions plus complexes chez les femmes que chez les hommes. La section qui suit s'intéresse aux effets des différents types d'aménagement sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes.

> Effets des aménagements spécifiques sur les femmes et les hommes interrogés

Avant de pouvoir valider ou invalider la section de notre hypothèse supportant que l'effet des aménagements soit différent chez les femmes et les hommes, rappelons brièvement les résultats obtenus. Débutons par les types d'aménagements où les femmes et les hommes perçoivent leur effet de façon similaire.

Aucune différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes

Les analyses bi-variées ont révélé que pour cinq des 15 types d'aménagement, il n'existe aucune relation statistiquement significative entre le genre et la perception des effets de ces aménagements sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes interrogés. Il s'agit des fermetures de rue, impasses, cul-de-sac, des voies de circulation réservées pour les autobus, de la signalisation, de l'éclairage et du mobilier.

Bien que les femmes et les hommes évaluent l'effet des fermetures de rues, des impasses et des culs-de-sac de la même façon, tel que l'expose le tableau 83, celui-ci varie d'une dimension à l'autre.

Tableau 83 Effet des fermetures de rue, impasses, culs-de-sac sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes

	Améliore		N'a pa	s d'effet	Détériore	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Mobilité	23 %	19 %	14 %	34 %	64 %	48 %
Sentiment de sécurité	22 %	27 %	64 %	62 %	14 %	12 %
Convivialité	34 %	32 %	28 %	37 %	38 %	27 %
Centralité	10 %	19 %	43 %	41 %	47 %	41 %
Appropriation	8 %	10 %	70 %	73 %	14 %	17 %

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Tout d'abord, 64% des femmes et 48% des hommes considèrent que ce type d'aménagement détériore leurs déplacements. La majorité des femmes et des hommes évaluent que cet aménagement n'a pas d'effet sur leur sentiment de sécurité (F : 64%, H : 62%) et sur leur appropriation du parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St-Louis (F : 70%, H : 73%). En ce qui a trait à la convivialité du secteur et l'accès aux différents services, la perception des personnes interrogées est partagée. Près du tiers des répondantes et des répondants considèrent que les fermetures de rue, les impasses et les culs-de-sac améliorent, n'a pas d'effet et détériorent la convivialité du secteur. Finalement, une grande proportion de femmes et d'hommes considère que ce type d'aménagement n'a pas d'effet et détériore l'accès aux services urbains.

La perception des femmes et des hommes en ce qui a trait aux voies de circulation réservées pour les autobus est beaucoup plus semblable d'une dimension à l'autre (Tableau 84). En effet, pour toutes les dimensions du droit à la ville, la grande majorité des personnes interrogées considèrent que ce type d'aménagement n'a pas d'effet. Un très faible pourcentage oscillant entre 4% et 14% chez les femmes et 4% à 15% chez les hommes considèrent que cet aménagement détériore leur exercice du droit à la ville. Au niveau de la mobilité, il y a tout de même 32% des femmes et 38% des hommes qui évaluent que les voies de circulation réservées pour les autobus améliorent leurs déplacements. Cela correspond grosso mode à la proportion des répondantes (34%) et des

répondants (44%) qui utilisent les transports en commun pour se rendre au travail ou à l'école.

Tableau 84 Effet des voies de circulation réservées pour les autobus sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes

	Améliore		N'a pa	s d'effet	Détériore	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Mobilité	32 %	38 %	60 %	47 %	8 %	15 %
Sentiment de sécurité	16 %	20 %	80 %	74 %	4 %	6%
Convivialité	23 %	23 %	63 %	70 %	14 %	7 %
Centralité	19 %	27 %	72 %	62 %	9 %	13 %
Appropriation	2 %	5 %	94 %	90 %	4 %	4 %

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Une grande proportion des femmes et des hommes interrogés considère que la signalisation n'a pas d'effet sur l'exercice du droit à la ville. Il est, par contre, intéressant de souligner que très peu de répondantes et de répondants considèrent que ce type d'aménagement a un effet négatif. De plus, près du tiers des personnes interrogées considèrent que cet aménagement a un effet positif sur leurs déplacements, leur sentiment de sécurité, la convivialité du secteur ainsi que l'accès aux services urbains. L'ensemble des données liées à l'effet de la signalisation sur l'exercice du droit à la ville des répondantes et des répondants est présenté au tableau 85.

Tableau 85 Effet de la signalisation sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes

	Am	Améliore		s d'effet	Détériore	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Mobilité	34 %	36 %	49 %	50 %	17 %	14 %
Sentiment de sécurité	29 %	35 %	65 %	54 %	5 %	6 %
Convivialité	34 %	43 %	42 %	46 %	15 %	12 %
Centralité	24 %	28 %	59 %	57 %	17 %	15 %
Appropriation	8 %	9%	87 %	81 %	5 %	9%

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Tel que l'expose le tableau 86, une grande proportion de femmes et d'hommes considèrent que l'éclairage améliore leurs déplacements, leur sentiment de sécurité et la convivialité du secteur.

Tableau 86 Effet de l'éclairage sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes

	Améliore		N'a pa	s d'effet	Détériore	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Mobilité	53 %	47 %	44 %	50 %	3 %	3 %
Sentiment de sécurité	51 %	49 %	45 %	49 %	4 %	3 %
Convivialité	66 %	62 %	31 %	36 %	3 %	2 %
Centralité	31 %	39 %	68 %	57 %	1 %	4 %
Appropriation	14 %	18 %	84 %	81 %	1 %	2 %

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Près du tiers des femmes et des hommes perçoivent également que l'éclairage améliore l'accès aux services urbains. Il n'y a que pour les dimensions de la centralité et de l'appropriation que la majorité des personnes interrogées considèrent que l'éclairage n'a pas d'effet. Il y a également un très faible pourcentage des personnes interrogées (moins de 5%) qui considèrent que l'éclairage a un effet négatif sur l'exercice du droit à la ville.

Le mobilier urbain semble avoir un effet positif pour toutes les dimensions du droit à la ville (Tableau 87). Tout d'abord, la majorité des personnes interrogées considère que ce type d'aménagement améliore les déplacements et la convivialité du secteur. Près du tiers des répondantes et des répondants évaluent que le mobilier urbain améliore leur sentiment de sécurité, leur accès aux services urbains et leur appropriation du parc Wilfrid-Laurier et la place Coteau St-Louis. Il y a également un très faible pourcentage des personnes interrogées (6% et moins) qui considèrent que le mobilier urbain a un effet négatif sur l'exercice du droit à la ville.

Tableau 87 Effet du mobilier urbain sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes

	Améliore		N'a pa	s d'effet	Détériore	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Mobilité	47 %	44 %	48 %	50 %	4 %	6 %
Sentiment de sécurité	31 %	36 %	67 %	63 %	2 %	2 %
Convivialité	79 %	79 %	19 %	18 %	2 %	4 %
Centralité	21 %	33 %	77 %	63 %	2 %	5 %
Appropriation	34 %	37 %	64 %	61 %	2 %	3 %

Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Au niveau de l'effet du mobilier urbain sur la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St-Louis, il s'agit du premier type d'aménagement où plus de 20% des personnes interrogées y associe un effet positif. En effet, 34% des femmes et 37% des hommes interrogés considèrent que le mobilier urbain contribue à ce qu'ils fréquentent davantage ces espaces publics.

La section qui suit expose la perception des femmes et des hommes face aux 10 autres types d'aménagement étudiés. Pour au moins une des dimensions, les analyses bi-variées ont exposé que les femmes et les hommes percevaient l'effet de ces aménagements statistiquement différemment.

Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes pour au moins une des dimensions du droit à la ville

Tel que l'expose le tableau 88, pour toutes les dimensions du droit à la ville, la majorité des femmes et des hommes évaluent que les dos d'âne allongé n'ont aucun effet. Il y a tout de même près du tiers des personnes interrogées qui considèrent que cet aménagement améliore la sécurité (F : 35%, H : 44 %) et la convivialité (F : 30%, H : 33%) du secteur. La proportion de personnes considérant que les dos d'ânes allongés ont un effet négatif sur l'exercice du droit à la ville est très faible. Elle varie chez les femmes de 1% à 14% et chez les hommes de 4% à 19% selon la dimension du droit à la ville.

Cependant, les analyses bi-variées ont exposé que pour l'accès aux services urbains, il y a une différence statistiquement significative entre la perception des femmes et celle des hommes. Tandis que chez les femmes, 90% d'entre elles considèrent que cet aménagement n'a pas d'effet, seulement 70% des hommes ont cette perception.

Tableau 88 Effet des dos d'âne allongé sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes

	Améliore		N'a pa	s d'effet	Détériore	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Mobilité	14 %	18 %	72 %	64 %	14 %	19 %
Sentiment de sécurité	35 %	44 %	64 %	52 %	1 %	4 %
Convivialité	30 %	33 %	60 %	57 %	10 %	10 %
Centralité*	6%	15 %	90 %	70 %	4 %	15 %
Appropriation	4 %	7 %	93 %	88 %	2 %	4 %

<sup>\*</sup> Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes. Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Une grande proportion des femmes et des hommes considère que les saillies de trottoirs améliorent leurs déplacements, leur sentiment de sécurité et la convivialité du secteur (Tableau 89).

Tableau 89 Effet des saillies de trottoir sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes.

	Améliore		N'a pa	s d'effet	Détériore	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Mobilité	35 %	48 %	35 %	31 %	30 %	22 %
Sentiment de sécurité*	40 %	55 %	53 %	36 %	7 %	9 %
Convivialité	58 %	69 %	31 %	20 %	11 %	11 %
Centralité	23 %	36 %	54 %	46 %	23 %	18 %
Appropriation	15 %	24 %	77 %	68 %	8 %	8 %

<sup>\*</sup> Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes. Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Un fort pourcentage des personnes interrogées considère, pour leur part, que cet aménagement n'a pas d'effet sur leur accès aux services urbains et leur fréquentation du parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St-Louis.

Tel que l'expose le tableau 90, la majorité des femmes et des hommes considère que l'élargissement des trottoirs a un effet positif sur leur mobilité et la convivialité du secteur.

Tableau 90 Effet de l'élargissement de trottoir sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes

	Améliore		N'a pa	s d'effet	Détériore	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Mobilité	52 %	58 %	26 %	28 %	22 %	14 %
Sentiment de sécurité	42 %	57 %	52 %	38 %	6 %	6 %
Convivialité	68 %	77 %	21 %	15 %	11%	8 %
Centralité*	31 %	52 %	49 %	37 %	20 %	12 %
Appropriation	21 %	30 %	71 %	62 %	9 %	8 %

<sup>\*</sup> Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes. Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Tandis que la majorité des hommes considère que cet aménagement a un effet positif sur leur sentiment de sécurité et leur accès aux services, la majorité des femmes perçoit que l'élargissement des trottoirs n'a pas d'effet sur leur sentiment de sécurité et l'accès aux services. Pour toutes les dimensions et tant chez les femmes que chez les hommes, la proportion des personnes considérant que ce type d'aménagement améliore l'exercice de leur droit à la ville est plus grand que celle considérant qu'il le détériore.

Le tableau 91 présente les effets du rétrécissement de la chaussée sur l'exercice du droit à la ville des répondantes et répondants. Les femmes et les hommes ont des perceptions différentes et de façon statistiquement significative pour trois des six dimensions. Ces dimensions sont la mobilité, la convivialité et la centralité. Alors qu'une très grande

proportion d'hommes considère que le rétrécissement de la chaussée améliore leur mobilité, la convivialité du secteur et l'accès aux services urbains. Les femmes ont une vision plus partagée. Au niveau de la mobilité, 41% des femmes considèrent que ce type d'aménagement détériore leurs déplacements. Un fort pourcentage de femmes perçoit que le rétrécissement de la chaussée améliore (40%) ou n'a pas d'effet (35%) sur la convivialité du secteur. Finalement, la majorité des répondantes perçoivent que le rétrécissement de la chaussée n'a pas d'effet sur leur sentiment de sécurité (56%), l'accès aux services urbains (50%) et l'appropriation des espaces publics urbains du secteur (74%).

Tableau 91 Effet du rétrécissement de la chaussée sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes

	Améliore		N'a pa	s d'effet	Détériore	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Mobilité*	24 %	44 %	35 %	28 %	41 %	28 %
Sentiment de sécurité	33 %	46 %	56 %	24 %	11 %	13 %
Convivialité*	40 %	59 %	35 %	26 %	25 %	15 %
Centralité*	18 %	34 %	50 %	41 %	32 %	25 %
Appropriation	16 %	22 %	74 %	67 %	10 %	11 %

<sup>\*</sup> Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes. Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Tel que l'expose le tableau 92, les passages piétonniers ont un effet très positif sur les déplacements, le sentiment de sécurité et l'évaluation de la convivialité du secteur sur la majorité des femmes et des hommes interrogés. Cependant, la majorité des femmes considèrent que ce type d'aménagement n'a pas d'effet sur l'accès aux services urbains tandis que la majorité des hommes perçoivent qu'il améliore l'accès aux services. La majorité des femmes et des hommes considère que cet aménagement n'a pas d'effet sur leur fréquentation du parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St-Louis. La proportion de personnes qui perçoivent que les passages piétonniers ont un effet négatif

sur l'exercice du droit à la ville est très faible. Elle varie chez les femmes et chez les hommes de 2% à 7%.

Tableau 92 Effet des passages piétonnier sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes

	Améliore		N'a pa	s d'effet	Détériore	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Mobilité	61 %	57 %	35 %	39 %	5 %	4 %
Sentiment de sécurité	51 %	63 %	47 %	32 %	2 %	4 %
Convivialité	66 %	74 %	29 %	19 %	7 %	6%
Centralité*	41 %	53 %	55 %	39 %	4 %	7 %
Appropriation	16 %	24 %	81 %	74 %	2 %	2 %

<sup>\*</sup> Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes. Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Tel que l'expose le tableau 93, une grande proportion des femmes et des hommes perçoivent que les pistes cyclables améliorent leurs déplacements, leur sentiment de sécurité, la convivialité du secteur et leur accès aux services urbains. En ce qui a trait à la dimension de l'appropriation, la majorité des personnes interrogées considèrent que les pistes cyclables n'ont pas d'effet sur leur fréquentation du parc Wilfrid-Laurier et de la Place Coteau St-Louis.

Tableau 93 Effet des pistes cyclables sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes

	Améliore		N'a pas d'effet		Détériore	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Mobilité	47 %	59 %	28 %	23 %	25 %	18 %
Sentiment de sécurité*	41 %	57 %	40 %	30 %	20 %	13 %
Convivialité*	48 %	66 %	25 %	21 %	27 %	13 %
Centralité	35 %	51 %	43 %	33 %	22 %	16 %
Appropriation	24 %	31 %	66 %	59 %	9 %	10 %

<sup>\*</sup> Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes. Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

La même tendance s'observe chez les hommes à propos de l'effet des bandes cyclables sur la mobilité, le sentiment de sécurité, la convivialité du secteur, et l'accès aux services urbains. Cependant, chez les femmes, la perception de l'effet des bandes cyclables est mitigée. Entre 30% et 43% des femmes, selon la dimension, considère que les bandes cyclables améliorent leur mobilité, leur sentiment de sécurité, la convivialité et l'accès aux services, tandis qu'entre 30% et 39% de celles-ci perçoivent que cet aménagement a un effet négatif sur ces dimensions du droit à la ville. Il n'y que pour la dimension de l'appropriation, que la majorité des femmes et des hommes considère que les bandes cyclables n'ont pas d'effet. Le tableau 94 expose l'ensemble des données liées aux effets des bandes cyclables sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes.

Tableau 94 Effet des bandes cyclables sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes

	Améliore		N'a pas d'effet		Détériore	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Mobilité*	39 %	55 %	22 %	18 %	39 %	27 %
Sentiment de sécurité*	35 %	50 %	35 %	29 %	30 %	21 %
Convivialité*	43 %	61 %	22 %	20 %	35 %	19 %
Centralité*	30 %	47 %	39 %	32 %	31 %	21 %
Appropriation	25 %	28 %	62 %	63 %	13 %	10 %

<sup>\*</sup> Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes. Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Tel que l'expose le tableau 95, il existe un écart statistiquement significatif entre la perception des femmes et des hommes au niveau de l'effet des rues à sens unique sur leurs déplacements. Alors qu'une majorité des répondantes considèrent que cet aménagement nuit à leurs déplacements, la vision des hommes est plus partagée. Près du tiers des hommes considère que cet aménagement améliore (29%), n'a pas d'effet (35%) ou nuit (36%) à leurs déplacements. Une grande proportion de femmes et d'hommes considère que les rues à sens unique n'ont pas d'effet sur leur sentiment de

sécurité, la convivialité du secteur ainsi que l'appropriation des espaces publics urbains du secteur. Finalement, une proportion importante des personnes interrogées considère que ce type d'aménagement n'a pas d'effet ou détériore leur accès aux services urbains.

Tableau 95 Effet des rues à sens unique sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes

	Améliore		N'a pas d'effet		Détériore	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Mobilité*	17 %	29 %	32 %	35 %	51 %	36 %
Sentiment de sécurité	25 %	34 %	63 %	58 %	11 %	8 %
Convivialité	24 %	35 %	39 %	43 %	37 %	22 %
Centralité	11 %	20 %	47 %	38 %	42 %	42 %
Appropriation	11 %	14 %	73 %	70 %	16 %	16 %

<sup>\*</sup> Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes. Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Tant pour les stationnements sur rue que hors rue, la majorité des femmes et des hommes interrogés considèrent que ces aménagements n'ont pas d'effet sur l'ensemble des dimensions du droit à la ville. Les tableaux 96 et 97 exposent l'effet des stationnements sur rue et hors rue sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes.

Tableau 96 Effet des stationnements sur rue sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes

	Améliorent		N'a pas d'effet		Détériore	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Mobilité	14 %	14 %	64 %	59 %	22 %	27 %
Sentiment de sécurité	3 %	8 %	90 %	82 %	5 %	10 %
Convivialité*	7%	20 %	62 %	60 %	31 %	19 %
Centralité	11 %	15 %	62 %	56 %	27 %	29 %
Appropriation	2 %	5 %	90 %	82 %	8 %	13 %

<sup>\*</sup> Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes. Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Il y a tout de même près de 30% des femmes et des hommes qui considèrent que les stationnements sur rue détériorent leurs déplacements et l'accès aux services urbains. De plus, 31% des femmes considèrent que ceux-ci détériorent la convivialité du secteur.

Tableau 97 Effet des stationnements hors rue sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes

	Améliore		N'a pas d'effet		Détériore	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Mobilité	13 %	19 %	80 %	74 %	8 %	7 %
Sentiment de sécurité*	4 %	11 %	92 %	79 %	5 %	10 %
Convivialité*	9 %	24 %	71 %	60 %	20 %	16 %
Centralité	13 %	17 %	67 %	63 %	19 %	20 %
Appropriation	1 %	4 %	94 %	86 %	5 %	10 %

<sup>\*</sup> Différence statistiquement significative entre les femmes et les hommes. Les éléments en gras identifient ceux dont la part est la plus importante.

Maintenant que nous avons présentés tous les résultats des effets des 15 types d'aménagement urbains sur l'exercice du droit à la ville, nous sommes en mesure de valider ou d'invalider une partie de notre hypothèse générale.

