

**UNIVERSITÉ DU QUÉBEC**  
**INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE**  
**CENTRE – URBANISATION CULTURE SOCIÉTÉ**

**LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ DES FEMMES À MONTRÉAL :  
L'EXPÉRIENCE SENSIBLE SUR LA RUE**

Par

**Asma SEHILI**

Master en architecture et projet urbain

Mémoire présenté pour obtenir le grade de

Maître ès arts, M.A.

**Maîtrise en études urbaines**

Programme offert conjointement par l'INRS et l'UQAM

Avril 2021

Ce mémoire intitulé

**LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ DES FEMMES À MONTRÉAL :  
L'EXPÉRIENCE SENSIBLE SUR LA RUE**

et présentée par

**Asma SEHILI**

a été évalué par un jury composé de

Mme Sandra BREUX, directeur de recherche, INRS

Mme Marie-Soleil CLOUTIER, codirectrice, INRS

Mme Florence PAULHIACQ, examinateur interne, INRS

M. Sébastien LORD, examinatrice externe, Université de Montréal

*À mes chers parents...*

## RÉSUMÉ

La marche, comme mode de déplacement, est un acte perceptif renvoyant à une expérience sensible. Peu d'études se sont penchées sur la pratique de la marche selon le genre en zone urbaine. Quelques analyses ont cependant mis de l'avant la présence d'un sentiment d'insécurité ou de peur dans la pratique de la marche chez les femmes dans certains contextes. D'autres ont montré que les femmes tendent à accorder plus d'importance à l'environnement bâti que les hommes lorsqu'elles marchent. L'expérience sensible des femmes lors de la marche reste cependant encore peu documentée.

Notre objectif est de porter une attention particulière aux sensations des femmes durant la marche afin de comprendre comment ces sensations influencent leur pratique diurne de la marche. Pour saisir cette expérience sensible, des parcours commentés ont été menés avec des femmes sur un trajet spécifique : du domicile des participantes à l'épicerie située dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville de Montréal.

L'analyse des résultats des 20 participantes interrogées démontre que l'environnement n'est pas perçu de la même manière par chacune d'elles. Les plaisirs visuels, olfactifs et auditifs, ainsi que la sensation du chaud et du froid associée à la rue durant la pratique de la marche ont été soulevés par les participantes comme autant d'éléments qui influencent leur expérience. Les résultats montrent également que la perception de l'environnement sensible influence la pratique de la marche, à la fois par rapport au rythme et à la modification ou non du parcours. Notre enquête laisse penser qu'un environnement de marche qui fait appel à tous les sens par ses qualités visuelles, sonores, olfactives et tactiles, ainsi qu'un aménagement qui favorise le sentiment de sécurité par rapport à la circulation automobile, constituent des conditions favorables, voire idéales pour la pratique de la marche des femmes en ville.

Mots-clés : marche; rue; perception; femme; mobilité; environnement urbain.

## ABSTRACT

As a mode of travel, walking is a perceptive act that evokes a particular kind of sensory experience. However, few studies have looked at the practice of walking in urban areas on the basis of gender. Some analyses have suggested that women in particular experience a sense of insecurity or even fear, while walking in certain situations. Other findings have demonstrated that women tend to place more importance on their physical surroundings than men, while walking. However, there is still a lack of research and data concerning the sensory and emotional responses that women experience while walking.

The purpose of this study is to focus on women's sensations during the act of walking, in order to gain a better understanding of the impact of these sensations on their daytime walking habits. To better understand this sensory experience, we conducted guided walks with women participants, following a specific route: from the women's homes to the nearby grocery store located in the borough of Ahuntsic-Cartierville in Montreal.

Results from the 20 participants surveyed revealed that participants' perceptions of their surroundings differed from one another. They noted that the visual, olfactory and auditory stimuli, as well as the sensation of heat and cold felt while walking the streets, were all factors that shaped their individual experience. Furthermore, the findings also suggested that perceptions of the sensitive environment had an influence on the participants' walking experience, both in terms of pace and whether or not they altered their walking route. The study's findings also support the idea that a walking environment that engages all of the senses through visual, auditory, olfactory and tactile cues, as well as a landscape that fosters a sense of safety relative to vehicular traffic, are all favourable, if not ideal, conditions for women to walk in urban environments.

Keywords: walk; street; perception; woman; mobility; urban environment

## REMERCIEMENTS

Je voudrais tout d'abord exprimer toute ma gratitude et mes chaleureux remerciements à ma directrice de recherche, Sandra Breux, et à ma codirectrice, Marie-Soleil Cloutier, pour leur patience et leur précieuse écoute dans les moments les plus difficiles dans la réalisation de ce mémoire. Je tiens à les remercier de m'avoir soutenue tout au long et jusqu'à la fin de mon travail, notamment pour leur lectures minutieuses et leur disponibilités.

Je tiens particulièrement à remercier Marie-soleil Cloutier pour la possibilité qu'elle m'a donnée de travailler au sein de LAPS où j'ai pu collaborer à des projets précis et profiter de sa grande expérience.

Je souhaite également remercier Sébastien Lord et Florence Paulhiacq d'avoir accepté d'évaluer mon travail dans les plus brefs délais.

Merci à l'Institut national de la recherche scientifique (INRS) qui m'a donné la chance de faire partie d'une grande équipe de recherche. Merci également aux corps professoral et administratif du Centre Urbanisation Culture Société de l'INRS, qui font de ce centre un lieu propice à la recherche et à la rédaction.

Un immense merci à toutes les femmes qui ont participé à cette recherche. Sans leur participation, je n'aurais jamais pu mener ce travail à terme.

Je remercie mes chers parents à qui je dédie ce mémoire. Les efforts déployés pour réussir visent à susciter leur fierté, même s'ils sont loin de moi. J'espère les revoir bientôt et c'est le cœur serré que je compte les jours qui me séparent d'eux.

J'adresse un remerciement particulier à ma tante Samira qui m'a épaulée tout au long du parcours.

Enfin, je tiens à exprimer mes sincères remerciements à toutes les personnes qui ont contribué, de près ou de loin, à l'élaboration de ce modeste travail.

# TABLE DES MATIÈRES

Liste des tableaux.....	x
Liste des figures .....	xi
Liste des abréviations et des sigles .....	xiii
Introduction.....	1
<b>Chapitre 1 : Revue des écrits - Rue, marche et perception.....</b>	<b>4</b>
1.1 La rue et la marche.....	4
1.1.1 <i>Définition de la rue comme espace public</i> .....	4
1.1.2 <i>La marche et sa dimension urbaine, sociale et sensible</i> .....	6
1.2 La perception de l'environnement et la marche.....	13
1.2.1 <i>L'importance des sens dans la perception de l'environnement</i> .....	13
1.2.2 <i>La pratique de la marche, révélatrice des perceptions et des émotions à travers les sens</i> .....	16
1.3 Mobilité des femmes.....	18
1.3.1 <i>L'accès à la rue</i> .....	18
1.3.2 <i>La mobilité quotidienne des femmes</i> .....	20
1.4 Les femmes et la marche .....	22
1.4.1 <i>La marche et sa pratique par les femmes</i> .....	22
1.4.2 <i>L'environnement urbain favorable à la marche</i> .....	27
1.4.3 <i>Les facteurs d'influence de la marche chez les femmes</i> .....	29
1.5 Question de recherche .....	32
<b>Chapitre 2 : Méthodologie .....</b>	<b>34</b>
2.1 Retour sur les concepts à opérationnaliser .....	34
2.1.1 <i>La pratique de la marche</i> .....	34
2.1.2 <i>La perception</i> .....	35
2.1.3 <i>L'environnement</i> .....	36
2.2 Opérationnalisation des concepts.....	37
2.2.1 <i>La pratique de la marche</i> .....	37

2.2.2 Perception.....	38
2.2.3 Environnement urbain .....	40
2.3 Définition du terrain d'étude .....	44
2.3.1 L'étude de cas.....	44
2.3.2 Présentation du terrain d'étude .....	44
2.4 Épicerie .....	47
2.4.1 L'environnement entourant l'épicerie.....	50
2.5 Le parcours commenté comme outil de collecte de l'information .....	51
2.6 Recrutement des participantes et échantillon .....	53
2.7 Déroulement de la collecte .....	54
2.8 Méthode de traitement et d'analyse des données.....	56
2.8.1 Codage avec le logiciel NVivo-20.....	57
<b>Chapitre 3 : Résultats .....</b>	<b>58</b>
3.1 Présentation des participantes et de leurs parcours .....	58
3.2 La pratique de la marche et le parcours programmé/spontané .....	61
3.3 L'expérience sensorielle en mouvement.....	70
3.3.1 La vue : la perception visuelle .....	71
3.3.2 L'odorat : la perception olfactive.....	102
3.3.3 L'ouïe : la perception auditive.....	106
3.3.4 Le toucher : la sensation thermique .....	110
3.3.5 Les émotions.....	111
3.4 La rue et la pratique de la marche : entre obstacles et facilitateurs.....	116
3.4.1 Les obstacles dans la rue.....	117
3.4.2 La sécurité des trajets .....	120
3.5 L'environnement sensible idéal pour la marche .....	122
<b>Chapitre 4 : Discussion .....</b>	<b>128</b>
4.1 Retour sur la question de recherche .....	128
4.2 Les sens comme révélateur de l'expérience des femmes piétonnes.....	130

4.2.1 Les critères du confort sensible associés à chaque sens .....	131
4.3 Ce qui caractérise les femmes qui marchent : anticipation du parcours et adaptation à l'environnement .....	135
4.3.1 La pandémie comme vecteur de changement des déplacements .....	136
4.4 Les types d'expérience sensible des marcheuses .....	137
4.5 Forces et limites de notre recherche .....	141
<b>Conclusion .....</b>	<b>142</b>
<b>bibliographie .....</b>	<b>144</b>
<b>Annexe 1 : Grille de questions semi-dirigées pour le parcours commenté.....</b>	<b>154</b>
<b>Annexe 2 : Tableau récapitulatif des émotions.....</b>	<b>156</b>
<b>Annexe 3 : Certificat d'éthique.....</b>	<b>160</b>
<b>Annexe 4 : Lettre d'information .....</b>	<b>161</b>

## **LISTE DES TABLEAUX**

<b>Tableau 1.1 : La perception par les sens.....</b>	<b>14</b>
<b>Tableau 2.1 : Variable et indicateurs du concept de la pratique de la marche .....</b>	<b>38</b>
<b>Tableau 2.2 : Variable et indicateurs du concept perception.....</b>	<b>40</b>
<b>Tableau 2.3 : Variable et indicateurs du concept environnement urbain.....</b>	<b>43</b>
<b>Tableau 3.1 : Profil des participantes .....</b>	<b>59</b>
<b>Tableau 3.2 : Odeurs mentionnées durant les différents parcours regroupés selon le ressenti (odeurs agréables ou désagréables).....</b>	<b>105</b>
<b>Tableau 3.3 : Sons mentionnés durant les différents parcours et regroupés selon le ressenti (sons agréables ou désagréables) .....</b>	<b>109</b>

## LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 : La rue et la marche au cœur des approches urbanistiques.....	9
Figure 1.2 : Le processus de perception de l'environnement urbain.....	16
Figure 1.3 : L'expérience sensible .....	29
Figure 2.1 : L'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville avec l'emplacement de l'épicerie (en rouge) .....	45
Figure 2.2 : le contexte de l'épicerie (en rouge).....	47
Figure 2.3 : L'environnement entourant l'épicerie.....	51
Figure 3.1 : Parcours des participantes se rendant à l'épicerie .....	61
Figure 3.2 : Végétation appréciée (1), végétation non appréciée (2) .....	73
Figure 3.3 : Aménagement apprécié (1), aménagement non apprécié (2).....	74
Figure 3.4 : Saillie de trottoir apprécié (1), Saillie de trottoir non apprécié (2) .....	75
Figure 3.5 : Couleur d'une clôture appréciée (1), couleur d'une clôture non appréciée (2) .....	77
Figure 3.6 : Couleurs appréciées (1), (2) .....	77
Figure 3.7 : Couleurs non appréciées (1), (2) .....	78
Figure 3.8 : Couleurs appréciées (1), graffitis non appréciés (2).....	79
Figure 3.9 : Couleurs monotones « grises » non appréciées (1), (2).....	80
Figure 3.10 : Couleurs de la flore appréciées (1), (2).....	81
Figure 3.11 : Le style architectural du quartier (1), (2) .....	82
Figure 3.12 : Bâtiments non appréciés (1), bâtiment apprécié (2) .....	84
Figure 3.13 : Trottoirs propres appréciés (1), (2) .....	85
Figure 3.14 : État de propreté non apprécié sur Saint-Laurent (1), (2), (3), (4) .....	87
Figure 3.15 : État de propreté non apprécié sur la rue Fleury (1), (2), (3) .....	87
Figure 3.16 : Qualité du mobilier urbain non appréciée (1), (2), (3) .....	89
Figure 3.17 : Qualité du mobilier urbain apprécié.....	90
Figure 3.18 : Rue avec terre-plein appréciée.....	92
Figure 3.19 : Qualité de l'aménagement non appréciée .....	93
Figure 3.20 : Largeur de trottoir non appréciée (1), largeur de trottoirs appréciée (2), largeur du trottoir par rapport à la piste cyclable (3).....	96
Figure 3.21 : Qualité des trottoirs non appréciée (1), (2), (3) .....	97
Figure 3.22 : Éléments non appréciés sur la rue (1), (2), (3) .....	100
Figure 3.23 : Une cour d'école, présence d'enfant appréciée.....	101
Figure 3.24 : Photo de la devanture de l'épicerie .....	111
Figure 3.25 : Obstacles sur la rue non appréciée (1), (2), (3) .....	118
Figure 3.26 : Clôture végétale appréciée (1), clôture non appréciée (2).....	123

<b>Figure 4.1 : Facteurs influençant l'expérience de la marche des femmes .....</b>	<b>130</b>
<b>Figure 4.2 : Parcours de la participante Karine .....</b>	<b>138</b>
<b>Figure 4.3 : Parcours de la participante Lucille .....</b>	<b>139</b>
<b>Figure 4.4 : Parcours de la participante Diane .....</b>	<b>140</b>

## LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGLES

SIG	Systemes d'information géographique
MAPPA	Audit de marchabilité pour les personnes âgées
NEWS	<i>Neighborhood Environment Walkability Scale</i>
PEDS	<i>Pedestrian Environment Data Scan</i>
SWEAT	<i>Senior Walking Environmental Audit Tool</i>

## INTRODUCTION

En Amérique du Nord, les femmes marchent-elles davantage que les hommes dans leurs trajets quotidiens ? À Montréal, des enquêtes « OD » (origine-destination) indiquent que, chez les Montréalaises, la marche représentait 11,5 % de leurs déplacements en 2003 et 11 % en 2013 (Gouvernement du Québec 2020).

Parallèlement à ces données, la marche connaît un regain d'intérêt auprès des chercheurs qui ont désormais diversifié leur regard en portant une attention particulière à différentes catégories d'acteurs de la vie urbaine, et ce, dans une volonté de repenser l'espace public et de développer la mobilité piétonne. Ce renouveau de la marche s'exprime dans un contexte où les villes mettent en place de nouvelles politiques urbaines d'aménagement pour favoriser la marche comme mode de transport conjointement au transport en commun. C'est le cas avec le « *Plan piéton* » ou la « *Charte du piéton* » (2006) à Montréal qui ont donné lieu à différents projets qui visent à améliorer les conditions de la marche, par exemple, les promenades urbaines, les rues piétonnes et partagées (Messaoud. L, Lord et Serfaty-Garzon 2019). Le Québec a d'ailleurs vu l'apparition d'un nouvel organisme sans but lucratif visant la défense des piétons : *Piétons Québec*. La marche reste une pratique ordinaire et un mode de transport incontournable dans le panel des déplacements. En outre, elle est vue comme une clé de régénération de la ville et un vecteur de développement durable.

La marche est également l'une des formes de déplacement qui expose le plus les sens à l'environnement dans lequel le marcheur ou la marcheuse inscrit son action. C'est aussi l'une des formes de déplacement fortement influencées par les configurations spatiales et sensibles (Lord et al. 2015). La pratique de la marche est en effet influencée par plusieurs facteurs. Les travaux portant sur ce sujet parlent ainsi des caractéristiques du cadre bâti, des conditions de la chaussée, des attraits paysagers et de l'esthétisme (la taille, les textures et les formes, les arbres de la rue, le mobilier urbain, etc.), et ils rapportent aussi l'importance des perceptions, soit le ressenti des personnes à l'égard de leur environnement (sentiment de bien-être, de sécurité) et, enfin, des facteurs d'ordre démographique comme le genre (Ewing et al. 2006). Ce dernier est souvent une source d'inégalités dans la pratique de l'espace public (Lelièvre 2017). Certains travaux ont notamment montré que l'accès aux espaces publics ne se fait pas de la même façon ni dans les mêmes conditions pour tous les groupes de la société entre autres, pour les femmes : « tout le

monde n'y circule pas [dans l'espace public] et surtout pas de la même manière » (Blidon 2016, 245).

La rue, que l'on peut considérer comme un espace public, est un lieu ouvert à tous et à toutes, un espace de non-exclusion. La question de l'égalité d'accès à l'espace public a toujours été une préoccupation dans les études sur le genre. Par conséquent, plusieurs initiatives et mesures ont été mises en place en faveur de l'égalité du genre dans l'utilisation des espaces publics comme les « marches exploratoires ».

Ainsi, la mobilité selon les genres a fait l'objet d'études de plusieurs recherches. Mais la pratique de la marche comme mode particulier de mobilité est peu étudiée sous le prisme du genre, notamment en lien avec l'environnement urbain (Clifton et Livi 2005), et ce, bien qu'elle soit un sujet prioritaire dans les études en santé publique (Sugiyama et al. 2007). Dans cette perspective, les études sur la pratique de la marche des femmes dans l'espace urbain soulignent qu'un des éléments qui caractérise leur expérience perceptive est la peur, car leur pratique subit une certaine influence de la vulnérabilité aux crimes et aux agressions (Golan 2017). Les chercheurs remarquent que c'est surtout la nuit qui suscite des peurs particulières chez les femmes (Valentine 1989). De plus, certains travaux montrent que les femmes accordent plus d'importance à l'environnement lorsqu'elles choisissent la marche pour effectuer un déplacement (Gallagher, Clarke et Gretebeck 2014 ; Kerr et al. 2007). Dans ce sens, les études menées par Sophie Paquin (2002) sur l'environnement urbain du point de vue des femmes mettent en avant l'insécurité urbaine et le rôle de l'aménagement urbain montréalais dans le sentiment de sécurité des femmes.

Tel que soulevé précédemment, peu d'études empiriques ont été menées sur l'influence de la perception de l'environnement sur la pratique de la marche des femmes le jour dans le contexte montréalais. Pourtant, la prise en compte de l'expérience sensible de l'environnement de marche des femmes pourrait aider à explorer de nouvelles pistes pour repenser la rue d'une manière plus inclusive dans l'aménagement urbain des espaces, et ce, tout en tenant compte des perceptions et des besoins des femmes dans le cadre d'une intervention urbaine visant à rendre agréable leur expérience de marche. D'ailleurs, la Ville de Montréal a été un précurseur en la matière en proposant un guide qui énonce six principes de base pour réaliser un environnement urbain accessible et sécuritaire, à savoir la signalisation, la visibilité, l'affluence, la surveillance formelle

et l'accès à l'aide, l'aménagement et l'entretien des lieux, la participation de la communauté. (Paquin 2002).

Dans ce cadre, notre étude souhaite documenter la perception et l'influence de l'environnement sur les systèmes perceptifs de distance, auditif, visuel et olfactif, ainsi que l'influence de la perception sur la pratique de la marche chez les femmes, au-delà du sentiment d'insécurité le jour et la nuit. L'objectif est d'analyser et de comprendre le rapport entre le sensible et l'environnement chez les femmes par le mouvement (la marche).

Afin de répondre à cet objectif, notre travail de recherche se divisera en quatre chapitres. Nous revenons d'abord sur les concepts clés de la rue comme espace public, de la marche et de la perception. Nous exposons ainsi les écrits qui abordent la marche comme une activité sensible et sociale dans son rapport à l'environnement. Nous reviendrons ensuite sur la perception et l'importance des sens dans le processus ainsi que sur leur rôle dans la pratique de la marche. Ce chapitre nous permettra également d'avoir une vue d'ensemble sur les comportements de mobilité urbaine des femmes (transport, marche, voiture) et sur l'accès des femmes à la rue. Les limites des travaux actuels seront identifiées et guideront la formulation de notre question de recherche.

Dans le deuxième chapitre, nous détaillerons les aspects méthodologiques, incluant les indicateurs et dimensions de notre analyse afin de répondre à notre question et à notre objectif de recherche. Notre étude de cas y sera présentée, ainsi que les outils de collecte de l'information choisis.

Le troisième chapitre sera consacré aux résultats que nous avons obtenus à la suite de notre collecte de données, et ce, selon trois grands thèmes : (1) la pratique de la marche et le parcours programmé/spontané (2) l'expérience sensible des parcours en mouvement et (3) la rue et la pratique de la marche, entre obstacles et facilitateurs. Pour terminer, dans le quatrième chapitre, nous discuterons de nos résultats en mettant de l'avant notre typologie des marcheuses en comparaison avec les écrits sur le sujet.

# CHAPITRE 1 : REVUE DES ÉCRITS - RUE, MARCHE ET PERCEPTION

Ce premier chapitre présente notre revue des écrits, les lacunes relevées dans les recherches antérieures, notre question de recherche et les objectifs de notre recherche. Notre revue de la littérature est organisée en deux parties. Dans un premier temps, nous nous consacrerons aux trois concepts clés qui composent notre étude, nommément la rue, la pratique de la marche et la perception de l'espace. Dans un deuxième temps, nous aborderons la question de l'accès des femmes à la rue. Puis, nous présenterons la mobilité quotidienne et les habitudes de déplacement des femmes, avant d'aborder la pratique de la marche comme mode particulier de mobilité. Cela nous conduira à souligner les lacunes constatées dans la recherche scientifique, puis à la formulation de notre question et de nos objectifs de recherche.

## 1.1 La rue et la marche

### 1.1.1 Définition de la rue comme espace public

L'espace public représente l'élément fondamental constitutif de la ville. Il est également le lieu de réalisation et de production de la vie urbaine. Pour ce qui est de la rue, c'est un espace où les sphères relevant du public et du privé se rejoignent; elle est un espace public à la fois *social* (Habermas 1988) et *spatial* (Joseph 1992). Par « social », il convient ici de comprendre la rue comme un lieu de rencontre qui favorise les pratiques sociales et, par « spatial », il est en fait question d'espace de circulation. Comme le fait remarquer Isaac Joseph (1992), il importe d'appréhender la rue comme un espace public de mouvement, de rassemblement, de dispersion et de lieu de passage. La rue se veut donc un espace délimité au sein de l'espace public qui conserve ce caractère public, car il permet aux personnes, quelles qu'elles soient, de se déplacer à pied, de se rencontrer, de se croiser et d'interagir entre elles et avec l'environnement ambiant.

Un autre point qui caractérise la rue, c'est qu'elle est le vide structurant qui sépare et organise le cadre bâti. L'implantation des bâtiments se fait par rapport à elle, ce qui permet de donner une cohérence à l'ensemble. Elle garantit également la continuité du tissu urbain et procure la jonction et le lien entre les quartiers. De plus, la rue est un espace de mouvement qui invite à la mobilité, mais contraint parfois à la vitesse du flux. Ce qui n'est pas toujours agréable pour les piétons.

Elle assure la circulation automobile et piétonne, notamment avec le maintien et l'aménagement d'espaces qui lui sont dédiés. De fait, elle peut être appréhendée sous différents angles et être aussi hiérarchisée. Philippe Panerai et Mangin David (1986) classent les rues selon leur dimension des plus étroites telles que les ruelles et les rues principales aux plus larges telles que les boulevards et les *parkways* (apparus aux États-Unis). Cette hiérarchie induit la prise en compte non seulement des comportements et des usages spécifiques selon la taille et la forme de la rue, mais également d'activités qui y sont pratiquées. Par exemple, dans leur essence, la rue et le boulevard se distinguent par la marche qu'ils sollicitent. Si la marche s'avère plus heurtée, plus saccadée et plus sinueuse sur la rue, elle s'avère plus fluide, plus souple et mieux contrôlée sur le boulevard (Thomas 2007). En effet, la rue permet le déplacement des personnes, et cela contribue à forger une expérience réelle à travers le mouvement du corps dans l'espace, à travers sa perception et son ressenti de l'environnement qui l'entoure.

Selon Lynch (1970), les rues contribuent à la fabrication urbaine. L'auteur identifie la rue comme l'élément urbain qui met le plus de l'ordre dans l'ensemble de l'espace urbain. De plus, ces voies favorisent la création d'un ensemble perceptif entre le plan horizontal du sol et le plan vertical des façades des bâtiments. Cette perception est accentuée par plusieurs facteurs comme la continuité, l'étalement, la relation géométrique, linéaire ainsi que les qualités kinesthésiques. Par exemple, la continuité de la rue aide à la clarté visuelle; une rue bordée par une plantation d'arbres, une couleur ou une texture singulière du revêtement du sol, ou un style architectural en façade permettent de percevoir un élément continu et unifié. Ce qui permet de créer une imagibilité qui mène le piéton à augmenter le niveau sensoriel face à la rue et crée une image mentale et de se l'approprier par la suite.