Tout d'abord, nous avions émis l'hypothèse que les pistes cyclables amélioreraient davantage les déplacements et le sentiment de sécurité des femmes que ceux des hommes. Nous ne pouvons pas valider cet élément. Le pourcentage d'hommes considérant que cet aménagement urbain améliore leurs déplacements et leur sentiment de sécurité est plus grand que celui des femmes. Plus précisément, 59% des hommes considèrent que les pistes cyclables améliorent leurs déplacements comparativement à 47% des femmes et 57% des répondants perçoivent que cet aménagement améliore leur sentiment de sécurité comparativement à 41% des répondantes.

Nous avions également émis l'hypothèse que hommes apprécieraient davantage les bandes cyclables, car, tel qu'exposé au deuxième chapitre de cette thèse, les femmes

préfèreraient un plus grand degré de séparation entre les voies cyclables et les voies de circulation automobile. Nos résultats permettent de valider cette section de l'hypothèse générale. En effet, au niveau de la mobilité, 61% des femmes considèrent que ce type d'aménagement n'a pas d'effet ou nuit à leur déplacement et 39% considèrent qu'il améliore leurs déplacements. Le même constat s'observe au niveau du sentiment de sécurité. 65% des femmes considèrent que les bandes cyclables n'a pas d'effet ou nuisent à leur sentiment de sécurité et 35% des femmes évaluent que cet aménagement améliore leur sentiment de sécurité. De plus, tant pour les dimensions de la mobilité que du sentiment de sécurité, le pourcentage de femmes considérant que la bande cyclable a un effet positif est plus petit que pour les pistes cyclables. Ainsi, tel que supposé, les pistes cyclables sont perçues plus positivement par les femmes que les bandes cyclables.

Nous avions également émis l'hypothèse que l'éclairage, l'élargissement des trottoirs et le mobilier urbain amélioreraient la mobilité des femmes et des hommes ainsi que le sentiment de sécurité des femmes et leur évaluation de la convivialité du secteur. L'ensemble des données présentées précédemment permet de valider cette partie de notre hypothèse générale. Afin de conclure cette section des effets des aménagements urbains sur l'exercice du droit à la ville des personnes interrogées, il nous apparaît important de regrouper les aménagements qui ont un effet positif, négatif ou neutre. Certains aménagements sont, selon la dimension du droit à la ville, perçus de plusieurs façons par un grand pourcentage des répondantes et des répondants.

Tout d'abord, le tableau 98 expose les aménagements qui ont un effet positif chez une grande proportion des répondantes et des répondants sur leur exercice du droit à la ville.

Tableau 98 Synthèse des aménagements ayant un effet positif chez une grande proportion des répondantes et des répondants sur leur exercice du droit à la ville

	Mobilité	Sentiment de sécurité	Convivialité	Accès aux services urbains	Appropriation des espaces publics
Saillie de trottoir	F:+ H: +	H:+	F:+ H: +		
Élargissement de trottoir	F:+ H:+	H:+	F:+ H:+	H:+	
Rétrécissement de la chaussée	H:+	H:+	F:+ H:+	1	
Passage piétonnier	F:+ H: +	F:+ H: +	F:+ H: +	H:+	
Bande cyclable	F:+ H:+	F:+ H: +	F:+ H: +	H:+	
Piste cyclable	F:+ H: +	F:+ H:+	F:+ H: +	H:+	
Fermeture de rue, impasse, cul-de-sac			F:+ H: +		
Éclairage	F:+ H:+	F:+ H: +	F:+ H:+		
Mobilier urbain	F:+ H: +		F:+ H:+		

Légende : + : a un effet positif.

Sur les 15 types d'aménagements, neuf d'entre eux influencent positivement au moins une des dimensions du droit à la ville des femmes et des hommes. Il s'agit de la saillie de trottoir, de l'élargissement de trottoir, du rétrécissement de la chaussée, du passage piétonnier, de la bande et de la piste cyclable, de la fermeture de rue, de l'éclairage et du mobilier urbain. Cependant, aucun aménagement n'a un effet positif sur l'appropriation des espaces publics pour une grande proportion des répondantes et des répondants. Il est également intéressant de noter qu'aucun type d'aménagement n'est perçu positivement uniquement par les femmes de notre échantillon. Le nombre d'aménagements étant perçu positivement par une grande proportion des hommes est le même que chez les femmes.

En revanche, chez les hommes, ces aménagements ont un effet positif sur un plus grand nombre de dimensions du droit à la ville. Par exemple, le rétrécissement de la chaussée a un effet positif sur la perception des femmes de la convivialité du secteur tandis que chez les hommes, cet effet est ressenti également sur leurs déplacements et leur sentiment de sécurité.

Tel que l'expose le tableau 99, le nombre d'aménagements ayant un effet négatif sur l'exercice du droit à la ville des répondantes et des répondants est plus petit que les aménagements ayant un effet positif. Cet effet touche également moins de dimensions du droit à la ville.

Tableau 99 Synthèse des aménagements ayant un effet négatif chez une grande proportion des répondantes et des répondants sur leur exercice du droit à la ville

	Mobilité	Sentiment de sécurité	Convivialité	Accès aux services urbains	Appropriation des espaces publics
Saillie de trottoir	F:-				
Rétrécissement de la chaussée	F:-				
Bande cyclable	F: -				
Rue à sens unique	F:- H: -			H:-	
Fermeture de rue, impasse, cul-de-sac	F:- H: -		F:-	F:- H:-	

Légende : - : a un effet négatif.

Les aménagements ayant un effet négatif sont les saillies de trottoirs, le rétrécissement de la chaussée, les bandes cyclables, les rues à sens unique ainsi que les fermetures de rue, impasses et cul-de-sac. Chez une grande proportion de femmes, ces cinq types d'aménagement ont un effet négatif sur leur mobilité. Les fermetures de rue, impasses et cul-de-sac ont, en plus, un effet négatif sur la convivialité du secteur et leur accès aux services urbains. Chez une grande proportion des hommes, seuls les rues à sens unique et les fermetures de rue, impasses et cul-de-sac ont un effet négatif sur leur

mobilité et leur accès aux services urbains. Tout comme pour les effets généraux du réaménagement du secteur Laurier-Est, nous notons que les femmes sont plus critiques et ressentent davantage d'effets négatifs sur l'exercice de leur droit à la ville que les hommes.

Tableau 100 Synthèse des aménagements n'ayant pas d'effet chez une grande proportion des répondantes et des répondants sur leur exercice du droit à la ville

	STORY ISSUED			200 Mga 2	Circle Control
	Mobilité	Sentiment de sécurité	Convivialité	Accès aux services urbains	Appropriation des espaces publics
	F: Ø	F: Ø	F: Ø	F: Ø	F: Ø
Dos d'âne allongé	H:0	H:Ø	H:Ø	H:Ø	H:0
Saillie de trottoir		F: Ø		F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø
Élargissement de trottoir		F: Ø		F: Ø	F: Ø H: Ø
Rétrécissement de la chaussée		F: Ø		F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø
Passage piétonnier				F: Ø	F: Ø H: Ø
Bande cyclable		F: Ø		F: Ø	F: Ø H: Ø
Piste cyclable				F: Ø	F: Ø H: Ø
Rue à sens unique		F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø	F: Ø	F: Ø H: Ø
Fermeture de rue, im- passe, cul-de-sac		F: Ø H: Ø	H: Ø	H: Ø	F: Ø H: Ø
Voie de circulation ré- servée pour les autobus	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø
Stationnement sur rue	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø
Stationnement hors rue	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø
Signalisation	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø
Éclairage				F: Ø H:Ø	F: Ø H: Ø
Mobilier urbain		F: Ø H: Ø		F: Ø H: Ø	F: Ø H: Ø

Légende : Ø : N'a pas d'effet.

Finalement, tel qu'exposé au tableau 100, tous les types d'aménagement analysés n'ont pas d'effet chez une grande proportion des répondantes et des répondants pour au moins une des dimensions du droit à la ville.

La section qui suit dresse un bilan des éléments permettant de valider ou d'invalider notre hypothèse secondaire

### 8.1.2 Hypothèse secondaire

Nous avons émis l'hypothèse secondaire que les caractéristiques démographiques, sociales et économiques influencent la façon dont les femmes et les hommes exercent leur droit à la ville. Ces caractéristiques démographiques, sociales et économiques renvoient, dans notre recherche, au mode de déplacement, à l'âge, à la situation familiale, au mode d'occupation du logement, au niveau de scolarité, à l'occupation d'un emploi, au revenu, au nombre d'années de résidence dans le secteur ainsi qu'à l'état de santé (Painter, 1992; Martel, *Ibdi*.; Ghomari, 2001; Byme et Wolche, 2009; Yavuz et Welch, 2010). Plus précisément, nous avons supposé que l'âge influence l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes. Une personne plus âgée exercerait moins son droit à la ville qu'une personne plus jeune, car de façon générale, les personnes âgées ont une moins bonne mobilité et ont davantage tendance à rester à la maison pour se soustraire d'un danger potentiel. Elles fréquentent et s'approprient donc moins les espaces publics urbains et, en conséquence, participent moins à différentes séances d'information et de consultations publiques (Martel, *Ibid.*). C'est, entre autres, pour cette raison que nous avons pondéré notre échantillon pour cette caractéristique.

Le tableau 78 présenté à la fin du chapitre sept synthétise tous les résultats obtenus en ce qui a trait à l'influence des caractéristiques démographiques, sociales et économiques sur l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes depuis le réaménagement du secteur Laurier.

En ce qui a trait spécifiquement à l'âge, variable énoncée dans notre hypothèse secondaire, nous pouvons dégager certains constats et valider en partie notre hypothèse. Les analyses de régression ordinale ont exposé que l'âge a bel et bien un effet, cependant cet effet n'est perçu que chez les femmes de notre échantillon. En effet, l'âge n'influence pas la perception des hommes. Les analyses réalisées révèlent que cet effet de l'âge chez les femmes est plus grand que celui anticipé.

En ce qui a trait à la nature de l'effet, là également, nous pouvons partiellement valider notre hypothèse. Tout comme nous l'avions supposé au début de notre recherche doctorale, les résultats obtenus révèlent que les femmes plus jeunes se sentent, depuis le réaménagement du secteur, davantage en sécurité et qu'elles participent davantage aux séances traitant d'aménagement que les femmes plus âgées. Par contre, suite aux analyses de régression ordinales, nous constatons que les femmes âgées de 50 à 59 ans, considèrent que leurs déplacements se sont davantage détériorés et qu'elles ont moins accès aux services de proximité que les femmes âgées de 60 ans et plus.

Nous avions également émis l'hypothèse que l'appartenance au groupe ethnique, la situation familiale, le revenu et le mode d'occupation du logement aurait un effet sur la perception des personnes interrogées. Tout d'abord, après le premier traitement des données, nous avons décidé d'éliminer la variable appartenance à un groupe ethnique, car nous n'avions pas suffisamment de données permettant de réaliser correctement les différentes analyses statistiques.

En ce qui a trait aux variables statut familial (avoir des enfants), revenu et mode d'occupation du logement, les résultats des analyses de régression ordinales n'ont toutefois pas permis de valider cette section de l'hypothèse secondaire. En effet, parmi toutes les analyses de régression que nous avons réalisées, aucun de ces trois variables n'est apparu comme ayant un effet statistiquement significatif. À la fin du chapitre sept, nous

avons dressé la liste des arguments expliquant pourquoi ces variables n'ont pas d'effet significatif, en voici un résumé.

Au niveau de la variable statut familial (avoir des enfants), nous estimions que les parents seraient plus enclins à fréquenter les parcs comprenant des aires de jeux pour les enfants. De plus, nous avancions que la présence d'enfants réduirait la capacité de gain des femmes sur le marché du travail. Nous avons constaté qu'avoir ou non des enfants n'influence pas la fréquentation du parc Wilfrid-Laurier, car celui-ci est très complet et attirent toutes sortes de clientèles. De plus, parmi les femmes de notre échantillon, les femmes avec enfant n'ont pas une capacité financière inférieure à celles n'ayant pas d'enfant.

Au niveau du mode d'occupation du logement, nous voulions savoir si les personnes interrogées sont locataires ou propriétaires de leur logement, car Ghomari (*Ibid.*) mettait en lumière les liens existants entre le mode d'occupation du logement et l'appropriation des espaces publics. Les différences observées entre nos résultats et ceux de Ghomari proviennent à notre avis des différentes définitions de l'espace public. De plus, parmi les personnes ayant répondu à notre questionnaire, il y a une surreprésentation des propriétaires par rapport à l'ensemble de la population de l'arrondissement. Ainsi, si nous avions recueillis plus de réponses de femmes et d'hommes locataires peut-être que les résultats auraient été différents.

Finalement, nous avions également émis l'hypothèse que le revenu influencerait la mobilité et le sentiment de sécurité des femmes, car les femmes moins fortunées limiteraient davantage leur déplacement le soir, puisqu'elles ne peuvent se déplacer en taxi ou en voiture. La situation géographique du quartier, sa forte mixité des fonctions ainsi que sa très bonne desserte en transport en commun font en sorte que les femmes peuvent très bien se déplacer en soirée tout en se sentant en sécurité.

Ce huitième chapitre a donc pris le soin d'effectuer un retour sur nos hypothèses générale et secondaire de recherche afin de voir dans quelles mesures nous pouvions les valider. De façon générale, nous pouvons affirmer avoir valider une bonne partie de nos hypothèses, mais également confirmer que nous avions sous-estimé l'effet du profil démographique, social et économique des personnes interrogées et la spécificité de l'environnement urbain étudié. Si nous avions effectué la même recherche dans un autre quartier, les probabilités que nos résultats eussent été différents sont élevées.

#### CONCLUSION

Tout d'abord, pour cette thèse de doctorat nous avons élaboré un projet de recherche qui englobe l'ensemble de nos intérêts de recherche que sont les recherches féministes, le droit à la ville ainsi que l'aménagement de l'espace urbain et ces effets sur les habitantes et les habitants d'un territoire. De plus, cette recherche doctorale a été fortement influencée par différentes disciplines et approches. La géographie, la planification urbaine et l'urbanisme ainsi que les approches féministes en études urbaines incluant leurs critiques et ajouts aux théories de l'École de Chicago et du marxisme sont au cœur de cette thèse.

Il était également important pour nous d'articuler et de réaliser une recherche doctorale qui intègre l'analyse différenciée selon le genre. La littérature exposée aux deux premiers chapitres de cette thèse ainsi que les résultats obtenus dans cette recherche doctorale démontrent que les expériences et les réalités urbaines des femmes et des hommes sont différentes. Il est donc important et pertinent de collecter des données autant chez les femmes que chez les hommes et d'effectuer des analyses différenciées selon le genre, car cela permet de mieux cerner les éléments ayant des effets chez les femmes et chez les hommes. Ces analyses permettent également de mieux comprendre la réalité de chacune et de chacun afin de mieux planifier un espace urbain qui répond à l'ensemble des besoins des femmes et des hommes. L'intégration de l'analyse différenciée selon le genre permet d'identifier les enjeux où il y des écarts entre la réalité des femmes et des hommes, mais également d'identifier là où les écarts se rétrécissent et où les femmes font des percées.

Dans cette perspective, nous avons articulé une recherche doctorale dont l'objectif principal était de comprendre de quelles façons les femmes et les hommes exercent

leur droit à la ville. Nous avons également cherché à saisir comment le réaménagement d'un secteur et l'implantation de certains aménagements urbains influençaient ce droit à laville et s'il y avait des différences entre les effets vécus par les femmes et ceux vécus par les hommes. Finalement, nous avons analysé nos données afin d'identifier les liens existants entre l'exercice du droit à la ville et les caractéristiques démographiques, sociales et économiques des répondantes et des répondants et les différents effets de l'aménagement de l'espace urbain.

Afin d'atteindre ces objectifs, nous avons tout d'abord articulé notre cadre théorique qui a permis de jeter un nouvel éclairage sur le droit à la ville afin que celui-ci intègre davantage les réalités et les expériences des femmes. Pour ce faire, nous avons ajouté, à la proposition faite par Lefebvre du le droit à la ville, de nouvelles dimensions que sont la mobilité, le sentiment de sécurité ainsi que la convivialité. Celles-ci s'ajoutent aux dimensions de Lefebvre que sont l'appropriation, la participation et l'accès aux services. Nous avons également été en mesure d'opérationnaliser cette proposition théorique. Le cadre opératoire présenté au cinquième chapitre de cette thèse expose cette opérationnalisation.

Ce cinquième chapitre expose également la stratégie méthodologique déployée pour tester nos hypothèses. Tout d'abord, afin d'évaluer comment les femmes et les hommes exercent leur droit à la ville et de quelles façons l'aménagement urbain influence cet exercice, nous avons opté comme stratégie méthodologique pour l'étude de cas. Pour y arriver, nous avons construit un questionnaire électronique. Via cet outil de collecte de données, nous avons recueillis les réponses de 280 personnes âgées de 18 ans et plus et vivant à proximité des interventions urbanistiques réalisées par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. Plus précisément, notre échantillon est composé de 157 femmes et 123 hommes. Grâce aux données recueillies, nous avons réalisé des analyses quantitatives telles des analyses bi-variées et des analyses de régression ordi-

nale ainsi que des analyses qualitatives de contenu. Toute cette démarche méthodologique a permis de recueillir une pluralité d'informations et nous a permis de valider et d'invalider certains aspects de nos hypothèses de recherche. De plus, il s'agit d'une démarche reproductible.

Grâce aux résultats obtenus, nous sommes désormais en mesure d'identifier les dimensions du droit à la ville où les femmes et les hommes interrogées ont des comportements similaires et différents. Dans le cas spécifique de notre recherche, nous pouvons conclure que les femmes et les hommes interrogés exercent leur droit à la ville de façons très similaires, à l'exception de la dimension du sentiment de sécurité. À cela nous pouvons ajouter que les femmes et les hommes perçoivent les effets du réaménagement du secteur sur leurs déplacements, leur sentiment de sécurité, l'accès à certains services et le rapport entre les individus de façon statistiquement différente. Ces résultats nous permettent d'avancer qu'il a été important et pertinent d'ajouter de nouvelles dimensions au droit à la ville initialement élaboré par Lefebvre, surtout si l'on veut bien prendre en considération les expériences et les réalités des femmes. Les plus grandes différences entre les femmes et les hommes ont été notées par rapport aux nouvelles dimensions (mobilité, sentiment de sécurité et convivialité) et nous avons constaté moins de différence entre les femmes et les hommes au niveau de l'appropriation, de la participation et de l'accès aux services. Soulignons que même si ces dernières dimensions ont soulevé moins de différences entre les femmes et les hommes, la thèse a démontré que, pour mieux comprendre la ville et y intervenir, les six dimensions doivent être analysées.

La liste des aménagements qui n'ont pas eu d'impact ou peu d'impact et surtout la liste des aménagements qui ont un impact positif pour la grande majorité sont des résultats pratiques intéressants. Cette liste et la réflexion qui l'a accompagnée seront, nous l'espérons, utile pour les urbanistes tant en termes de qualité de vie qu'en terme de coûts d'infrastructures.

Au niveau de notre hypothèse secondaire, les résultats obtenus nous permettent d'identifier les caractéristiques démographiques, sociales et économiques influençant l'exercice du droit à la ville des femmes et des hommes. Tout d'abord, la variable ayant le plus grand effet et dans le plus grand nombre de dimensions du droit à la ville est le mode de déplacement. Cela ne nous étonne pas, car le projet visait principalement à réduire la circulation automobile et à améliorer et à sécuriser les déplacements actifs. Chez les femmes, se déplacer à vélo, en transport en commun ou à pied, occuper un emploi ou étudier à temps partiel et être à la retraite, être âgées de 18 à 29 ans, 30 à 39 ans et 50 à 59 ans, résider dans le secteur depuis moins de 10 ans et être célibataire ont un effet statistiquement significatif sur au moins une des dimensions du droit à la ville. Chez les hommes, se déplacer à vélo et en transport en commun, occuper un emploi ou étudier à temps partiel, résider dans le secteur depuis 5 ans à 9 ans, posséder uniquement un diplôme secondaire et avoir un état de santé limitant les déplacements influencent leur exercice du droit à la ville. Finalement, trois variables identifiées dans notre hypothèse secondaire se sont avérées ne pas avoir d'effet significatif. Il s'agit du revenu, du mode d'occupation du logement et de la situation familiale (avoir des enfants) et ce, tant chez les femmes et que chez les hommes.

En résumé, cette recherche doctorale a articulé un droit à la ville qui intègre les réalités et les expériences des femmes. Nous avons démontré dans les deux premiers chapitres de cette thèse que les femmes et les hommes n'ont pas les mêmes réalités et l'importance et les apports d'intégrer une approche féministe en études urbaines. Nous avons opérationnalisé ce droit à la ville afin de documenter de quelles façons les femmes et les hommes l'exercent. Nous avons également questionné les effets des aménagements sur les femmes et les hommes et de quelles façons ces effets diffèrent ou sont semblables chez les femmes et les hommes interrogés. Finalement nous avons intégré la notion d'intersectionalité en cherchant à identifier comment les variables démographiques, sociales et économiques influencent la perception des femmes et des hommes en ce qui a trait à évaluer leur environnement urbain et leurs comportements dans celui-

ci. Notre recherche a donc exposé que les réponses des femmes et des hommes face aux aménagements ne sont pas identiques et qu'ils diffèrent par moment même de beaucoup.

Elle a également permis d'identifier certaines caractéristiques démographiques, sociales et économiques influençant la perception des femmes et des hommes face à l'aménagement de l'espace urbain et que ces caractéristiques varient également selon le genre. À titre d'exemple, à la suite de la réalisation d'analyses de régression ordinale, nous avons identifié que l'âge avait un effet significatif sur le sentiment de sécurité des femmes interrogées suite au réaménagement du secteur étudié tandis que chez les hommes, l'état de santé avait cet effet.

Nous considérons que le secteur étudié, tant dans sa localisation, son cadre bâti et la composition de sa population rend nos résultats uniques. En effet, le secteur étudié est particulièrement très dense, situé à proximité du centre-ville et possédant une grande mixité des fonctions. L'accès et la desserte en transport en commun sont grands et les infrastructures cyclables y sont nombreuses. Nous supposons donc que si nous avions réalisé cette recherche dans un secteur moins dense, avec une plus grande ségrégation des fonctions et qui dépend davantage de l'usage de la voiture pour se déplacer efficacement, comme plusieurs secteurs montréalais qui ne sont pas à distance de marche d'une station de métro et un grand nombre de municipalités au Québec, les différences entre les femmes et les hommes au niveau de l'exercice de leur droit à la ville auraient été plus nombreuses et plus marquées.

Certains aspects de cette recherche sont généralisables. Tout d'abord, il existe bien un rapport différencié à l'espace selon le genre. Celui-ci varie selon le type d'espace, mais également selon le profil démographique, social et économique des femmes et des hommes. Ces constats devraient alimenter une réflexion sur la planification territoriale

à savoir qu'il est important de bien connaître la population d'un secteur, car l'aménagement est perçu et vécu différemment selon le profil démographique, social et économique des individus qui y vivent. Il est, en effet, impossible d'aménager l'espace urbain pour un habitant dit « moyen ».

Cette recherche comporte, par contre, quelques limites. Tout d'abord, la constitution de notre échantillon où nous avons observé une surreprésentation des personnes ayant un profil plutôt bien nanti – revenu annuel de plus de 50 000\$, propriétaire de leur logement et possédant un diplôme universitaire - fait nous questionner sur les méthodes d'échantillonnage et le choix de l'outil de collecte de données. Bien que nous ayons tenté d'entrer en contact avec le plus grand notre de personnes possibles, nous constatons qu'un profil bien particulier a rempli notre questionnaire. Est-ce parce que celui-ci était uniquement disponible en ligne? Si nous avions distribué des versions papiers dans différents organismes communautaires, peut-être que nous aurions pu diversifier le profil démographique, social et économique de notre échantillon. Nous croyons que la nature même de notre questionnaire a également joué en ligne de compte sur la composition de notre échantillon. Il s'agit d'un long questionnaire demandant d'avoir une réflexion sur l'environnement qui nous entoure. Nous émettons l'hypothèse, que les personnes en situation de précarité n'ont peut-être pas le temps et les ressources leur permettant de s'arrêter et de répondre à un questionnaire qui leur demande de réfléchir à leur environnement et comment celui-ci influence leur droit à la ville.

Il serait intéressant de questionner à nouveaux les répondantes et les répondants plus d'une fois dans le temps afin de voir les modifications des perceptions et si leurs perceptions évoluent à mesure qu'ils s'habituent au réaménagement du secteur. Il serait également intéressant de refaire cette recherche dans différents environnements. Nous supposons que les résultats seraient bien différents si, par exemple, nous étudions les effets des aménagements urbains sur l'exercice du droit à la ville des personnes vivant

dans un quartier central, comme celui-ci secteur Laurier-Est, mais où il y a une grande diversité ethnique. Il serait également intéressant de tester nos hypothèses de recherche dans un autre milieu de vie, moins dense, tel qu'une banlieue.

ANNEXE 1

# RELATION ENTRE LES ÉLÉMENTS DE LA MOBILITÉ ET LE GENRE. ANALYSE DE KHI CARRÉ

Variables dépendantes	Khi carré de Pear- son	V de Cramer	Sig.
Mode de transport pour se rendre au travail	1,613	0,080	0,656
Mode de transport pour effectuer des activités de loisirs	2,174	0,099	0,537
Mode de transport pour faire des courses et autres activités liées au foyer	1,301	0,069	0,729
Moment dans la journée où la majorité des déplacements sont effectués	0,482	0,042	0,786
Perception des effets du projet de réaménagement sur les dépla- cements	12,423	0,211	0,002
Effet des aménagements spécifiques sur les déplacements			
Dos d'âne allongé	2,320	0,093	0,313
Saillie de trottoir	5,279	0,141	0,071
Élargissement de trottoir	2,124	0,089	0,346
Rétrécissement de la chaussée	12,495	0,217	0,002
Passage piétonnier	0,646	0,049	0,724
Bande cyclable	6,430	0,154	0,040
Piste cyclable	3,805	0,119	0,149
Rue à sens unique	7.747	0,170	0,021
Fermeture de rue, impasse, cul-de-sac	1,996	0,088	0,369
Voie de circulation réservée pour les autobus	3,807	0,122	0,149
Stationnement sur rue	1,202	0,069	0,548
Stationnement hors rue	1,529	0,082	0,565
Signalisation	0,458	0,043	0,795
Éclairage	0,938	0,062	0,625
Mobilier urbain	0,528	0,046	0,768

# RELATION ENTRE LES ÉLÉMENTS DE SENTIMENT DE SÉCURITÉ ET LE GENRE. ANALYSE DE KHI CARRÉ

Tableau 101 Relation entre les éléments de sentiment de sécurité et le genre. Analyse de khi carré

Variables dépendantes	Khi carré de Pear- son	V de Cramer	Sig.
Sentiment de sécurité dans le secteur	11,383	0,202	0,023
Moment dans la journée où les personnes interrogées ressentent de l'insécurité	11,691	0,206	0,020
Perception des effets du projet de réaménagement sur le senti- ment de sécurité	13,026	0,216	0,001
Perception des effets des aménagements spécifiques sur le sen- timent de sécurité			
Dos d'âne allongé	4,754	0,133	0,093
Saillie de trottoir	7,463	0,167	0,024
Élargissement de trottoir	5,798	0,147	0,055
Rétrécissement de la chaussée	5,961	0,151	0,051
Passage piétonnier	6,722	0,161	0,035
Bande cyclable	6,197	0,152	0,045
Piste cyclable	7,316	0,165	0,026
Rue à sens unique	2,988	0,107	0,225
Fermeture de rue, impasse, cul-de-sac	0,709	0,053	0,702
Voie de circulation réservée pour les autobus	1,058	0,066	0,589
Stationnement sur rue	3,955	0,127	0,138
Stationnement hors rue	7,711	0,179	0,021
Signalisation	2,177	0,094	0,337
Éclairage	0,897	0,059	0,639
Mobilier urbain	0,657	0,051	0,720

# RELATION ENTRE LES ÉLÉMENTS DE CONVIVIALITÉ ET LE GENRE. ANALYSES DE KHI CARRÉ

Tableau 102 Relation entre les éléments de convivialité et le genre. Analyses de khi carré

Variables dépendantes	Khi carré de Pear- son	V de Cramer	Sig.
Perception du secteur comme convivial	6,957	0,158	0,073
Perception des rapports entre individus comme positifs	2,702	0,116	0,295
Perception des effets du réaménagement			
Convivialité du secteur	4,977	0,135	0,083
Rapport entre les individus	5,973	0,149	0,050
Effet des aménagements spécifiques sur la convivialité du sec-			
teur Dos d'âne allongé	0,150	0,025	0,928
Saillie de trottoir	3,605	0,121	0,165
Élargissement de trottoir	2,390	0,098	0,303
Rétrécissement de la chaussée	8,690	0,191	0,013
Passage piétonnier	3,028	0,111	0,220
Bande cyclable	9,458	0,200	0,009
Piste cyclable	9,333	0,200	0,009
Rue à sens unique	5,878	0,161	0,053
Fermeture de rue, impasse, cul-de-sac	3,739	0,130	0,154
Voie de circulation réservée pour les autobus	2,822	0,116	0,244
Stationnement sur rue	9,330	0,214	0,009
Stationnement hors rue	8,118	0,206	0,017
Signalisation	1,683	0,089	0,431
Éclairage	1,025	0,066	0,599
Mobilier urbain	0,393	0,040	

# RELATION ENTRE LES ÉLÉMENTS DE LA CENTRALITÉ ET LE GENRE. ANALYSES DE KHI CARRÉ

Tableau 103 Relation entre les éléments de la centralité et le genre. Analyses de khi carré

Variables dépendantes	Khi carré de Pearson	V de Cramer	Sig.
Perception des effets des aménagements spéci-			
fiques sur l'accessibilité aux services urbains	2.001	0.127	0.064
Bibliothèques	3,981	0,137 0,129	0,264
Maison de la culture	3,222		0,359
Théâtres	5,984	0,146	0,112
Musées	3931	0,118	0,269
Centres de loisirs	5,008	0,175	0,082
Piscines, pataugeoires et jeux d'eaux	2,366	0,108	0,306
Terrains sportifs	8,854	0,228	0,012
Jardins communautaires	7,727	0,166	0,052
Parcs	11,326	0,215	0,003
Écoles primaires	1,375	0,070	0,711
Écoles secondaires	8,816	0,177	0,032
Écoles de métiers et profes- sionnels	9,767	0,187	0,021
CSSS	3,749	0,116	0,290
CLSC	3,610	0,114	0,307
Pharmacies	6,096	0,148	0,107
Ressources d'hébergement	5,215	0,136	0,157
Centre de réadaptation	7,377	0,162	0,061
Centre jeunesse	7,259	0,161	0,064
Services d'autopartage	10,002	0,189	0,019
Autobus	3,710	0,128	0,156
Métro	2,328	0,097	0,312
Stationnement	10,889	0,197	0,028

	*			
	Fruiteries	4,739	0,134	0,192
	Boulangeries	11,065	0,205	0,011
	Boucheries	17,854	0,253	0,001
	Poissonneries	12,574	0,212	0,014
1	Cordonneries	11,367	0,201	0,023
	Banques	8,604	0,183	0,014
	Restaurants	8,258	0,176	0,041
Effet des amén sentiment de sé	agements spécifiques sur le curité			· ·
-13-1-111111111111111111111111111111111	Dos d'âne allongé	16,507	0,243	0,001
	Saillie de trottoir	5,066	0,142	0,079
П	Élargissement de trottoir	11,015	0,212	0,004
	Rétrécissement de la chaus- sée	8,293	0,184	0,016
	Passage piétonnier	6,284	0,163	0,043
	Bande cyclable	7,564	0,176	0,023
	Piste cyclable	5,876	0,156	0,053
	Rue à sens unique	3,365	0,118	0,118
=	Fermeture de rue, impasse, cul-de-sac	3,783	0,127	0,151
	Voie de circulation réservée pour les autobus	4,098	0,133	0,129
	Stationnement sur rue	1,447	0,080	0,485
	Stationnement hors rue	0,884	0,065	0,643
	Signalisation	0,617	0,052	0,734
	Éclairage	4,118	0,135	0,128
	Mobilier urbain	5,446	0,154	0,066

# RELATION ENTRE LES ÉLÉMENTS DE L'APPROPRIATION DES ES-PACES PUBLICS ET LE GENRE. ANALYSE DE KHI CARRÉ

Tableau 104 Relation entre les éléments de l'appropriation des espaces publics et le genre. Analyse de khi carré

Variables dépendantes	Khi carré de Pearson	V de Cramer	Sig.
Fréquence de fréquentation			
Parc Wilfrid-Laurier	5,175	0,136	0,270
Place Coteau St-Louis	6,416	0,152	0,170
Moment de fréquentation			
Parc Wilfrid-Laurier	1,281	0,069	0,734
Place Coteau St-Louis	5,997	0,175	0,199
Perception de la facilité d'accès			
Parc Wilfrid-Laurier	3,249	0,108	0,517
Place Coteau St-Louis	0,986	0,060	0,912
Type d'activités effectué	75		
Parc Wilfrid-Laurier	2,000	0,085	0,849
Place Coteau St-Louis	8,514	0,174	0,203
Perception des effets du réaménagement sur la fréquentation			
Parc Wilfrid-Laurier	4,912	0,133	0,086
Place Coteau St-Louis	5,077	0,146	0,079
Effet des aménagements spécifiques sur la fréquentation des espaces publics			
Dos d'âne allongé	2,779	0,100	0,427
Saillie de trottoir	3,014	0,108	0,222
Élargissement de trottoir	2,459	0,098	0,292
Rétrécissement de la chaussée	1,286	0,071	0,526
Passage piétonnier	1,956	0.000	0,376
Bande cyclable	0,707	0,053	0,702
Piste cyclable	1,519	0,077	0,468
Rue à sens unique	0,415	0,040	0,813
Fermeture de rue, impasse, cul-de-sac	1,535	0,074	0,674
	4,737	0,130	0,192
Voie de circulation réservée pour les autobus	4,/3/	0,130	0,192

1	Stationnement sur rue	4,550	0,135	0,103
	Stationnement hors rue	4,548	0,137	0,103
	Signalisation	1,655	0,082	0,437
	Éclairage	0,326	0,036	0,849
	Mobilier urbain	0,272	0,033	0,873

# RELATION ENTRE LES ÉLÉMENTS DE LA PARTICIPATION ET LE GENRE. ANALYSES DE KHI CARRÉ

Tableau 105 Relation entre les éléments de la participation et le genre. Analyses de khi carré

Variables dépendantes	Khi carré de Pear- son	V de cramer	Sig.
Participation antérieure au projet à des groupes de citoyennes et citoyenne	0,333	0,035	0,564
Participation à des assemblées traitant spécifiquement du projet Laurier-Est	0,773	0,053	0,856
Participation à des assemblées traitant de façon générale d'aménagement urbain	2,679	0,100	0,444
Perception des effets du réaménagement sur la participation	3,108	0,109	0,211
Perceptions des effets des enjeux urbains et leur incitation à la participation			
Apaisement de la circulation	2,435	0,096	0,296
Transport actif	1,131	0,065	0,568
Transport en commun	4.157	0,126	0,125
Stationnement	0,173	0,026	0,917
Visibilité	0,769	0,054	0,681
Mobilier urbain	3,004	0,107	0,223

# MATRICE DE CORRÉLATION

CLSC	CSSS	Hôpitaux	Écoles de métiers	Ecoles secondaires	Ecoles primaires	Gardenie	Parcs	is communau-	Terrains sportifs	Piscines	Centre des loisirs	Arėnas	Musées	Théâtres	Maison de la culture	Bibliothèques	
518	,469	,529	,399	,430	,353	307	,471										Bibliothèques
	mana	a nam	mon w	,402	name	na na											Maisonculture
576	,516	,611	445	,512	,409	,344	,412										Théâtres
575	,576	,611	,459	,496	,399	,387	,376	,457	,433	,361	,495	,477	-	849	,746	,749	Musées
470	,445	,461	,347	,410	,489	,347	,597	,497	,654	,630	,659	Jesselt	,477	,515	,552	,511	Arénas
509	,481	,399	,306	,378	,522	,383	,484	Tura nad u	,529	,542	-	,659	,495	,507	,596	,547	Centre des loisirs
474	,385	,383	,307	,359	,423	,301	,729	,569									Piscines
459	,462	,384	,353	,423	,453	,324	,675	5664	<b></b>	,733	,529	,654	,433	,446	,457	,463	Terrains sportifs
463	,488	,417	,438	461	,326	315	,514	_	,664	,569	,505	,497	.457	,457	,505	,487	Jardins communautaires
456	,382	,389	,281	,326	,397	,273	<b></b>	,514	,675	,729	484	,597	,376	,412	,477	,471	Parcs
411	,537	,391	,480	,493	,658	-	,273		******								Garderie
				,558					,453	,423	,522	,489	,399	,409	,348	,353	Écoles primaires
				ļ-uā					,423	,359	378	,410	,496	,512	<b>,</b> 402	,430	Écoles secondaires
22	,407	,371	_	,703	,455	,480	,281	,438	353	307	,306	347	,459	,445	,367	,399	Écoles de métiers
707	,678		,371	,458	,355	,391	,389		,384	,383	,399	.461	,611	,611	,511	,529	Hôpitaux
786	_	,678	,407	,448	,417	,537	,382		,462	,385	,481	,445	,576	,516	,472	,469	CSSS
	,786	,707	,331	,369	,414	,411	,456	,463	,459	,474	,509	,470	,575	,576	,543	,518	CLSC
540	,449	,486	,337	,359	,358	,341	,542	,415	,495	,545	,449	,459	,417	,479	,475	479	Pharmacies
																	Hébergement
562	·046	,550	,589	,522	,318	,435	,296	,482	383	,351	,364	357	,430	,377	,378	,364	Réadaptation
5	,650	,459	,636	,556	,338	,420	,285	,515	,407	,338	,426	,377	,462	,436	,448	,431	Centre jeunesse
223	,205	,175	,200	,158	,213	,198	,243	,229	,258	,280	,282	,239	,206	,247	,230	,233	Vélo en libre service
211	186	,128	,312	,209	,178	,226	,241	,179	,268	,301	,212	,192	,219	,276	,191	,193	Service d'auto-partage
777	,206	,262	,196	,232	,269	,238	,355	,264	,380	,308	,392	,364	,341	,389	,370	,405	Autobus
300	,265	,322	,196	,235	,291	,213	,537	,295	,420	,407	,341	,406	,341	,381	,375	,393	Mėtro