La rue se veut également un espace qui constitue un espace de soutien à diverses activités où les acteurs qui s'y trouvent exercent leurs activités selon leurs besoins. Dans cette perspective d'analyse de la rue, nous appréhendons l'approche de Gehl (2010) par rapport à l'espace public, lequel associe deux rôles à l'espace public. Il qualifie le premier d'« activités nécessaires », par exemple aller au travail ou attendre le bus. Selon l'auteur, ce premier usage ne reflète pas véritablement la qualité des espaces publics parce que les activités qui s'y déroulent sont indispensables à chaque personne. Pour ce qui est du second usage, il est question d'« activités récréatives » et « d'activités sociales », lesquelles sont plus liées à la condition physique des espaces publics et nécessitent un aménagement urbain de qualité, car les personnes choisissent les lieux à fréquenter selon leurs goûts et leurs préférences.

En somme, la rue est un élément urbain jouant un rôle structurel dans la ville, elle favorise les déplacements des personnes et les interactions sociales, elle est aussi le lieu de réalisation de maintes activités. Dans le cadre de notre travail de recherche, notre intérêt par rapport à la rue se porte sur les différentes composantes spatiales et sur les pratiques qui y ont cours.

### **1.1.2 La marche et sa dimension urbaine, sociale et sensible**

#### *1.1.2.1 L'importance de la rue dans les courants urbanistiques*

Ce qui caractérise la rue, c'est la circulation et le mouvement, comme le déplacement quotidien et la transition des flux piétons et automobiles (Lieu de transit). Pour le marcheur, ce qui caractérise la rue c'est son accessibilité : elle est comme un lieu qui permet aux usagers de circuler librement (Fleury 2004) et qui assure les déplacements pour se rendre d'un endroit à l'autre. Marcher est d'emblée une activité qui se passe dans la rue, soit par nécessité soit par choix. Cet espace qui appartient au public fonctionne plutôt comme un ensemble de ressources et de contraintes à la marche, qui varie selon les morphologies urbaines et les dispositifs construits (Thibaud 2008). Un autre aspect qui influence l'accessibilité de la rue pour le marcheur : ce sont les voies dédiées aux véhicules motorisés. Dès leur apparition, ces dernières ont eu un effet sur l'accessibilité de la rue au piéton.

Depuis l'origine de la ville, la rue a représenté un élément primaire de l'organisation où la marche était le mode de déplacement dominant. Par conséquent, ces villes traditionnelles se sont développées autour de cette pratique d'une manière dense et compacte. La rue, en tant qu'élément de l'aménagement urbain, a cependant connu des changements et commence à faire l'objet de débats avec l'évolution des approches urbanistiques. Cela s'explique par les progrès de la technologie des transports et des paradigmes architecturaux et urbanistiques qui ont affecté la forme, la fonction et l'utilisation des villes (Matan 2011).

Dès le XIX<sup>e</sup> siècle, pour adapter les villes au développement industriel et à l'arrivée de l'automobile, une nouvelle conception urbaine voit le jour notamment en Amérique du nord : celle-ci est basée sur un plan en damier avec des rues uniformes équidistantes qui se croisent à angle droit, tout

en créant des îlots carrés ou rectangulaires (voir figure 1.1). Cette forme urbaine qui constitue le plan quadrillé rationnel s'est avérée un choix par défaut des planificateurs et un moyen pour développer rapidement les villes. Cependant, en réaction aux effets négatifs et aux répercussions du modèle sur la sécurité routière et piétonne, de nombreuses critiques ont mis en lumière la nécessité de repenser la forme des villes.

À partir du milieu du XX<sup>e</sup> siècle, le transport motorisé a progressivement reconstruit les villes industrialisées et occidentales, facilitant ainsi l'expansion vers l'extérieur (Matan 2011). La valeur de la rue et la pratique de la marche sont rejetées au cours de cette période par les modernistes qui ont remis en cause la mixité de fonction et les modes de circulation, en lien avec des préoccupations hygiénistes et fonctionnalistes issues de la *Révolution industrielle* (Fleury 2004). En 1933, le mouvement connaît son apogée avec la Charte d'Athènes élaborée durant le IV<sup>e</sup> Congrès international d'architecture moderne (CIAM). Qualifiée de progressiste, cette nouvelle réflexion sur l'urbanisme a suscité une évolution dans l'approche fonctionnaliste de la ville, ce qui a entraîné la division spatiale des activités selon quatre fonctions : habiter, travailler, circuler et se recréer. Cela concerne surtout les nouveaux dispositifs destinés à séparer les flux de circulation piétonne et automobilistes, et ce, tout en laissant à cette dernière une place prédominante. Basée sur des idées d'utilisation et de récupération des espaces de circulation, la répartition appropriée de ces espaces est devenue une nouvelle pratique de design urbain (Matan 2011). Par conséquent, la perception de la distance a changé, l'échelle du piéton a disparu au détriment de la voiture. Souvent critiqué, selon Germain et Guay (1985), ce mouvement a condamné la ville traditionnelle; on lui doit notamment l'étalement urbain, la zone industrielle et l'autoroute urbaine.

Pendant que la nouvelle vision de Le Corbusier prend de l'ampleur dans le monde, la ville moderne prend une autre direction aux États-Unis en favorisant l'extension vers la banlieue. Le concept de « *Neighborhood Unit* » développé par Clarence Perry (1920) basé sur la marche de cinq minutes a fourni une disposition modèle pour un quartier résidentiel intégral (voir figure 1.1). Tout en donnant une grande importance à l'accessibilité des lieux à pied et à l'organisation spatiale des activités pour créer une communauté sociale, ce concept a été critiqué, mais il s'est largement répandu et a été appliqué en Amérique du Nord, car il a été identifié comme un modèle et une norme de subdivisions à grande échelle par le *Federal housing Administration* (FHA) en 1936 (Rheingantz s.d).

Après la Deuxième Guerre mondiale, les villes américaines se développent encore plus vers un type de milieu de vie à faible densité et axé sur l'automobile. Par conséquent, le recours à la marche fut délaissé, et la vocation de la rue a changé. Pour régler la dépendance à l'automobile et lutter contre la réduction des interactions sociales, le retour à la rue (dans les années 1950) fut non seulement une réponse s'opposant à cette doctrine, mais aussi une réponse à la Charte d'Athènes qui avait condamné la rue comme forme urbaine et lieu de vie sociale. Ayant largement critiqué le rôle de la rue dans l'urbanisme contemporain, Jane Jacobs (1961) fut l'une des grandes apologistes de la rue et de ses trottoirs. De ce fait, plusieurs auteurs ont revendiqué la dimension humaine et la place manquante des piétons dans la conception des rues, s'interrogeant sur leur échelle et leur appropriation par les populations par exemple, K. Lynch (1970).

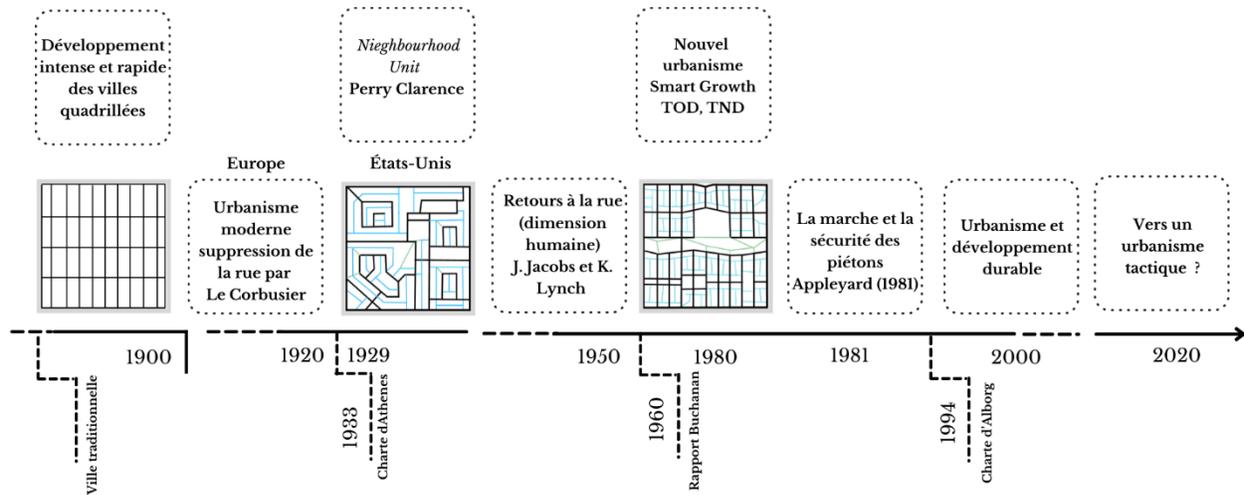
Il faut souligner que les quartiers de cette période d'après-guerre étaient des espaces organisés selon les exigences de l'automobile; la sécurité routière a été un facteur qui a modifié le comportement des piétons et leur utilisation de la rue. Mais, à partir de 1963, dans le contexte anglais, l'ingénieur Colin Buchanan remet le fameux *Rapport Buchanan sur la circulation urbaine* (Escourrou 1967), lequel aura une grande influence sur la gestion de la circulation urbaine. Il y propose une stricte séparation des voies pour regrouper les circulations de transit. Ce rapport est une référence pour traiter des problèmes posés par la circulation urbaine et résoudre les problèmes qui y sont associés.

Dans cette perspective, les travaux d'Appleyard (1981) sur la rue, présentés dans son ouvrage emblématique intitulé « *Livable Streets* » où il s'est attardé à comprendre la façon dont les infrastructures routières affluent dans l'espace urbain, pouvaient nuire aux liens sociaux et à la satisfaction quotidienne dans l'espace urbain. Appleyard dénonce la saturation de l'environnement par le trafic automobile qui doit être pris en compte, et il insiste sur l'impact du trafic sur la « vie de la rue », car il considérait les rues comme l'espace le plus essentiel à la vie, un « symbole » de la vie urbaine de la classe ouvrière, d'un monde florissant animé d'intenses interactions humaines, voire un territoire piétonnier. C'est en cela que les travaux d'Appleyard ont énormément contribué à l'avancée des recherches sur la rue.

Cette prise de conscience quant à la pratique de la marche comme mode de déplacement a engendré la vision d'une ville durable avec l'adoption de la Charte d'Aalborg (1994) qui renverse les perspectives de la Charte d'Athènes (Ouellet 2006 ; Frankignoulle 2007). Cette initiative menée par les villes européennes se réclame d'un développement urbain durable et apporte un

regard neuf sur l'urbanisme. À la différence de celle d'Athènes, cette charte revient vers la mixité fonctionnelle et la réduction de la mobilité contrainte, ainsi que sur l'utilisation des rues par tous les modes de transport, notamment la marche. De plus, de nouvelles écoles de pensée urbanistiques ont vu le jour afin de répondre à des problèmes créés par l'urbanisme moderne, tels le « *New Urbanism* » et le « *Smart Growth* » (Fischler 2003). Ces mouvements souhaitent réintroduire la marche au centre des politiques d'aménagement et recréer des environnements plus favorables à la marche et aux transports en commun par le retour au développement compact, planifié selon l'échelle humaine (Fulton 1996). En effet, plusieurs tendances coexistent au sein de mouvements comme le *Traditional Neighbourhood Design* (TND) et le *Transit-Oriented Development* (TOD) avec leurs spécificités et leurs priorités (Ouellet 2006). Ce retour vers des politiques et conceptions écologiques a mis en avant la marche et l'aménagement des rues pour les piétons. Cela a donné naissance au terme de « *walkability* » traduit en français par marchabilité ou potentiel piétonnier.

Aujourd'hui, la rue demeure un élément important de la forme urbaine, notamment avec la crise sanitaire (COVID-19) qui a permis de questionner l'urbanisme et l'aménagement des rues comme espaces de vie. L'urbanisme tactique et l'aménagement temporaire des rues s'inscrivent comme une solution pour adapter les villes aux nouvelles exigences sanitaires et favoriser les déplacements actifs, incluant ceux à pieds (Chassignet et Vidalenc 2020).



**Figure 1.1 : La rue et la marche au cœur des approches urbanistiques**  
Source : (Sehili 2021)

### 1.1.2.2 La pratique de la marche comme mode de déplacement et source d'activité physique

Depuis le début des années 2000, la marche comme pratique de l'espace public revient au centre des débats sur l'aménagement urbain en Europe et aux États-Unis (Frankignoulle 2007 ; Terrin 2011). Si le retour de la marche apparaît comme une mode durable, ce n'est pas seulement pour des raisons environnementales, mais aussi pour des raisons de santé publique. Par ailleurs, il faut aussi mentionner que, plus récemment, les effets bénéfiques de la marche ont été mis de l'avant par les acteurs en santé publique pour lutter contre l'obésité grandissante dans les grandes villes, notamment aux États-Unis (voir Moudon et al. 2006 ; Frankignoulle 2007 ; Giles-Corti et al. 2016). Lefebvre-Ropars (2017) introduit par exemple sa thèse en indiquant que depuis le tournant du XXI<sup>e</sup> siècle, l'obésité est considérée par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) comme une épidémie mondiale dont l'un des facteurs tient à la dépendance aux modes motorisés de transport et à la sédentarité qui en découle. Cette dépendance s'explique autant par la forte pénétration des véhicules automobiles dans les ménages occidentaux que par la manière dont les milieux urbains se sont structurés en réponse à cette motorisation des ménages. Lefebvre-Ropars (2017) ajoute que la réponse à la multiplication des milieux de vie entraînant une dépendance à l'automobile a notamment constitué ce nouveau paradigme qui a émergé dans le domaine de l'aménagement du territoire au cours des années 1990. Dans les nouveaux développements, les projets associés à cette nouvelle vague de planification ont cherché à recréer une forme urbaine basée sur les déplacements à pied afin d'encourager les habitants à délaisser leurs véhicules motorisés. Le *New Urbanism* et le *Transit-Oriented Development* ou encore les écoquartiers font par exemple partie de ce courant de planification cherchant à transformer la ville pour en faire à nouveau un milieu marchable (voir figure 1.1).

Bien plus qu'une activité physique ou un mode de déplacement, loin de la dimension technique et métrique (Jaillet 2018), la pratique de la marche peut être analysée et interrogée via l'expérience que vit le marcheur à travers son mouvement dans l'environnement en utilisant ses sens. L'aménageur, contrairement à certaines façons de faire actuelles, ne doit pas considérer la pratique de la marche comme un simple mode de déplacement ou une activité physique accessible à tous à des fins de santé. Il devrait prendre en compte cette expérience singulière que constitue la marche pour le piéton (Jaillet 2018).

### *1.1.2.3 La pratique de la marche comme expérience sociale et sensible*

Au-delà de la dimension physique et fonctionnelle du déplacement, la dimension sociale et sensible de la marche urbaine a été soulevée par un certain nombre de sociologues et anthropologues, comme Erving Goffman (1973), Georges Simmel (1902), Pierre Sansot (1996) et Rachel Thomas (2007), afin de comprendre l'expérience de la marche et les attributs urbains qui y sont liés.

Pour l'anthropologue Marcel Mauss, la marche est un acte corporel acquis, appris, et dont les traits essentiels, que sont, par exemple, le rythme, la gestualité, l'allure et la posture, varient selon les cultures, les sociétés, les modes et les convenances (Thomas 2007). Pour Georges Simmel et Erving Goffman, la marche est même révélatrice de la condition urbaine (Schaut 2018). Les transformations urbaines changent l'expérience sensible des personnes qui y sont confrontées, de même que la condition du marcheur serait révélatrice de ces transformations (Schaut 2018). Ainsi, l'espace métropolitain provoque l'intensification de la vie nerveuse des citadins, avec des changements ininterrompus des impressions internes et externes provoqués par l'excès de sollicitations visuelles (Schaut 2018). Par ailleurs, les rythmes sont désormais plus rapides, les mouvements deviennent incessants, la lumière des nombreuses enseignes provoque des chocs visuels, le bruit des transports incessants cause des chaos auditifs (Schaut 2018).

Le marcheur se meut aussi dans une situation de coprésence involontaire, entouré d'une foule d'inconnus, ce qui l'oblige à adopter des parades (Schaut 2018). Pour se protéger de la ville et éviter les chocs nerveux, il adopte des comportements machinaux et routinisés (cité dans Schaut 2018). Il développe des parades et adopte des comportements tout en essayant d'atteindre son objectif qui est d'arriver à destination (cité dans Schaut 2018). Selon Simmel, le marcheur est parmi tous les usagers de la ville celui qui est le plus sollicité, le plus soumis aux chocs (cité dans Schaut 2018).

Les écrits d'Erving Goffman s'inscrivent dans la continuité de la pensée de Simmel sur la ville stressante dans laquelle le marcheur cherche des parades pour y échapper (cité dans Schaut 2018). Goffman décrit la condition du marcheur dans la ville américaine et les tactiques auxquelles il a recours pour se tenir au mieux dans l'espace public entendu comme espace de rencontres et d'échanges non programmés avec ce qui n'est pas familier (Schaut 2018). Goffman présente l'une de ces tactiques, qui consiste à porter une attention visuelle aux autres et à tenir

compte de leur présence avec la bonne distance avec l'autre (Schaut 2018). Ces tactiques reposent sur des codes qui font la condition à la constitution de l'espace public (cité dans Schaut 2018). Selon Isaac Joseph, les écrits de Goffman font partie du courant de l'écologie urbaine. De ce fait, la rue et l'espace public sont des terrains observés par le chercheur ; il les qualifie moins comme des espaces géographiques, mais surtout comme des lieux communs et de cohabitation entre les personnes (Fijalkow 2018).

Chez les sociologues de l'action, la marche est perçue comme une construction pratique et perceptive, car elle met en jeu la capacité des piétons à vivre ensemble et à tirer parti des informations perçues de l'environnement (Thomas 2007). Au croisement des sciences sociales et de la conception architecturale, les travaux récents sur l'accessibilité des piétons à l'espace public urbain mettent l'accent sur la dimension sensible du cheminement, en montrant en quoi la mobilité urbaine convoque simultanément l'ambiance des lieux, la perception et les compétences motrices du piéton, autrement dit la dimension perceptive et corporelle de la marche (Thomas 2005, 2007). Rappelons que la motorisation des moyens de transport au cours du XXe siècle a provoqué un changement de comportement dans les déplacements, ainsi qu'un bouleversement radical de l'expérience sensible des individus dans l'espace public urbain.

Le chercheur Pierre Sansot apparaît comme l'un des pionniers du renouveau de la marche, ses réflexions sont centrées sur les questions urbaines, dans la continuité de celles de Mauss (Thomas 2007). Outre le corps, la marche engage aussi la pensée du piéton et sa perception, elle ne porte pas le même sens selon qu'elle soit effectuée la nuit ou le jour. Pour Sansot, ce sont même les pas de marche qui à chaque instant composent et recomposent la ville, et réciproquement, la ville influence la marche de chacun, parce que la matérialité de la ville impose aux citoyens des rythmes différents de marche (Thomas 2007). À leur tour, les citoyens du fait de leurs différences (âge, statut social, familiarité ou non avec la ville, etc.) adoptent des rythmes de marche et des modes particuliers d'appropriation de la ville.

De manière générale, le piéton s'adapte à la ville : à son rythme, au flux de circulation, aux activités qui s'y déroulent et aux multiples sollicitations auxquelles il est soumis. Sa façon de marcher dépend aussi de sa condition physique, de son milieu social et de sa culture. Mais, l'environnement urbain est également perçu et pensé par le piéton. Cette dimension sensible fait appel à des sensations et des sentiments qui affectent la pratique de la marche, ce que nous appelons ici la perception.

## 1.2 La perception de l'environnement et la marche

### 1.2.1 L'importance des sens dans la perception de l'environnement

La perception est un phénomène complexe étudié par diverses disciplines, telles que la psychologie, la sociologie, la géographie. D'ailleurs, chacune de ces disciplines appréhende le phénomène de la perception sous un angle différent. Pour ce qui est de la perception de l'espace en géographie, en architecture ou en urbanisme, il s'agit de la relation entre l'espace perçu et l'individu. Elle est définie comme le processus cognitif permettant à l'individu de capter l'information de son environnement à travers ses systèmes sensoriels et de les interpréter (A. Bailly 1977). C'est un élément déterminant dans la caractérisation des espaces publics qui diffère selon les usagers et l'expérience qu'il en a. Par conséquent, la perception dépend de la raison pour laquelle l'individu se trouve dans un espace, du fait que le lieu lui soit familier ou nouveau, des caractéristiques de son corps (étant de taille petite, moyenne ou grande, sportive ou non, daltonien, handicapé, etc.), de sa posture (debout, assis, allongé, etc.), ou encore du fait qu'il est immobile ou qu'il se déplace, etc. (Payen 2018).

Dans son essai sur la perception de l'espace urbain, le géographe Antoine Bailly (1977) a développé une analyse sur la perception expliquant le passage d'une réalité objective à une perception individuelle subjective. Quand l'individu aperçoit des éléments dans l'espace, il développe des significations symboliques qui lui permettent de construire une image mentale. Bailly souligne que cette image dépend à la fois des facteurs psychologiques, culturels, économiques, sociaux, etc., et aussi de l'information reçue. Ces facteurs filtrent la réalité perçue à travers les sens (la vue, l'ouïe, l'odorat, le toucher) pour former un espace perçu après un traitement. Cette réalité perçue s'exprime à travers des jugements subjectifs, des réactions, des émotions ou des sentiments, lesquels sont capables d'influencer nos choix et nos attachements aux différents secteurs de la ville (A. Scott 2002).

Cette perspective de la perception de l'espace est en phase avec l'approche développée par Kevin Lynch (1970), qui est considérée comme étant la première étude portant sur la perception de l'espace urbain à travers l'expérience humaine. Dans cette étude, il cherche à représenter la perception de l'environnement par des séquences visuelles le long d'un parcours, où il demande aux citoyens de s'exprimer sur ce qu'ils ressentent, de décrire leurs itinéraires quotidiens. Toutefois, il convient de souligner que l'approche de Lynch concernant les espaces urbains « ne

présente que des images collectives sans s'intéresser aux éléments invisibles qui peuvent donner un sens aux lieux urbains » (Bargaoui 2015, 24), alors que Bailly lui connecte « la perception au processus cognitif fondé sur l'interaction entre l'environnement et l'individu » (Bargaoui 2015, 24).

La perception est aussi considérée comme la réaction de la personne aux stimuli qui l'entourent, et ces stimuli activent le système perceptif qui joue un rôle de capteur. Ces capteurs ont été catégorisés par le psychologue James Gibson (1966), fondateur de l'approche écologique de la perception visuelle. Pour ce dernier, la perception se veut directe : il n'est pas nécessaire de passer par un processus d'interprétation et de représentation pour tout phénomène perceptif, car les informations sensorielles recueillies par les différentes formes de stimuli sont déjà présentes dans l'environnement de manière brute, suffisante pour extraire les informations pertinentes. En effet, J. Gibson (1966) considère que mouvement et perception sont indissociables, car la perception émerge grâce au mouvement, et l'auteur en distingue deux types : perception passive et perception active. Concernant la perception passive, il faut comprendre par-là celle qui est dirigée et perçue par les organes sensoriels (oreilles, nez, peau, yeux, bouche), tandis que la perception active provient du mouvement corps, notamment lorsque la personne, via son activité, sollicite la réception d'autres messages.