Restaurants	Banques	Cordonneries	Poissonneries	Boucheries	Boulangeries	Fruiteries	Epiceries	Stationnements	Métro	Autobus	Service d'auto-partage	Vélo en libre service	Centre jeunesse	Réadaptation	Hébergement	Pharmacies	
,496	hanny	~~~~	mount	h~~~	****	~~~~	www.	www.4	,393	<sup>4</sup> 05	193						Bibliothèques
· www.	harna	nnnn	www	hann.	mann	nound	hound	hound	,375	,370	191	,230	,448	,378	,445	,475	Maisonculture
			*********	S	den more	,519	!	4		,389	276						Théâtres
,434	,437	,409	,452	,421	,435	,443	,393	<sup>344</sup>	,341	,341	,219	,206	,462	,430	,457	,417	Musées
,462	,462	,454	,431	,443	,486	,501	,472	,354	,406	,364	192	,239	,377	,357	,391	,459	Arénas
,501	,550	,490	,466	,472	,449	,500	,451	,363	,341	,392	,212	,282	,426	,364	,386	,449	Centre des loisirs
,509	,482	,442	,469	,507	,548	,532	,531	<sub>3</sub> 12	,407	,308	301	,280	338	351	319	,545	Piscines
,479	,478	,463	,471	,509	,520	,515	,524	,330	,420	,380	268	,258	,407	,383	,413	,495	Terrains sportifs
,370	,408	,389	,389	,423	,391	,380	,382	,270	,295	,264	3 ,179	,229	,515	,482	,480	,415	Jardins communautaires
,581	,512	,503	,530	587	,615	,604	,634	,421	,537	,355	,241	,243	,285	,296	,315	,542	Parcs
,364	,412	,417	,380	,406	,352	,326	,379	,278	,213	,238	,226	,198	,420	,435	,396	,341	Garderie
,420	,405	,432	,397	,437	,374	,382	,370	,257	,291	,269	,178	,213	,338	318	,313	,358	Écoles primaires
,288	,336	,302	,278	317	,334	,279	,276	,230	,235	,232	,209	,158	,556	,522	,525	,359	Écoles secondaires
,270	,313	,274	,262	,320	,305	,271	,226	,153	,196	,196	,312	,200	,636	,589	,592	,337	Écoles de métiers
,416	,424	,374	,389	,375	,418	,433	,408	,319	,322	,262	128	,175	,459	,550	,499	,486	Hôpitaux
,395	,406	,420	,413	,392	,390	,416	381	,309	,265	,206	186	,205	,650	,646	,607	,449	csss
,464	,453	,483	,465	,471	,466	,481	,444	,356	,309	,272	,211	,223	,511	,562	,509	,542	CLSC
,603	,536	,504	,521	,609	,653	,597	,623	,315	,486	,331	264	,268	,378	,378	,407	<b></b>	Pharmacies
,224	;250	,275	,260	,254	,273	,261	,241	,179	,152	,203	,225	,183	<sub>3</sub> 878	,862	<b> </b>	,407	Hébergement
																	Réadaptation
,229	,257	,265	,240	,261	,253	,266	,243	,155	1118	,183	,204	, 164	-	,864	,878	,378	Centre jeunesse
									,346								Vélo en <u>libre service</u>
,210	,256	,213	,222	,271	,289	,259	,205	,162	,315	,400				}			Service d'auto-partage
****	munul	hanne	many		naun	hanny		~~~~	,516	*****	·	,324	,183	,169	,203	3331	Autobus
,533	,452	,385	,458	,432	,517	,509	,537	,326	<b>J</b>	,516							Métro

	Stationnements	Épiceries	Fruiteries	Boulangeries	Boucheries	Poissonneries	Cordonneries	Banques	Restaurants
Bibliothèques	,310	,442	,526	,506	,495	,455	,441	,473	,496
Maison de la culture	,348	,430	,528	,505	,464	,490	,457	,497	,487
Théâtres	,328	,452	,519	,488	,464	,438	,421	,513	,495
Musées	,344	,393	,443	,435	,421	,452	,409	,437	,434
Arénas	,354	,472	,501	,486	,443	,431	,454	,462	,462
Centre des loisirs	,363	,451	,500	,449	,472	,466	,490	,550	,501
Piscines	,312	,531	,532	,548	,507	,469	,442	,482	,509
Terrains sportifs	,330	,524	,515	,520	,509	,471	,463	,478	,479
Jardins communautaires	,270	,382	,380	,391	,423	,389	,389	,408	,370
Parcs	,421	,634	,604	,615	,587	,530	,503	,512	,581
Garderie	,278	,379	,326	,352	,406	,380	,417	,412	,364
Écoles primaires	,257	,370	,382	,374	,437	,397	,432	,405	,420
Écoles secondaires	,230	,276	,279	,334	,317	,278	,302	,336	,288
Écoles de métiers	,153	,226	,271	,305	,320	,262	,274	,313	,270
Hôpitaux	,319	,408	,433	,418	,375	,389	,374	,424	,416
CSSS	,309	,381	,416	,390	,392	,413	,420	,406	,395
CLSC	,356	,444	,481	,466	,471	,465	,483	,453	,464
Pharmacies	,315	,623	,597	,653	,609	,521	,504	,536	,603
Hébergement	,179	,241	,261	,273	,254	,260	,275	,250	,224
Réadaptation	,182	,208	,225	,235	,238	,228	,265	,242	,191
Centre jeunesse	,243	,266	,253	,261	,240	,265	,257	,229	,243
Vélo en libre service	,291	,301	,322	,272	,262	,255	,273	,333	,291
Service d'auto-partage	,205	,259	,289	,271	,222	,213	,256	,210	,205
Autobus	,396	,436	,404	,409	,414	,384	,438	,427	,396
Métro	,537	,509	,517	,432	,458	,385	,452	,533	,537
Stationnements	,383	,360	,371	,371	,371	,345	,352	,356	,383
Épiceries	1,000	,843	,839	,800	,759	,705	,716	,842	1,000
Fruiteries	,843	1,000	,879	,858	,806	,786	,765	,832	,843
Boulangeries	,839	,879	1,000	,884	,788	,773	,728	,832	,839
Boucheries	,800	,858	,884	1,000	,844	,822	,739	,826	,800
Poissonneries	,759	,806	,788	,844	1,000	,866	,777	,779	,759
Cordonneries	,705	,786	,773	,822	,866	1,000	,793	,758	,705
Banques	,716	,765	,728	,739	,777	,793	1,000	,780	,716
Restaurants	,842	,832	,832	,826	,779	,758	,780	1,000	,842

### **QUESTIONNAIRE**

#### FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT

« Étude des effets du réaménagement du secteur Laurier-Est sur la vie des résidents et résidentes »

#### **IDENTIFICATION**

Chercheuse responsable du projet : Frédérique Roy Trempe Programme d'enseignement : Doctorat en Études urbaines Adresse courriel : roy-trempe.frederique@courrier.uqam.ca

#### DIRECTION

Cette recherche est réalisée dans le cadre d'une thèse de doctorat sous la direction de Catherine Trudelle, de la Faculté des Sciences humaines et de Winnie Frohn, de la Faculté de l'École des Sciences de la gestion de l'UQÀM. Elles peuvent être jointes par courriel aux adresses : <a href="mailto:trudelle.catherine@uqam.ca">trudelle.catherine@uqam.ca</a>, frohn.winnie@uqam.ca

#### TÂCHES DEMANDÉES AU PARTICIPANT

Votre participation consiste à répondre à un questionnaire incluant 1) des questions qui visent à mieux saisir les effets du réaménagement du secteur Laurier-Est sur la vie quotidienne et 2) des questions sociodémographiques. Cela devrait vous prendre environ entre 20 et 40 minutes de votre temps.

#### AVANTAGES ET RISQUES

Votre participation contribuera à l'avancement des connaissances à l'égard des impacts du réaménagement du secteur Laurier-Est effectué par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. Il n'y a pas de risque d'inconfort important associé à votre participation à cette recherche. Il est cependant possible que certaines questions puissent raviver des souvenirs liés à une expérience désagréable. Vous demeurez libre de ne pas répondre à une question sans avoir à vous justifier ou même mettre fin au questionnaire.

#### ANONYMAT ET CONFIDENTIALITÉ

Il est entendu que les renseignements recueillis lors de la passation du questionnaire sont confidentiels et que seules, la responsable du projet et ses directrices de recherche, Catherine Trudelle et Winnie Frohn, auront accès aux réponses de ce questionnaire. Les informations conservées dans la base de données aux fins de traitement statistique ne permettront pas de vous identifier. Le questionnaire complété ainsi que votre formulaire de consentement seront conservés séparément sous clé par la responsable du projet pour la durée totale du projet. Les questionnaires ainsi que les formulaires de consentement seront détruits 5 ans après les dernières publications.

#### PARTICIPATION VOLONTAIRE

Votre participation à ce projet est volontaire. Cela signifie que vous acceptez de participer au projet sans aucune contrainte ou pression extérieure, et que par ailleurs vous être libre de mettre fin à votre participation en tout temps au cours de cette recherche. Dans ce cas les renseignements vous concernant seront détruits. Votre accord à participer implique également que vous acceptez que le responsable du projet puisse utiliser aux fins de la présente recherche (articles, thèse, conférences et communications scientifiques) les renseignements recueillis à la condition qu'aucune information permettant de vous identifier ne soit divulguée publiquement à moins d'un consentement explicite de votre part.

#### COMPENSATION FINANCIÈRE

Votre participation à ce projet est offerte gratuitement.

#### DES QUESTIONS SUR LE PROJET OU SUR VOS DROITS?

Vous pouvez contacter le responsable du projet au numéro (514) 987-3000 # 6455 ou à l'adresse courriel : roy-trempe .frederique@courrier.uqam.ca pour des questions additionnelles sur le projet. Vous pouvez également discuter avec les directrices de recherche Catherine Trudelle et Winnie Frohn des conditions dans lesquelles se déroule votre participation et de vos droits en tant que participant de recherche. Le projet auquel vous allez participer a été approuvé sur le plan de l'éthique de la recherche avec des êtres humains. Pour toute question ne pouvant être adressée aux directrices de recherche ou pour formuler une plainte ou des commentaires, vous pouvez contacter le Président du Comité d'éthique de la recherche pour étudiants (CÉRPÉ), par l'intermédiaire de son secrétariat au numéro (514) 987-3000 # 1646 ou par courriel à : savard.josee@uqam.ca.

#### REMERCIEMENTS

Votre collaboration est importante à la réalisation de ce projet et nous tenons à vous en remercier.

#### ACCEPTATION À PARTICIPER

Je reconnais avoir lu le présent formulaire de consentement et consens volontairement à participer à ce projet de recherche. Je comprends que ma participation à cette recherche est totalement volontaire et que je peux y mettre fin en tout temps, sans pénalité d'aucune forme, ni justification à donner.

#### ACCEPTATION À PARTICIPER

1.	Je reconnais avoir lu le présent formulaire de consentement et consens volontairement à participer à ce projet de recherche. Je comprends que ma participation à cette recherche est totalement volontaire et que je peux y mettre fin en tout temps, sans pénalité d'aucune
	forme, ni justification à donner.
	Cochez une seule case.
	J'accepte.
	Je refuse.

## Critères de sélection des répondantes et des répondants

- Avoir 18 ans ou plus.
- Résider à l'intérieur du territoire délimité en orange sur la carte qui suit.



# 2. Par la présente, je confirme avoir 18 ans ou plus

Oui, je suis âgé(e) de 18 ans ou plus.

Non, je ne suis pas âgé(e) de 18 ans ou plus.

## 3. Par la présente, je confirme résider à l'intérieure de la zone délimitée en orange

Oui, je réside à l'intérieur de la zone délimitée en orange.

Non, je ne réside pas à l'intérieur de la zone délimitée en orange.

# Réaménagement du secteur Laurier-Est

Cochez une seule case pa		us le plus fréque	emment pour :		
	Véhicule motorisé	Transport en commun	Vélo, patins ou fauteuil roulant	À pied	Je n'effectue pas ce type de déplacement.
Vous rendre au travail ou à l'école?			graduos de la companya de la company		Constitution of the Consti
Effectuer vos activités de loisir?					
Faire les courses, aller chercher les enfants à la garderie ou à l'école, etc.?			propries the beautiful to the second of the		
Autres types de dé- placement?					
(Exemple: bénévo- lat)					
Si autres types de dépla	cement, veu	illez préciser.	a serinan		
Depuis le réaménageme Cochez une seule case pa	ar ligne.	u <b>r Laurier-Est, a</b> Dui Non	vez-vous changé d	e moyen de	transport pour :
Vous rendre au travail d'école?	ou à				
Effectuer vos activités o	de loisir?				
Faire les courses, aller les enfants à la garde	Somme		•		
l'école, etc. ?	04				
	ement?				

8.	À quel moment de la journée effectuez-vous la majorité de vos déplacements?  Cochez une seule case.
	Aux heures de pointe (approximativement entre 7hrs et 9hrs, 16hrs et 18hrs).
	Durant la journée (approximativement entre 10hrs et 15 hrs).
	En soirée (approximativement entre 19hrs et 21 hrs).
	La nuit (après 22 heures).
9.	Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, le moment de la journée où vous effectuez la majorité de vos déplacements a-t-il changé?
	Cochez une seule case.
	Oui.
	Non.
).	Si oui, nommez le moment de la journée où vous effectuiez la majorité de vos déplacements avant
	le réaménagement du secteur Laurier-Est et expliquez en quelques mots pourquoi cela a changé.
	Combien de temps par jour consacrez-vous aux déplacements pour vous rendre au travail ou à l'école (minutes)?
)	Combien de temps par jour consacrez-vous aux déplacements pour effectuer vos activités de loisir (minutes)?
<b>.</b>	Combien de temps par jour consacrez-vous aux déplacements pour faire les courses, aller cher- cher les enfants à la garderie ou à l'école (minutes)?
1.	Combien de temps par jour consacrez-vous à d'autres types de déplacement (minutes)?
	使性 医骨骨 智性 医乳腺性 医乳腺性 医乳腺性 医乳腺性 医乳腺性 医乳腺性 医乳腺性 医乳腺

15.	Depuis le réaménagement du sec Cochez une seule case.	teur Laurier-Est, de fa	ıçon générale, e	st-ce que vos déplac	ements:
	Se sont améliorés.				
	N'ont pas changé.				
	<b></b>				
	Se sont détériorés.				
16.	Expliquez pourquoi en quelques i	nots.			
	•				
17.	Les aménagements urbains, nom * Pour une définition de ces termes Cochez une seule case par ligne.				
		Améliore mes	N'a pas	Nuit à mes	Je ne sais
		déplacements.	d'effet.	déplacements.	pas.
	Dos d'âne allongé*	-			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
	Saillie de trottoir*	~		***************************************	
	Élargissement de trottoir				
	Rétrécissement de la				
	chaussée		<u> </u>		
	Passage piétonnier				
	Bande cyclable*				
	Piste cyclable*				
	Rue à sens unique				
	Fermeture de rue, im-				
	passe, cul-de-sac	I	Laminia mil	l.	L
	Voie de circulation ré-				
	servée pour les auto- bus				
	Stationnement sur rue		r1		
	Stationnement hors-rue			200000000000000000000000000000000000000	
	Signalisation				
	Éclairage				
	Mobilier urbain*				
	Autre (Préci-		L		
		<b></b>	<u> </u>		<b></b>
	ser:)	- Landau		PAAAAAA .	

tanan dinama tining na tining na anakata na kahasataha na kahasa kan anaka na kahasa na kahasa na kahasa na ka		increase, en chain en constant a			
20.00 6 99.00.00.00	2*********	\$04.00.000			
Fréquentez-vous les espac	es publics suivant	s?			
Cochez une seule case par li	ígne.				
	Je ne le fréquente pas	Moins de 2 fois/année	2 à 3 fois/année	1 à 2 fois/mois	1 fois/semaine plus
Le Parc Wilfrid-Laurier					
Les autres parcs La Place Coteau					
St-Louis (aux abords du Métro Laurier)	·	and the same of th	i		Constitution of the Consti
Les aires de					
jeux pour en- fants					
	se rendre dans les	esnaces nublic	s suivants?		
Selon vous, est-il facile de		copacco pablic			
Selon vous, est-il facile de : Cochez une seule case par li		copacco pasiio			
	igne.	Jn peu facile Ass		facile Je ne	sais pas
	igne.	es _ 5		facile Je ne	sais pas
Cochez une seule case par li  Le Parc Wilfrid-Laurier	igne.	es _ 5		facile Je ne	sais pas
Cochez une seule case par li	igne.	es _ 5		facile Je ne	sais pas

		semaine	semaine	spéciaux	temps
Le Parc Wilfrid-L	aurier				
Les autres parcs					
La Place Coteau	St-		T. 2 2 2 1	1322	
Louis			L.		L. L.
Les aires de jeux	x pour enfants				
i vous fréquente	z ces espaces	publics, en gé	néral, pour quelle ra	aison le faites-vou	ıs?
Cochez une seule	case par ligne.				
					Activités liées
			amis ou (marchar		aux soins des
			assis et promonor		enfants
		s espaces publics, en général, por par ligne.  tivités stationnaires (bain de soleil, ue -niquer, retrouver des amis ou la famille, lire un livre, être assis et exer ou regarder les passants, les fants jouer ou les gens faire du sport, etc.)	allis, les chien foir		(allaiter, les ' nourrir ou les
			du vélo,	natation, tai-	nourn ou les
		open, energy	etc.)	chi, yoga, etc.)	promener, etc.)
Le Parc Wilfrid-L	_aurier			and and an analysis of the second analysis of the second and an analysis of the second and an analysis of the second and an analysis of the second analysis of the second and an analysis	
Les autres parcs	3			7	
La Place Coteau				er e	
Les aires de jeux	pour				
enfants		200000000000000000000000000000000000000	3,000	podpostanijasjonosta	***************************************
Depuis le réamén suivants? Cochez une seule		ecteur Laurier-E	Est, fréquentez-vous	s plus ou moins le	es espaces publics
		Je les fréquen	te plus. Cela n'a pas	changé. Je les fré	quente moins.
Le Parc Wilfrid-L	aurier			18	
Les autres parcs	3				
La Place Coteau	St-Louis				
Les aires de jeux	x pour enfants	Special and the second			One of the second secon
xpliquez pourque	oi en auelaues	mots.			Security Control of the Control of t

22. Si vous fréquentez ces espaces publics, en général, à quel moment le faites-vous?

27.	Les aménagements urbains, nommés ci-après, influencent-ils votre fréquentation des espaces pu-
	blics ci-haut mentionnés (le Parc Wilfrid-Laurier, les autres parcs, la Place Coteau St-Louis les
	aires de ieux).

\* Voir le lexique à la fin du questionnaire.

Cochez une seule case par ligne.

		Je les fréquente plus.	Cela n'a pas changé.	Je les fréquente moins.	Je ne sai pas.
Dos d'âne al	longé*			***************************************	
Saillie de tro	ttoir*				
Élargisseme	nt de trottoir				
Rétrécissem chaussée	ent de la				
Passage pié	tonnier				,
Bande cyclal	ble*				
Piste cyclabl	e*				
Rue à sens u	unique				
Fermeture impasse, cul	de rue,				
Voie de circu servée pour bus	ılation ré-				
Stationneme	ent sur rue				
Stationneme					
Signalisation					
Éclairage					
Mobilier urba	ain*				
Autre	(Préci-		<u> </u>	- toponomic topo	
ser:	)			L	
Autre ser:	MANUAL MANUAL AND	es mots.			
	nd, artistrativas acretientes acretientes caracteris caracteristica artista artista artista for espera		rooman.		
En général, vo	ous sentez-vous	en sécurité dans le se	cteur Laurier-Est?	•	
En général, vo Cochez une se		en sécurité dans le se	cteur Laurier-Est?		
Cochez une se	ule case.	en sécurité dans le se	cteur Laurier-Est?	•	
Pas du t	out.	en sécurité dans le se	cteur Laurier-Est?	•	
Cochez une se	out.	en sécurité dans le se	cteur Laurier-Est?		
Pas du t	out.	en sécurité dans le se	cteur Laurier-Est?	•	
Pas du t Un peu.	oule case.	en sécurité dans le se	cteur Laurier-Est?		

Y-a-t-il des moments dans la journée où vous ne vous Cochez une seule case.	sentez pas ei	n sécurité da	ns ce sec	te
Le matin.				
Durant la journée.				
En soirée.				
La nuit.				
À tous ces moments.	<b>.</b>			
À aucun de ces moments.				
A aucun de ces moments.				
xpliquez pourquoi en quelques mots.				
xpliquez pourquoi en quelques mots.				
	ıs sentez-vous	s plus ou moi	ns en séc	eur
	ıs sentez-vous	s plus ou moi	ns en séc	cui
Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, vou	ıs sentez-vous	s plus ou moi	ns en séc	cui
Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, vou Cochez une seule case.  Je me sens plus en sécurité.	ıs sentez-vous	s plus ou moi	ns en séc	uı
Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, vou Cochez une seule case.  Je me sens plus en sécurité.  Cela n'a pas changé.	ıs sentez-vous	s plus ou moi	ns en séc	eui
Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, vou Cochez une seule case.  Je me sens plus en sécurité.	ıs sentez-vous	s plus ou moi	ns en séc	eui
Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, vou Cochez une seule case.  Je me sens plus en sécurité.  Cela n'a pas changé.  Je me sens moins en sécurité.	ıs sentez-vous	s plus ou moi	ns en séc	eui
Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, vou Cochez une seule case.  Je me sens plus en sécurité.  Cela n'a pas changé.	s sentez-vous	s plus ou moi	ns en séc	eui
Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, vou Cochez une seule case.  Je me sens plus en sécurité.  Cela n'a pas changé.  Je me sens moins en sécurité.	ıs sentez-vous	s plus ou moi	ns en séc	eui
Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, vou Cochez une seule case.  Je me sens plus en sécurité.  Cela n'a pas changé.  Je me sens moins en sécurité.  Expliquez pourquoi en quelques mots.	ıs sentez-vous	s plus ou moi	ns en séc	eur
Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, vou Cochez une seule case.  Je me sens plus en sécurité.  Cela n'a pas changé.  Je me sens moins en sécurité.  Expliquez pourquoi en quelques mots.	ıs sentez-vous	s plus ou moi	ns en séc	eui

	L'améliore.	N'a pas d	'effet. Le	réduit. Je	e ne sais pas.
Dos d'âne allongé*		1			
Saillie de trottoir*	Panagamananananananananananananananananan	-			
Élargissement de trottoir					
Rétrécissement de la chaussée	4		-	-	
Passage piétonnier					
Bande cyclable*	24240				
Piste cyclable*			-		
Rue à sens unique					
Fermeture de rue, impasse, cul- de-sac					
Voie de circulation réservée pour les autobus					
Stationnement sur rue					
Stationnement hors-rue					1
Signalisation					
Éclairage		200000000000000000000000000000000000000			
Mobilier urbain*					
Autre (Préci-					
ser:)					
raliquez nourquei en quelques n	note				
onsidérez-vous que : ochez une seule case par ligne.	nots.				
onsidérez-vous que :	Pas du tou	Un peu	Assez Tr	ès/	
onsidérez-vous que :		t Un peu /	Assez Tr	ès/	

	S'est amélio	oré. N'a p	as changé. 🤅	S'est dét	érioré.
La convivialité du secteur					A (2
Le rapport entre les gens dans les espaces publics					
pliquez pourquoi en quelques n	mots.				
		n canada sun anno ann an sun ann ann an sun ann an sun ann ann ann ann ann ann ann ann ann a			
		transaksaksaksaksaksaksaksaksaksaksaksaksaks			
			- Cot .		
	ement du sect	eur Laurie	:I-⊏SL.		
	ement du sect	eur Laurie	I-ESL.		
Contribue à votre qualité de vie	ement du sect	eur Laurie	I-ESI.		
Cochez une seule case par ligne.  Soit réussi ?  Contribue à votre qualité de vie comme citoyen ou citoyenne ?  Tienne compte des besoins de la	Application of the Control of the Co	eur Laurie			
Soit réussi? Contribue à votre qualité de vie comme citoyen ou citoyenne? Tienne compte des besoins de la population? A réduit la circulation	Application of the Control of the Co	eur Laurie			
Cochez une seule case par ligne.  Soit réussi?  Contribue à votre qualité de vie comme citoyen ou citoyenne?  Tienne compte des besoins de la population?  A réduit la circulation automobile?  A favorisé les déplacements	Application of the Control of the Co	eur Laurie			
Cochez une seule case par ligne.  Soit réussi?  Contribue à votre qualité de vie comme citoyen ou citoyenne?  Tienne compte des besoins de la population?  A réduit la circulation automobile?  A favorisé les déplacements piétons et cyclables?  A sécurisé les abords du métro	Application of the Control of the Co	Leur Laurie			
Soit réussi? Contribue à votre qualité de vie comme citoyen ou citoyenne? Tienne compte des besoins de la population? A réduit la circulation automobile? A favorisé les déplacements piétons et cyclables?		Laurie La			

#### 43. Les aménagements urbains, nommés ci-après, influencent-ils la convivialité du secteur Laurier-Est? \* Voir le lexique à la fin du questionnaire. Cochez une seule case par ligne. Je ne Rend le secteur est N'a pas d'effet sur la Rend le secteur sais plus convivial. convivialité du secteur. moins convivial. pas. Dos d'âne allongé\* Saillie de trottoir\* Élargissement de trottoir Rétrécissement de la chaussée Passage piétonnier Bande cyclable\* Piste cyclable\* Rue à sens unique Fermeture de rue, cul-deimpasse. sac Voie de circulation réservée pour les autobus Stationnement sur rue Stationnement hors-rue Signalisation Éclairage Mobilier urbain\* Autre (Précise 44. Expliquez pourquoi en quelques mots. 45. Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, votre accès aux services liés aux arts et à la culture a-t-il changé? Cochez une seule case par ligne. Je n'ai Je ne L'accès est L'accès est L'accès n'a Je ne fréquente pas plus sais plus difficile. plus facile. pas changé. ce type d'endroit. accès. pas. Bibliothèques Maison de la

culture Théâtres Musées Autre (Préciser

# 46. Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, votre accès aux services liés aux sports et aux loisirs a-t-il changé?

Cochez une seule case par ligne.

	L'accès est plus facile.	L'accès n'a pas changé.	L'accès est plus difficile.	Je n'ai plus accès.	Je ne fréquente pas ce type d'endroit.	Je ne sais pas
Arénas et patinoires extérieures		The second distribution and th	emonotomorphismonome management		111.75g	
Centres de loisirs Piscines, patau geoires et jeux d'eaux	Laurinianial					
Terrains sportifs Jardins commu- nautaires						
Parcs Autre (Préci					And Andrews An	
ser)						

## 47. Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, votre accès aux services liés à l'éducation a-t-il changé?

Cochez une seule case par ligne.

	L'accès est plus facile.	L'accès n'a pas changé.	L'accès est plus difficile.	Je n'ai plus accès.	Je ne fréquente pas ce type d'endroit.	Je ne sais pas.
Services de garde pour enfants d'âge préscolaire (Garde- rie, CPE et service de garde en milieu familial)		<u>222</u>				Carlo San Carlo
Écoles primaires						
Écoles secondaires						
Écoles de métiers et professionnels						
Autre (Préciser)	gaminaten on opinion on a					

# 48. Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, votre accès aux services liés à la santé a-t-il changé?

	L'accès est plus facile.	L'accès n'a pas changé.	L'accès est plus difficile.	Je n'ai plus accès.	Je ne fréquente pas ce type d'endroit.	Je no sais pas.
Hôpitaux						
CSSS						
CLSC			Personal desiration and participation of the personal per		***************************************	
Pharmacies	***************************************	-			***************************************	
Ressources d'hét	per-					
gement			l	l		
Centre de réadapta						
tion						
Centre jeunesse						
Autre (Pr	éci-					
ser)						
changé?		ecteur Laurier-	Est, votre accès	aux servi	ces liés au transport a-	t-il
Cochez une seule d	ase par ligne.					
	L'accès est	L'accès n'a	L'accès est	Je n'ai	Je ne fréquente pas	Je n
	plus facile.	pas changé.	plus difficile.	plus accès.	ce type d'endroit.	sais
	····			acces.	y	pas
Vélos en libre ser	<u>L</u>					
Services d'autopa	artage					
Autobus						
Métro						
Stationnement						
Autre (Préci-						
ser)	L	L	L	L	L	L
Stationnement Autre (Préciser )  Duis le réaménagemes a-t-il changé?	nent du secte	ur Laurier-Est,	votre accès aux	services I	iés aux activités commo	er-
Cochez une seule c	ase par ligne. L'accès est	L'accès n'a	L'accès est	Je n'ai	Je ne fréquente pas	Je
	plus facile.	pas changé.	plus difficile.	plus accès.	ce type d'endroit.	sai pas
Épiceries						
Fruiteries						
Boulangeries						
Boucheries						
Poissonneries			-			
Cordonandriae	1 1	3 1				1
Cordonneries						
Banques						

es aménagements urbains, no		effet sur vo	tre accès à ces différents	ser-
Voir le lexique à la fin du questic	onnaire.			
Cochez une seule case par ligne.				
	Améliore l'accessibilité à ces services.	N'a pas d'effet.	Nuit à l'accessibilité de ces services.	Je ne s pas.
Dos d'âne allongé*				9444
Saillie de trottoir*				
Élargissement de trottoir				Fitz
Rétrécissement de la chaus-				
sée				
Passage piétonnier				
Bande cyclable*				
Piste cyclable*				***************************************
Rue à sens unique				
Fermeture de rue,		record to the second		Pomoninin
impasse, cul-de-sac	languin anno ann an ann an ann an ann an ann an			L
Voie de circulation				
réservée pour les				*
autobus				
Stationnement sur rue				
Stationnement hors-rue				
Signalisation				
Éclairage				
Mobilier urbain*				
Autre				P
Autic	L	L	<b></b>	L

·	
Durant tout le processus de réaménagement du secteur Laur différentes séances d'informations, consultations publiques dissement traitant spécifiquement de ce projet ? Dochez une seule case.	
Je n'ai pas assisté à ces séances.	
J'ai assisté à ces séances, sans prendre la parole.  J'ai assisté à ces séances et j'ai pris la parole.	
J'ai participé à des comités abordant ce projet.	
xpliquez pourquoi en quelques mots.	
Danie la réaménament du castern l'amie Est avec vous	
Depuis le réaménagement du secteur Laurier-Est, avez-vous formations, consultations publiques ou séances du conseil de plus générale d'aménagement urbain? Cochez une seule case.	
Je n'ai pas assisté à ces séances.	
J'ai assisté à ces séances, sans prendre la parole.	
J'ai assisté à ces séances et j'ai pris la parole.	
J'ai participé à des comités abordant ce projet.	
xpliquez votre implication en quelques mots.	
xpliquez votre implication en quelques mots.	

Monanda Maria Cara Cara Cara Cara Cara Cara Cara				
Je participe plus.				
Cela n'a pas changé.				
husbatthunand.				
Je participe moins.				
pliquez pourquoi en quelques n	iots.			
	mennenderdenennen dener nenne dene			
אינו מינו אינו אינו אינו מינו מינו מינו מינו מינו מינו מינו מ	representa da antendenda dende tende tende dende	kinga nginegunanan yangnganga yangnganasanan sansar danas atriatriata		
	and the second section and the second second second second	ryside discount classific and rate described and an about the place of a material field and a first and a reconstruction of the contract of th		
rentes séances d'informations,				
	M'incite	à participer.	N'a pas d'effet.	Ne m'incite pas à participer.
Apaisement de la circulation (Dos d'âne allongé, saillie de trot- toir, élargissement de trottoir, ré- trécissement de la chaussée, rue à sens unique, fermeture de rue, etc.)				
Transport actif (Passage piéton- nier, bande cyclable, piste cy- clable, etc.)				
Transport en commun (Voie de circulation réservée pour les autobus)		Acceptation and the country	Negotian Managarian and Managarian a	* ************************************
	200			* *************************************
Stationnements				<u> </u>
Visibilité				
Visibilité (Signalisation, éclairage, etc.)				
Visibilité	**************************************			
	es différents enjeux en aménage rentes séances d'informations, enchez une seule case par ligne.  Apaisement de la circulation (Dos d'âne allongé, saillie de trottoir, élargissement de trottoir, rétrécissement de la chaussée, rue à sens unique, fermeture de rue, étc.)  Transport actif (Passage piétonnier, bande cyclable, piste cyclable, etc.)  Transport en commun (Voie de	es différents enjeux en aménagement ur rentes séances d'informations, consultatochez une seule case par ligne.  M'incite Apaisement de la circulation (Dos d'âne allongé, saillie de trottoir, élargissement de trottoir, rétrécissement de la chaussée, rue à sens unique, fermeture de rue, étc.) Transport actif (Passage piétonnier, bande cyclable, piste cyclable, etc.) Transport en commun (Voie de	es différents enjeux en aménagement urbain, nommérentes séances d'informations, consultations publique par ligne.  M'incite à participer.  Apaisement de la circulation (Dos d'âne allongé, saillie de trottoir, élargissement de trottoir, rétrécissement de la chaussée, rue à sens unique, fermeture de rue, etc.)  Transport actif (Passage piétonnier, bande cyclable, piste cyclable, etc.)  Transport en commun (Voie de	es différents enjeux en aménagement urbain, nommés ci-après, vou rentes séances d'informations, consultations publiques ou séances ochez une seule case par ligne.  M'incite à participer. N'a pas d'effet.  Apaisement de la circulation (Dos d'âne allongé, saillie de trottoir, élargissement de trottoir, rétrécissement de la chaussée, rue à sens unique, fermeture de rue, etc.)  Transport actif (Passage piétonnier, bande cyclable, piste cyclable, etc.)  Transport en commun (Voie de

## Profil sociodémographique

Cette section du questionnaire a pour objectif de dresser le profil des répondants et répondantes, et ce, à des fins statistiques.

	Femme.			
	Homme.			
	Autre :			
35	Quel âge avez-vous?			
	Cochez une seule case.			
	18 à 24 ans.			
	25 à 29 ans.			
	30 à 34 ans.			
	35 à 39 ans.			
	40 à 44 ans.			
	45 à 49 ans.			
	50 à 54 ans.			
	55 à 59 ans.		,	
	60 à 64 ans.			
	65 à 69 ans.			
	70 à 74 ans.			
	75 à 79 ans.			
	80 ans et plus.			
	- Incomment			
66.	Êtes-vous en couple?			
	Cochez une seule case.			
	Oui			
	Non.			
27	À la maison, vivez-vous avec un conjoint(e)?	•		
)/.	Cochez une seule case.			

68.	Avez-vous des enfants à la maison?				
	Cochez une seule case.				
	Oui.				
	Non.				
69.	Si oui, précisez le nombre:				
70.	Si oui, précisez leur âge:				
71.	Êtes-vous propriétaire ou locataire de votre logement?				
	Cochez une seule case.				
	Propriétaire.				
	Locataire.				
72.	Depuis combien d'années habitez-vous dans le secteur?				
73.	Vous identifiez-vous comme faisant partie d'un groupe kais, nigérien)?  Cochez une seule case.	ethnoculturel (par	exemple italie	en, sri-	lan-
	Oui. Non.				
74.	Si oui, précisez				
75.	Quel est le plus haut niveau de scolarité que vous avez Cochez une seule case.	complété?			
	Sans diplôme.  Diplôme d'études secondaires.				
	Diplôme d'études collégiales.				
	Diplôme universitaire.				

6.	Quel est votre mode d'occupation ? Cochez une seule case.
	Je travaille ou j'étudie à temps plein.  Je travaille ou j'étudie à temps partiel.  Je n'occupe pas d'emploi et n'étudie pas.  Je suis à la retraite.
7.	Quel est votre revenu personnel brut (avant déduction d'impôts)?  Cochez une seule case.
	Moins de 10 000\$.  10 000\$ à 19 999\$.  20 000\$ à 29 999\$.  30 000\$ à 39 999\$.  40 000\$ à 49 999\$.  50 000\$ à 59 999\$.  60 000\$ à 69 999\$.  70 000\$ et plus.
78.	Votre état de santé vous limite-t-il dans vos déplacements?  Cochez une seule case.
	Oui. Non.
79.	Si tel est le cas, expliquez pourquoi en quelques mots.

## Un grand merci!

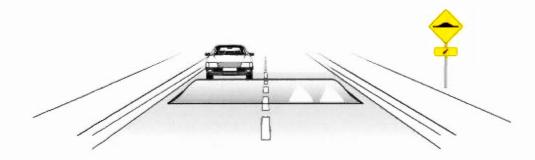
Nous vous remercions d'avoir participé à ce questionnaire. Les informations recueillies seront très bénéfiques à l'avancement de ce projet de recherche.

80.	Si vous désirez participer à d'autres étapes de cette recherche, veuillez nous laisser votre adresse courriel ou votre numéro de téléphone, nous communiquerons avec vous le moment venu.
81.	Si vous désirez émettre des commentaires concernant ce questionnaire ou sur d'autres aspects liés à notre projet de recherche, vous pouvez le faire ici ou par courriel au <u>roy-t</u> rempe.frede-rique@courrier.uqam.c <u>a</u> .

## Lexique

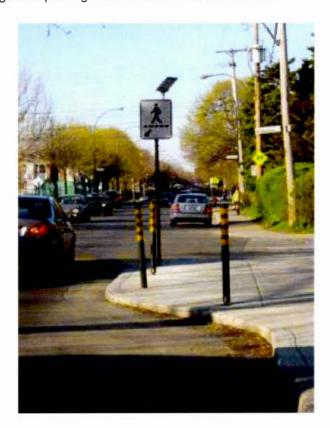
### Dos d'âne allongé

Il s'agit d'une déviation verticale large, typiquement d'une longueur totale de trois à quatre mètres.



#### Saillie de trottoir

Il s'agit d'un prolongement du trottoir à l'intersection.



#### Bande et piste cyclable

Il s'agit d'une portion de la chaussée réservée à l'usage exclusif des cyclistes. La bande cyclable est délimitée par du marquage au sol tandis que la piste cyclable est physiquement séparée des véhicules motorisés en circulation par des par des bollards, terre-pleins, espaces de stationnement, etc.

#### Mobilier urbain

Il s'agit de bancs, bacs à fleurs, poubelles, tables de pique-nique, support à vélo, cabines téléphoniques, etc.