**Tableau 1.1 : La perception par les sens**

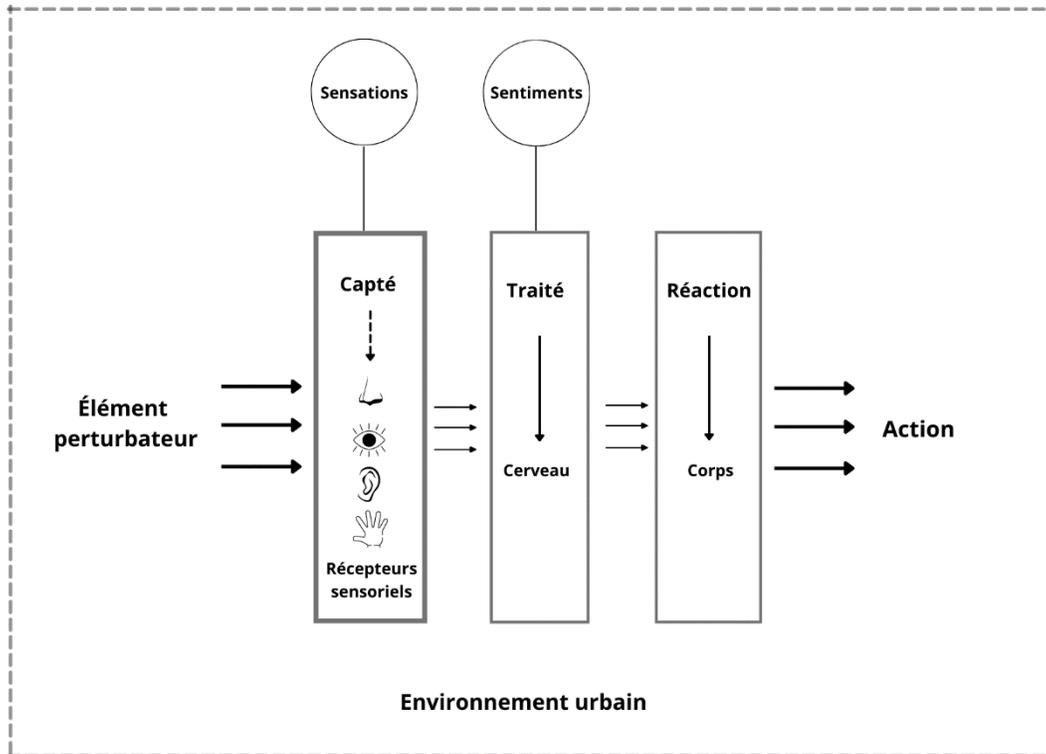
Nom	Action	Organe	Activité de l'organe	Stimuli	Information extérieure
Système visuel	Regarder	Yeux et système oculaire	Accommoder, fixer, explorer	Variable de structure dans une lumière ambiante	Nature de l'information optique
Système auditif	Écouter	Oreilles externes et internes	Recevoir les sons	Vibrations dans l'atmosphère	Nature et origine des bruits
Système olfactif	Sentir	Nez	Recevoir les odeurs et les goûts	Odeur du milieu et goût des aliments	Nature et origine des odeurs et goûts
Système tactile	Toucher	Peau, articulations muscle	Percevoir les chocs, certains mouvements	Déformation des tissus des articulations extension de la fibre des muscles	Divers types de contact (objets, air...)
Système d'orientation	S'orienter	Oreilles internes	Tenir le corps en équilibre	Forces de gravité et d'accélération	Direction du mouvement

Source : inspiré du tableau des systèmes perceptifs de Gibson (1966)

### 1.2.1.1 La perception sensorielle

Le système perceptif humain comprend usuellement les sens de la vue, de l'ouïe, de l'odorat, du toucher et du goût. Dans son livre intitulé « *La dimension cachée* » (1966), l'anthropologue américain Edward T. Hall étudie les différents rapports que les hommes entretiennent avec l'espace. Pour comprendre l'homme, l'auteur se penche sur la notion de ses systèmes de réception, et classe les récepteurs sensoriels en deux catégories : les récepteurs à distance (yeux, oreilles et nez) et les récepteurs immédiats (organes du toucher et langue). Les seconds relèvent de la peau et des muscles qui permettent de sentir le froid, la chaleur, la douleur, les textures et les formes. Toutefois, tous les sens participent à la perception de l'espace, hormis le goût qui n'est pas sollicité, car il constitue une expérience individuelle, non partagée. Concernant le mouvement, Alain Berthoz (1997) le classe comme sixième sens; pour l'auteur, c'est la sensation de tous les sens qui crée le sens du mouvement.

La marche met en mouvement l'ensemble du corps dans un environnement auquel il est sensible; comme sixième sens, ce mouvement mobilise d'autres sens (la vue, l'ouïe, l'odorat). Par conséquent, le marcheur ressent des sentiments liés aux interprétations par l'intellect ou l'inconscient en fonction de ses références personnelle, sociale, culturelle, lesquelles influencent sa compréhension de l'espace. Ces deux processus de sensation et de sentiment éprouvés corporellement, mentalement, créent par la suite un état émotionnel, c'est-à-dire le ressenti d'émotions (E. Bailly 2016). En somme, les sentiments, les sensations et les émotions sont les déterminants sensibles et affectifs de l'espace urbain, qui passent par l'expression du corps de la personne, par son mouvement et ses cinq sens (Berthoz 1997 ; Messaoud. L, Lord et Serfaty-Garzon 2019). Dans le cas des marcheurs, cette perception agit comme un filtre à l'égard de l'environnement dans lequel il marche et influe en ce sens sur la lecture de l'ensemble des caractéristiques de l'environnement bâti (Loiselle. C 2020).



**Figure 1.2 : Le processus de perception de l'environnement urbain**

Source : (Sehili 2021), inspiré de Bailly Antoine (1977)

### 1.2.2 La pratique de la marche, révélatrice des perceptions et des émotions à travers les sens

Pour certains auteurs, la marche est d'abord un art perceptif, elle se vit à travers les perceptions que l'on ressent par la vue et par l'ouïe. Thomas (2007) nous apprend que c'est David Le Breton qui, au-delà de l'aspect social, envisage la marche comme une activité sensible, au sens premier du terme. À savoir qu'outre une maîtrise physique des corps et des rythmes urbains, elle met les sens à l'épreuve (Thomas 2007). Chez Le Breton, la vue est *un opérateur de la marche*, car elle permet au piéton de cerner l'espace qui l'entoure, de s'orienter dans cet espace, de détecter la présence d'autrui et d'anticiper à distance sa trajectoire. La vue est par ailleurs un vecteur d'appropriation de l'espace parcouru, elle est la voie par laquelle le piéton discrimine les points de repère lui permettant de s'orienter et de mener à bien son trajet. La vue est aussi un vecteur de régulation de la sociabilité urbaine en organisant l'espace parcouru en un certain nombre de séquences et de champs de « visibilités mutuelles » qui donnent à voir, à prévoir et à organiser les actions réciproques des piétons. Dans ce sens, on peut aborder l'approche de Jan Gehl (2010)

décrivant la manière dont les sens agissent sur la perception de l'espace. En effet, cette approche met en parallèle la distance et la relation interpersonnelles : à moins de 25 mètres de distance, les interactions sont réellement possibles, alors qu'avec une distance supérieure à 25 mètres, la vue peut discerner des personnes en mouvement, mais sans capacité d'interaction.

Un autre sens d'importance est l'ouïe qui expose le marcheur aux bruits, mais elle lui permet une certaine mise à distance en développant des tactiques de protection contre l'invasion sonore subie, par exemple en ayant recours à un écran de sens, à une mise à distance délibérée de la nuisance par la décision de ne plus l'entendre. L'odorat est aussi sollicité, car les odeurs marquent les territoires parcourus d'une « empreinte olfactive », et aussi la posture du marcheur. Selon Le Breton (2000), l'odorat régule l'attache affective à l'espace par l'expérience d'un repoussement ou d'une attirance. Jan Gehl (2010) qualifie l'odorat comme le champ le plus limité, et, comme pour la vue, l'auteur identifie une certaine distance rendant reconnaissables les informations transmises. À plus de deux mètres de distance, seules les odeurs fortes peuvent être senties. Toutefois, l'ouïe possède un champ de perception très important : même au-delà de 35 mètres, il est encore possible d'entendre certaines personnes crier. De plus, Le Breton (cité dans Thomas, 2007) a recours aux dimensions tactiles et kinesthésiques comme des instruments de mobilisation du soi, inscrivant le marcheur dans un rapport charnel à la ville. Cependant, selon L. Messaoud, Lord et Serfaty-Garzon (2019), la marche engage le toucher et le goût, quoiqu'avec moins de fréquence, mais un tel sujet est peu approfondi dans les écrits scientifiques. Cette mise à l'épreuve du sensible (vue, ouïe, odorat, toucher, goût) permet au marcheur d'identifier et de mémoriser des identités sensorielles de l'espace parcouru à partir d'une interaction spatio-temporelle avec ce dernier.

Plus généralement, Thomas (2007) considère la marche comme un acte social et perceptif ordinaire, à l'instar de Thibaud (2008) pour qui il s'agit d'une expérience ordinaire des citoyens. Par nature, la marche est le mode de déplacement qui expose le plus la personne à l'environnement dans lequel elle inscrit son action. Selon Thibaud (2007), la marche est fortement impactée par les configurations spatiales et sensibles. C'est en cela que l'environnement est une des premières caractéristiques de la marche en ville, parce que le marcheur fait appel à ce qui l'environne en mobilisant ses sens, et engage la perception.

La marche reposant sur une mobilisation permanente des potentialités de la ville et des compétences cognitives, perceptives ou pratiques du piéton, celui-ci actualise un certain nombre de

procédés de circulation faisant appel à ses compétences physiques (ne pas glisser, ajustement corporel, extériorisation), à sa culture sociale (nécessité d'une neutralité et d'une déférence en public) et à sa perception visuelle (arrangement de visibilité, balayage visuel, coups d'œil).

Un autre élément en lien avec la perception est l'émotion. L'individu n'est pas seulement guidé par son système sensoriel, mais aussi par l'émotion qui joue un rôle important dans le processus de perception (Bargaoui 2015). Émeline Bailly (2016) explique l'émotion et établit la différence entre sentir et ressentir : le sentir renvoie aux sensations éprouvées par les cinq sens tandis que le ressentir est lié aux sentiments et à leurs interprétations. Éprouvés corporellement, mentalement, ces sensations et sentiments créent par la suite un état émotionnel. Les émotions sont variées et de différentes intensités devant différents stimuli. Damasio (1994) les classe selon 3 catégories : les émotions universelles primaires : bonheur, tristesse, peur, colère, surprise, dégoût. Les émotions sociales secondaires : embarras, jalousie, culpabilité, fierté. Les émotions de fond : bien-être, stress/malaise, calme, tension, etc.

À ce sujet, Thomas (2007) cite John R.E. Lee et Rodney Watson (1992) pour qui la manière de comprendre l'émotion en public, par exemple la peur ressentie en marchant dans Times Square à New York, est moins de s'attarder à l'état mental du marcheur au moment de son parcours, mais plutôt d'étudier le marcheur comme étant un élément intrinsèque au caractère public du lieu. Ainsi, le sentiment d'angoisse ressenti lors des déplacements dans Times Square serait dû à une très grande méconnaissance des règles implicites de comportement dans ce lieu ce qui, par conséquent, rend ce sentiment « observable », contrairement aux habitants de ces mêmes espaces qui, eux, détiennent le savoir nécessaire partagé par la communauté pour se comporter (physiquement et visuellement) selon les codes implicites du lieu. Autrement dit, plus on connaît un lieu, plus on est confortable dans cet espace.

## **1.3 Mobilité des femmes**

### **1.3.1 L'accès à la rue**

Tout d'abord, pour aborder la mobilité quotidienne et la pratique de la marche des femmes comme un cas particulier de déplacement, il semble nécessaire de distinguer leur utilisation des espaces

publics : d'une part, leur accès aux différents espaces publics de loisir et aux équipements publics, et, d'autre part, leur accès à la rue et la circulation. Toutefois, il faut souligner que lorsqu'il s'agit de travaux sur l'espace public et de la place de la femme au sein de cet espace, la rue n'est souvent pas considérée (Badré et Daulny 2018).

À titre d'espace public, la rue est théoriquement accessible à tous, mais, en ce qui concerne son appropriation par les femmes, il en va autrement. Par exemple, les femmes passent d'un lieu à un autre en raison de leur utilisation fonctionnelle des espaces, elles y passent généralement beaucoup moins de temps que les hommes qui, pour leur part, s'y installent et flânent généralement sur les bancs (Blache et Lapalud 2018). Les femmes n'investissent donc pas les rues et les espaces publics de la même manière que les hommes. Leur accès à la rue est intrinsèquement lié à la mobilité. Pour elles, la rue constitue un lieu de passage et de circulation dont l'utilisation se limite aux déplacements. De ce fait, certaines rues s'avèrent plus difficiles à utiliser que d'autres, leur emprunt étant davantage conditionné par le sentiment d'insécurité qu'elles ressentent. Cela les pousse à adopter des techniques, comme réfléchir sur leur tenue vestimentaire, sur le parcours à emprunter, marcher rapidement, choisir les activités, faire des détours, changer de rue ou encore choisir un autre mode de déplacement (De Hesselle 2013).

Plusieurs des travaux traitant de l'appropriation de la rue par les femmes abordent la peur et le sentiment d'insécurité liée à la marche sur la rue. Certains auteurs comme Fenster (2006), avance que ce qui empêche les femmes d'exercer leur droit à la ville est la peur du crime qu'elles ressentent. Cette peur du crime induit chez elles la peur d'utiliser les espaces publics, notamment la rue, les transports en commun et les parcs urbains. Une telle situation conduit les femmes à volontairement restreindre leur mobilité, leurs mouvements, affectant ainsi leur droit d'utilisation de la rue. Selon Fenster (2006), résister à ces constructions masculines de l'espace peut faire partie des négociations des femmes pour étendre leur utilisation des espaces publics. Pour sa part, la géographe Marylène Lieber (2011) affirme qu'en ce qui concerne l'usage de l'espace public par les femmes, il s'agit davantage d'une question de mobilité que d'exclusion, car les femmes ne sont pas « exclues » de l'espace public, mais elles ne peuvent pas s'y mouvoir.

Pour Escudier et Balmot (2020), la rue est parfois excluante par son aménagement, induisant ainsi un sentiment d'insécurité, mais elle peut être aussi excluante par les rapports sociaux qui s'y jouent et le regard genré sur les espaces publics. Lelièvre (2017), dans ces travaux, traite le sujet de l'usage et l'appropriation de l'espace public à travers le prisme du genre, et définit ce

dernier comme étant le résultat d'une construction sociale et culturelle, confirmant que des inégalités règnent dans l'accès et l'utilisation de l'espace public, et le genre en est souvent la source. Ainsi, même l'espace urbain retranscrit les inégalités sociales en rapport avec le genre, car l'espace urbain est la projection des rapports sociaux au sol (Lefebvre 1968).

La question de la présence des femmes dans les espaces publics n'est pas nouvelle (Mullens 2020). L'anthropologie a été la première discipline à suggérer une réflexion sur le genre et l'espace (Rendell, Penner et Borden 2000). Elle a influencé d'autres disciplines portant un intérêt aux limites spatiales comme la géographie du genre qui analyse les rapports sociaux entre hommes et femmes, notamment la différence dans leurs comportements lors de déplacements. La prise en compte du genre apparaît ainsi comme déterminante dans les capacités de déplacement et les pratiques de mobilité (Victor 2016).

### **1.3.2 La mobilité quotidienne des femmes**

Durant longtemps, l'espace public été exclusivement réservé aux hommes tandis que les femmes ont longtemps été invisibles dans l'espace public hors de la proximité résidentielle (Coutras 1993 ; Gossen et Purvis 2004 ; Law 1999). Cette invisibilité trouve sa source dans la division entre les domaines masculin et féminin, l'homme étant rattaché à l'entreprise, la femme au foyer et, par extension, au quartier, cette division s'imprégnant à la fois dans le quotidien et dans les représentations. Depuis plusieurs décennies, cette différence entre l'utilisation publique et privée de l'espace s'est estompée (voir entre autres Nobis et Lenz 2004), notamment en ce qui a trait à la fréquentation des espaces publics (Coutras 1993 ; Rosenbloom 2004). Il existe des écarts par rapport à certains aspects. Anne Jarrigeon (2019) indique d'ailleurs que la mobilité est l'une des plus anciennes revendications des femmes, parce qu'elles ont longtemps été assignées à rester dans des espaces intérieurs. Pour Jarrigeon, la mobilité est même le reflet d'inégalité entre femmes et hommes et elle contribue en outre à renforcer les inégalités préexistantes.

Tout d'abord, être mobile, c'est avoir la capacité de se déplacer pour atteindre les lieux d'activités, concrétisant ainsi la notion d'accessibilité (Vincens, Vandersmissen et Thériault 2008). Plusieurs recherches ont été menées sur les différences liées au sexe dans la mobilité et révèlent que les femmes vivent un déficit de mobilité. Entre autres, les études montrent que les femmes sont particulièrement sensibles à plusieurs facteurs qui influent sur la mobilité. Par conséquent, elles

sont moins mobiles que les hommes et, en raison d'un accès moindre à l'automobile du ménage, elles sont de plus grandes utilisatrices des modes de transport collectif (Vincens, Vandersmissen et Thériault 2008).

Les enquêtes sur la mobilité quotidienne montrent qu'il existe partout dans le monde une différence entre le comportement des hommes et des femmes en situation de déplacement/transport, cela est dû à plusieurs facteurs. Dans une étude empirique menée en Suède, Lotta Frändberg et Bertil Vilhelmson (2011) indiquent que, bien que les femmes rattrapent leur retard, la mobilité des hommes demeure dominante, que ce soit pour les transports publics, la marche ou la voiture. Plus récemment, l'enquête menée par Hudson (2017) montre que, généralement, les femmes conduisent et se déplacent moins, quel que soit le mode de transport utilisé. En effet, les femmes tendent à avoir des trajets à la fois plus courts, plus lents, mais également plus complexes et aussi plus contraignants, parce qu'elles enchaînent plusieurs activités dans leurs déplacements parce que ce sont elles qui ont la charge de la logistique du quotidien et de la famille. Les hommes, au contraire, ont des trajets simples (Di Méo 2012 ; Jarrigeon 2019).

Concernant le choix du mode de déplacement, les femmes sont généralement les plus grandes utilisatrices des transports en commun, notamment pour se rendre aux lieux de travail. Hudson (2017) montre qu'il est plus commun pour les femmes de marcher ou de prendre le bus ou le tramway pour aller travailler, tandis qu'il est résolument plus commun pour les hommes de conduire (Hudson 2017). Ainsi, Hudson conclut que la mobilité en Suède continue à être genrée. En effet, les différences des déplacements domicile-travail entre les femmes et les hommes reflètent des conventions genrées plus traditionnelles qui sont continuellement créées et recrées parce qu'elles ne sont pas remises en question.

Les travaux menés au Québec vont dans le même sens. Chez les Montréalaises, le transport en commun est le mode le plus répandu, notamment dans le cas des femmes disposant d'un faible revenu (Conseil des Montréalaises 2007). On constate aussi des différences comportementales notables dans la mobilité qu'affichent les femmes professionnellement actives versus les inactives. En effet, les femmes actives utilisent le transport en commun plus souvent pour se rendre au travail, contrairement aux inactives qui se déplacent moins souvent (Rosenbloom et Burns 1993), ce qui renforce davantage l'idée de la division des tâches selon le genre. Toutefois, dans le choix du mode de transport utilisé, les femmes semblent être plus sensibles au sentiment de sécurité que le transport en commun ou la marche procurent (Vaughn 2011). Mais, aux États-

Unis, cela est plus commun chez les femmes résidant dans des villes présentant une organisation spatiale axée sur la dépendance à l'automobile, au détriment des transports en commun (Prédali 2004). Par conséquent, les habitudes observées dans les déplacements qu'effectuent les femmes sont différentes. Elles sont plus souvent dépendantes de la voiture que les hommes pour une même situation de travail ou familiale, surtout les femmes professionnellement actives (Prédali 2004). Cette situation est notamment due aux besoins et aux responsabilités domestiques, ainsi qu'aux préoccupations en matière de sécurité lorsqu'il s'agit de choisir le transport en commun ou la marche (Bianco et Lawson 1997). Pour Rosenbloom et Burns (1993), l'utilisation accrue de la voiture chez les Américaines renvoie aux préoccupations élevées en matière de sécurité; en comparaison, la différence de mobilité entre les deux sexes est similaire dans la plupart des pays européens. Par ailleurs, les expériences de mobilité et l'accessibilité sont abordées différemment dans les pays occidentaux selon la variable du genre. Prédali (2004) souligne que, pour établir sans ambiguïté la différence entre les déplacements des femmes européennes et américaines, il faut prendre en considération le contexte urbain et dynamique de la pratique de la mobilité, surtout lorsqu'il s'agit de transport en commun.

En somme, lors de déplacements, les comportements qu'affichent les hommes et les femmes sont différents, selon le nombre de déplacements, la distance parcourue, le temps d'un trajet, le choix modal, et aussi selon le sentiment de sécurité en déplacement. Rosenbloom (2004) affirme que le genre demeure et demeurera encore pour longtemps un déterminant des comportements affichés en situation de mobilité, et ce, tant que les rôles traditionnels assignés aux femmes par la société persistent. En plus d'un déficit dans la mobilité quotidienne et la différence de comportement de déplacement entre les femmes et les hommes, la pratique de la marche comme mode particulier de déplacement n'exclut pas ces différences.

## **1.4 Les femmes et la marche**

### **1.4.1 La marche et sa pratique par les femmes**

Dans le milieu scientifique, le début des années 1970 constitue un tournant, car c'est au cours de cette période que les géographes féministes ont émis des critiques qui ont donné une orientation genrée à la recherche sur la mobilité (Law 1999 ; Golan 2017). D'après Law (1999), les études

croisant les déplacements et le genre se sont développées à l'intersection de la planification des déplacements, de la géographie, du temps et du féminisme. À la fin des années 1960, un certain nombre de modèles de planification des déplacements urbains se sont développés. Au cours des années 1970, certains planificateurs ont identifié les besoins de sous-catégories de la population comme les personnes âgées avec le concept de *transport-disadvantaged groups*. Par la suite, ce sont les géographes humains qui ont porté une attention accrue aux problèmes de mobilité et d'accessibilité. Cependant, à la fin des années 1970, les chercheurs féministes soulignaient que la femme était absente de ces recherches ou de ces projets de planification des déplacements (*The Gender-Blind Approach to Transportation Research and Planning*). Au début des études sur la mobilité genrée, les chercheurs portaient leur attention sur les contraintes pesant sur les femmes au foyer et les mères d'enfants en bas âge vivant en banlieue ; plus tard, deux domaines principaux seront investis : la peur de la violence sexuelle des hommes et les déplacements vers le travail.

Dans le même sens, plusieurs initiatives et méthodes participatives sont apparues en vue d'intégrer une perspective de genre dans la planification urbaine pour que les femmes se réapproprient la ville à travers leur mobilité (Mullens 2020). Les méthodes participatives qui favorisent la marche comme mode d'exploration de l'espace, comme les marches exploratoires (*safety audit*), sont issues d'une initiative citoyenne organisée par des associations féministes de Toronto et Montréal au début des années 1990, où ces méthodes ont été expérimentées pour la première fois (Paquin 2002). L'objectif était d'organiser des marches pour permettre aux femmes de se réapproprier les espaces publics en verbalisant leurs ressentis et leurs besoins. Tout en faisant appel à leurs sens pour explorer et observer l'espace afin d'identifier les éléments qui posent des problèmes à leur déplacement, par exemple la sécurité, l'accessibilité des lieux, les lieux d'évitement, la qualité des parcours, les caractéristiques du cadre bâti, etc. Ce type de méthode d'analyse genrée de l'espace public a inspiré d'autres projets qui mettent en avant la pratique de la marche, tel que le projet « *Womenability* » dirigé par des femmes à travers le monde (*Womenability*). La méthodologie consiste à mener des marches dans 25 villes sur six continents (Montréal et le Canada ne font pas partie de ces statistiques), les femmes mobilisant leurs cinq sens afin d'identifier les éléments de confort et d'inconfort sensoriel en marchant, et ce, pour enfin formuler des recommandations d'amélioration en ce qui concerne l'aménagement urbain. Vu leurs expertises, les femmes sont considérées comme les mieux placées pour apporter des solutions pour la construction d'une ville inclusive et sécuritaire. Ce projet de recherche-action a révélé de nombreux obstacles à l'égalité d'accès et à la pratique des espaces publics par les

femmes, par exemple : le manque d'espaces verts, de transports publics accessibles et de toilettes publiques, et les problèmes de harcèlement et de violence (Womenability).

#### *1.4.1.1 Qui marche le plus : les hommes ou les femmes ?*

Concernant cette question, plusieurs études de genre ont montré les différents comportements qui façonnent la pratique de la marche des femmes et des hommes. Clifton et Livi (2005) ont mis en évidence la différence entre les deux sexes quant à l'usage de la marche comme mode de déplacement, affirmant que les femmes sont plus susceptibles de marcher plus d'un kilomètre par jour par rapport aux hommes. De plus, 25 % des femmes contre 22 % des hommes marchent cinq jours par semaine, ce qui est expliqué par le fait que les déplacements des femmes sont davantage liés au travail. De même, en France, l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD) confirme ces résultats, à savoir que les femmes marchent plus que les hommes. De plus, l'étude indique que la marche est un mode davantage féminin et qui se féminise de plus en plus. Ainsi, en 2008, les femmes réalisaient 61 % de leurs déplacements à pied durant les jours de la semaine, contre 58 % en 1994, alors que cette tendance s'atténue le week-end (Papon et De Solère 2009), ce qui explique et rejoint l'étude de Clifton et Livi (2005).

Au Canada, des études de Hess et Farrow (citées dans Golan, 2017) sur la ville de Toronto nous confirment aussi ces résultats. En effet, ces deux auteurs ont observé l'importance de la marche chez les Torontoises étudiées, parce que c'est l'unique mode auquel elles ont le plus facilement accès, n'ayant pas accès à la voiture, celles-ci étant de surcroît responsables des courses pour la maison et se déplaçant sur de courtes distances. Jaillet (2018) nous confirme que ce choix de la marche comme mode de déplacement par les femmes est également dû en grande partie aux courses et aux déplacements en lien avec les tâches domestiques et à la prise en charge des activités de leurs enfants. Elles sont donc plus fréquemment appelées à effectuer quotidiennement des trajets à pied.

À Montréal, selon les dernières données des enquêtes « OD » (origine-destination) indiquent, comme déjà mentionné dans l'introduction de ce mémoire, que chez les Montréalaises la marche représentait 11,5 % de leurs déplacements en 2003 et 11 % en 2013 (Gouvernement du Québec 2020). Comme mode de déplacement actif, la marche représentait 11,5 % des déplacements des femmes en 2003, mais elle ne comptait que pour 11 % en 2013 (avec 529 000 déplacements

quotidiens). En 2003, les Montréalaises marchaient plus que les hommes, mais cette différence s'est atténuée au fil des années puisqu'en 2013, les parts modales de la marche des hommes et des femmes tendent à se rapprocher. On observe en outre une augmentation dans la pratique de la marche chez les Montréalaises âgées de 25 à 44 ans, ainsi que chez les Montréalais de cette même tranche d'âge. Mais, au-delà de 45 ans, les déplacements à pied déclinent chez les femmes; les auteurs expliquent une telle tendance par la motorisation au cours de leur vie active. La pratique de la marche est en diminution chez les jeunes Montréalaises âgées de 5 à 14 ans, de même que chez les jeunes garçons du même d'âge, alors que c'est dans cette tranche d'âge que la marche est la plus importante. Plus généralement, les auteurs de l'étude observent que, chez les Montréalaises, la conduite automobile en hausse se fait directement au détriment (entre autres) de la marche et que, en ce qui a trait aux déplacements actifs, les différences comportementales entre les femmes et les hommes sont encore présentes, mais qu'elles tendent à s'estomper.

Plusieurs études indiquent que les femmes ont tendance à marcher davantage que les hommes, notamment dans le cas des femmes ayant un faible revenu et les femmes actives. Victor (2016) confirme que, en Europe, la féminisation de la marche s'observe dans toutes les enquêtes nationales menées sur le transport. En Amérique du Nord plus précisément au Canada et à Montréal, la pratique de la marche des femmes est similaire. Les femmes sont plus susceptibles de marcher pour effectuer les tâches domestiques, comme faire des courses (épicerie, pharmacie, etc.) et pour chercher ou reconduire une autre personne (Jarouche et St-Pierre 2018).

#### *1.4.1.2 La marche des femmes en lien avec l'environnement urbain*

Dans la recherche scientifique, les acteurs de la santé publique tendent à se concentrer sur la marche comme activité physique. Ensuite, l'intérêt est porté sur la relation entre l'environnement bâti et la marche comme activité physique. Par exemple, Moudon et al. (1997) démontrent qu'il existe une relation entre l'activité physique et la condition de l'environnement bâti. Ce lien entre l'environnement et le comportement de marche a encouragé les décideurs politiques à apporter des changements physiques dans l'environnement. Ces changements ont eu un intérêt particulier pour les femmes (cité dans Clifton et Livi 2005). Dans ce sens, Handy (2006) dans son étude

montre que les femmes accordent plus d'importance à la marche lorsqu'il s'agit d'activité physique.

Il existe très peu de travaux sur les différences de genre dans le comportement de la pratique de la marche, notamment en lien avec l'environnement bâti (Clifton et Livi 2005). Ces deux auteurs avancent que la différence comportementale observée entre les deux sexes s'explique non seulement par les responsabilités domestiques, mais aussi par les différences d'attitudes de marche et la perception de l'environnement, alors que d'autres facteurs subjectifs peuvent aussi être déterminants. Toutefois, le comportement de la marche est souvent étudié en lien avec l'environnement sous le prisme du sentiment de sécurité. Les recherches avancent que les femmes sont plus sensibles aux indices environnementaux, elles sont plus susceptibles de limiter leur comportement de marche parce qu'elles ne se sentent pas en sécurité (Bianco et Lawson 1997). Mais aussi elles adaptent en permanence leurs pratiques de la marche en fonction des lieux et de la perception qu'elles en ont. Yves Raibaud (2015), dans une série de recherches, confirme que les femmes réfléchissent, anticipent leurs parcours et visualisent celui-ci dans leur tête, leur permettant d'éviter les zones qu'elles considèrent comme étant anxiogènes.

Knapik et al. (1996) remarquent aussi une différence dans le comportement de marche en présence de foules; ils avancent que les femmes marchent avec des longueurs de foulée plus courtes et avec une fréquence de pas plus importante comparativement aux hommes. Ce que De Hesselle (2013) nous explique, c'est que, effectivement, les femmes adoptent un rythme de marche plus au moins rapide pour ne pas donner l'impression qu'elles ont peur. De plus, elles choisissent leurs activités et s'assurent d'avoir un objectif pour se déplacer. De Hesselle (2013) affirme aussi que ces comportements diffèrent d'une femme à une autre, que la perception des espaces fréquentés par les femmes varie en fonction de l'âge ou de leur assurance. En outre, les différences de genre persistent dans la perception de la sécurité, les femmes et les hommes percevant différemment les risques. Pour sa part, Vaughn (2011) affirme que la différence entre les deux sexes dans la marche et le cyclisme est bien documentée, et que le sentiment d'insécurité constitue un élément dissuasif de leur utilisation. L'auteur avance que le souci de sécurité ne se limite pas à l'environnement physique des chaussées, mais qu'il comprend la perception de la personne quant à la sécurité que présente l'environnement.

En bref, malgré les études qui ont montré des différences significatives dans les comportements de la part des deux sexes s'adonnant à la marche, les questions relatives à la pratique de la

marche des femmes demeurent sous-représentées dans les recherches actuelles, notamment en lien avec la dimension perceptive et l'expérience sensible de l'environnement. C'est d'ailleurs ce que nous aborderons dans la prochaine section.

#### **1.4.2 L'environnement urbain favorable à la marche**

L'environnement urbain est un concept multidimensionnel largement utilisé; il peut être défini comme le lieu entourant la personne qui s'y trouve, et dans lequel trois éléments entrent en scène : les usagers, les composants construits et non construits, puis les interactions entre les personnes qui s'y trouvent.

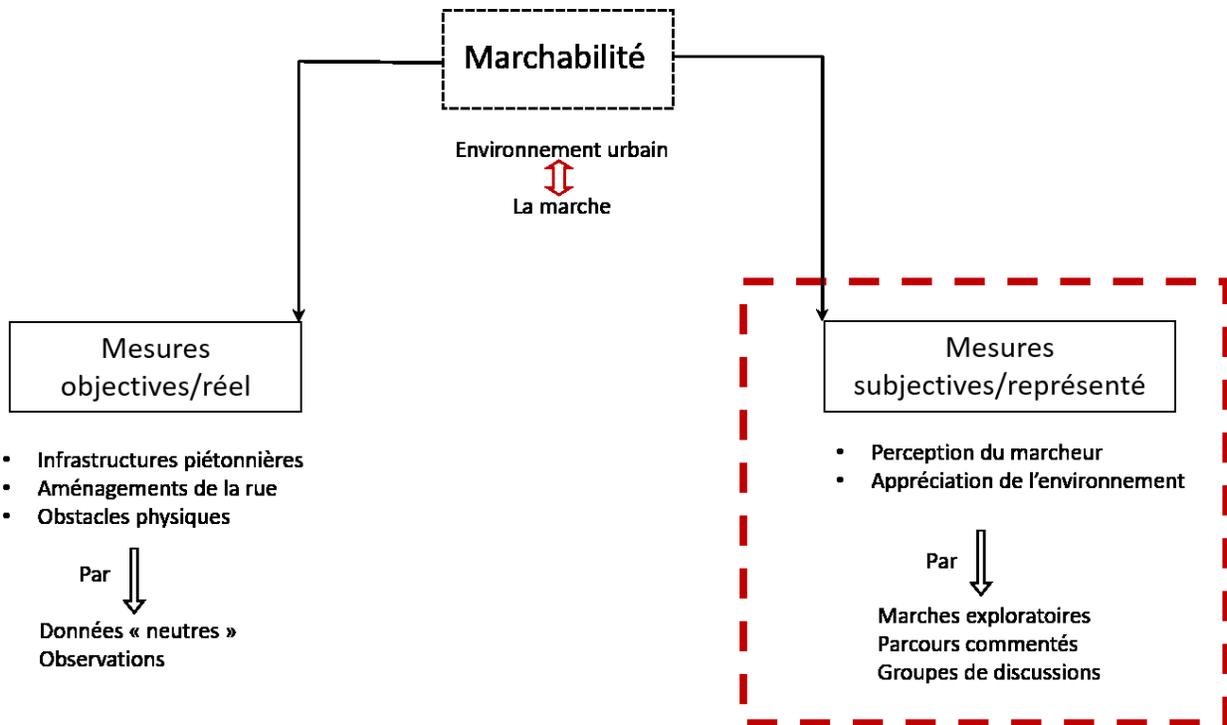
Plusieurs auteurs se sont intéressés aux caractéristiques de l'environnement favorable à la marche (d'où le concept de « marchabilité »). Nous précisons que le terme « marchabilité » (traduit de l'anglais « *walkability* ») a deux définitions principales dans la littérature (Lefebvre-Ropars 2017). Selon Raulin, Lord et Negron-Poblete (2016), la marchabilité d'un lieu inclut la qualité de l'environnement physique, le degré de sécurité, d'esthétisme et d'intérêt que possède un itinéraire piétonnier. Pour d'autres auteurs, la marchabilité constitue le potentiel piétonnier et la qualité de l'environnement physique immédiat du piéton (Raulin, Lord et Negron-Poblete 2016 ; Vale, Saraiva et Pereira 2015), ou encore la capacité d'un milieu de vie à offrir des occasions accessibles à pied.

De ce fait, il existe deux échelles d'analyse : la première concerne l'échelle macro, à savoir l'échelle de la ville ou de la région métropolitaine, alors qu'à cette même échelle, l'analyse de l'environnement de marche (souvent mesuré par trois variables suivant la classification des 3D : densité, diversité, design) a recours aux systèmes d'information géographique (SIG) (voir figure 1.3). Ces variables amènent à caractériser la forme urbaine avec une analyse objective du territoire. Mais à l'échelle du marcheur, l'évaluation de la marchabilité sur la base de ces critères semble négliger un ensemble de caractéristiques, par exemple l'esthétique des espaces, la sécurité des trajets, la perception, etc. Afin de mesurer l'environnement urbain de façon objective, l'outil d'audit de marchabilité a été développé pour évaluer le potentiel piétonnier et les caractéristiques à l'échelle micro du quartier ou de la rue, lesquelles caractéristiques ne sont pas mesurables par les données (SIG). L'audit de potentiel piétonnier est une grille qui regroupe des critères spécifiques objectifs ou subjectifs de l'environnement bâti, permettant ainsi d'analyser les

divers aspects de l'aménagement physique et d'évaluer la capacité à favoriser ou non la pratique de la marche. De nombreuses grilles ont été élaborées et, parmi celles-ci, on peut citer PEDS (Clifton, Livi Smith et Rodriguez 2007), MAPPA (Negron-Poblete et Lord 2015), NEWS (Saelens, Sallis et Frank 2003), SWEAT (Cunningham et al. 2005). Pour une revue exhaustive des critères de chaque audit, on peut se référer à C. Loïselle (2020) et Vever (2012). Toutefois, il existe d'autres méthodes complémentaires pour recueillir les perceptions face à l'environnement de marche, comme les marches exploratoires et les groupes de discussion.

Pour mesurer la qualité d'un parcours et l'évaluer objectivement, Ewing et al. (2006) dans « *Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability* » énoncent les cinq critères qui influencent positivement les perceptions et favorisent une sensation de bien-être pour le piéton dans son environnement de marche. Les auteurs opérationnalisent les qualités susceptibles d'influencer les parcours des piétons, permettant ainsi d'évaluer objectivement ce qui est censé être subjectif (voir figure 1.3) :

- L'échelle humaine se rapporte à la taille, la texture des éléments physiques qui doivent correspondre aux proportions humaines et à la vitesse à laquelle une personne marche. Les détails de construction, les arbres de la rue, le mobilier urbain sont tous des éléments physiques contribuant à l'échelle humaine.
- La transparence se rapporte au degré avec lequel les individus peuvent percevoir ce qui se situe au-delà des barrières verticales des rues, plus particulièrement l'activité humaine. Les fenêtres, les portes et les barrières influencent la transparence.
- La complexité se rapporte à la richesse visuelle de l'espace, laquelle dépend de la variété de l'environnement physique, par exemple le nombre et le type de bâtiments, la diversité architecturale, le mobilier urbain ou l'activité humaine.
- L'encadrement se rapporte au degré avec lequel les rues sont visuellement définies par des bâtiments, des murs, des arbres, etc., et lorsque la bonne proportion est respectée entre la hauteur des éléments verticaux et la distance de l'espace horizontal.
- L'imagibilité se rapporte à la qualité d'un lieu lorsqu'il est considéré comme facilement reconnaissable, distinct, mémorable.



**Figure 1.3 : L'expérience sensible**

Source : (Sehili 2021)

### 1.4.3 Les facteurs d'influence de la marche chez les femmes

Au-delà de la question de la configuration physique de l'espace, la marchabilité s'intéresse aussi à la dimension subjective à partir des perceptions du marcheur en mouvement. Comme nous l'avons déjà mentionné, les études de genre dans le contexte de la marche ont généralement fait ressortir des différences entre les hommes et les femmes en ce qui concerne leur sensibilité à l'environnement urbain. Plusieurs facteurs environnementaux peuvent influencer la pratique de la marche des femmes, d'une part, les caractéristiques de l'environnement de marche et son appréciation et d'autre part, la perception de sécurité qui constitue l'un des facteurs les plus rapportés dans les écrits.

#### 1.4.2.1 Les facteurs d'influence liés à l'appréciation de l'environnement

Étant donné que les recherches menées par Guo et Loo (2013) (cité dans Golan 2017) révèlent que les femmes, en tant que piétonnes, sont plus sensibles à l'environnement bâti que les

hommes, l'aménagement urbain pourrait influencer la pratique de la marche encore plus chez la femme. En complément, Gallagher, Clarke et Gretebeck (2014), ainsi que Kerr et al. (2007) montrent que les femmes accorderaient plus d'importance à l'environnement urbain lorsqu'elles choisissent la marche pour effectuer leurs déplacements. Cependant, des éléments visuels du cadre bâti influencent davantage la marche des femmes comparativement à la marche des hommes, et ce, parce que les femmes portent une attention particulière à l'aménagement, par exemple la présence de trottoirs (Clifton et Dill 2005), l'esthétique des trajets (Pelclova, Fromel et Cuberek 2013), ainsi que d'autres éléments construits et paysagers de la rue, comme la commodité et la présence de commerces (Owen et al. 2004). Picard (2019), dans ses récents travaux sur la pratique de la marche pour favoriser l'allongement de vie des personnes âgées, affirme que, chez les femmes âgées, marcher et vivre dans un environnement piétonnier dont l'échelle, la conception et les caractéristiques le rendent attrayant est bénéfique pour une longévité et un vieillissement en bonne santé.

#### *1.4.2.2 Les facteurs d'influence liés à la perception de sécurité*

Un autre élément d'une importance déterminante dans la marche des femmes, c'est la sécurité liée à la fois aux problèmes de circulation et à la criminalité (Clifton et Livi 2005). Ces deux auteurs révèlent que les femmes sont plus sensibles à la sécurité dans l'environnement, et qu'elles sont plus susceptibles de modifier leur comportement de marche pour rendre plus sécuritaire le déplacement. De plus, dans leurs travaux, Weinstein Agrawal, Schlossberg et Irwin (2008) montrent que les femmes sont plus susceptibles que les hommes de noter les facteurs de sécurité comme importants (69 % des femmes jugent très importante la présence du trafic contre 43 % pour les hommes).

Concernant la peur du crime, Koskela et Pain (2000) se sont intéressées au rapport entre l'environnement bâti et la peur des femmes du crime. Portant sur deux villes européennes (Edinburgh et Helsinki), leur enquête montre que hors de chez elles, près des deux tiers des femmes dans chacune de ces villes avaient peur de se faire attaquer par des inconnus, et trouvaient certains endroits de la ville peu sécurisés et effrayants. À Helsinki, près de la moitié considéraient certains lieux de leur environnement quotidien comme déplaisant et effrayant pour y marcher. Parmi les attributs de l'environnement urbain qui rebutent les femmes à marcher, ces dernières citent le faible éclairage des rues, les bâtiments avec un mauvais design, les buissons et massifs mal

localisés, les tunnels, les passages souterrains, les ponts, les sous-sols, les espaces ouverts désertés, les espaces fermés avec peu d'accès, les parkings à plusieurs niveaux, des rues avec des espaces cachés, avec des bennes à ordures, avec des passages étroits, la présence de graffiti, de vandalisme, l'état de délabrement (Valentine 1989 ; voir notamment Golan 2017). Notons que certains éléments de l'environnement urbain réduisent l'usage de la marche des femmes par crainte de violence (par exemple les magasins d'alcool ou les bars), tandis que d'autres établissements favorisent l'usage de la marche chez les femmes (par exemple les églises, les magasins et les centres commerciaux) (Clifton et Livi 2005). À ce sujet, nous mentionnons les éléments de l'environnement physique repérés par Sophie Paquin (2002) qui peuvent susciter un sentiment d'insécurité et augmenter le risque d'être victime d'un acte criminel, et influencer par la suite le niveau et l'intensité de la marche menée par les femmes. Pour Paquin, c'est à l'échelle des rues et leur aménagement que s'accomplissent les conditions d'un environnement accessible et sécuritaire pour les femmes.

Parler de la peur du crime dans les rues, conduit certainement à la pensée de Jane Jacobs sur la ville et son concept des « *yeux dans la rue* ». Pour Jacobs, sur ces aspects d'insécurité, les rues et les trottoirs jouent un rôle primordial, affirmant que « Le trottoir doit être assez fréquenté et continu, à la fois pour augmenter le nombre d'yeux efficaces dans la rue et pour inciter les gens qui se trouvent dans les immeubles de la rue à surveiller les trottoirs en nombre suffisant » (Jacobs 1961). De ce fait, l'auteure affirme qu'« une rue de ville bien fréquentée peut être une rue sûre » (Jacobs 1961). Pour Valentine (1989), la peur des femmes à l'égard du crime dans l'espace public est essentiellement une peur des comportements imprévisibles et incontrôlables des étrangers. Et ce, d'autant plus que les travaux de Valentine (1989) montrent que les femmes perçoivent les hommes comme des étrangers. Golan (2017) cite une enquête réalisée en 2008 auprès des piétons en Californie et en Oregon, laquelle révèle que les « *yeux dans la rue* », ou la présence d'autres personnes dans la rue en marchant, est trois fois plus importants pour les femmes que pour les hommes.

Toutefois pour des chercheurs comme Valentine, dans les analyses, prendre en compte la peur du crime dans la rue est essentiel pour comprendre l'usage de l'espace public par les femmes, parce que c'est dans les mécanismes de socialisation que dès l'enfance, les femmes adoptent des stratégies pour modérer et atténuer leur peur du crime, en évitant en prédominance les endroits « *dangereux* » aux moments « *dangereux* », notamment la nuit (Valentine 1989). C'est plus particulièrement la nuit qui suscite des peurs particulières chez les femmes (Loukaitou-

Sideris 2006). Des études révèlent que la moitié des femmes ont peur de marcher la nuit dans leur propre quartier. Au Canada, ce chiffre atteint les 61 pour cent, aussi 64 pour cent des femmes ne sortent pas seules lorsqu'il fait sombre (H. Scott 2003). D'autres lieux sont aussi effrayants pour les femmes, des études indiquent qu'elles ressentent de l'angoisse lorsqu'elles marchent seules dans un parking pour atteindre leur voiture, utilisent les transports publics, marchent dans des parcs, etc. (Loukaitou-Sideris 2006).

## **1.5 Question de recherche**

Dans ce chapitre, avons montré que la mobilité des femmes est plus limitée que celle des hommes, et ce, malgré certaines améliorations au fil des années, que ce soit dans les contextes montréalais ou canadien en général, ou à l'échelle mondiale. Par ailleurs, comme mode particulier de mobilité, la pratique de la marche a fait l'objet de maintes études et recherches en Amérique du Nord et en Europe. Mais l'analyse des différences associées au sexe dans les déplacements par la marche demeure limitée et rarement explorée en profondeur, notamment dans le contexte de l'influence de l'environnement bâti (Clifton et Livi 2005), et ce, bien que la marche en lien avec l'environnement bâti ait fait l'objet d'études en santé publique (Sugiyama et al. 2007).

À ce jour, le thème dominant dans les travaux sur la pratique de la marche des femmes est l'insécurité urbaine induite par l'aménagement urbain (Paquin 2002) et celle perçue à l'égard de la criminalité et la peur d'être agressée la nuit ou le jour dans des lieux qu'elles considèrent comme étant dangereux (Valentine 1989). Considérés comme étant déplaisants, voire effrayants pour y marcher, certains lieux de l'environnement quotidien des femmes cristallisent ces craintes.

Les écrits montrent qu'il reste encore des zones d'ombre sur les besoins, la perception et les comportements de marche des femmes en milieu urbain, notamment sur la prise en compte de la dimension sensible de l'environnement. La revue de la littérature permet déjà de constater que peu d'études ont été menées non seulement sur la pratique de la marche des femmes à Montréal en dehors du sentiment de sécurité urbaine et de la marche comme activité physique, mais aussi sur l'influence de la perception de l'environnement lors de la pratique de la marche des femmes. Dans ce contexte, la question de recherche que nous posons est la suivante :

- **Comment la perception de l'environnement urbain influence la pratique de la marche diurne des femmes à Montréal ?**

Cette question de recherche nous permettra également de répondre à une sous-question spécifique, à savoir Quel est le sens le plus sollicité en marche chez les femmes ? L'objectif de notre étude est ainsi d'étudier la perception des femmes et la pratique de la marche, ces deux sujets n'ayant pas fait l'objet de recherches conjointes. Notre travail de recherche permettra d'apporter des connaissances sur la pratique de la marche de certaines Montréalaises, et plus spécifiquement sur leur expérience perceptive sensible, un objet d'études peu investi par les chercheurs. Cela permettra d'apporter des connaissances utiles aux politiques d'aménagement urbain des espaces dédiés à la marche, permettant ainsi d'améliorer l'expérience de la marche des femmes dans la ville.

## **CHAPITRE 2 : MÉTHODOLOGIE**

Cette recherche vise à saisir l'influence de l'environnement sur la perception et l'expérience au cours de la pratique de la marche diurne des femmes à Montréal. Plus précisément, nous souhaitons comprendre l'expérience urbaine des femmes, et comment elles jugent le trajet parcouru. Dans ce chapitre, nous présenterons la démarche choisie pour répondre à ces objectifs. Tout d'abord, nous faisons un bref retour sur les trois concepts retenus, puis nous expliquerons comment nous les avons opérationnalisés. Ensuite, nous présenterons notre terrain d'étude et la méthode des « parcours commentés » comme outil de collecte de l'information. Puis, nous aborderons comment nous avons recruté nos participantes et présenterons l'échantillon, ainsi que le déroulement de la collecte. Nous terminons le chapitre par la méthode d'analyse de nos données.

### **2.1 Retour sur les concepts à opérationnaliser**

Notre question de recherche implique trois concepts : la pratique de la marche, la perception et l'environnement urbain. Dans ce mémoire, nous nous intéressons à la marche diurne quotidienne à la fois comme moyen physique de déplacement et comme activité sensible qui révèle les sens et met en lien les marcheuses avec leur environnement urbain. La marche est une activité qui offre un rapport sensible avec ce qui entoure le piéton, et elle offre aussi une variété de perceptions (visuelle, auditive, olfactive, tactile), elle multiplie des images et des points de vue différents.

#### **2.1.1 La pratique de la marche**

Notre revue des écrits sur la pratique de la marche des femmes dans l'espace public urbain a permis de mettre en évidence le fait que les premiers travaux scientifiques posent d'emblée ce phénomène social dans son rapport à l'environnement. En effet, la pratique de la marche engendre des tactiques d'adaptation, d'ajustement et de protection à l'égard de l'environnement. Au-delà d'être un fait social et urbain, la marche est un acte perceptif, dit « ordinaire ». Renvoyant à une expérience ordinaire des citoyens, il s'agit d'une activité sensible qui se vit non seulement par les perceptions que l'on ressent surtout par la vue et par l'ouïe, mais aussi par les sentiments

ressentis. Cette expérience est directement en lien avec l'environnement, ce qui constitue dès lors l'une des premières caractéristiques de la marche en ville, car le marcheur fait appel à ce qui l'environne en mobilisant ses sens et en engageant sa perception. Par conséquent, le marcheur est même considéré, parmi tous les usagers de la ville, comme celui qui est le plus sollicité et le plus soumis aux chocs. Ainsi, pour se protéger de la ville et éviter les chocs nerveux, le marcheur urbain est obligé d'user de parades, notamment en adoptant des comportements machinaux et routinisés. Ces ensembles de comportements du marcheur dépendent aussi de différents facteurs comme l'âge, le sexe, le statut social, la familiarité ou non avec la ville, le rythme de marche et des modes particuliers d'appropriation de la ville, des chemins privilégiés de marche dans la ville, le rapport personnel et particulier à la rue, au quartier et à la ville s'illustrant tous dans les expériences piétonnières.

### **2.1.2 La perception**

Dans la littérature, la perception est la relation entre l'objet perçu et l'individu. Dans ce mémoire, nous retenons la perception comme un processus cognitif qui permet à l'individu de capter l'information de son environnement à travers ses systèmes sensoriels et les émotions dégagées. Cet acte cognitif où l'individu forme des images de ce qui est perçu repose sur des critères d'appréciation ou de répulsion subjectifs. De ce fait, notre étude sur les déplacements des femmes doit s'accompagner d'une analyse des perceptions des femmes par rapport à l'environnement au cours de la marche à travers leur sens. Cette perception influence la marchabilité, qui est liée au fait de se sentir bien dans un espace. Par ailleurs, elle est relative aux trajectoires piétonnières et aux ambiances l'accompagnant (Thomas 2007).