#### **BIBLIOGRAPHIE**

- Addams, Jane. 1895. «The Settelement as a Factor in the Labor Movement». In *Hull House Maps and Papers*, Florence Kelley. New-York: Thomas Y. Crowell & Co.
- Akar, G., Fischer, N., & Namgung, M. 2013. « Bicycling Choice and Gender Case Study: The Ohio State University ». *International Journal of Sustainable Transportation*, 7(5), 347-365.
- Aktouf, Omar. 1987. Méthodologie des sciences sociales et approche qualitative des organisations. Québec: Les presses de l'Université du Québec, 231 p.
- Aliyar, V. et Shetty S. 1992. « A Policy Overview », H. Dandekar, ed., *Shelter, Women and Development First and Thrid World Perspectives*, George Wahr Publishing Co, Ann Arbor.
- Andrew, Caroline. 1997. «Les femmes et le local: les enjeux municipaux à l'ère de la mondialisation». In *Femmes et représentation politique au Québec et au Canada*, Manon Tremblay et Caroline Andrew, p.179-194. Montréal: Éditions du Remueménage.
- -----. 2000. «La gouvernance locale». Relations, no 659, p.75-77.
- Attoh, Kafui A. 2011. « What kind of right is the right to the city ». Progress in Human Geography, vol. 35, no 5, p.669-685.
- Baker L. 2009. « How to get more bicyclists on the road: To boost urban cycling, figure out what women want ». *Scientific American*. October.
- Barbonne, Rémy. (2008). « Gentrification, nouvel urbanisme et évolution de la mobilité quotidienne : vers un développement plus durable ? Le cas du Plateau Mont-Royal (1998-2003) », Recherches sociographiques, 49(3), p.423-445
- Béchard, Clothilde. 2008. Pratiques et stratégies d'appropriation spatiale des groupes de femmes montréalais. Montréal, Géographie, Université du Québec à Montréal, 182 p.
- Bédard, Guy, et Manon Tremblay. 2000. «La perception du rôle des femmes en politique au Canada: le cas des conseillères municipales au Québec en 1997». *Canadian Journal*

- of Political Science, vol. 33, no 1, p.101-131. Bédard, Marcel, et Louis Grignon. 2000. Aperçu de l'évolution du marché du travail au Canada de 1940 à nos jours. Ottawa, Développement des ressources humaines Canada
- Bédard, Mario. 2007. *Méthodologie et méthodes de la recherche en géographie. Montréal*, Université du Québec à Montréal, Département de géographie
- Bessin, M. & Dorlin, E. 2005. Les renouvellements générationnels du féminisme : mais pour quel sujet politique?. L'Homme et la société, 158,(4), 11-27. doi:10.3917/lhs.158.0011
- Bherer, Laurence, et Jean-Pierre Collin. 2008. La participation et la représentation politique des femmes au sein des instances démocratiques municipales. Montréal, INRS-UCS.
- Bilingham, John et Richard Cole. 2002. The Good Place Guide: Urban Design in Britain and Ireland. London: T. Batsford.
- Bisilliat, Jeanne. 1997. «La participation des femmes aux politiques publiques. Un exemple contemporain au Brésil». *Recherches féministes*, vol. 10, no 2, p.91-111.
- Blais, Mélissa, Laurence Fortin-Pellerin, Ève-Marie Lampron et Geneviève Pagé 2007. «Pour éviter de se noyer dans la (troisième) vague : réflexions sur l'histoire et l'actualité du féminisme radical». Recherches féministes, vol. 20, no 2, p.141-162.
- Blumen, O., et A. Kellerman. 1990. «Gender differences in commuting distance, residence, and employment location: metropolitan Haifa 1972 and 1983». *Antipode*, vol. 5, p.57-61.
- Bondi, Liz. 1998. «Gender, class, and urban space: Public and private space in contemporary urban landscapes». *Urban geography*, vol. 19, no 2, p.160-185.
- Bondi, Liz, et Hazel Christie. 2003. «Working out the Urban: Gender Relations and the City». In *A Companion to the City*, Gary Bridge et Sophie Watson. Oxford: Blackwell
- Bondi, Liz, et Damaris Rose. 2003. «Constructing gender, constructing the urban: a review of Anglo-American feminist urban geography». *Gender, Place & Culture*, vol. 10, no 3, p.229-245.
- Brais, Nicole, et Winnie Frohn. 2002. «État local et mouvement des femmes à Québec : une étude de cas». *Lien social et Politiques*, vol. 47, p.55-66.

- Breckner, Ingrid. 2010. «Gentrifizierung im 21. Jahrhundert ». Politik und Zeitgeschichte.
- Brenner, Neil, Peter Marcuse et Margit Mayer. 2009. «Cities for people, not for profit». City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action, vol. 13, no 2-3, p.176-184.
- Brown, Alison, et Annali Kristiansen. 2009. *Urban Policies and the Right to the City. Rights, responsabilities and citizenship.* MOST-2 Policy Papers Series. Paris, UNESCO-UN-HABITAT
- Broze, Laurence, Mathilde Steinauer et Isabelle Thomas. 2002. «La discrimination spatiale des femmes et ségrégation sur le marché du travail : l'exemple de Bruxelles». *Populations, Sociétés*, no 3, p.323-345.
- Budig, M.T., et P. England. 2001. «The wage penalty for motherhood». *American Sociological Review*, vol. 66, no 2, p.204-225.
- Burczycka, Marta et Shana Conroy. 2014. La violence familiale au Canada : un profil statistique, Marta Ottawa : Centre Canadien de la statistique juridique, 83p.
- Burgess, Ernest W. 1979. «La croissance de la ville. Introduction à un projet de recherche». In *L'école de Chicago*, Yves Grafmeyer et Isaac Joseph, p.131-147. Paris: Édition du Champ urbain.
- Byrne, Jason, et Jennifer Wolch. 2009. «Nature, race, and parks: past research and future directions for geographic research». *Progress in Human Geography*, vol. 33, p.1-23.
- Carrasco, Pia. 2007. Théorie et pratique de l'approche de genre : politique du logement social et stratégies des femmes à la Pintana (Chili). Thèse. Québec, Université du Québec, Institut national de la recherche scientifique. Doctorat en études urbaines. 365p.
- Castells, Manuel. 1976. «Is There an Urban Sociology». In *Urban Society: Critical Essays*, C. Pickvance. London: Methuen.
- -----. 1977. The Urban Question. London: Edward Arnold
- -----. 1978. City Class and Power. London: Macmillan
- -----. 1983. The City and the Grassroots, Berkeley: University of California Press.

- Cervero, R., and K. Kockelman. 1997 «Travel Demand and the 3Ds: Density, Diversity, and Design». *Transportation Research*, Vol. 2D, No. 3, pp.199–219.
- Chafetz, Janet Saltzman. 1997. «Feminist Theory and Sociology: Underutilized Contributions for Mainstream Theory». *Annual Review of Sociology*, vol. 23, p.97-120.
- Champagne, Patrick. 2009. Femmes et élections municipales 2009. Portrait statistique. Direction générale des politiques. Québec, Ministère des Affaires municipales et des Régions et Occupation du territoire: 51 p.
- Chant, S. 1996. Gender, Urband Development and Housing, UNDP, New York.
- Charlesworth, Hilary. 1994. «What are 'Women's International Human Rights?». In *Rights of Women: National and International Perspectives*, Rebecca J. Cook, p.58-84. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Chasteen, Amy L. 1994. « "The World Around Me": The Environment and Single Women ». *Sex Roles*, vol. 31, no5/6, p.309-328.
- Clairet, Laetitia, et al. Boîte à outils sur le développement régional et l'analyse différenciée selon les sexes. Gatineau : ORÉGAND, 2007. (Cahiers de l'ORÉGAND. Série outils; no 2), 44p.
- Clifton, Kelly et Jennifer Dill. 2005. "Women's Travel Behavior and Land Use: Will New Styles of Neighborhoods Lead to More Women Walking?" Conference Proceedings 35: Research on Women's Issues in Transportation, Volume 2, Transportation Research Board: Washington, DC.
- Clifton, Kelly et Livi A. 2005. «Gender differences in walking behavior, attitudes about walking, and perceptions of the environment in three Maryland communities». *Conference Proceedings 35: Research on Women's Issues in Transportation*, Volume 2: Technical Papers. Washington: Transportation Research Board. p.79–88.
- Cloutier, Yollande. 2010. Femmes et politique municipale: recension de la littérature et de l'action publique. Montréal, Institut national de la recherche scientifique. Urbanisation Culture Société.

- Cloutier, Yollande, et Breux Sandra. 2009. «Être femme : est-ce toujours un obstacles? Femme et politique municipale». *Développement social*, vol. 10, no 1, juin 2009, p.40.
- Colin, Armand. 2006. ««La rue» dans la ville africaine (Yaoundé, Camoroun et Antananarivo, Madagascar)». Annales de géographie, vol. 4, no 650, p.339-360.
- Collins, Patricia Hill. 1990. Black Feminist Thought: Knowledge, Consciousness, and the Politics of Empowerment. New York: Routledge.
- -----. 1998. «Intersections of Race, Class, Gender and Nation: Some Implications for Black Family Studies». *Journal of Comparative Family Studies*, vol. 29, no 1, p.27-36.
- -----. 2004. Black Sexual Politics: African Americans, Gender, and the New Racism. New York: Routledge.
- Condon, Stéphanie, et al. 2007. «Feeling Unsafe in Public Places: Understanding Women's Fears». Revue française de sociologie, vol. 48, no 5, p.101-128.
- Conover, Pamela Johnston. 1988. «Feminists and the Gender Gap». *Journal of Politics*, vol. 50, no 4, p.985-1010.
- Conseil des Montréalaises. 2007. Vaincre les obstacles à la mobilité des femmes. Montréal, Mémoire du Conseil des Montréalaises présenté à la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif dans le ca d re de la con su ltation sur le Plan de transport de la Ville de Montréal 2007.
- -----. 2017. Portrait des Québécoises en 8 temps. Québec, Gouvernement du Québec: 45 p.
- Cook, Elisabeth Adell. 1989. «Measuring Feminist Consciousness». *Women & Politics*, vol. 9, no 3, p.71-88.
- Cook, Elisabeth Adell, et Clyde Wilcox. 1991. «Feminism and the Gender Gap. A Second Look». *Journal of Politics*, vol. 53, no 4, p.1111-1122.
- Cornelissen, Kim. 2003. *Guide d'implantation des comités consultatifs femmes et ville*. Le Réseau des élues municipales de la Montérégie. 36p.

- Coste, Laurence. 2010. «Le Droit à la ville de Henri Lefebvre: quel héritage politique et scientifique ?». Espaces et sociétés, vol. 1, no 140-141, p.177-191.
- Côté, Michelle et Benoît Dupont (dirs). 2014. Lecture de l'environnement du Service de police de la Ville de Montréal 2013. Service de police de Montréal/Centre de criminologie comparée, Montréal, 238p.
- Coutras, Jacqueline. 1987. « Hommes et femmes dans l'espace public français depuis un siècle». *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 31, no 83, p.143-155. In *Érudit*. En ligne. <a href="http://id.erudit.org/iderudit/021872ar">http://id.erudit.org/iderudit/021872ar</a>.
- -----. 1996. Crise urbaine et espces sexués. Paris: Armand Colin.
- Crane, R. (2007). « Is There a Quiet Revolution in Women's Travel? Revisiting the Gender Gap in Commuting ». *Journal of the American Planning Association*, Vol. 73, No. 3, pp.298–316.
- Crawford, Margaret. 2012. «Urban Interventions and the Right to the City». *Architect*, vol. August no 2012.
- Crenshaw, Kimberle W. 1991. «Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence Against Women of Color». *Stanford Law Review*, vol. 43, no 6.
- Creswell, John W. 2013. Research design: qualitative, quantitative, and mixed methods approaches. Los Angeles: SAGE.
- Dagenais, Huguette. 1980. «Les femmes dans la ville et dans la sociologie urbaine. Les multiples facettes d'une même oppression». *Anthropologie et Sociétés*, vol. 4, no 1, p.21-26.
- -----. 1981. «Quand la sociologie devient action : l'impact du féminisme sur la pratique sociolgique». *Sociologie et Sociétés*, vol. 13, no 2, p.49-56.
- -----. 1987. «Méthodologie féministe et anthropologie : une alliance possible». *Anthropologie et Sociétés*, vol. 11, no 1, p.19-44.
- Darsigny, Maryse, Francine Descarries, Lyne Kurtzman et Évelyne Tardy. 1994. Ces femmes qui ont bâti Montréal : la petite et la grande histoire des femmes qui ont marqué la vie de montréal depuis 350 ans. Montréal : Éditions du Remue-Ménage, 627 p.

- Davis, Mike. 2005. Gentrifying Disaster. Mother Jones: www.motherjones.com/commentary/columns/2005/2010/gentrifying\_disaster.html
- -----. 2006. Le pire des mondes possibles : de l'explosion urbaine au bidonville global, Paris, La Découverte/poche.
- DeGruyter, C. 2003. « Exploring bicycle level of service in a route choice context ». *Transp.Eng.* Aust., 9 (2003), pp.5-11.
- Delphy, Christine. 1981. « Le patriarcat, le féminisme et leurs intellectuelles ». *Nouvelles Questions Féministes*, no 2, Féminismes: quelles politiques? (Octobre 1981), p.58-74.
- Denèfle, Sylvette. 2004. Femmes et Villes. Coll. « Collection Perspectives "Villes et Territoires", no8 ». Tours: Presses Universitaires François-Rabelais, 539 p.
- Descarries, Francine, et Christine Corbeil. 2002. «Articulation famille/travail: quelles réalités se cachent derrière la formule? » In *Espaces et temps de la maternité*, Francine Descarries et Christine Corbeil, p.456-477. Montréal: Les Éditions du Remueménage.
- Deslauriers, Jean-Pierre. 1991. *Recherche qualitative guide pratique*. Montréal: Montréal McGraw-Hill.
- Dikec, M. 2001. « Justice and the spatial imagination ». *Environment and Planning A*, vol. 33, p.1785-1805.
- Dind, Jean-Philippe. 2008. « Les quartiers espaces de vies: la convivialité des espaces publics ». In *Projet de quartiers durables, de l'intention à la réalisation* (UNIL, Lausanne), sous la dir. de Actes numérique du colloque. UNIL, Lausanne.
- Domosh, M., et J Seager. 2001. Putting Women in Place: Feminist Geographers Make Sense of the Workd. New York: Guilford Press.
- Dorlin, Elsa. 2008. Sexe, genre et sexualités. Introduction à la théorie féministe. Paris: PUF, 160 p.
- Douay, Nicolas. 2012. « L'activisme urbain à Montréal : des luttes urbaines à la revendication d'une ville artistique, durable et collaborative ». L'Information géographique, vol.

- 76, no 3, p.83-96. In *Cairn*. En ligne. <a href="http://www.cairn.info/revue-l-information-geographique-2012-3-page-83.htm">http://www.cairn.info/revue-l-information-geographique-2012-3-page-83.htm</a>.
- Eisenstein, Zillah. 1999. « Constructing a Theory of Capitalist Patriarchy and Socialist Feminism ». *Critical Sociology*, vol. 25, no 2-3, p.196-217. En ligne. <a href="http://crs.sagepub.com/cgi/content/short/25/2-3/196">http://crs.sagepub.com/cgi/content/short/25/2-3/196</a>.
- England, Kim. 1991. « Gender relations and the spatial structure of the city ». *Geoforum*, vol. 22, no 2, p.135-147.
- -----. 1993. Suburban pink collar ghettos: the spatial entrapment of women? *Annals of the American Association of Geographers*, 83(2): 225-242.
- Ewing R. et R. Cervero. 2010. «Travel and the built environment: a meta-analysis». *J Am Plann Assoc*. 76: 265–294.
- Falu, A. et Curutchet, M. 1992. « Mujer y politicas habitacionales : la gestion del municipio de Cordoba ». D. Racynsky et C. Serrano, eds., *Politicas Sociales, Mujeres y Gobierno Local*, CIEPLAN, Santiago, 173-193.
- Fédération canadienne des municipalités (2004). Accroître la participation des femmes à la prise de décisions municipale, Processus de consultation municipale, septembre, recherche et rédaction : Colleen Purdon.
- Fenster, Tovi. 1999. « Culture, human rights and planning (as control) for minority women in Israel ». In *Gender, Planning and Human Rights,* Tovi Fenster. London: Routledge.
- -----. 2005. « The Right to the Gendered City: Different Formations of Belonging in Everyday Life ». *Journal of Gender Studies*, vol. 14, no 3, p.217-231.
- -----. 2011. « Le droit à la vile et la vie quotidienne dans une perspective de genre ». In Villes pour toutes et tous. Pour le droit à la ville, propositions et expérience, Ana Sugranyes et Charlotte Mathivet, p.65-79. Santigo: Habitat Internationl Coalition.
- Fillion, Pierre. 1995. «Urbanisation et transition économique. Du fordisme à l'aprèsfordisme». In *L'espace québécois*, Alain Gagnon et Alain Noël, p.189-213. Montréal: Éditions Québec.

- Fowler, Stephanie L., David Berrigana et Keshia M.Pollack. 2017. « Perceived barriers to bicycling in an urban U.S. environment ». *Journal of Transport & Health*. 2017 Apr 23.
- Fox, Bonnie J. 1988. « Conceptualizing patriachy ». Rev. canad. Soc. & Anth. / Canad. Rev. Soc. & Anth., vol. 25, no 2, p.163-182.
- Friberg, Tora, et Anita Larson. 1999. «Om kninnligt och manligt i planeringens könsneutraka värld». *Nordisk Arkitekturforskning*, vol. 12, no 2, p.33-43.
- Friedman J.1986. « The World city hypothesis », Development and change, n° 17, p.69-83.
- Frohn, Winnie. 1999. Réflexion sur une éthique de l'oekoumène : l'apport de la pensée féministe. Montréal, Texte inédit: 14 p.
- Frohn, Winnie et Denise Piché. 1997. « Femmes et représentation politique au Québec et au Canada ». In *Itinéraires féministes*, Manon Tremblay et Caroline Andrew (dir. publ.). Montréal: Éditions du Remue-ménage, p. 217-247.
- Garber, Judith-A., et Robyne E. Turner. 1995. *Gender in urban research*. Thousand Oaks, Californie: Sage Publications, 310 p.
- Garmarnikow, E, et al. 1983. The Public and The Private. London, UK: Heinemann.
- Garnier, Jean-Pierre. 2011. « Du droit au logement au droit à la ville : de quel(s) droit(s) parle-t-on ?». *L'Homme et la société*, vol. 182, no 4, p. 197-217. In *Cairn*. En ligne. <a href="http://www.cairn.info/revue-l-homme-et-la-societe-2011-4-page-197.htm">http://www.cairn.info/revue-l-homme-et-la-societe-2011-4-page-197.htm</a>.
- Garofalo, James, et John Laub. 1979. « The Fear of Crime: Broadening our Perspective». *Victimology: an International Journal*, vol. 3, no 3-4, p. 242-253.
- Garrard, S. Crawford, N. Hakman. 2006. Revolutions for women: increasing women's participation in cycling for recreation and transport, summary of key findings. Deakin University, Melbourne.
- Garrard, J., S. Handy et J. Dill. 2012. « Cycling and women ». In J. Pucher, R. Buehler (Eds.), *City Cycling*, MIT Press, Cambridge MA.
- Garrard, J., G. Rose et S.K. Lo. 2008. « Promoting transportation cycling for women: the role of bicycle infrastructure ». *Prev. Med.*, 46 (2008), pp. 55-59.