En bref, dans notre travail, il sera question de savoir ce que les femmes pensent de leur environnement de marche. Nous nous intéressons aux attributs de l'environnement qui influencent la pratique de la marche à l'échelle de la rue et du piéton, plus précisément aux critères sensibles de l'environnement de marche qui reposent sur la perception et sur ce que le marcheur expérimente. Nous précisons que la marche, dans notre étude, constitue aussi un outil d'expérience qui nous permettra de comprendre l'influence de la dimension sensible et perceptive de l'environnement sur sa pratique.

### 2.1.3 L'environnement

Durant son parcours d'un point A vers un point B, le piéton expérimente son environnement grâce au mouvement de la marche et avec ses sens. Le piéton évalue et analyse, ensuite il prend une décision en fonction de ce qui se présente à lui. Dans la littérature, nous avons vu que cette expérience est liée à la connaissance du marcheur qu'il a du trajet ainsi qu'à son usage de ce dernier, à savoir si le marcheur a déjà réalisé ou utilisé, autrement dit à son appropriation de ce trajet. L'expérience de la marche du trajet se réfère ainsi au fait qu'il s'agit d'un chemin privilégié qui s'inscrit dès lors dans un rapport personnel et particulier à la rue, au quartier, et qui s'illustre dans cette expérience. Donc, pour saisir cette expérience de la marche, nous cernons cette expérience entre connaissance et fréquence d'utilisation. Nous souhaitons également cerner les différentes stratégies (notamment d'évitement) en modifiant le trajet prévu.

Comme déjà mentionné en amont dans la revue des écrits, l'environnement urbain est la source d'information et un support de l'action « marcher ». Dans notre travail, nous retenons l'environnement urbain comme un déterminant de la perception étant donné qu'il influence les informations perçues et qu'il caractérise la marche (Thibaud 2008). Il faut préciser que nous nous intéressons aux perceptions et non à l'environnement objectif ou la comparaison avec ce dernier. Nous avons été inspirés par les critères d'audit d'environnement (évoqués par Ewing et al. 2006) qui influencent la pratique de la marche, et permettent d'évaluer objectivement ce qui est censé être subjectif. Aussi, ils prennent en compte les perceptions de l'ordre du confort et du bien-être, et ne prennent pas en compte le sentiment de sécurité (Vever 2012). Effectivement, ce qui nous intéresse, c'est la perception des composantes de l'environnement de la marche qui influencent les propensions de marche loin du sentiment de sécurité.

## **2.2 Opérationnalisation des concepts**

### **2.2.1 La pratique de la marche**

Pour tenter de comprendre l'influence de la perception de l'environnement sur la pratique de la marche, nous avons défini la marche comme premier concept qui renvoie à une expérience sensorielle – nous aborderons celle-ci quelques paragraphes plus loin – et piétonne.

Dans le cadre de notre recherche, la marche comme expérience piétonne constitue la manière dont les femmes se déplacent à pied tout au long des parcours qu'elles se sont proposés d'emprunter, notamment : les trajets choisis, les comportements adoptés durant ceux-ci, les directions suivies. Nous avons donc tenté de saisir l'expérience du trajet à travers les habitudes, la fréquence des déplacements et les parcours choisis.

Comme nous l'avons retracé dans la revue de la littérature, l'expérience de la marche est liée à la connaissance que les femmes ont de leur trajet; notre premier indicateur traitera donc de la connaissance du trajet, plus précisément à savoir si les femmes détiennent une bonne connaissance de ce dernier. Nous les interrogeons sur leurs trajets habituels, sur les critères selon lesquels elles font leur choix ou sur les raisons pour lesquelles elles empruntent tels trajets plutôt que d'autres (voir tableau 2.1). Concernant les modifications apportées aux parcours, nous définissons cet indicateur par les différents détours et mesures d'évitement que les femmes s'imposent dans leur marche afin d'éviter certaines nuisances (voir tableau 2.1). Aussi, nous souhaitons connaître les stratégies d'adaptation qu'elles adoptent pour affronter les différents obstacles ou imprévus rencontrés. Dans notre étude, nous définissons les obstacles comme étant tous les éléments qui participent à créer un environnement, et qui gênent ou rendent plus ou moins difficiles certains déplacements, par exemple : le fait de devoir traverser certaines rues, de ne pas pouvoir marcher sans modifier le rythme de la marche, de devoir faire de petits détours pour contourner d'éventuelles barrières empêchant la marche sur le trottoir.

**Tableau 2.1 : Variable et indicateurs du concept de la pratique de la marche**

	Variable	Indicateur	Comment ?
<b>La pratique de la marche</b>	Expérience piétonne du trajet	Connaissance du trajet	-Avez-vous déjà fait ce trajet auparavant ? -Est-ce que vous en privilégiez un autre (un seul ou plusieurs)?
		Fréquence de son usage	-Prenez-vous toujours ce trajet ? pourquoi ? -À quelle fréquence ? en combien de temps ? -Est-ce que vous préférez un horaire pour faire ce trajet ? pourquoi?
		Modification du parcours	-Vous arrive-t-il de prendre un autre ou d'autres trajets ? Pourquoi ? -Est-ce qu'il vous arrive durant le parcours de modifier votre trajet ? (des circonstances ou une situation qui vous font dévier le parcours initial ?)
		Autres	-Avez-vous un permis de conduire ? Quel est le mode de déplacement que vous utilisez le plus fréquemment?

Source : (Sehili 2021)

### 2.2.2 Perception

Comme nous l'avons mis en relief dans le premier chapitre, la perception se veut un processus qui fait intervenir tous les sens du corps. Dans le cadre de notre étude, nous définissons la perception par son caractère sensible, à savoir par ce que les sens perçoivent des éléments qui environnent les femmes durant la marche. La variable dont il sera question est le caractère sensible qui se décompose en cinq indicateurs : la vue, l'ouïe, l'odorat, le toucher et le goût. Puis, nous avons isolé trois indicateurs de distance associés à cette variable, plus précisément la vue, l'ouïe et l'odorat (voir tableau 2.2) :

- La vue est mesurée selon les différents éléments présents dans l'environnement et perçus par l'œil : les formes architecturales, les matériaux de construction, etc.
- L'ouïe est comprise à travers tout ce que les femmes entendent comme sons ou bruits, l'attention qu'elles portent au paysage sonore et leurs préférences sonores. Cela nous permettra de distinguer les sons agréables et les bruits.
- Pour sa part, l'odorat est mesuré selon les différentes odeurs détectées dans l'environnement de marche, mais aussi les odeurs associées durant le trajet (bonnes ou mauvaises).

Il faut aussi se rappeler qu'en sollicitant les sens, la perception renvoie également aux émotions. Les femmes sont invitées par la suite à préciser ce qu'elles ressentent et à nous exprimer ce que cela leur évoque (bien-être, bonheur, stress, colère, tristesse, joie, sentiment d'être perdues, etc.) lorsqu'elles se retrouvent devant des éléments qu'elles regardent, écoutent ou hument (voir tableau 2.2).

C'est entièrement via les parcours commentés que la perception sera mesurée. À travers les différentes descriptions qui prennent source à partir de leurs sens, nous pouvons déterminer la manière dont les femmes voient, entendent et sentent l'environnement, si celui-ci est apprécié ou non apprécié. Et, pour bien cerner le concept, nous tenons compte du ressenti *in situ* des marcheuses, ce qui nous permet de saisir davantage l'appréciation des éléments en question. Par la suite, il sera possible d'identifier les éléments qui influencent, ponctuellement, positivement ou négativement, la pratique de la marche. Il est donc important de souligner les émotions suscitées par l'environnement bâti durant la marche.

**Tableau 2.2 : Variable et indicateurs du concept perception**

	Variable	Indicateur	Comment?	Appréciation Ressenti
<b>Perception</b>	sensible	Vue	-Pouvez- vous me décrire tout ce que vous voyez autour de vous durant ce trajet?	1. Trouvez-vous cela plaisant ou déplaisant ? pourquoi ?  2. Ça vous évoque quoi comme émotion ? (l'ennui, colère, perdu, triste, joyeuse)
		Ouïe	-Prêtez-vous attention à ce que vous entendez (des bruits) ? -Y a-t-il des nuisances ? Si oui, lesquelles ? vous dérangent-elles ou non ? -Y a-t-il des sons que vous aimeriez entendre ? (P. ex : la présence des enfants qui jouent, des femmes qui parlent, des oiseaux) -Y a-t-il des sons que vous n'aimeriez pas entendre ? (des travaux, bruit des voitures, des chicanes)	
		Odorat	-Associez-vous des odeurs spécifiques durant le trajet (des mauvaises odeurs ou bonnes)?	
		Émotions	-Comment vous sentez-vous dans la rue ?	

Source : (Sehili 2021)

### 2.2.3 Environnement urbain

Dans notre étude, l'environnement de marche constitue le cadre perçu dans lequel s'inscrit l'action de marcher par les femmes. Conformément à ce que nous avons relaté ci-dessus, nous considérons l'environnement urbain comme étant tout ce qui environne la femme durant sa marche. Et pour ce qui est des variables ayant trait à l'environnement urbain, nous n'avons retenu

qu'une seule catégorie de variables dites composantes autour des marcheuses, c'est-à-dire tout ce qui compose concrètement l'environnement de marche. Ici, l'objectif est de voir en quoi l'environnement peut faciliter ou entraver la pratique de la marche. De ce fait, parmi l'ensemble de possibilités d'indicateurs, nous avons choisi ceux qui répondent à notre objectif de recherche, et ce, en les répartissant en trois groupes :

- Les composantes spatiales : les rues, les trottoirs et les traversées, les caractéristiques du cadre bâti.
- Les composantes physiques : les installations incorporées à l'environnement (le mobilier urbain, les bancs, les poubelles, les lampadaires, etc.) ainsi que la végétation (arbres, aménagements floraux, etc.).
- Les caractéristiques attribuées à l'environnement urbain, par exemple la propreté, le flux d'usagers (la présence humaine).

Pour ce qui est de l'indicateur des caractéristiques du cadre bâti, nous le définirons par les critères qui se rapportent au style architectural, à la taille et à la hauteur des bâtiments, aux textures et aux revêtements (matériaux et couleurs) appliqués sur le cadre bâti, ainsi qu'à l'intégration du bâtiment dans le paysage urbain, le tout nous permettant de connaître les qualités esthétiques attribuées à l'environnement de marche. Concernant la largeur et la qualité des trottoirs et de la rue, cet indicateur figure dans la littérature parmi ceux qui comptent le plus pour piéton, car les trottoirs constituent le support principal sur lequel s'effectue la marche urbaine. Nous le mesurons, donc, par l'espace requis pour marcher, la qualité du revêtement ainsi que l'aménagement des traversées qui facilite la marche (terre-pleins, signalisations, temps alloué pour traverser la rue, etc.). L'objectif de ce groupe d'indicateurs est de savoir comment la configuration et la qualité des rues et des trottoirs influencent la pratique de la marche de nos participantes (voir tableau 2.3).

Par rapport au groupe des composantes physiques, c'est tout l'aspect de la verdure que nous interrogeons. Les femmes sont invitées à nous exprimer comment elles jugent la présence de la végétation le long des rues, et si elles aimeraient que cette présence soit amplifiée. Aussi, il est pertinent d'inclure des indicateurs comme la présence de mobiliers urbains et leur qualité étant donné que ces éléments amovibles sont à même de créer du confort visuel (voir tableau 2.3).

Finalement, dans leur ensemble, les indicateurs « propreté » et « flux d'usagers » constituent une caractéristique de l'environnement. Les femmes doivent nous spécifier si les espaces parcourus

sont bien entretenus, si cela est important à leurs yeux, et ce que cela leur évoque (voir tableau 2.3).

En somme, nous mesurons ces indicateurs par leur caractère plaisant ou déplaisant, c'est-à-dire l'appréciation de nos participantes à l'égard de l'environnement durant leurs trajets ainsi que le ressenti que cet environnement suscite chez elles. Dans l'ensemble, ces indicateurs nous aideront à comprendre comment les femmes interprètent les éléments de leur environnement de marche, et si elles considèrent ces éléments comme entravant la marche ou la rendant agréable, l'objectif étant aussi de déterminer ce qui attire les femmes dans leur environnement de marche. C'est à travers les descriptions que les marcheuses nous formuleront que nous anticipons de comprendre les éléments les plus importants au vu des femmes, ce qui leur apparaît le plus important pour une expérience de marche bienfaisante.

Après nous avoir permis d'identifier la manière dont les femmes perçoivent l'environnement sensible, les données sociodémographiques nous permettront d'associer la perception versus le profil de chacune des femmes. Nous entendons par variables sociodémographiques une catégorisation des marcheuses selon des caractères sociaux communs. Nous considérons l'âge, l'origine, le lieu de résidence et la situation familiale. Enfin, à travers ces variables (considérées comme étant des variables indépendantes), nous obtiendrons des informations nous permettant non seulement de dresser des profils explicites propres à des analyses plus pointues, mais aussi de voir si, effectivement, le lieu de résidence, l'origine ou l'âge influencent la pratique de la marche.

**Tableau 2.3 : Variable et indicateurs du concept environnement urbain**

	<b>Variable</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Comment?</b>	<b>Appréciation</b>
<b>Environnement urbain</b>	Composantes autour du marcheur	Caractéristique du cadre bâti	-Comment vous trouvez la qualité de l'architecture dans le quartier ? (par ex. : hauteur des bâtiments, les matériaux, couleurs)	Pouvez-vous me décrire ce qu'il y a autour de vous en ce moment ?  Que pensez-vous de l'aménagement de votre trajet ?
		Largeur et qualité des trottoirs et de la rue	-Est-ce qu'il y a de l'espace pour marcher sur le trottoir ? - Que pensez-vous de la qualité ? Comment vous sentez-vous par rapport à la largeur de la rue?	
		Traversées	-Que pensez-vous des traversées et de leur aménagements? pourquoi?	
		Végétation	-Est-ce qu'il y a assez de végétation et d'espace vert ? vous aimeriez voir plus ?	
		Mobilier urbain	-Que pensez-vous du mobilier urbain ? Est-ce que vous aimeriez en voir plus (des bancs pour s'asseoir, poubelles)?	
		Propreté	-Les espaces sont-ils propres et bien entretenus ?	
		Présence humaine	-Appréciez-vous le fait de voir les gens sur la rue?	

Source : (Sehili 2021)

## **2.3 Définition du terrain d'étude**

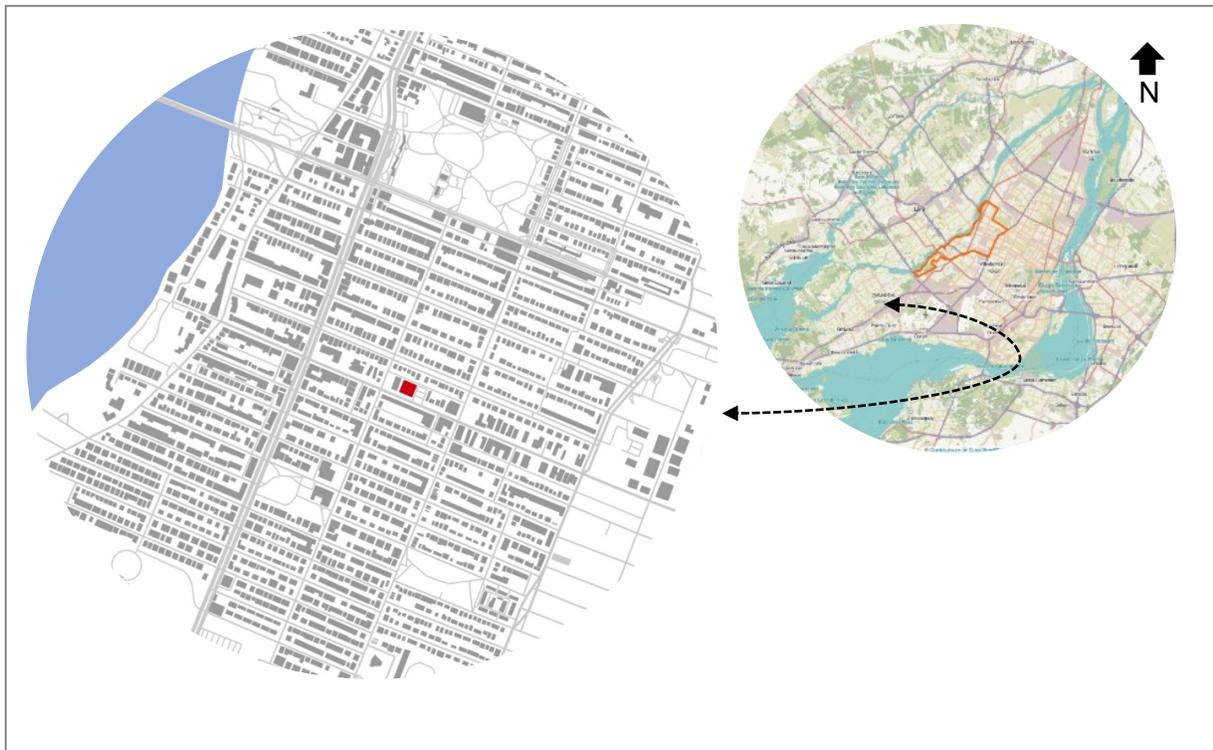
### **2.3.1 L'étude de cas**

L'étude de cas est une approche qui « consiste à enquêter sur un phénomène, un événement, un groupe ou un ensemble d'individus, sélectionnés de façon non aléatoire afin d'en tirer une description précise et une interprétation qui dépasse ses bornes » (Roy 2003, 166). Il sert « [...] à décrire en profondeur un phénomène de façon à vérifier la vraisemblance des explications théoriques » (Mace et Pétry 2000, 80). Nous avons choisi l'étude de cas comme design de recherche. Ce choix découle d'une logique méthodologique, car nous souhaitons nous concentrer sur un cas unique afin de pouvoir l'étudier en profondeur, dans son contexte, pour les particularités qu'il représente, et pour apporter une analyse détaillée sur un nombre limité de sujets. Cette méthode permet aussi de penser notre unique terrain comme un cas exemplaire pour comprendre la perception de l'environnement de marche des femmes. Précisons que notre étude de cas s'inscrit dans une démarche qualitative. L'objet de notre étude est la perception de l'environnement durant la marche des femmes. Les avantages de l'étude qualitative sont qu'elle offre la possibilité de prêter plus d'attention aux acteurs, à leurs discours et à leurs perceptions. Ces dernières sont justement ce qui nous intéresse ici. À cette fin, nous avons adopté une démarche compréhensive; selon M. Weber, il s'agit « de comprendre par interprétation l'activité sociale et par là d'expliquer causalement son déroulement et ses effets [...] » (Weber 1995, 28). De ce fait, cette démarche nous permet de nous centrer sur le sens que les personnes donnaient à l'environnement et à des situations, et d'y accéder par les données verbales. Ajoutons que notre étude porte un regard phénoménologique sur la pratique de la marche.

### **2.3.2 Présentation du terrain d'étude**

L'arrondissement est situé au nord de l'île de Montréal ; l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville occupe une longue bande aux abords de la rivière des Prairies (Ville de Montréal 2005a). Constitué de quatre districts : Ahuntsic, Saint-Joseph-de-Bordeaux, Cartierville, Sault-au-Récollet et Saraguay (voir figure 2.1). Le paysage urbain de l'arrondissement est démarqué par la diversité des milieux de vie et la qualité architecturale du logement, mais aussi par la présence de plusieurs grands établissements collectifs (hôpitaux, cégeps, écoles, etc.) (Ville de Montréal 2005b). Par ailleurs, l'arrondissement Ahuntsic profite d'une forte présence d'espaces verts, par exemple des

parcs à l'échelle des quartiers et des parcs régionaux comme l'Île-de-la-Visitation et le Bois-de-Liesse. Notons que le commerce est aussi présent dans l'arrondissement avec un quartier économique (notamment le *Marché central*). À cela s'ajoutent des artères commerciales comme la promenade Fleury et la rue Lajeunesse. De plus, l'arrondissement bénéficie aussi d'une très bonne accessibilité grâce aux différentes infrastructures routières, de même que des pistes cyclables, dont le REV (réseau express vélo) récemment inauguré.



**Figure 2.1 : L'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville avec l'emplacement de l'épicerie (en rouge)**

Source : image (1) OpenstreetMap

Source : image (2) (Sehili 2021)

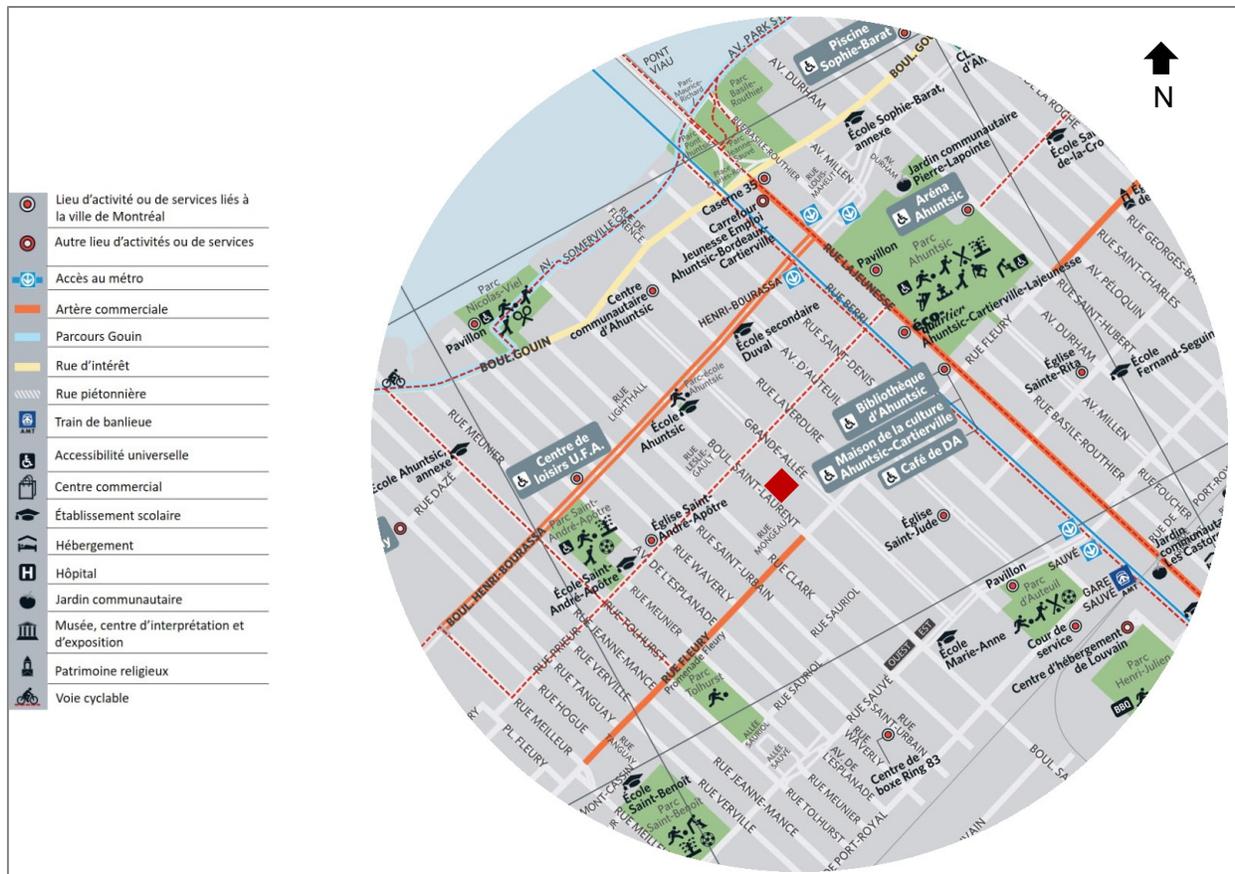
Notre cas d'étude se situe dans le district Ahuntsic, au centre de l'arrondissement. C'est un secteur résidentiel comptant quelques secteurs mixtes (commerciaux et résidentiels), dont celui sur la promenade Fleury. Ce qui compose le quartier, c'est un cadre bâti caractérisé par des appartements détachés ou des duplex avec quelques bâtiments d'habitat collectif sur lesdits grands boulevards Saint-Laurent et Henri-Bourassa. On note la présence de plusieurs établissements de proximité tant en services qu'en commerces (pharmacies, épiceries, commerces locaux, établissements scolaires), des lieux d'activités sportives et culturelles (aréna, maison de culture, bibliothèque, centre de loisirs), ainsi que des parcs offrant diverses activités à

la communauté. De plus, le quartier bénéficie d'une piste cyclable longeant différents boulevards et rues (Prieur, Lajeunesse, Berri, Henri-Bourassa) (voir figure 2.2).

L'ensemble du quartier est structuré par une variété de rues qui se distinguent du point de vue physique (par leurs différentes largeurs) et par les activités qu'elles accueillent. La trame viaire se caractérise par trois axes : deux grandes voies (boulevards Saint-Laurent et Henri-Bourassa) qui sont très fréquentées et animées, une rue à caractère commerciale (la promenade Fleury) et des voies tertiaires desservant le quartier. Le boulevard Henri-Bourassa se démarque par la densité de sa fréquentation et la vitesse de circulation. Il joue un rôle prédominant dans l'organisation du transport dans l'arrondissement avec ses quatre voies de circulation auxquelles s'ajoutent les voies réservées aux autobus (aux heures de pointe). Cela crée un achalandage considérable (automobiles et camions), comparativement au boulevard Saint-Laurent qui assure la connexion de l'arrondissement avec le reste du tissu urbain de la ville (Ville de Montréal 2005b).