- Gauthier, Ève. 2008. « Le droit à la ville. Un mouvement mondial ». À babord, vol. 22.
- Ghomari, Mohamed. 2001. « La logique symbolique de l'appropriation de l'espace public limitrophe ». *Insaniyat*, no 14-15, p. 57-68.
- Gidengil, Elisabeth. 2007. «Beyond The Gender Gap: Presidential Address to the Canadian Political Science Association, Saskatoon». Revue canadienne de science politique, vol. 40, no 4, p. 815-831.
- Gilbert, Liette, et Mustafa Dikeç. 2008. «Right to the city: politics of citizenship». In *Space, Difference, Everyday Life. Reading Henri Lefebvre*, Kanishka Goonewardena, Stefan Kipfer, Richard Milgrom et Christian Schmid, p. 250-263. New York: Routledge.
- Gilbert, M. 1999. « Place, politics, and the production of urban space: a feminist critique of the growth machine thesis ». In: Jonas, A. and Wilson, D. (eds), *Urban growth machine: critical perspectives two decades later*. Albany, NY: SUNY Press, pp. 95–108.
- Ginzberg, L. 2002. « Re-Viewing the First Wave ». Feminist Studies, vol. 28, no 2, p. 419-434.
- Giroux, Mélissa, et al. 2001. Impacts de la réorganisation municipale sur la représentation des femmes dans les municipalités au niveau local et régional. Québec: Conseil d'intervention pour l'accès des femmes au travail et Alliance de recherche IREF/Relais-femmes.
- Gottdierner, M., et Leslie Budd. 2005. Key Concepts in Urban Studies. Los Angeles: SAGE, 188p.
- Gouvernement du Canada. 2011. «Urbanistes et planificateurs de l'utilisation des sols». En ligne. http://www.servicecanada.gc.ca/fra/qc/emploi\_avenir/ statistiques/2153.shtml.
- Gouvernement du Québec, 2008. *Charte de la Ville de Montréal*. L.R.Q., chapitre C-11.4. Québec : Éditeur officiel du Québec.
- Greed, Clara H. 1994. Women and Planning: Creating Gendered Realities. London et New York: Routledge.
- Griffin, S. 1979. Rape: The power of consciousness. San Francisco: Harper & Row.

- Grosz, E. 1998. « Body-cities. » In: Nast, H. and Pile, S. (eds), *Places through the body*, London: Routledge, pp. 31–38.
- -----. 1996. «Bodies-Cities». In *Sexuality and space*, Beatriz Colomina. New York: Princeton Architectural Press.
- Groupe Femmes, Démocratie et Politique. 2017.
- Hägerstrand, T. 1970. «What about people in regional science?». *Papers of the Regional Science Association*, vol. 24, p. 1-12.
- Haicault, Monique. 2007. «Les femmes, le droit à l'espace et à la politique urbaine. Une approche par image de trois villes: Rennes, Marseille, Liège». In *Les femmes entre la ville et la cité*, Marie-Blanche Tahon et Céline Widmer, p. 17-27. Montréal: Éditions du remue-ménage.
- Hainard, Françoise, et Christine Verschuur. 2004. Femmes et politiques urbaines: ruses, luttes et stratégies. Coll. « Coll. « Collection Tropiques » ». Paris: Editions Karthala, UNESCO, 103p.
- Handy SL, Boarnet MG, Ewing R, Killingsworth RE. 2002. «How the built environment affects physical activity: views from urban planning». *American Journal of Preventive Medicine*. 23:64–73.
- Hanson, Susan, et Geraldine Pratt. 1988. «Spatial dimension of the gender division of labor in a local labor market». *Urban geography*, vol. 9, no 2, p. 180-202.
- Hapgod, Karen, et Judith Getzel. 1974. Women, Planning and Change. Chicago: American Society of Planning.
- Harkness, S., et J. Waldfogel. 1999. « The family gap in pay: Evidence from seven industrialized countries ». *CASEpaper*, vol. 29.
- Harman, E. 1988. «Capitalism, patriarchy and the city». In Women, Social Welfare nd the State, second edition, C. Baldock et B. Cass, p. 108-133. Sydney: Allen and Unwin.
- Hartmann, Heidi. 1981. The Unhappy Marriage of Marxism and Feminism: A Debate on Class and Patriarchy. London: Pluto Press.

- Hartmann, Heidi, et Rosette Coryelle. 1978. «Capitalisme, Patriarcat et ségrégation professionnelle des sexes». *Questions Féministes*, no 4 (novembre 1978), p. 13-38.
- Hartsock, Nancy. 1974. «Political Change: Two Perspectives on Power». *Quest*, vol. 1, no 1974, p. 10-25.
- Harvey, David. 1973. Social Justice and the City, Baltimore, The Johns Hopkins University Press.
- -----. 1982. The Limits to Capital, Oxford, Blackwell.
- -----. 1985. The Urbanization of Capital, Oxford, Blackwell.
- -----. 1989. The Urban Experience, Baltimore, The Johns Hopkins University Press.
- -----. 2003a. « City and justice: social movements in the city ». In *The human sustainable city*, Luigi Girard, B. Forte, M. Cerreta, P. De Toro et F. Forte, p. 235-254. Londres: Ashgate.
- -----. 2003 b. « The Right to the City ». International Journal of Urban and RegionalResearch, vol. 27, no 4, p. 939-941.
- -----. 2009. « The Right to the City ». In *Social Justice and the City. Revised Edition*, David Harvey. Athens, Georgia: The University of Georgia Press.
- -----. 2011. Le capitalisme contre le droit à la ville. Néolibéralisme, urbanisation, résistances, Paris, Amsterdam.
- -----. 2012. Rebel Cities. From the Right to the City to the Urban Revolution. London, Brooklyn: Verso, 187 p.
- Hayden, Dolores. 1980. « What Would a Non-Sexist City Be Like? Speculations on Housing, Urban Design, and Human Work ». Signs, vol. 5, no 3 (Supplement), p. S170-187.
- Hayward, J. 1989. « Urban parks: research, planning and social change ». In Altman, I. and Zube, E., (eds), *Public places and spaces*, New York: Plenum Press, 193–216.
- Héam, Anne-Sarah et Dejeammes, Maryvonne. 2000. L'insécurité routière des piétons âgés à travers le système Mobilité-Urbanisme -Réseau, Rapport d'étude CERTU, 80 p.

- Heinen, Jacqueline. 2004. Genre et gestion locale du changement dans sept pays de l'Union européenne: Commission européenne DG Recherche, 5e PCRD, 140p.
- Hennessy, Rosemary, et Chrys Ingraham. 1997. « Introduction. Reclaiming Anticapitalist Feminism ». In *Materilist Feminim. A Reader in Class, Difference, and Women's Lives,* Rosemary Hennessy et Chrys Ingraham. New York & London: Routledge.
- Hölm, Andrej. 2010. « Urbanisme néolibéral ou droit à la ville ». *Multitudes*, vol. 43, no 4, p. 86-91. In *Cairn*. En ligne. <a href="http://www.cairn.info/revue-multitudes-2010-4-page-86.htm">http://www.cairn.info/revue-multitudes-2010-4-page-86.htm</a>.
- Hudson, Christine, et Malin Rönnblom. 2008. « The woman-made city feminist utopia or pratical possibility? ». In *Utopies féministes et expérimentations urbaines*, Sylvette Denèfle, p. 73-90. Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Impe, Anne-Marie, et Jean-Paul Marthoz. 2010. Les droits humain au coeur de cité. Guide de bonnes pratiques d'ici et d'ailleurs pour les responsables des collectivité locales et les associations citoyennes. Bruxelles: Amnesty International, 177 p.
- Institut de la statistique du Québec. 2013. L'enquête québécoise sur l'accès des ménages à Internet 2012, Gouvernement du Québec, <a href="http://www.stat.gouv.gc.ca/statistiques/science-technologieinnovation/utilisation-internet/menages-individus/menage-internet-2012.pdf">http://www.stat.gouv.gc.ca/statistiques/science-technologieinnovation/utilisation-internet/menages-individus/menage-internet-2012.pdf</a>
- Institut de la statistique du Québec, Marie-Andrée Gravel. 2014. Le sentiment de sécurité et les perceptions de la population québécoise à l'égard de la criminalité, Janvier 2014 | Numéro 29.
- Jetté, M., et L. Des Groseilliers (2000). « L'enquête : description et méthodologie » dans Étude longitudinale du développement des enfants du Québec (ÉLDEQ 1998-2002), Québec, Institut de la statistique du Québec, vol. 1, no 1.
- Johnson, Charles S. 1939. « Race Relations and Social Chage ». In *Race relations and the Race Problem; a Definition and an Analysis*, Edgar T. Thompson, p. 271-304. Durham, North Carolina: Duke University Press.
- Jones, P. 1989. «Household Organisation and Travel Behaviour». In Gender, Transport and Employment (M. Greico, L. Pickup, and R. Whipp, eds.), Avebury Press, Brookfield, Vt., pp. 46–74

- Joshi, H., et al. 1999. « The wages of motherhood: better or worse? ». Cambridge Journal of Economics, vol. 23, p. 543-564.
- Karsenti, Thierry. 2000. *Introduction à la recherche en éducation*. Sherbrooke: Sherbrooke Editions du CRP.
- Kipfer, Stefan, et al. 2013. «Henri Lefebvre: Debates and controversies1 ». Progress in Human Geography, vol. 37, no 1, p. 115-134. En ligne. <a href="http://phg.sagepub.com/cgi/content/abstract/37/1/115">http://phg.sagepub.com/cgi/content/abstract/37/1/115</a>.
- Koskela, Hille. 1999. Fear, Control and Space. Geographies of Gender, Fear of Violence and Video Surveillance. Helsinki: Publicationes Instituti geographici Universitatis Helsingiensis.
- Koskela, Hille et Rachel Pain. (2000) « Revisiting fear and place: women's fear of attack and the built environment ». *Geoforum*, 31, pp. 269-280.
- Krizek, K. J., P. J. Johnson, and N. Tilahun. 2005. « Gender Differences in Bicycling Behavior and Facility Preferences ». In *Conference Proceedings 35, Research on Women's Issues in Transportation Volume 2: Technical Papers*, Transportation Research Board of the National Academies. Washington, D.C., pp. 31-40.
- Lambrick, Mélanie et Liliana Rainero. 2013. Villes sûres, Fonds de développement des Nations Unies pour les femmes, Module UNIFEM, 17 janvier 2013, p. 249.
- Lamoureux, Diane. 1992. « Nos luttes ont changé nos vies ». In *Le Québec en jeu*, Gérard Daigle et Guy Rocher, p. 693-711. Montréal: Presses de l'Université de Montréal.
- -----. 1997. «Féminisme et citoyenneté: sortir de l'ornière du féminin». In Femmes et représentation politique au Québec et au Canada, Manon Tremblay et Caroline Andrew, p. 33-54. Montréal: Les éditions de remue-ménage.
- -----. 2000. «La démocratie avec les femmes». Globe Revue internationale d'études québécoises, vol. 3, no 2, p. 23-42.
- Larin, Gilles N. 1980. «Le navettage et la tarification du transport par automobile en milieu urbain». *L'Actualit économique*, vol. 56, no 3, p. 404-427.

- Latendresse, Anne. 2004. «La réforme municipale et la participation publique aux affaires urbaines montréalaises: rupture ou continuité ?». In Démocraties métropolitaines, Presse de l'Université du Québec, p. 155-174. Sainte-Foy. -----. 2007. «La ville : un espace investi par les femmes et les groupes de femmes?». In Les femmes entre la ville et la cité, Marie-Blanche Tahon et Céline Widmer, p. 87-109. Montréal: Les éditions du remue-ménage. Lathrop, Julia C. 1895. « The Cook County Charities ». In Hull-House Maps and Papers, Florence Kelley. New-York: Thomas Y. Crowell & Co. Law, Robin. 1999. «Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility». *Progress in Human Geography*, vol. 23, no 4, p. 567-588. Le Plateau-Mont-Royal. 2011. Lettre des élu-es du Plateau Mont-Royal aux résident-es de la zone Petit Laurier et aux parents des élèves de l'École Paul Bruchési. Montréal. -----. 2012. Début des travaux pour l'espace Laurier. Montréal. Lefebvre, Henri. 1989. « Quand la ville se perd dans la métamorphose planétaire », Le Monde diplomatique, Dossier « Le temps des ruptures ». -----. 2000. *La production de l'espace*. Paris: Antropos -----. 2009. Le droit à la ville Paris: Economica. Anthropos, 135 p. Lévy, C. 2003. « Ciudad y Género. Una ciudad mas justa: el généro y la planificacion» M. Balbo, R. Jordan et D. Simioni, eds. La ciudad inclusiva, CEPAL/DSAH, Santiago,
- Balbo, R. Jordan et D. Simioni, eds. *La ciudad inclusiva*, CEPAL/DSAH, Santiago, 237-258.
- Li, H., R. L. Guensler, and J. Ogle. 2005. « Comparing Women's and Men's Morning Commute Trip Chaining in Atlanta, Georgia, by Using Instrumented Vehicle Activity Data ». In Conference Proceedings 35: Research on Women's Issues in Transportation, Vol. 2: Technical Papers, Transportation Research Board of the National Academies, Washington, D.C. pp. 14-20.
- Liliane. 1975. « L'école des femmes et le discours des sciences de l'homme ». In *Les femmes s'entêtent*, p. 86-128. Paris: Gallimard.

- Little, Jo. 1994. Gender, Planning and the Policy Process, Pergamon, Oxford, New York, Tokyo.
- Lofland, L. 1975. « The "Thereness" of Women: A Selective Review of Sociology ». In *Another Voice: Feminist Perspectives on Social Life and Social Science*, M. Wiiliams et R. M. Kanter, p. 144-170. London: Anchor Books.
- Loukaitou-Sideris, A. 1995. « Urban Form and Social Context: Cultural Differentiation in the Uses of Urban Parks ». *Journal of Planning Education and Research*, 14: 89-102.
- ----- . 1999. « Hot spots of bus stop crime: the importance of environmental attributes », *Journal of the American Planning Association*, 65: 395–411.
- ----- . 2005. « Is it safe to walk here? Design and policy responses to women's fear of victimization in public places ». In: *Research on Women's Issues in Transportation*. Vol. 2, Conference Proceedings 35, Washington DC: Transportation Research Board, pp. 102–112.
- Mace, Gordon. 1988. *Guide d'élaboration d'un projet de recherche*. Sainte-Foy: Presses de l'Université Laval Sainte-Foy.
- MacGregor, SheriJyn. 1995. «Deconstructing the Man-Made-City: Feminist critiques of Planning Thought and Action». In *Change of plans: Towards a non-sexist sustainable city*, Margrit Eichler, p. 25-49. Toronto: Garamond Press.
- Mackenzie, Suzanne. 1986. « Women's responses to economic restructuring: changing gender, changing space ». In *The Politics of Diversity*, R. Hamilton et M. Barrett, p. 81-100. London: Verso.
- Maillé, Chantal, et Evelyn Tardy. 1988. Militer dans un parti municipal. Les différences entre les femmes et les hommes au RCM, au RP de Québec et à l'Action civique de LaSalle. Montréal: UQAM, Centre de recherche féministe.
- Manning, R. and More, T. 2002. « Recreational values of public parks », *The George Wright Forum* 19, 21–30.
- Markusen, Ann. 1980. « City Spatial Structure, Women's Household Work, and National Urban Policy ». Signs, vol. 5, no 3, p. S22-44.

- Martel, D. 1999. La peur du crime en milieu urbain dans l'ensemble de la population et chez les femmes. Recension des écrits, Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre.
- Massey, D. 1984. Spatial Division of Labour. London: Methuen.
- -----. 1994. Space, Place and Gender. Cambridge: Polity Press.
- Masson, Dominique. 1984. « Les femmes dans les structures urbaines: aperçu d'un nouveau champ de recherche ». Canadian Journal of Political Science / Revue canadienne de science politique, vol. 17, no 4, p. 744-782.
- -----. 2001. «Gouvernance partagée, associations et démocratie : les femmes dans le développement régional». *Politique et Sociétés*, vol. 20, no 2-3, p. 89-115.
- Maxfield, M.G. 1984. «The limits of vulnerability in explaining fear of crime: a comparative neighborhood analysis». *Research in crime and delinquency*, vol. 21, no 3, p. 233-250.
- Mayer, Margit. 2009. « The 'Right to the City' in the context of shifting mottos of urban social movements ». City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action, vol. 13, no 2-3, p. 362-374.
- McCann, Eugene J. 2002. « Space, citizenship, and the right to the city: A brief overview ». *GeoJournal*, vol. 58, p. 77-79.
- McDonald, N. C. 2005. « Does residential density affect the travel "gender gap" ». Conference Proceedings 35: Research on Women's Issues in Transportation, 68–75.
- McDowell, Linda. 1983. « Towards an understanding of the gender division of urban space ». Environment and Planning D: Society and Space, vol. 1, p. 59-72.
- -----. 1986. « Beyond Patriarchy: a Class-Based Explanation of Women's Opression ». *Antipode*, vol. 18, no 3, p. 311-321.
- McDowell, Linda, *et al.* 2005. «The contradictions and intersections of class and gender in a global city: placing working women's lives on the research agenda». *Environment and Planning A*, vol. 37, p. 441-461.

- McGukin, N. et Murakami, E. 1999. «Examining Trip-Chaining Behavior: Comparison of Travel by Men and Women». *Transportation Research Record*, n° 1693: 79-85.
- McGukin, N. et Nakamoto, Y. 2004. « Differences in Trip Chaining by Men and Women». Transportation Research Board Conference Proceedings, *Research on Women's Issues in Transportation*, n° 35: 49-56.
- McGuckin, N, Zmud, J, Nakamoto, Y, 2005, "Trip chaining trends in the US—understanding travel behavior for policy making" *Transportation Research Record*, number 1917, 199–204
- McIntyre, N., Cuskelly, G. and Auld, C. 1991. « The benefits of urban parks: a market segmentation approach ». *Australian Parks and Recreation*, 27, 11–18.
- McLafferty, Sara L., et Valerie Preston. 1991. «Gender, race and commuting among service sector workers». *The Professional geographer*, vol. 43, no 1, p. 1-15.
- McLeod, L. 1989. La femme dans la ville: sans refuge. Ottawa, Travail financ par la Direction génrale des politiques ministérielles, Secrétariat d'État du Canada, pour la Conférence européenne et nord-américaine sur la sécurit et la prévention de la criminalité en milieu urbain.
- Merrifield, Andy. 2000. « The Urbanization of Labor: Living-Wage Activism in the American City ». Social Text.
- Meurs, Dominique, et al. 2010. « Enfants, interruptions d'activité des femmes et écart de salaire entre les sexes ». Revue de l'OFCE, vol. 114, p. 113-134.
- Mévellec, Anne et Manon Tremblay. 2016. Genre et professionnalisation de la politique municipale. Presses de l'université du Québec.
- Michaud, Anne. 1997. «Les femmes et la ville : un enjeu local, un enjeu mondial». *Recherches féministes*, vol. 10, no 2, p. 181-191.
- -----. 1999. «Déclaration mondiale sur les femmes dans le gouvernement local. Montréal y adhère! » *Municipalité*, vol. octobre-novembre 1999, p. 14-15.
- -----. 2001. Sécurité des femmes: de la dépendance à l'autonomie. Montréal: Programme Femmes et ville.