Dans notre périmètre d'étude, la zone du boulevard Henri-Bourassa est celle qui nous intéresse le plus, et plus spécifiquement son intersection avec le boulevard Saint-Laurent (voir figure 2.2). Ce tronçon qui nous concerne est caractérisé par une fonction résidentielle avec quelques commerces de desserte locale qui y sont dispersés (tantôt au rez-de-chaussée de certaines résidences, tantôt à l'intérieur d'édifices commerciaux, etc.) (Ville de Montréal 2005b). Il en est de même pour le boulevard Saint-Laurent; toutefois, cette situation se combine à un « piètre aménagement » du domaine public (Ville de Montréal 2005b).

Concernant la rue commerciale Fleury, elle constitue l'un des plus importants pôles commerciaux de l'arrondissement. Au début des années 1980, la rue Fleury a bénéficié d'un programme de revitalisation des artères commerciales, lequel avait pour objectif d'améliorer différentes artères commerciales en investissant notamment dans l'ajout de mobilier urbain (Société d'histoire d'Ahuntsic-Cartierville 2016). Dans notre zone d'étude, il faut préciser que le tronçon de la rue Fleury entre la rue Saint-Hubert et le boulevard Saint-Laurent est dépourvu de commerces, c'est un tronçon à vocation résidentielle. Pour sa part, le tronçon situé à l'ouest du boulevard Saint-Laurent est une portion commerciale considérée comme étant la plus récente de toute la rue. Cette portion est composée principalement de commerces de détail, (voir figure 2.2) le tronçon de la rue Fleury.



**Figure 2.2 : le contexte de l'épicerie (en rouge)**

Source : @ Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

## 2.4 Épicerie

Nous avons choisi un commerce de quotidienneté alimentaire, car c'est un lieu de proximité résidentielle. Pour les femmes, les lieux de proximité deviennent par extension la prolongation de la réalisation des tâches domestiques, comme les achats et l'accompagnement des enfants (Mullens 2020). De plus, comme nous l'avons vu dans la revue des écrits, les déplacements des femmes sont marqués par ces activités domestiques qui sont réalisées dans un périmètre accessible à pied depuis leur habitation. Plus concrètement, nous avons choisi une épicerie en raison de la régularité des déplacements effectués pour y faire des achats. Par ailleurs, c'est un déplacement pratiqué de façon automatisée et récurrente, et qui peut révéler des trajets habituels. Jérôme Monnet (2012) identifie ce type de marche comme « marche/déplacement » ou « marche ordinaire » (cité dans Roussel 2014), qui se pratique quotidiennement pour aller d'un point A à un point B.

Avant de présenter le cas retenu pour la collecte de données, nous soulignons que ce dernier a changé pour des questions d'accessibilité au terrain d'étude. Au début, nous avons choisi Le Marché Adonis situé dans le quartier Sauvé-de-l'Acadie dans le même secteur d'Ahuntsic-Cartierville. Toutefois, après une semaine d'expérience au Marché Adonis, nous nous sommes rendu compte des contraintes sur le plan linguistique, d'où d'importantes difficultés dans le processus de recrutement. En effet, le marché est fréquenté par une clientèle particulière, majoritairement libanaise et maghrébine, parfois des personnes nouvellement arrivées au Canada et ayant choisi en premier lieu le quartier pour s'y établir. Par conséquent, nous étions confrontées à des contraintes et à des limites liées à la langue, d'où des difficultés de communiquer et de bien faire comprendre l'objectif de notre recherche. De ce fait, nous avons été dans l'obligation de quérir un autre terrain de recherche pour notre étude, mais tout en conservant les critères recherchés (notamment une épicerie).

Après réflexion, nous avons choisi l'épicerie Provigo située dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville. La raison de notre choix tient à la diversité ethnoculturelle de la clientèle de l'épicerie, et à sa situation géographique dans le secteur résidentiel d'Ahuntsic où l'on peut trouver des logements, des commerces et des équipements collectifs ou institutionnels. Il s'agit par conséquent d'un quartier où la mobilité par la marche est très élevée.

Pour faire valider notre choix, nous avons fait appel à un outil technologique public de mesure de marchabilité. Toutefois, c'est par des scores de marche fournis par l'entreprise Internet « *Walk Score* » que nous avons effectué la validation de notre choix. En effet, « *Walk Score* » (du même nom que l'entreprise) est un outil qui calcule les distances et attribue un nombre entre « 0 » (« faible marchabilité ») et « 100 » (« haute marchabilité »), pour classer l'accessibilité par la marche d'une adresse en fonction de la densité, de la population, de la connectivité des rues, des limites des quartiers et de la distance des commodités (restaurants, épiceries, parcs, transports en commun, etc.) (Walk-score).

Il faut souligner que les données de *Walk Score* sont largement utilisées par des chercheurs dans plusieurs domaines de l'urbanisme, de l'immobilier et de la santé publique (Walk-score). En urbanisme, à partir des travaux sur les indices de marchabilité qui ont été développés, les chercheurs ont pu montrer que les indices de cet outil sont fortement corrélés avec d'autres indices de mesure de la marchabilité (Manauh et El-Geneidy 2011). De même, Carr, Dunsiger

et Marcus (2010) ont testé la validité et la fiabilité de *Walk Score* comme indice de marchabilité pour l'accessibilité à des commodités. L'étude a montré des corrélations significatives entre l'outil et les mesures objectives de l'environnement physique évaluées dans leur étude.

Par ailleurs, nous soutenons aussi que *Walk score* comporte des limites. Il a été critiqué par rapport à sa fiabilité et sa pertinence dans la recherche scientifique. En effet, quelques variables liées aux activités stationnaires (par exemple le travail et la garde d'enfants) ont été ignorées (Vale, Saraiva et Pereira 2015). De plus, l'algorithme exact de cet outil est inconnu, nous ne pouvons donc pas savoir sur quels paramètres ou données il se base. Cependant, *walk score* fournit des mesures faciles à communiquer et accessibles au public, mais étant donné ses limites d'utilisation, nous avons restreint notre référence à cet outil, uniquement pour valider le choix de notre cas d'étude.

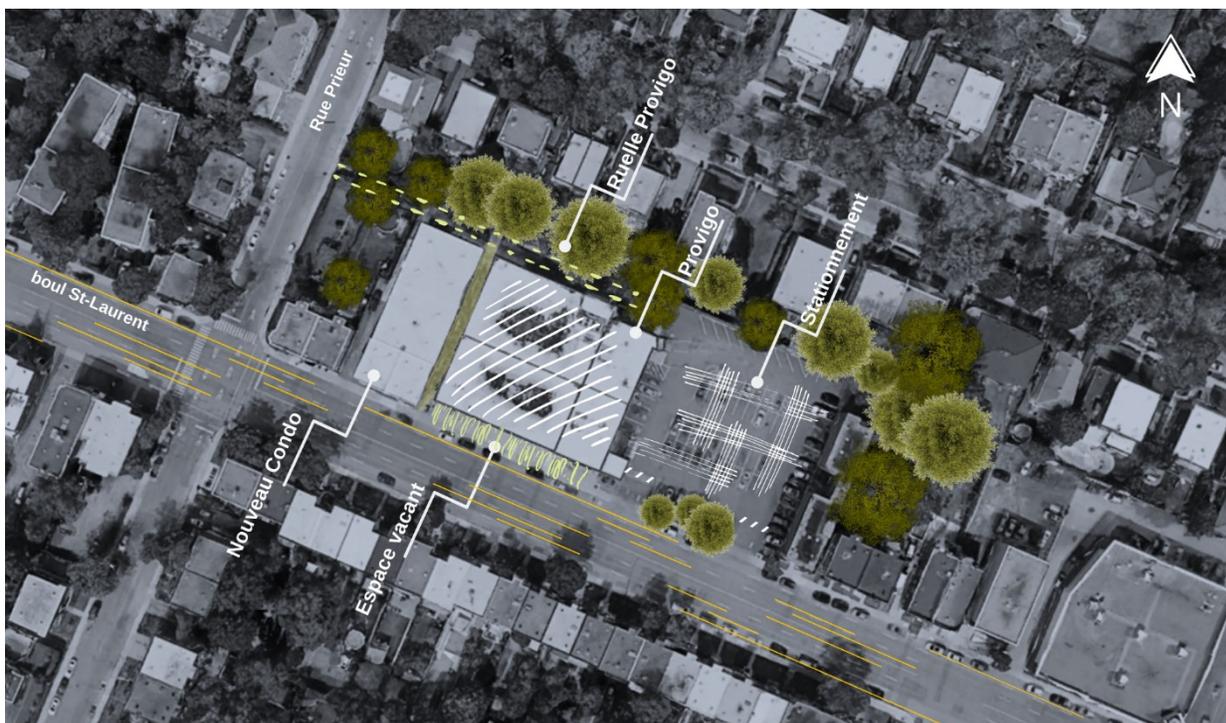
En somme, l'outil porte principalement sur les distances de commodité et notre étude se concentre sur les déplacements par la marche vers l'épicerie. De ce fait, nous avons indiqué l'adresse exacte de l'épicerie pour voir les mesures de la marche. D'après le calcul de *Walk Score*, l'épicerie et ses alentours présentent un score de marche de 79 sur 100. Selon l'outil, à partir de 70 jusqu'à 89, la plupart des courses peuvent être effectuées à pied. Ainsi, cette épicerie est donc très accessible à pied. Comme nous avons supposé que cette destination était plus facilement accessible que d'autres via la marche, entre autres peu importe l'âge des clientes, cela nous a ainsi conduits à penser que les femmes vivant à proximité de l'épicerie choisissent de marcher que plutôt de prendre l'automobile. De plus, l'épicerie se situant à proximité de notre propre lieu de résidence, la collecte de données devenait plus aisée, plus régulière et fiable en nous permettant de nous adapter à la disponibilité des participantes.

Un autre élément qui a influencé notre décision d'arrêter notre choix sur l'épicerie Provigo, c'est que l'établissement se situe dans un quartier résidentiel de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville où les femmes sont majoritaires. Effectivement, selon Statistiques Canada (2016), le recensement de la population de 2016 indique que l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville est composé d'environ 70 000 femmes et 64 000 hommes. Majoritaires, les femmes comptent ainsi pour 52 % des citoyens, comparativement à une proportion de 48 % pour les hommes. Comparativement à l'année 2011, la population féminine était de 66 100 personnes, ce qui dénote une baisse (-0,5 % contre 1,2 %) par rapport à l'île de Montréal.

### 2.4.1 L'environnement entourant l'épicerie

Pour étudier la pratique de la marche des femmes et comprendre leur perception, notre étude sera menée à une échelle micro, c'est-à-dire à l'échelle des composantes de l'environnement, et dans ce dessein, nous avons choisi une épicerie se situant dans ce périmètre. Sur le plan morphologique, l'épicerie s'inscrit dans un tissu urbain dense, avec un tracé régulier et des voies structurantes qui délimitent des îlots de tailles et de formes rectangulaires régulières, formant un ensemble homogène grâce aux volumes et aux gabarits du bâti. Plus exactement, à la jonction des rues Saint-Laurent et Prieur, et sur la bordure du boulevard Saint-Laurent, l'épicerie se distingue par une échelle disproportionnée entre certains bâtiments qui s'y côtoient. La façade du bâtiment qui donne sur le boulevard est délimitée par un grand espace vacant, et au nord, par une ruelle qui donne sur son stationnement situé à l'est. Pour sa part, le côté ouest est délimité par des condominiums récemment construits, séparés par une marge de recul de quelques centimètres sur laquelle sont plantés des arbustes (voir figure 2.2).

Concernant l'accessibilité, les résidents du quartier avaient accès à l'épicerie par deux voies : soit par la rue Prieur, soit par le boulevard Saint-Laurent. D'une part, un accès piéton dans la ruelle qui jouxte ce commerce (ruelle Provigo), et qui le sépare des arrière-cours des maisons, donne sur la rue Prieur. D'autre part, l'entrée principale et le stationnement de l'épicerie qui donne sur le boulevard Saint-Laurent offrent un accès mixte (voir figure 2.2). De plus, elle est plus ou moins proche des stations de métro Henri-Bourassa et Sauvé ; la station la plus proche étant Henri-Bourassa (environ 10 minutes de marche, mais 14 pour la station Sauvé). On note aussi une bonne desserte en transport en commun avec plusieurs arrêts de bus aux alentours (lignes 55, 180, 164 et 121) ainsi que le terminus Henri-Bourassa comme lieu de rencontre de plusieurs autres lignes d'autobus



**Figure 2.3 : L'environnement entourant l'épicerie**

Source : Google Earth, modifié par Sehili. A

## 2.5 Le parcours commenté comme outil de collecte de l'information

Dans le cadre de notre recherche ayant pour sujet la pratique de la marche, nous avons utilisé le parcours commenté, qui est une méthode de collecte de données basée sur le mouvement qui met le corps dans une situation de réalité perçue. Une telle perspective s'inscrit dans le champ des « méthodes mobiles » (Kusenbach 2003 ; Bergeron, Paquette et Poullaouec.G 2014) . De plus, le parcours commenté (ou parcours accompagné, en anglais « *go-along* ») est une technique d'enquête *in situ* largement diffusée en France par les travaux de la géographe Sylvie Miaux (Miaux et al. 2010), théorisée par Thibaud (2008). C'est une technique permettant de démêler les fils de la perception en mouvement tout en verbalisant les faits, les habitudes, les émotions et le ressenti, et ce, en interaction avec l'environnement urbain tel qu'il est au moment réel du parcours. Contrairement aux méthodes traditionnelles qui utilisent du matériel visuel ou des entretiens décontextualisés, le parcours commenté, en tant que méthode mobile, est conçu pour utiliser la mobilité afin d'établir un contact avec des situations et des environnements réels (Hein, Evans et Jones 2008)

La méthode des parcours commentés est également comprise comme une fusion entre deux techniques de collecte de données qualitatives : l'observation participante et l'entrevue semi-dirigée. L'observation participante fait appel à la capacité de l'intervieweur et du participant à décrire l'environnement, tandis que l'entrevue semi-dirigée réfère à des moments de dialogue entre le participant et l'intervieweur (Després, Lord et Negron-Poblete 2019). Cette méthode prend différentes formes, mais le point commun réside dans le fait que le chercheur accompagne les participant(e)s dans leur environnement familier (Carpiano 2009). Toutefois, le mode d'accompagnement varie selon les choix méthodologiques de l'étude et ses objectifs. Il existe deux variantes de cette méthode : le fait de guider, c'est-à-dire que le participant est guidé par le chercheur sur un parcours déterminé par celui-ci, ou le fait d'être guidé dans le parcours choisi par le participant (Evans et Jones 2011). De plus, le mode de transport peut aussi varier; en effet, la méthode peut être menée sous la forme d'un « *walk-along* » (c'est-à-dire en marchant avec le participant), d'un « *ride-along* » (c'est-à-dire en conduisant) ou d'une forme « mixte » combinant les deux premières formes (Kusenbach 2003).

Un autre point qui justifie notre choix, c'est le mouvement qui différencie les parcours commentés des entretiens. Le mouvement joue un rôle comme rapport de médiation entre personne et environnement, c'est-à-dire, par l'action du déplacement dans un espace. Dans cette méthode, le sujet est toujours en relation de symbiose avec son environnement, avec lequel il interagit à travers les sens sous forme de stimuli sensoriels (Després, Lord et Negron-Poblete 2019). Ce faisant, la méthode permet donc de révéler avec plus de précision des « microgéographies de sens » (Bergeron, Paquette et Poullaouec.G 2014), c'est-à-dire le sens donné par les participantes aux divers éléments de leur environnement en présence de ce dernier. Selon Bergeron et coll., ces « microgéographies » des perceptions peuvent donner beaucoup d'informations sur l'expérience perceptive sensorielle du déplacement.

En somme, c'est pour toutes ces raisons que nous avons choisi la méthode des parcours commentés, car elle est dès lors la méthode la plus pertinente pour répondre à notre problématique et atteindre nos objectifs de recherche. En outre, un autre intérêt de cette méthode de collecte de données réside dans le fait qu'elle offre la possibilité d'étudier la marche... en marchant justement ! (Thibaud 2008). Ainsi, son avantage est de pouvoir mieux « contextualiser » la pratique de la marche et de comprendre l'expérience piétonne *in situ*, notamment par une co-immersion de l'intervieweur et du répondant dans l'environnement de marche (Després, Lord et Negron-Poblete

2019). De plus, elle permet ainsi de développer une approche qualitative plus « sensible » du déplacement piétonnier.

Il faut préciser que, lors du parcours où les participants effectuent librement leur trajet, ces derniers ont la liberté de choisir la direction du trajet, le rythme et le côté du trottoir. Cela facilite l'expression de perceptions et d'expériences liées à leur environnement qui leur est familier (Büscher et Urry 2009). Par rapport à la durée des parcours commentés, ceux-ci peuvent être courts ou longs, dépendamment de la distance du trajet entre l'épicerie et le domicile des participantes, du rythme de la marche et du niveau d'implication de la participante dans l'étude. Comme déjà dit en amont, l'objectif de cette méthode, c'est d'accompagner les participantes dans leurs pratiques quotidiennes (Kusenbach 2003) (dans notre cas, marcher jusqu'à l'épicerie) où nous n'intervenons pas oralement, mais uniquement pour relancer le dialogue et poser les questions liées aux catégories prédéfinies de notre étude.

## **2.6 Recrutement des participantes et échantillon**

Les participantes sont 20 femmes fréquentant ladite épicerie Provigo, et il s'agit de femmes s'y rendant à pied. Le groupe de femmes sélectionnées sur le plan de sa composition est hétérogène d'un point de vue ethnique, social et par rapport à la tranche d'âge. Dans notre étude de cas, nous avons limité le nombre de participantes à 20, car il ne s'agit pas de choisir un échantillon représentatif des participantes, mais plutôt de sélectionner un échantillon de petite taille, limité, et d'en faire une analyse approfondie. Quant au processus de recrutement, il a débuté après l'obtention de l'accord du *Comité d'éthique* de l'INRS (voir en annexe le *guide d'entretien*). Dans un premier temps, la méthode de recrutement était d'installer un kiosque à l'entrée de l'épicerie et de distribuer des dépliants avec la lettre d'information présentant les détails du projet et les coordonnées pour nous joindre (voir annexe la *lettre d'information* et le *formulaire*). Les femmes pouvaient ainsi prendre connaissance des informations chez elle et me contacter par la suite pour prendre rendez-vous et faire l'entrevue. Or, cette méthode de recrutement était loin d'être accessible en raison de la pandémie COVID-19 et les restrictions appliquées pour protéger les clients. De ce fait, nous avons été dans l'obligation de considérer une méthode à distance et accessible à tout le monde.

Nos participantes ont été recrutées sur le réseau social *Facebook* par le biais d'un groupe public (appelé « Ahuntsic ») de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville. En effet, nous avons publié un appel à la participation à notre étude tout en expliquant notre objectif et le déroulement de l'enquête. Celles qui se sont montrées intéressées par la recherche nous ont contactées par téléphone ou message privé sur *Facebook*. Nous leur avons expliqué plus en détail la recherche. Ensuite, pour minimiser le contact (COVID-19 afin de minimiser le contact), elles ont reçu (par message privé sur Internet) la lettre d'informations et le formulaire de consentement avant le rendez-vous pour la marche.

## **2.7 Déroulement de la collecte**

Pour ce qui est du déroulement de l'enquête, nous avons tenu avec chacune des 20 femmes une entrevue semi-dirigée suivant un guide d'entretien (ci-joint en annexe) à suivre au cours de leur marche pour aller faire leurs courses d'épicerie, à partir de chez elles dans le même quartier. Nous avons choisi le trajet d'aller et non le trajet de retour en raison de la charge des sacs ramenés de l'épicerie, lesquels auraient pu être un facteur de gêne qui aurait fait en sorte que les participantes auraient nécessairement été moins attentives à l'environnement immédiat, à ce sujet, voir l'étude menée par Bhambhani et Maikala (2000) sur les différences entre les sexes durant le transport de la charge).

Les parcours ont été réalisés entre le 27 septembre et le 15 novembre 2020. Ils ont été répartis à différents moments de la journée (jusqu'à 17 h), en semaine et le week-end. Le profil, le trajet parcouru avec le point de départ et la direction de chacune seront présentés en détail dans le prochain chapitre portant sur les résultats.

Nous avons accompagné les femmes depuis le domicile de chacune jusqu'à l'épicerie. Parmi les femmes interrogées, trois d'entre elles avaient un point d'origine différent du domicile, à savoir le lieu de travail ou la garderie. Les commentaires fournis durant les parcours commentés ont été enregistrés vocalement par un micro-cravate, ce qui a permis d'obtenir une bonne qualité d'enregistrement. La durée des parcours était de 15 à 45 minutes. De plus, à la fin de chaque parcours, nous avons pris des photos de chaque élément mentionné par les participantes afin de disposer d'un support visuel par rapport au contexte immédiat. Concernant le déroulement des parcours, nous avons posé les mêmes questions aux participantes à chaque tournant de rue. Le parcours

de chaque femme était divisé en deux ou trois parties au minimum afin de mieux saisir la perception de la marcheuse.

Durant cette marche, les usagères ont pu s'exprimer tout en observant l'environnement. La durée du parcours a été estimée au maximum à 40 minutes, avec quelques minutes de présentation au début de la rencontre. Avant de commencer la marche, nous avons donné les consignes suivantes : l'usagère devait marcher en utilisant son parcours habituel en respectant ses habitudes. Durant sa marche vers l'épicerie, l'usagère devait décrire la composition des espaces parcourus à travers ses sens qui étaient sollicités, dispositifs spatiaux, présences humaines et elle devait indiquer régulièrement des repères spatiaux. Nous avons terminé les entrevues en collectant les données sociodémographiques requises pour déterminer le profil de la marcheuse, à savoir l'âge, le lieu de résidence, la situation familiale, l'origine. Chaque parcours a été documenté. En effet, durant la réalisation de notre trajet, la discussion a fait l'objet d'un enregistrement audio à l'aide d'un micro et d'un GPS. De plus, aux fins d'analyses ultérieures, nous avons pris des photos d'éléments du parcours.

En ce qui concerne le déroulement des parcours, nous avons parfois été confrontées à des problèmes d'accessibilité et de communication avec les participantes. Aussi, durant la marche, la distance de deux mètres entre la participante et l'enquêtrice a affecté le contact humain, par exemple, il a été difficile d'établir un lien de confiance avec quelques-unes des participantes. D'autre part, la distance a créé un certain inconfort, surtout avec les fils du micro-cravate qui empêchaient parfois les femmes de marcher librement ou d'adopter leur rythme de marche habituel. Dans le même ordre d'idées, le masque que nous avons porté durant les parcours constituait un obstacle au déroulement de l'enquête : en effet, il affectait non seulement le sens de l'odorat (qui active la mémoire olfactive par la suite), mais parfois aussi la compréhension des propos tenus autant par la participante que par l'enquêtrice. Nous avons également assisté à une réaction émotionnelle de certaines participantes par exemple, une participante a davantage parlé de sa vie personnelle tandis qu'une autre ayant vécu des moments difficiles dans sa vie a pleuré. Dans ce cas particulier, nous avons suggéré de mettre fin au parcours commenté : la participante concernée a cependant décliné cette proposition.

## 2.8 Méthode de traitement et d'analyse des données

Après le travail de collecte de données, grâce aux entretiens semi-dirigés du parcours commenté, nous avons tout d'abord réalisé des retranscriptions exhaustives tout en cherchant à rester fidèles aux fluctuations de la parole, par exemple les silences, les hésitations. Dans un premier temps, cela nous a permis de procéder à une lecture horizontale pour pouvoir bien nous remémorer le contenu et y associer des codes.

Dans un deuxième temps, nous avons réalisé un travail de traitement de données par codage informatique, et ce, à l'aide du logiciel d'analyse de données qualitatives *NVivo-20*, lequel traduit les codes sous le terme de « *nodes* » en fonction de nos catégories prédéfinies, à partir de nos concepts méthodologiques et les contenus dans notre grille d'entretien. Le travail de codage a consisté à regrouper les réponses dont les contenus portent sur les mêmes thématiques, et ce, en fonction de nos catégories. De plus, comme nous l'avions prévu, grâce aux questions ouvertes et aux réponses définies comme étant « autres », le codage a fait émerger de nouvelles catégories que nous n'avions pas prédéfinies.

Pour mener une analyse thématique des données, nous avons réalisé une lecture transversale afin de faire ressortir les généralités et les spécificités dans les propos tenus par les participantes. Nous avons analysé les concepts et leurs catégories par rapport aux thématiques issues de la collecte de terrain, en les confrontant aux précédents apports théoriques de la recherche. Ce travail a été appuyé par une analyse verbale du discours des usagères, et ce, dans une démarche explicative des résultats obtenus, en observant le profil des usagères, ceux-ci apparaissant tantôt semblables tantôt dissemblables en tenant compte de leurs caractéristiques sociodémographiques. Cela a donné lieu à une discussion et une comparaison pour mettre en lumière la perception de ces femmes à l'égard de leur environnement durant le trajet à destination de l'épicerie et comment cela influençait leur marche. Par ailleurs, les thématiques qui ont émergé du traitement des données ont donné lieu à de nouveaux apports théoriques en faisant apparaître de nouvelles catégories pour les concepts mobilisés que nous aborderons dans le chapitre précédent.