- ----- 2004. Une ville à la mesure des femmes. Le rôle des municipalités dans l'atteinte de l'égalité entre femmes et hommes. Programme Femmes et Ville. Ville de Montréal.
- Miller, R. 1982. «Household activity patterns in ninetheenth-century suburbs: a time-geographic exploration». *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 72, p. 355-371.
- Minaca, Monique. 1997. «La Charte européenne des femmes dans la Cité: pour un droit de cité des femmes». *Recherches féministes*, vol. 10, no 2, p. 155-179.
- Ministère de la Sécurité publique (2012). Criminalité dans un contexte conjugal au Québec. Faits saillants 2011. Ministère de la Sécurité publique. Québec: 10 p.
- Moser, C. 1993. Gender Planning and Development Theory, Practice and Training, Routledge, London et New York.
- -----. 1995. « Les femmes, les distinctions hommes/femmes, et la politique de développement urbain », Les femmes et la ville. Logements, services et environnement urbain, Éditions de l'OCDE, Paris, 157-171.
- Moyser, Melissa. 2017. « Les femmes et le travail rémunérée », In Femmes au Canada : rapport statistique fondé sur le sexe. Septième édition. Statistique Canada No 89-503-X2015001 au catalogue.
- Nelson, K. 1985. « Labor demand, labor supply and the suburbanization of low-wage office work ». In *Production, Work, Territory, A.* Scott et M. Storper, p. 149-171. Boston: Allen and Unwin.
- Noland, R. B. 1995. « Perceived Risk and Modal Choice: Risk Compensation in Transportation Systems ». *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 27, No. 4, pp. 503–521.
- Painter, K. 1992. « Different worlds: the spatial, temporal and social dimensions of female victimisation ». In *Crime, policing and place: essays in environmental criminology,* D.J Evans, N.R. Fyfe et D.T. Herbert, p. 164-195. London: Routledge.
- -----. 1996, "The influence of street lighting improvements on crime, fear and pedestrian street use, after dark" *Landscape and Urban Planning* 35 193–201

- Palm, R., et A. Pred. 1974. The time-geographic perspective on problems of inequality for women. Institute for Urban and Regional Development Working Paper 236. Berkeley, CA: University of California.
- Paquin, Sophie. 2002. Guide d'aménagement pour un envrionnement urbain sécuritaire. Montréal: Programme Femmes et Ville, 163 p.
- -----. 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*, vol. 19, no 1, p. 21-39.
- Paquin, Sophie, et F. Bernèche. 1999. Soigner en toute sécurité à domicile. Le sentiment d'insécurit des travailleurs du service de maintien à domicile d'un CLSC montréalais: une étude exploratoire. Montréal: Document produit pour le Comité d'action femmes en sécurité urbaine (CAFSU).
- Park, R., et al. 1925. The City. Chicago: University of Chicago Press.
- Park, Robert E. 1928. « Human Migration and the Marginal Man ». American Journal of Sociology, vol. 33, p. 881-893.
- -----. 1939. « The Nature of Race Relations ». In *Race relations and the Race Problem; a Definition and an Analysis*, Edgar T. Thompson, p. 3-45. Durham, North Carolina: Duke University Press.
- Park, Robert E., et Ernest W. Burgess. 1921. *Introduction to the Science of Sociology*. Chicago: University of Chicago Press.
- Parker, B. 2011. « Material matters: gender and the city », *Geography Compass*, 5/6: 433-447.
- Pas, E., 1984, « The Effect of Selected Sociodemographic Characteristics on Daily Travel-Activity Behavior». *Environment and Planning A*, Vol. 16, pp. 571–581.
- Paydar, M., A. Kamani-Fard, and R. Etminani-Ghasrodashti. 2017. "Perceived Security of Women in Relation to Their Path Choice toward Sustainable Neighborhood in Santiago, Chile." *Cities* 60: 289–300.

- Pelletier, Mathieu. 2009. « La décision territoriale en conflit: Analyse spatiale de l'activité conflictuelle, Ville de Québec, 1989 à 2000. » Québec: École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional: Université Laval.
- Pflieger, Géraldine. 2006. *De la ville aux réseaux / dialogues avec Manuel Castells*. Lausane: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- Phillips, Anne. 1999. «Stratégies de la différence: politique des idées ou politique de la présence?». *Mouvements*, vol. 3, p. 92-101.
- Pinard, Renée, et al. 2004. « Le choix d'une approche méthodologique mixte de recherche en éducation ». Recherches qualitatives, vol. 24, p. 58-80.
- Plassard, François. 2000. « L'espace produit ». In *Économie spatiale*, François Plassard. Lyon: Université de Lyon 2.
- Preston, Valerie et S. Takahaski. 1988. « An analysis of multistop grocery shopping trips». Canadian geographer, vol 32, no 4, 339–46
- Preston, Valerie, et Sara L. McLafferty. 1993. «Gender Differences in Commuting at Suburban and Central Locations». *Canadian Journal of Regional Science/Revue canadienne des sciences régionales*, vol. XVI, no 2, p. 237-259.
- Preston, Valerie, et Ebru Ustundag. 2007. « Feminist Geographies of the "City": Multiple Voices, Multiple Meanings ». In *A Companion to Feminist Geography*, Lise Nelson et Joni Seager. Oxford, UK: Blackwell Publishing Ltd.
- Pugalis, Lee, et Bob Giddings. 2011. «A Renewed Right to Urban Life: A Twenty-First Century Engagement with Lefebvre's Initial "Cry"». *Architectural Theory Review*, vol. 16, no 3, p. 278-295. En ligne. <a href="http://dx.doi.org/10.1080/13264826.2011.623785">http://dx.doi.org/10.1080/13264826.2011.623785</a>. Consulté le 2013/10/16.
- Purcell, Mark. 2002. «Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant». *GeoJournal*, vol. 58, p. 99-108.
- -----. 2003. «Citizenship and the right to the global city: reimagining the capitalist world order». *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 27, no 3, p. 564-590.

- -----. 2009. «Le droit à la ville et les mouvements urbains contemporains». *Rue Descartes*, vol. 1, no 63, p. 40-50.
- Quesnel, Louise, et al. 2005. «Fusion municipale et territoires de proximité». In Jeux d'échelle et transformation de l'État. Le gouvernement des territoires au Québec et en France, Laurence Bherer, Jean-Pierre Collin, Éric Kerrouche et Jacques Palard, p. 427-452. Québec: Presses de l'Université Laval.
- Quintelier, E. 2007. «Differences in political participation between young and old people: A representative study of the differences in political participation between young and old people». *Contemporary Politics*, 13(2), 165-180.
- Rahder, Barbara, et Carol Altilia. 2004. «Where is Feminism in Planning Going? Appropriation or Transformation». *Planning Theory*, vol. 3, no 2, p. 107-116.
- Ray B. et Rose D. 2000. « Cities of the Everyday: Socio-Spatial Perspectives on Gender, Difference, and Diversity ». T. Bunting et P. Filion, eds, *Canadian cities in transition: the twenty-first century*. Oxford University Press, Don Mills.
- Reuter, Edward B. 1939. «Competition and the Racial Division of Labor». In *Race relations* and the Race Problem; a Definition and an Analysis, Edgar T. Thompson, p. 46-96. Durham, North Carolina: Duke University Press.
- Ripoll, Fabrice, et Vincent Veschambre. 2005. «Introduction. L'appropriation de l'espace comme problématique». *Noroi*, vol. 195, no 2, p. 7-15.
- Robitaille, Éric, et Pascale Bergeron. 2013. Accessibilité géographique aux commerces alimentaires au Québec: analyse de situation et perspectives d'interventions. Québec, Institut national de santé publique, Direction du développement des individus et des communautés, Gouvernement du Québec: 61 p.
- Roché, Sébastien. 1993. Le sentiment d'insécurité. Paris: Presses universitaires de France.
- -----. 2002. Tolérance Zéro? Incivilités et Insécurité. Paris: Odile Jacob.
- Rose, Damaris. 1984. «Rethinking gentrification: beyond the uneven development of Marxist urban theory». *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 2, p. 47-74.

- -----. 1989. «A feminist perspective of employment restructuring and gentrification: the case of Montreal». In *The Power of Geography*, J. Wolch et M. Dear, p. 118-138. Boston: Unwin Hyman.
- Rose, Gilian. 1993. «On feminism, method and methods in human geography: an Idiosyncratic overview». *Le géographe canadien*, vol. 37, no 1, p. 57-61.
- Rosenbloom, Sandra. 1978. « Editorial: the need for study of women's travel issues ». *Transportation*, vol. 7, p. 347-350.
- -----. 1985. «The Growth of Non-Traditional Families: A Challenge to Traditional Planning Approaches». In *Transportation and Mobility in an Era of Transition* (G. Jansen, P. Nijkamp, and C. Ruijgrok, eds.), Elsevier Science Publishers, Holland, pp. 75–96.
- ------. 2005. « Understanding Women's and Men's Travel Patterns: The Research Challenge ». In Conference Proceedings 35: Research on Women's Issues in Transportation, Transportation Research Board of the National Academies, Washington, D.C., pp. 7–28.
- Ross, C. E. 2000. «Walking, exercising, and smoking: Does neighborhood matter?» *Social Science and Medicine*, 51 (2): 265-74.
- Rutherford, B., et G. Wekerle. 1988. «Captive rider, captive labor: Spatial constraints on women's employment». *Urban geography*, vol. 9, p. 173-193.
- Saelens, B. E. and Handy, S. 2008. «Built environment correlates of walking: A review». *Medicine & Science in Sports & Exercise*, 40(S): S550–S567.
- Saelens B. E, Sallis JF, Frank LD. 2003. « Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design, and planning literatures». *Annals of Behavioral Medicine*. 25:80–91.
- Sassen, Saskia. 1996. La ville globale, New York, Londres, Tokyo, Paris, Descartes et Cie.
- Scott, Joan. 2000. «Genre: une catégorie utile d'analyse historique». In *Le genre un outil nécessaire : introduction à une problématique. Cahiers genre et développement*,, Jeanne Bisilliat et Christine Verschuur, p. 41-68. Paris, Montréal: L'Harmattan.

- Scott, S. C., Goldberg, M. S. and Mayo, N. E. 1997. «Statistical assessment of ordinal outcomes in comparative studies». *Journal of Clinical Epidemiology.*, 50: 44–55.
- Séguin, Anne-Marie, et Paul Villeneuve. 1987. «Du rapport hommes-femmes au centre de la Haute-Ville de Québec». Les Cahiers de géographie du Québec, vol. 31, no 83, p. 189-204.
- Séguin, Anne-Marie. 1989. «Madame Ford et l'espace : lecture féministe de la suburbanisation». *Recherches féministes*, vol. 2, no 1, p. 51-68. In *Érudit*. En ligne. <a href="http://id.erudit.org/iderudit/057534ar">http://id.erudit.org/iderudit/057534ar</a>.
- Simard, Martin, *et al.* 2009. «L'appropriation de sites et paysages urbains requalifiés. Regard sur le Vieux-Port de Chicoutimi». *Environnement urbain / Urban Environment*, vol. 3, p. b-1-b1-9.
- Skogan, Wesley. 1977. «Public Policy and the Fear of Crime in Large American Cities». In *Public Law and Public policy*, John Gardiner. New York: Praeger.
- Smith, Dorothy Edith. 1990. The conceptual practices of power: A feminist sociology of knowledge. Boston: Northeasern University Press. 235 p.
- Soja, E.W. 1991. « Éditorial », Society and Space, vol. 9, p. 257-259.
- Spain, Daphne. 2002. «What Happened to Gender Relations on the Way from Chicago to Los Angeles?». City & Community, vol. 1, no 2, p. 155-169.
- Statistique Canada. 2011. Femmes au Canada: rapport statistique fondé sur le sexe.
- Sundeen, R., et J.T. Mathieu. 1976. «The Fear of Crime and its Consequences Among Elderly in Three Urban Communities». *Gerontology*, vol. 16, p. 211-219.
- Tardy, Évelyne. 1982. La politique : un monde d'hommes? Une étude sur les mairesses au Ouébec. Montréal: Hurtubise HMH.
- -----. 2002a. Les femmes et les conseils municipaux du Québec, 158, no 2-3. Montréal: Hurtubise, p.135-158.
- Tardy, Évelyne, et Rébecca Beauvais. 2000. Les conseillères municipales du Québec: Profils et perceptions. Montréal: Université du Québec à Montréal, (UQAM), 51 p.

- Tardy, Évelyne, et Guy Bédard. 1997. «Les mairesses des villes et les mairesses des municipalités rurales au Québec». Recherches féministes, vol. 10, no 2, p. 127-136.
- Taylor, V. 1999. A Quick Guide to Gender Mainstreaming in Development Planning, « Gender Management System Series », Commonwealth Secretariat.
- Thomas, William Isaac. 1928. The Unadjusted Girl. Boston: Little, Brown
- Thomas, William Isaac, et Florian Znaniecki. 1918. The Polish peasant in Europe and America. Monograph of an immigrant group. Boston: The Corham Press, 526p.
- Thompson, Edgar T. 1939. Race relations and the Race Problem; a Definition and an Analysis. Durham, North Carolina: Duke University Press.
- Toupin, Louise. 1997. Qu'est-ce que le féminisme? Trousse d'information sur le féminisme québécois des 25 dernières années. Montréal, Centre de documentation sur l'éducation des adultes et la condition féminine/Relais-femmes.
- Tremblay, Manon. 2008. *Cent questions sur les femmes et la politique*. Montréal, Les éditions du remue-ménage, 326 p.
- Tremblay, Manon, et Réjean Pelletier. 2000. «More Women or More Feminists? Descriptive and Substantive Representations of Women in the 1997 Canadian Federal Election». *International Political Science Review*, vol. 21, no 4, p. 381-405.
- -----. 2001. «More Women Constituency Party Presidents: A Strategy for Increasing the Number of Women Candidates in Canada?». *Party Politics*, vol. 7, no 2, p. 157-190.
- Tremblay-Breault, Martin, Marie-Hélène Vandersmissen et Marius Thériault. (2014) « Daily mobility: Did the gender gap change betweem 1996 and 2006 in the Quebec urban area? » Proceedings of the 5th International Conference on Women's Issues in Transportation Bridging the Gap. 14-16 avril, Paris La Défense.
- Trudelle, Catherine. 2000. « Participation des femmes aux conflits de localisation et luttes urbaines, RMR de Québec, 1992-1999 ». Thèse de doctorat. Département de Géographie. Sainte-Foy, Université Laval, 98 p.
- -----. 2005. «Visibilité de la participation des femmes aux conflits urbains à Québec entre 1965 et 2000». Québec, Aménagement du territoire et développement régional, Université Laval, 242 p.

- Trudelle, Catherine, Villeneuve, Paul et Thériault, Marius. 2006. Trois décennies de conflits urbains dans la région de Québec : analyse de la visibilité de la participation des femmes entre 1965 et 2000. Recherches sociographiques 47(1) : 9-39.
- Ulysse, P.-J., et al. 2006. Quand le travail n'empêche plus d'être pauvre! Montréal, Rapport présenté au Forum régional de développement social de l'Île de Montréal.
- Valentine, Gill. 1989. «The Geography of Women's Fear». Area, vol. 21, no 4, p. 385-390.
- -----. 1990. « Women's fear and the design of public space ». Built Environment, 16 (4).
- Vance, Ruper B. 1939. «Racial Competition for the Land». In *Race relations and the Race Problem; a Definition and an Analysis*, Edgar T. Thompson, p. 97-124. Durham, North Carolina: Duke University Press.
- Vandersmissen M.-H, Thomas I. et A. Verhetsel (2011) « Commuting and Gender : Two Cities, One Reality? » Dans Thériault M. et F. Des Rosiers (dir.) *Modeling Urban Dynamics. Geographical Information Systems Series.* ISTE/Wiley, 27-50.
- Vandersmissen, Marie-Hélène. (2007). « Évolution récente de la mobilité à Québec : Qu'en est-il des différences selon le sexe ? » In Lannoy P. et T. Ramadier (dir.) La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne. Éditions Académia-Bruylant, Louvain-la-Neuve, Belgique, pp. 47–63.
- Ville de Lévis. 2007. Guide de réalisation d'une marche exploratoire. Carnet d'enquête. Direction des communications. Commission consultative Femmes et Ville. Lévis.
- Villeneuve, Paul, et Damaris Rose. 1988. «Gender and the separation of employment from home in Metropolitan Montreal, 1971-1981». *Urban geography*, vol. 9, no 2, p. 155-179.
- Villeneuve, Paul, et al. 2007. «Conflits urbains et humanisation des villes». In La ville et l'urbain : des savoirs émergents ? Perspectives critiques et méthodologiques, Mélanges en l'honneur du Professeur Jean-Bernard Racine., Da Cunha et L. Matthey. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Waldfogel, J. 1997. «The effect of children on women's wages». *American Sociological Review*, vol. 62, no 2, p. 209-217.

- -----. 1998. «Understanding the "family gap" in pay for women with children». *Journal of Economic Perspectives*, vol. 12, no 1, p. 137-156.
- Warr, Mark. 1987. «Fear of Victimization and Sensitivity to Risk». *Journal of Quantitive Criminology*, vol. 3, no 1, p. 29-46.
- Watson, Rod. 1995. «Angoisse dans le 42e rue». In *La couleur des pensées. Sentiments, émotions, intentions*, Patrice Paperman et Ruwen Ogien, p. 197-216. Paris: EHESS (Raisons pratiques, 6).
- Wekerle, Gerda. 1980. «Women in the Urban Environment». Signs: Journal of Women in Culture and Society, vol. 5, no 3, p. S188-S214.
- -----. 1984. «A Woman's Place is in the City». Antipode, vol. 16, no 3, p. 11-19.
- -----. 1996. «Reframing urban sustainability: women's movement organizing and the local state». In *Local places in the age of the global city*, Roger Keil, Gerda R. Wekerle, David Victor et John Bell, p. 137-146. Montréal: Black Rose Books.
- -----. 2000. «De la coveillance à la ville sûre». Les annales de la recherche urbaine, vol. 83-84, p. 164-169.
- -----. 1995. «What Do You Want To Do? Pave Parks? Urban Planning and the Prevention of Violence». In *Change of Plans: Towards a Non-Sexist Sustainable City*, Margrit Eichler. Toronto: Garamond Press.
- Wekerle, Gerda, et Linda Peake. 1996. «New Social Movements and Women's Urban Activism». In City Lives and City Forms: Critical Research and Canadian Urbanism, Jon Caulfield et Linda Peake, p. 263-281. Toronto: University of Toronto Press.
- Whitzman, Carolym. 2007. «Stuck at the front door: gender, fear of crime and the challenge of creating safe space». *Environment and Planning A*, vol. 39, p. 2715-2732.
- Wills, J. 1996. «Laboring for love? comment on academics and their hours of work». *Antipode*, vol. 28, p. 292-303.
- Wirth, Louis. 1938. «Urbanism as a Way of Life». *The American Journal of Sociology*, vol. 44, no 1, p. 1-24.

- Wood, Michael, et Christine Welch. 2010. «Are 'Qualitative' and 'Quantitative' Useful Terms for Describing Research?». *Methodological Innovations Online*, vol. 5, no 1, p. 56-71.
- Xu Q. 2007. « Community participation in urban China: Identifying mobilization factors », Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly, 36: 622-42.
- Yavuz, Nilay, et Eric W. Welch. 2010. «Addressing Fear of Crime in Public Space: Gender Differences in Reaction to Safety». *Urban Studies*, vol. 47, no 12, p. 2491-2515.
- Young, Iris Marion. 1990. Justice and the Politics of Difference. Princeton: University Press.
- Zorbaugh, Harvey. 1929. The Gold Coast and the Slum. Chicago: University of Chicago Press.