Sous forme de narrations, nous présenterons les données obtenues avec des extraits d'entrevues relatives à chaque catégorie. Par ailleurs, pour permettre au lecteur de mieux comprendre les propos que nous identifierons, nous avons sélectionné les commentaires les plus pertinents avec

des photos prises après la marche pour chaque participante. En effet, cette démarche nous permet de mettre en image la perception des femmes et comment celles-ci, en marchant, interagissent avec l'environnement immédiat à travers leur sens.

### **2.8.1 Codage avec le logiciel NVivo-20**

Le logiciel *NVivo-20* a été utilisé afin de codifier toutes les mentions relatives à nos catégories de données relatives à chacun de nos trois concepts à l'étude (la pratique de la marche, l'environnement immédiat, la perception de l'espace) ainsi qu'aux données sociodémographiques.

Le code concernant les catégories du concept de la pratique de la marche regroupe plusieurs données mettant en avant l'expérience des participantes dans l'espace. Par exemple les rues habituellement fréquentées, la fréquence, les horaires préférés, la connaissance et la familiarité avec l'environnement, la modification du parcours et les rues évitées ou moins préférées.

Pour ce qui est du code relatif aux catégories de la perception de l'espace, il recense les données en lien d'un côté avec les sens de la distance (la vue, l'ouïe, l'odorat), et de l'autre avec les émotions. Dans ce code, nous avons répertorié d'autres données qui font appel au sens du toucher, à savoir la sensation thermique et tactile du sol.

Quant au code des catégories de l'environnement immédiat, nous y avons regroupé les données comme les obstacles et les facilitateurs de la pratique de la marche. En outre, nous avons remarqué que ces données sont presque similaires à celles du code des catégories de perception visuelle. Autrement dit, décrire les composantes de l'environnement immédiat revient à décrire l'aspect visuel de l'environnement, car dans les deux cas, il s'agit d'informations recueillies via le sens de la vue. En outre, le traitement des données a donné lieu à de nouvelles catégories dans, que sont les rues évitées ou moins préférées, les obstacles dans la rue, la sécurité des trajets et les améliorations proposées par les femmes ainsi que les modifications de leur pratique de la marche si ces améliorations devaient être apportées.

Pour terminer, nous avons le code portant sur les données sociodémographiques, qui regroupe toutes les informations concernant l'âge, la situation familiale, l'origine ethnique, le lieu de travail et de résidence.

## **CHAPITRE 3 : RÉSULTATS**

Dans ce chapitre, nous nous consacrerons aux résultats du traitement des données collectées par le biais de la méthode des parcours commentés comme nous l'avons décrite dans le chapitre précédent. Dans une section, nous présenterons les participantes et leurs parcours et nous présenterons, par la suite, les résultats pour les catégories comme suit : les parcours programmés et spontanés, et leur influence sur la pratique de la marche. Ensuite, nous présenterons la pratique de la marche comme expérience sensorielle, puis comment la rue avec ses attributs peut s'avérer incitative ou dissuasive pour la marche. Nous concluons le chapitre avec les améliorations proposées par les participantes et les modifications envisagées en ce qui a trait à la marche si leurs attentes par rapport à l'environnement idéal de marche devaient se concrétiser.

### **3.1 Présentation des participantes et de leurs parcours**

Cette partie dresse un portrait des participantes qui présentent des profils diversifiés. Nos 20 participantes sont âgées entre 19 et 68 ans. Les femmes âgées de 30 et 60 ans représentent la moitié des participantes. Concernant la situation familiale, la plupart des femmes sont en couple. Parmi les 20 participantes, 8 ont des enfants, avec un maximum s'élevant à 4. Pour ce qui est de leur occupation, la grande majorité de ces femmes travaillent, toutefois 4 sont des retraitées, 1 ne travaille pas, car elle est en transition vers un nouveau poste. Enfin, une étudiante s'est proposée en raison de son intérêt pour les études urbaines. De plus, la moitié des répondantes habitent l'arrondissement Ahuntsic depuis plus de 30 ans, la durée maximale est de plus 60 ans. 2 d'entre elles sont de nouvelles résidentes de l'arrondissement Ahuntsic. Nous avons noté que la majorité des participantes sont nées au Canada. Effectivement, seulement deux d'entre elles indiquent être nées dans un autre pays que le Canada. Notons aussi qu'une dizaine de participantes sont originaires d'une ville hors de Montréal. Il est à noter que tous les noms ont été changés afin de conserver l'anonymat des participantes (tableau 3.1). Notons qu'un parcours (Ursula) n'a pas pu être analysé en profondeur en raison d'un problème technique lié à l'enregistrement audio.

**Tableau 3.1 : Profil des participantes**

Participant(e)s (les prénoms ont été changés)	Âge	Statut matrimonial	Enfant(s)	Occupation
Avril	35	En couple	/	Infirmière
Béatrice	26	En couple	/	Employée
Carole	54	En couple	1	Directrice
Patricia	50	En couple	2	Médecin
Diane	54	Séparée	3	Retraitée
Julienne	49	En couple	3	Employée
Élaine	27	En couple	/	/
Karine	35	En couple	1	Employée
Fanny	61	En couple	4	Retraitée
Olivia	39	En couple	2	Couturière
Lucille	68	En couple	2	Retraitée
Gisèle	59	Séparée	1	Employée
Marie	31	En couple	/	Employée
Henriette	19	Célibataire	/	Étudiante
Noémie	44	En couple	1	Employée
Irène	44	Célibataire	/	Employée
Rosalie	44	Célibataire	/	Employée
Sophie	67	En couple	2	Retraitée
Thérèse	26	Célibataire	/	Enseignante
Ursula	29	En couple	/	Employée

Source : (Sehili 2021)

Tout d'abord, toutes les participantes habitent dans l'arrondissement d'Ahuntsic et à proximité de l'épicerie qui se trouve dans le même quartier, et le temps moyen de marche pour s'y rendre à partir du lieu de résidence des participantes varie entre 3 minutes et 20 minutes selon la distance du domicile de chacune des femmes, ou de leur point de départ. De plus, la zone parcourue par toutes les participantes suit le tracé de deux grandes voies principales, qui sont Henri-Bourassa et Saint-Laurent et de deux voies de raccordement secondaires, à savoir Prieur et Fleury. L'épicerie, qui est la destination, se situe sur le boulevard Saint-Laurent, un axe important relativement à l'activité commerciale. Il rejoint le boulevard Henri-Bourassa qui est une autre voie principale de circulation d'axe est-ouest de Montréal. La rue Fleury et la rue Prieur, qui sont des voies secondaires, croisent le boulevard Saint-Laurent en parallèle avec le boulevard Henri-Bourassa.

Parmi les 20 participantes, 5 habitent du côté ouest du boulevard Henri Bourassa. C'est pourquoi elles sont dans l'obligation de le traverser pour se rendre à l'épicerie. Mais, parmi elles, 2 rejoignent la rue Prieur pour éviter de marcher sur le boulevard, tandis que 2 autres le traversent et restent sur le boulevard Saint-Laurent parce qu'elles y habitent. La cinquième emprunte l'intersection Henri Bourassa/Saint Laurent à cause des travaux sur l'intersection Clark/Prieur. Les 15 autres participantes habitent du côté est du boulevard Henri Bourassa et empruntent donc les deux voies secondaires Fleury et Prieur pour enfin parvenir à l'épicerie se trouvant sur le boulevard Saint-Laurent. Parmi celles-ci, 6 empruntent Prieur, 8 marchent sur la rue Fleury, et 1 prend une ruelle proche de l'épicerie (Figure 3.1).



**Figure 3.1 : Parcours des participantes se rendant à l'épicerie**

Source : (Sehili 2021)

### 3.2 La pratique de la marche et le parcours programmé/spontané

Tout d'abord, nous précisons que pendant la collecte de toutes les données des catégories de l'expérience piétonne du trajet, nos participantes étaient immobiles c'est-à-dire debout à notre point de départ, devant leur domicile. Nous avons fait un tel choix, car comme nos questions sont liées à la fréquentation, la connaissance et la modification du parcours, cela ne requerrait donc pas d'être en mouvement pour pouvoir répondre. Une autre explication tient au fait que ce type de questions pouvaient empêcher les participantes de prêter attention à ce qui les entoure.

### La pratique de la mobilité

Premièrement, la majorité des participantes interrogées affirment que leur mode de déplacement le plus fréquent est la marche. Par exemple, 3 femmes alternent la marche avec le vélo ou le *bixi*, mais très rarement avec le transport en commun, et 3 autres utilisent les transports en commun pour aller au travail. Tandis que deux autres femmes préfèrent le vélo pour effectuer un déplacement :

« Des fois, je le fais en vélo. Mais souvent à pied avec ma petite... où je vais porter les enfants à l'école. Je suis souvent à pied quand même. » (Olivia)

« Je prends les transports en commun quand je travaille au centre-ville. » (Gisèle)

« La marche. Surtout que je travaille dans le quartier. Alors, je n'utilise presque pas les transports en commun. C'est vraiment la marche, le vélo. C'est vraiment les deux modes. » (Irène)

Quant à l'utilisation de la voiture, seulement 4 femmes effectuent des déplacements en voiture occasionnellement, soit pour aller au travail, soit pour accomplir des tâches liées aux enfants ou se déplacer en dehors de la région montréalaise. Cependant, pour les courts déplacements comme les courses elles ont une préférence pour la marche. Notons que les 20 participantes disposent d'un permis de conduire :

« [...] Surtout si j'ai plusieurs paquets, c'est sûr que je vais prendre la voiture puis je vais m'assurer de faire à l'intérieur d'autres déplacements. Alors, si je vais chercher les enfants à l'école, je vais les déposer puis après ça, je vais aller au Provigo. » (Julienne)

« Le plus fréquemment, c'est la voiture, mais surtout pour aller vers des régions plus éloignées. Mais pour tout ce qui est ici, épicerie, même pour marcher, aller au parc, c'est vraiment la marche. » (Marie)

### Les parcours

Les parcours commentés ont pour la plupart débuté au lieu de résidence de chaque participante, sauf pour 3 des participantes où cela a commencé au lieu de travail et à la garderie, pour se rendre à l'épicerie. Il s'agit alors dans la majorité des cas de trajets qui lient le domicile à l'épicerie, qui est un endroit fréquenté de manière hebdomadaire à raison de 1 à 2 fois par semaine pour la plupart des participantes. Par conséquent, les femmes démontrent une bonne connaissance du parcours, certaines remarquent même les changements qui surviennent sur leur parcours. Néanmoins, nous avons constaté que 12 des 20 participantes ont en moyenne 1 à 3 parcours

alternatifs. Mais le choix du parcours est fait en fonction des besoins, des tâches à accomplir, de leurs enfants, de leurs inspirations et humeur, mais aussi de l'environnement et de leurs préférences par rapport à ce dernier. Il faut noter que le trajet que nous avons parcouru est leur trajet habituel :

« Celui qu'on vient de prendre, c'est celui que je prends le plus souvent. Des fois, au retour, je change parce que des fois, je dois aller au dépanneur ou à la bibliothèque. Donc, je vais continuer jusqu'à Lajeunesse, mais sinon, je ne prends pas mal toujours le même trajet [...] » (Avril)

« Ça dépend...il y a des fois où je vais chez une copine..., j'ai des choses à aller lui porter. Là, je vais juste... Elle reste sur Grande-Allée. Je prends ici jusqu'à Grande-Allée... Parce que j'essaie de joindre toujours deux ou trois petites commissions en même temps, histoire d'être efficace. Mais sinon...d'habitude, je vais prendre la première petite rue qui est ici puis après ça, je vais prendre Prieur tout le long parce que c'est moins bruyant. » (Patricia)

Les participantes peuvent changer leurs parcours à cause de leurs enfants :

« En fait, ça va dépendre de l'endroit d'où je pars. Quand je pars de la garderie ici, le trajet qu'on va faire c'est le trajet que je fais. Donc passer au travers du parc, passer par Fleury, et ensuite remonter par Saint-Laurent. Mais si je pars de la maison, je...passe par Fleury. C'est un autre trajet alternatif que je prends régulièrement. » (Karine)

« ...Peut-être parce que je suis habituée aussi parce que je prends Fleury... je veux dire Prieur, quand je vais chercher ma fille à l'école... Donc, je pense que j'ai l'habitude de faire le tour comme ça. » (Noémie)

En fonction de l'environnement et de leurs préférences, certaines participantes préfèrent marcher dans les petites rues où il y a moins de trafic et moins de bruit, mais aussi pour éviter les travaux, ou emprunter une rue plus paisible et plus tranquille :

« Des fois je prends Prieur parce que c'est plus tranquille. On entend moins de trafic et plus d'oiseaux. » (Diane)

« [...] Comme marcheuse, je préfère marcher sur des plus petites rues ou des rues plus... Parce qu'il y a moins de circulation. Ça fait moins de bruit, moins de pollution. » (Fanny)

Finalement en fonction de leurs inspirations et de leur « humeur » de la journée c'est-à-dire si elles veulent plus de tranquillité ou avoir des interactions sociales, mais aussi de leur rythme, à savoir si elles veulent marcher vite ou lentement, si elles disposent du temps nécessaire :

« Bien, des fois je peux tourner ici quand j'ai envie de plus calme. Quand je veux marcher plus vite, je traverse le stop, ça va plus vite. Ça dépend si j'ai beaucoup de temps devant moi ou non et de mon *mood* aussi. Quand il y a beaucoup de neige, j'aime marcher là-dedans, puis chevaucher la neige. (rire) » (Olivia)

« [...] Mais, de temps en temps j'aime aussi marcher sur Fleury pour voir du monde. Quand j'ai besoin...d'interaction. Juste des fois, croiser des gens, ça fait du bien. Tu reviens chez vous et puis, t'es régénérée. » (Diane)

### Les motifs du déplacement à l'épicerie : entre fonctionnel et plaisir

Ce déplacement pour l'épicerie est considéré comme une destination quotidienne, et donc il s'agit d'une activité nécessaire qui relève d'une pratique quotidienne. Par ailleurs, quelques femmes nous ont précisé qu'elles ont des préférences au niveau des horaires pour effectuer cette marche. D'après les réponses des participantes, nous avons distingué deux principaux motifs de marche, à savoir d'un côté la marche fonctionnelle, associé à la nécessité de se déplacer parce qu'elles ont besoin d'acheter de la nourriture en fonction du temps dont elles disposent, et, d'un autre côté, la marche de loisir, associée au plaisir et à la santé physique. Dans ces deux dernières situations, il s'agit d'aller faire l'épicerie tout en marchant pour le plaisir, pour se promener ou pour profiter de l'occasion pour pratiquer une activité physique à travers cette activité de marche, et cela même après le travail.

Pour ce qui relève de la « marche fonctionnelle », elle s'explique par le fait que certaines femmes considèrent le parcours comme fonctionnel, en associant la marche aux besoins :

« Oui. Ici, c'est vraiment fonctionnel, là. Quand je prends ce trajet-là... Je m'en vais chercher de la nourriture. Sinon, non, je n'emprunte pas ce tronçon-là. Je vais davantage aller faire le tour, passer dans le parc, passer près de l'autre école...Mais ici, c'est fonctionnel... » (Lucille)

« Si je m'en vais à l'épicerie, c'est parce que je veux justement... j'ai besoin de quoi... Généralement, je suis tout le temps en retard, mais je suis comme : ah ! C'est une course à la rapidité. » (Élaine)

Quant à la marche de loisir, qui peut être également associée à une « marche d'entretien physique de la santé », faire les courses pour des participantes est un prétexte pour aller marcher et pour se promener avec les enfants et prendre du plaisir :

« En fait, ça donne un petit espace en dehors du temps. Moi, je viens de finir ma journée de travail. Renaud vient de finir sa journée à la garderie. Souvent, on vient jouer dans le parc, après on s'en va faire des courses. Passer dans le parc, ça donne une coupure dans la journée. Ça donne une impression de *okay*. Bon, le travail c'est fini, on passe aux activités plus plaisantes. » (Karine)

« [...] Je n'ai pas marché ce matin. Je n'ai pas fait d'exercice. Alors là, je me suis dit que j'allais marcher. C'était une excuse ou un prétexte. » (Julienne)

« Bien, en fait, moi, très souvent, ce que je vais faire, mon épicerie est un prétexte à marcher, ça me donne un but... » (Carole)

Concernant les plages horaires préférées pour faire leurs courses, plusieurs d'entre elles évitent les heures d'achalandage. À ces fins, elles choisissent le matin ou le début d'après-midi, bien que pour quelques-unes, il s'agit d'une marche fonctionnelle, elles s'assurent de marcher quand c'est calme, plus frais et quand il y a moins de bruit :

« C'est plus frais. Il y a moins de monde. J'aime y aller le matin, parce qu'après c'est fini, je n'ai plus à me soucier pour le reste de la journée. Après, je suis libre. » (Olivia)

« Toujours vers... autour de 10h00 le matin. Parce qu'il y a moins de gens. Je travaille de la maison. Donc, c'est facile pour moi, plutôt que d'attendre à 17h00, que c'est vraiment plus de gens. » (Avril)

« [...] C'est vrai que c'est très rare qu'en fin d'après-midi, à cette heure-ci, je vais prendre une marche à cause du bruit, à cause de l'odeur. L'odeur du gaz, ça m'incommode. » (Lucille)

Par contre, d'autres femmes préfèrent les après-midis après le travail et après avoir récupéré les enfants :

« [...] C'est vraiment selon le travail, les enfants. » (Patricia)

« [...] C'est après le travail à partir de 16h quand je viens chercher mon garçon. » (Karine)

Toutefois, 2 participantes n'ont pas d'horaire fixe. Pour l'une, le déplacement dépend de son humeur. Quant à la deuxième, elle effectue son déplacement en fonction de ses besoins ou des horaires de déneigement durant l'hiver :

« [...] C'est variable selon mon humeur. Bien, je suis retraitée. Donc...j'ai le temps. » (Fanny)

« Quand j'ai besoin de quelque chose... Puis c'est ça, l'hiver, à cause du déneigement, ça dépend des horaires de déneigement. Non, il n'y a pas vraiment d'horaire particulier. » (Gisèle)

### Les évitements du trajet habituel

Nous avons demandé aux femmes, toujours au cours des premières minutes avant de commencer le parcours, de nous raconter une situation ou des circonstances qui les ont poussées à dévier le trajet initial. À cet égard, nous avons observé que l'environnement urbain est composé de plusieurs éléments, qui soit facilitent ou entravent le déplacement. Cela dépend de la nature de l'élément et de la stratégie d'évitement d'obstacles. En outre, le piéton est soumis à un certain nombre de besoins lors d'un déplacement, alors il cherchera à satisfaire ses besoins tout en assurant son confort environnemental.

Nous avons constaté que les modifications n'impliquent pas seulement les parcours, mais aussi les bordures du trottoir. De plus, nous avons distingué deux principales raisons qui façonnent l'expérience piétonne de nos enquêtées. Ces raisons peuvent être positives, à savoir des préférences et des besoins, ce qui induit une modification intentionnelle. Elles peuvent aussi être négatives, c'est-à-dire des nuisances urbaines, conduisant à une modification involontaire.

Ce qui ressort à ce sujet, c'est que la grande majorité des participantes se sont retrouvées dans une situation ou une circonstance qui les ont conduites à changer de trajet, de trottoir ou de bordure de trottoir. En effet, ces dernières mentionnent dans leurs propos constamment les constructions et les travaux, qui constituent les principales raisons des modifications involontaires : « Les constructions me poussent à dévier mon trajet initial » (Patricia). La moitié des participantes indiquent qu'elles évitent de marcher dans les rues où des travaux ont été entrepris, travaux qui bloquent la rue, qui engendrent des bruits avec leurs engins, où se trouvent des gros tuyaux, cônes et les panneaux, de l'eau coule. Compte tenu des nombreux travaux en cours dans le quartier, une de nos participantes affirme qu'elle change de parcours parce qu'elle ne se sent pas en sécurité de marcher entre les cônes qui indiquent les passages piétons dans des espaces en chantier :

« [...] S'il y a trop de travaux puis, par exemple, je ne me sens pas à l'aise de marcher entre les cônes et tout, je vais essayer de prendre une rue un peu plus tranquille. » (Henriette)

« [...] Ils sont vieux, craqués. Ça manque d'entretien. Ils sont en train de refaire les rues une à une. Justement les constructions qui dévient souvent notre trajet. » (Patricia)

« Ça arrive souvent, surtout ces temps-ci, il y a beaucoup de travaux. Que ce soit dans le parc, là en ce moment, ils sont en train de refaire le parc Ahuntsic au complet. Donc, certains sentiers sont fermés, certains sentiers sont en reconstruction donc ça peut me faire dévier de ma route. Ça peut

me faire dévier aussi de la construction sur les rues. Fleury a été bloquée pendant plusieurs semaines, ce n'était toujours pas possible de passer puis avec la poussette, il y a des gros tuyaux, de l'eau des fois qui coulait. Donc tout ça, ça peut faire varier mon trajet... » (Karine)

Les raisons pour lesquelles les femmes ont modifié leur parcours sont principalement reliées au bruit et aux odeurs des voitures ainsi qu'aux espaces mal entretenus. Par conséquent, les femmes empruntent, involontairement, un parcours plutôt qu'un autre, afin d'éviter cet élément stressant. Même si, éviter l'inconfort les amène parfois à marcher dans une rue moins agréable visuellement :

« J'évite la saleté. Bien, j'évite les bruits de construction, des bruits forts, de la saleté, oui. » (Fanny)

De plus, l'hiver pour quelques-unes est une contrainte par rapport aux trottoirs, surtout durant les épisodes de verglas, les niveaux des trottoirs et le déneigement jouent un rôle dans leur marche hivernale :

« Bien, dans le quartier... Bien, ici, ce n'est pas si mal, là, mais des fois, les coins des rues, c'est plus bas ou c'est trop en pente. Devant chez moi, c'est trop en pente. Alors, pour les jeunes enfants à vélo avec les petites roues, c'est difficile. L'hiver, quand c'est trop en pente, avec la glace, on... C'est dangereux. Ça, c'est clair que je peux changer de parcours parce que... mais ici, c'est correct, là, mais...je peux changer pour éviter les obstacles... » (Julienne)

La deuxième raison involontaire est liée à la sécurité et à l'impact de la pandémie Covid-19. En effet, la stratégie qui est la plus utilisée pour éviter les contaminations consiste à laisser deux mètres de distance entre les individus en présence et à réduire les interactions au minimum. Or, la largeur des trottoirs ne permet pas de respecter ces deux mètres en présence de plusieurs piétons, cela mène à divers comportements d'adaptation de la part des femmes pour assurer leur sécurité, dont la marche sur la chaussée, le changement de trottoir ou l'ajustement du parcours. Cette stratégie est mise à profit par certaines dans les rues considérées comme « passantes », à l'instar du boulevard Henri Bourassa, mais aussi tout au long de leur parcours en présence d'une foule de piétons :

« [...] Puis je te dirais que c'est sûr qu'en temps de COVID ces temps-ci, s'il y a quelqu'un qui est trop proche, je vais marcher dans la rue pour essayer de garder les deux mètres, mais je veux dire, là, c'est à cause de la COVID. Sinon, ça ne me dérangeait pas, là. » (Carole)

Dans ce même ordre d'idée, on peut mentionner le cas de cette femme qui déclare qu'elle change de trajet à cause de la largeur des trottoirs car, pour elle, marcher sur le trottoir avec ses 2 chiens s'avère difficile, surtout lorsqu'elle se trouve en présence de mères marchant avec leurs enfants en poussette. Une autre femme nous explique, justement par rapport à la présence de chien, qu'elle change de bordure du trottoir quand il y a un potentiel risque, comme des chiens méchants. Autrement dit, quand elle avance en marchant, en étant sur une bordure du trottoir, si ces chiens avancent vers elle sur la même bordure, elle adoptera la stratégie d'aller sur l'autre bordure pour poursuivre son trajet. Une autre raison soulevée tient au sentiment d'insécurité durant le parcours, notamment au moment où il fait noir. Toutefois, précisons que bien que notre étude ne porte pas sur les craintes la nuit, nous avons conservé la justification du changement parce qu'il fait sombre, à savoir « quand il fait noir », car cela affecte l'expérience et implique une stratégie d'évitement. Cet aspect est indiqué par deux participantes qui ont une pratique de marche dans les ruelles. Ainsi, elles déclarent renoncer à marcher dans les ruelles qu'elles ont l'habitude de prendre par crainte, quand il fait noir.

Pour ce qui est des modifications intentionnelles, nous avons noté que souvent le déplacement de ces femmes est conditionné par le confort visuel, sonore et olfactif qu'elles ont envie de ressentir dans un espace, mais aussi en fonction de leurs besoins et ce qu'elles ont envie de faire dans cet espace. Par exemple, elles changent de parcours et de bordure du trottoir pour sentir l'odeur des « lilas » ou pour faire d'autres commissions ou rencontrer quelqu'un. Par ailleurs, nous avons remarqué que le changement se fait automatiquement lorsque cela implique la recherche d'un confort, à savoir marcher au soleil ou à l'ombre, quelle que soit la saison :

« Une journée chaude, je vais chercher le côté ombragé de la rue. Si c'est une journée un peu fraîche, il fait beau, je vais marcher du côté du soleil. Je vais me déplacer même si ça me rallonge... Bien là, c'est juste plus rapide, mais si... comme je disais, si c'est une journée fraîche, mais avec un soleil, je marcherais de l'autre côté. Si c'est une courte distance, peut-être que je ne marcherais pas... je ne changerais pas de trottoir, tu sais, si j'allais juste à un autre coin de rue, mais plus que la distance est longue, plus je vais m'assurer d'être... que la marche soit agréable. Donc, si j'ai chaud, je vais être du côté de l'ombre, si j'ai froid, bien, je vais être du côté du soleil. »  
(Julienne)

« Bien, ça dépend. Comme là, tu vois, vu que j'ai des choses à mettre dans le Croque-livres, on va prendre Henri-Bourassa tout le long parce qu'on va passer devant le Croque-livres de l'école. On va passer par là. Mais habituellement, quand je marche, quand c'est l'été, je marche du côté de

l'ombre, mais sinon, je marche du côté soleil...Bien, tout le temps parce que j'aime bien le soleil, sauf, c'est ça, quand c'est l'été, qu'il fait 40, bien là, tu essaies de te mettre à l'ombre. » (Carole)

Par ailleurs, le changement peut être occasionné par la quête d'un plaisir que procure la modification de l'expérience sensible, comme voir de nouveaux quartiers ou une ambiance urbaine, ou même suivre son instinct « *feeling* » et ses « inspirations » pour se déplacer :

« [...] Mais... ou des fois, pour changer de décor, là. Comme les maisons, les arbres. » (Avril)

« Non, c'est rare. À moins qu'il y ait de la construction ou du déneigement, mais sinon c'est à l'inspiration. Mes jambes tournent toutes seules, puis je ne réfléchis même pas puis ça choisit un chemin pour moi. C'est comme un feeling. » (Olivia)

« La diversité. Je regarde une rue, je regarde l'autre. Quand c'est le soir, mettons, je vais regarder à l'intérieur des maisons quand c'est ouvert puis ça me donne des idées de décoration. Je suis un peu voyeur en ce temps-là parce que tu vois en dedans, tu vois les couleurs, tout. Tu dis : « Ah oui ! Je n'y avais pas pensé. » Quand je rénove, tu vois, mettons, si je rénove, je ne sais pas, moi, mettons mes balcons, je vais être portée à regarder les balcons d'un côté et de l'autre pour me donner des idées. » (Carole)

« Je prends un petit chemin ici, puis un autre un peu plus loin. Des fois c'est *l'fun* de se faufiler comme entre les maisons incognito et regarder les cours des gens aussi. Puis, d'autres fois, je préfère juste aller vite et... » (Olivia)

En somme, nos 20 participantes ont des profils et des parcours complètement différents, à savoir que chacune a une expérience différente de parcours. Toutefois, 8 d'entre elles n'ont qu'un seul parcours, qui est celui qui prend le moins de temps et qui est le plus fonctionnel : « Parce que c'est le plus simple. C'est le plus rapide... » (Élaine). Cela peut aussi être le parcours offrant une marche agréable, paisible ainsi que sécuritaire, et qui associe le parcours à un certain plaisir :

« Habituellement, je prends des petites rues parce que c'est plus tranquille. Ça fait plus une marche agréable que de marcher sur un boulevard avec du trafic, du bruit, de la pollution. » (Gisèle)

« Normalement, je prends celui-là juste parce qu'il y a moins de voitures. Donc, je ressens que c'est plus paisible et plus sécuritaire. » (Marie)

Un parcours peut être considéré comme simple parce que la personne s'autoévalue comme ayant une mauvaise capacité d'orientation. Elle affirme qu'elle évite de marcher en zigzag parce qu'elle confond les rues et se désoriente sans GPS. Par conséquent, elle préfère aller tout droit plutôt que d'effectuer un parcours « en zigzag » :

« On va prendre le trajet que je prends d'habitude...puis je suis vraiment une personne qui se repère mal. Donc, j'utilise souvent ma localisation sur mon téléphone. Alors je prends le plus simple. [...] Parce qu'il y a beaucoup de zigzags dans les parcs puis j'aime bien aller tout droit. » (Henriette)

Parmi les 20 participantes, seules 5 femmes disent qu'elles n'ont subi aucune situation les poussant à changer leur trajet, ce qui par conséquent explique la distance très courte de leur parcours. Par ailleurs, elles peuvent choisir de ne pas le faire pour observer les changements survenus dans les éléments (visuels) qui jalonnent leurs parcours habituels :

« Souvent, je regarde. Bien, moi, c'est ça que j'aime. J'aime vraiment regarder les maisons quand je marche. Là, tu vois, ici, avant, c'était tout vert. J'aime voir les changements que les gens font dans leur maison. » (Élaine)

### **3.3 L'expérience sensorielle en mouvement**

Pour connaître la perception sensible des femmes, nous analysons ici les résultats des données des trois sens de distance, que sont la vue, l'ouïe et l'odorat ainsi que le ressenti émotionnel dégagé. Il est à noter que nos enquêtées étaient en mouvement au moment de saisir l'ambiance sensorielle. En outre, l'analyse des données a permis de faire émerger une catégorie qu'est celle du sens du toucher.

Le codage de ces données met en lumière deux orientations de la perception qu'ont ces femmes de leur environnement de marche : positive ou négative. Ces deux orientations semblent influencer leur décision et leur choix d'emprunter un parcours pour marcher. Il s'agit des facteurs répulsifs, c'est-à-dire la présence d'éléments qui suscitent un sentiment désagréable ou de la crainte, et des facteurs attractifs, qui sont des éléments perçus qui rendent un environnement propice à la marche.

Nous présenterons tout d'abord les résultats tirés de la première étape de l'expérience sensible, la dimension visuelle. « La vue » est le premier sens, car il est prédominant, puisque le plus mobilisé. Dans ce même sens, nous présenterons tous les attributs qui rappellent l'esthétique, les couleurs du construit et du non-construit, la végétation, la qualité du mobilier urbain, l'architecture, la qualité du trottoir, et enfin la propreté. Puis, nous présenterons l'ouïe et l'odorat qui s'avèrent deux sens intrinsèquement liés à la vue, car ils permettent d'activer les autres sens ou de valider ce que ceux-ci perçoivent. Ensuite, nous présenterons les résultats relatifs à la nouvelle catégorie

du sens du toucher. Finalement, nous terminerons cette sous-partie avec une analyse des émotions dégagées par chaque sens.

### **3.3.1 La vue : la perception visuelle**

Toutes les femmes que nous avons interrogées empruntent un parcours souvent familier. Pour se déplacer et atteindre leurs objectifs, elles font appel à des capacités d'appréciation, en se référant à leurs champs visuels immédiats (l'ambiance visuelle) qui changent continuellement lorsqu'elles sont en mouvement. Ce qui compose ces champs visuels, c'est l'environnement bâti et les usagers qui utilisent l'espace. Dans cette partie visuelle, nous aborderons ces deux principales composantes des parcours. D'une part, l'environnement bâti et ses éléments physiques et, d'autre part, les interactions humaines, c'est-à-dire les échanges dans les parcours et la façon dont les femmes interagissent avec les autres marcheurs.

Lors des parcours commentés, les femmes choisissent les ambiances auxquelles elles vont être exposées. Toutefois, plusieurs aspects peuvent influencer de manière positive et négative l'ambiance visuelle d'un environnement, et ce, grâce à une vue d'ensemble, les femmes arrivent à saisir et à comprendre l'environnement, par des critères sélectifs permettant de rendre le parcours agréable visuellement et attractif. C'est ce qui explique pourquoi certains parcours sont plus privilégiés que d'autres. Pour ce qui est du caractère attractif, nos participantes apprécient les couleurs de la nature, le cadre bâti harmonieux, l'entretien des espaces, la végétation, car cela suscite une réaction positive et un ressenti de confort et de bien-être. À l'inverse, elles n'apprécient pas la saleté, les constructions, les trottoirs craqués, les espaces non entretenus, le trafic, les graffitis, le mobilier urbain défraîchi car ces éléments engendrent un ressenti d'inconfort.

Cette partie est divisée en deux points. Le premier point énonce les facteurs d'esthétisme des parcours. Nous nous attardons sur les six principaux critères sélectifs que mettent en évidence nos données liées à l'esthétisme incluant l'architecture, les couleurs, la végétation, la propreté, puis la qualité du mobilier urbain, et finalement la qualité des rues et des trottoirs. Le deuxième point concerne les interactions humaines et les échanges auxquels les femmes ont été exposées. En somme, nous nous focalisons, dans cette partie, sur les jugements portés sur cet environnement visuel, à savoir appréciés et non appréciés.

### 3.3.1.1 L'esthétisme des parcours

Dans cette sous-partie, nous avons regroupé toutes les données évoquant l'aspect visuel du parcours en lien avec leur caractère esthétique. Nous entendons par esthétique un jugement personnel, et donc subjectif, émis par l'enquêtée, qui est positif sur un élément, et qui qualifie ce dernier comme « beau ». Ainsi, dans cette étude, le caractère esthétique des parcours est une appréciation visuelle renvoyant à l'ensemble des éléments perçus par l'œil, et la manière dont ces éléments s'harmonisent entre eux comme l'architecture des bâtiments et les couleurs qui les composent, le mobilier urbain, la maintenance des espaces et la végétation. Il faut noter que l'appréciation du caractère esthétique peut être négative, notamment lorsque l'interviewée trouve l'esthétisme d'un élément visuel du parcours déplaisant et négatif. Cette appréciation relève à la fois des qualités et des attributs de l'élément perçu et de la personne qui regarde. Pour mieux comprendre notre propos, nous avons pris en photos quelques éléments visuels auxquels les femmes ont été sensibles, relatifs tant aux facteurs positifs que négatifs du parcours.

#### La végétation

La végétation dans l'environnement constitue un aspect très attractif pour les femmes. D'après les déclarations des participantes qui le mentionnent, la végétation contribue à rendre un environnement agréable lors de la marche. Dans les différents propos, les participantes emploient régulièrement les mots « fleurs », « arbres » lorsqu'on parle de verdure. En premier, cet élément est toujours considéré comme positif incluant tout type de verdure. Par ailleurs, pour décrire la végétation, elles utilisent les expressions « agréable », « c'est le *fun* », « beau », « joli », « c'est cool ». Ce registre pour décrire cet élément nous permet de comprendre l'importance de sa présence dans l'environnement pour nos interviewées. D'ailleurs, dans leur ensemble, nos enquêtées semblent satisfaites du nombre d'espaces verts dans le quartier Ahuntsic, car cela représente un des aspects avantageux qui le différencient des autres quartiers de Montréal. Quelques-unes des participantes qui y habitent évoquent cet aspect comme raison de leur installation : « [...] mais oui, bien, ce côté-ci, côté végétation, on est bien servis... » (Avril). Cependant, les femmes remarquent une différence dans la distribution spatiale de la végétation, entre les petites rues et les deux boulevards Saint-Laurent et Henri Bourassa. Elles qualifient les petites rues résidentielles comme des rues plus arborées tandis que les boulevards Saint-Laurent et Henri-Bourassa sont plutôt dépourvus de végétation. Elles associent cela non seulement à

l'usage de ces rues, mais aussi à la largeur et à la fréquentation du boulevard où la voiture marque sa présence, ainsi qu'aux propriétaires de résidence qui n'entretiennent pas leur espace :

« Bien, c'est moins agréable, cette section-ci de la rue, parce que, effectivement, peut-être qu'il y a moins d'arbres de part et d'autre. Les arbres sont plus jeunes. Là, on sent la différence sur la rue entre même pas deux blocs puis maintenant ici. Alors là, on sent la ville. Avant, on pouvait dire qu'on est plutôt en banlieue, zone résidentielle. Là, on sent un peu la transition qui se fait. »  
(Julienne)

Par rapport aux petites rues, certaines renvoient la responsabilité également aux propriétaires qui n'entretiennent pas leur végétation, car cette dernière déborde sur les trottoirs ce qui pousse les piétons à se tasser quand il y a foule. En outre, une participante soulève la responsabilité de la ville de Montréal : elle devrait donner des restrictions afin de faire respecter la limite des terrains par les riverains (voir figure 3.2) :

« Ah ! Tu vois, une autre chose qui m'achale, c'est que comme là, tu vois, si on est deux, il y en a comme ça qui ont de la végétation qui empiète, mais vraiment beaucoup, ça déborde un peu beaucoup. Là, tu vois, ça ici, ça devrait être coupé là. Ça fait que ça, je trouve qu'il y aurait peut-être un petit effort de la Ville de dire : « Regarde, ton terrain, pour le trottoir, ça arrête là, il ne faut pas qu'il y ait rien de plus...ce n'est pas agréable de passer là quand tu es deux parce que tu as vu qu'il a fallu que je me tasse puis que je les tasse comme ça. » (Carole)



**Figure 3.2 : Végétation appréciée (1), végétation non appréciée (2)**

Source : (Sehili 2021)

Quelques participantes empruntent le même parcours pour la simple raison qu'elles aiment voir les changements apportés dans les aménagements paysagers publics et des riverains (voir figure 3.3) :

« [...] Comme je regarde beaucoup ce qui pousse, les changements dans les jardins. Ça, c'est des choses auxquelles je prête attention. Je suis assez observatrice des lieux, de l'environnement et tout... » (Julienne)

« [...] Ici, souvent, je vais regarder les aménagements paysagers puis là je fais comme ah, là, c'est le temps... puis là, tu vois, comme... c'est drôle parce que je vois des jonquilles... Quand on marche, je vais toujours remarquer les arbres, les plantes, les ci, les ça. » (Carole)



**Figure 3.3 : Aménagement apprécié (1), aménagement non apprécié (2)**

Source : (Sehili 2021)

Pour certaines, la présence des arbres procure un effet positif sur la qualité de l'environnement urbain, elle permet d'améliorer le sentiment du confort en réduisant les îlots de chaleur, mais encore, en atténuant les bruits, plus spécifiquement ceux des avions et des voitures. De plus, la végétation est un facteur qui influence le bien-être des femmes interrogées :

« [...] C'est un beau quartier en même temps, je trouve. Ce qui est le *fun* avec aussi la verdure, c'est que quand tu regardes au loin, tous les arbres font une arche. » (Élaine)

« [...] En fait, dans ce coin d'Ahuntsic, je trouve que ce sont des rues qui sont vraiment plus agréables qu'ailleurs parce qu'il y a des grands arbres, des arbres ancestraux qui sont là depuis un peu toujours. Et, sur plusieurs rues, les arbres se rejoignent au milieu de la rue, comme on est un peu couvert par les arbres des deux côtés qui font une arche. C'est vraiment beau. L'été, on est un peu à l'ombre. C'est plutôt agréable. » (Karine)

Concernant les saillies de trottoir (réputées être des mesures d'apaisement de la circulation) désormais implantées dans Ahuntsic, c'est un prolongement horizontal du trottoir qui rétrécit la chaussée, aménagé de façon à assurer la sécurité des piétons, mais destiné à être végétalisé. Toutefois, une participante souligne l'absence de végétation dans certaines saillies (voir figure 3.4) :

« [...] Mais je te dirais que, tu vois, s'il y en a qui mettent des plantes, c'est pas pire, mais il y a bien des places où il n'y a aucune plante dedans, c'est juste des mauvaises herbes. Souvent, il y a même de l'herbe à poux, qui devrait être interdite. En fait, la Ville de Montréal est supposée donner des tickets pour ça puis elle-même, sur ses terrains, il y en a. Je trouve que c'est un peu idiot, mais bon. Cordonnier mal chaussé, mettons. Puis l'autre chose que je trouve bien idiote, c'est quand je les vois qu'ils sont en train d'arroser puis qu'il pleut ou qu'ils annoncent une grosse pluie. Je me dis qu'ils ont de l'argent à dépenser. » (Carole)



**Figure 3.4 : Saillie de trottoir apprécié (1), Saillie de trottoir non apprécié (2)**

Source : (Sehili 2021)

### Les couleurs

Les couleurs, sont des sensations, elles sont le résultat des impressions produites sur l'œil grâce à la lumière (Lascol et Brevet 2013). En effet, les couleurs sont une composante essentielle de l'environnement construit et naturel. Ce dernier est muni d'une couleur et d'une texture. Il est soit construit comme le bâti qui renvoie aux différentes couleurs des matériaux de construction et de revêtement : la brique, le béton, le bois, l'asphalte, le bitume, etc., soit naturel comme la verdure. L'ensemble de ces taches colorées permet de créer une ambiance agréable ou désagréable. Leur

perception est éminemment subjective, elle dépend de l'environnement qui les entoure qui est lui aussi coloré, à savoir un tout harmonieux, c'est-à-dire l'influence d'une couleur sur une autre, mais aussi du vécu de la participante. Il faut mentionner que les couleurs, esthétiquement parlant, permettent de mettre en valeur le cadre bâti. D'ailleurs, quand les femmes abordent un élément de l'environnement urbain, elles jugent par une vision générale sur les couleurs des matériaux employés, l'entretien et les éléments décoratifs et, enfin, par la végétation.

### *Esthétique et couleur d'élément construit : les matériaux de construction*

En lien avec l'influence négative de la couleur et des matériaux, on observe les aspects suivants :

« Puis ça, c'est la Maison de la Culture ici. Je ne sais pas si ça t'inspire, mais moi, ça ne m'inspire pas. Je trouve que la façade est plate. Je n'aime pas que les matériaux soient à moitié vintage. On dirait qu'il n'y a pas de cohésion. Je trouve que ça n'a pas l'air d'une Maison de Culture. Pourtant, j'aime bien les fenêtres, mais le reste du bâtiment... Là j'aime bien le fait qu'il y ait un petit jardin comme ça. Je trouve ça super beau. Oui, j'aime ça. C'est au moins un petit peu de décoration pour le reste du bâtiment qui est beige, qui est plate. » (Henriette)

« [...] Regardez si c'est beau, ça ? Ça, ce n'est pas beau, par exemple, malheureusement. L'asphalte comme ça devant la maison, c'est très fréquent. Sur le boulevard Henri-Bourassa, il y en a plein. C'est pour ça que je ne passe pas par là. Ce n'est pas très écolo non plus. » Gisèle

« Ah ! Il y a de belles cabanes. Il y a de très belles cabanes...les maisons sont rarement négligées. Elles le sont un peu. Comme tu vois, regarde, quand je suis passée, je vais dire : « Ah ! Ça, ça aurait besoin d'un petit coup de peinture », mettons... » (Carole)

« Bon. La clôture noire, ce n'est pas super beau, mais bon, les gens ont besoin de leur... bien, de leur... comment on dit en français, « *privacy* » ? Sinon, il y a un couple de planches de bois. On voit que ce n'est pas fini, là, mais somme toute, c'est un beau coin. C'est mieux que là-bas. » (Henriette). (Voir figure 3.5)



**Figure 3.5 : Couleur d'une clôture appréciée (1), couleur d'une clôture non appréciée (2)**  
 Source : (Sehili 2021)

La couleur des matériaux qui influence de manière positive peut être illustrée de la sorte (voir figure 3.6) :

« [...] Mais il y a de très jolies petites maisons comme on voit qu'elles sont là, que j'adore... Tu vois la maison qui est là, c'est une maison qui a été construite au maximum une dizaine d'années. C'est une vieille maison qu'ils ont rénovée. Puis, au début, je trouvais que ça ne *fittait* pas dans le paysage. Parce que la plupart des maisons ont de la brique rouge. J'aime la brique rouge... Puis là, c'est moderne. Maintenant, je la trouve vraiment belle. Oui. Ils ont réussi à faire quelque chose de très bien. Puis, des fois, quand on passe le soir, c'est éclairé, on peut voir à l'intérieur, une piscine creusée en arrière. C'est *l'fun*. » (Diane)

« Bien, ici, je trouve ça beaucoup plus beau. Ça, j'aime ça. Les teintes, les couleurs, ça fait classique et moderne en même temps puis tout a l'air assez bien entretenu... » (Henriette)



**Figure 3.6 : Couleurs appréciées (1), (2)**  
 Source : (Sehili 2021)

On note, une perception négative due à plusieurs couleurs non harmonieuses sur un mur d'un bâtiment ce qui provoque chez notre participante un sentiment d'agression, illustré ci-après (voir figure 3.7, 1, 2) :

« Ce coin-ci en particulier est un peu bizarre parce qu'il est très... il y a des murs de brique partout, ça n'a pas l'air super vivant. Pourtant, c'est un bon coin, c'est un beau coin, mais je ne sais pas, ce n'est comme pas entretenu... Par exemple, le mur là, je ne sais pas ce qui s'est passé, ils ont changé de briques trois fois, ce n'est pas uniforme. Ça, je vais le répéter, il n'y a rien d'uniforme. Je ne comprends pas. Même ici, regarde, les briques sont orange puis ici, elles sont brunes... Je me sens agressée, parce que, je ne sais pas, c'est peinturé à la main. Je pense, une couleur, c'est bien parce que l'œil n'est pas agressé par quelque chose. C'est juste comme bien uniforme... » (Henriette)



**Figure 3.7 : Couleurs non appréciées (1), (2)**

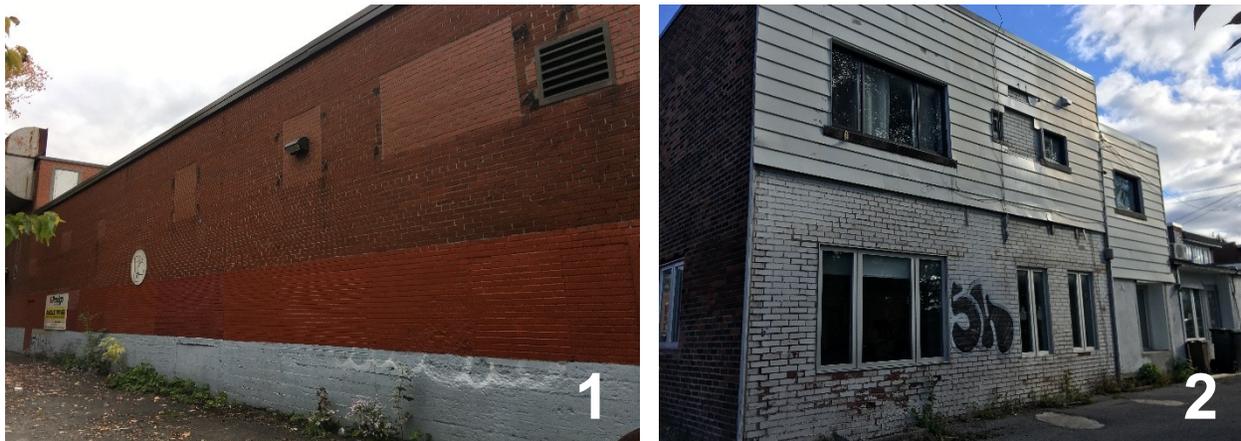
Source : (Sehili 2021)

À ce sujet, une participante (qui possède d'ailleurs une formation en design), juge que le mur dans la ruelle de l'épicerie affiche plusieurs belles couleurs, parfaites pour l'art public (voir figure 3.8, 1) :

« Moi, j'aimerais vraiment faire une murale, mais en plus, c'est un beau mur, là. Il n'y a pas trop de monde. Tu sais, je veux dire c'est juste des gens qui passent ici soit en voiture ou à pied puis tout ce qu'ils ont comme possibilité, ce serait d'observer. Mais bon, pour l'instant, c'est de la brique avec trois couleurs. C'est propre, tu sais. Il n'y a pas tant de « tags » que ça. Il y en a deux puis je veux dire... Un « tag » ne veut rien dire... déjà là, ça m'inspirait plus comme, je ne sais pas, pas la confiance envers la créativité, mais ça, pour moi, ce n'est pas assez créatif. La personne aurait pu se forcer plus. Regarde, l'autre, ils pourraient mettre de la couleur dedans, là. » (Élaine)

Les graffiti et les « tags » sont pour certaines participantes considérés comme des signes de vandalisme, qui dévalorisent l'espace urbain, car ils donnent l'impression d'un environnement mal entretenu et non sécuritaire (voir figure 3.8, 2) :

« Je trouve qu'il y a beaucoup de graffitis, surtout sur mon lieu de travail. Depuis à peu près un an, l'année passée, il a commencé à y avoir beaucoup de graffitis sur les murs. Je ne sais pas, mais avant, ce n'était pas comme ça puis..., oui... je n'aime pas ça du tout. Bien, c'est du vandalisme et puis en plus, ça ne veut rien dire. Il n'y a pas d'art. C'est juste des niaiseries sur les murs...c'est devenu quelque chose... bien, c'est sale. Ça n'a pas l'air beau. » (Henriette)



**Figure 3.8 : Couleurs appréciées (1), graffitis non appréciés (2)**

Source : (Sehili 2021)

Un autre jugement négatif est soulevé, mais porte cette fois sur la monotonie des couleurs qui est dû à l'uniformité répandue dans l'aménagement urbain où l'on retrouve majoritairement du gris sur quelques rues ou rouge (la brique rouge) sur d'autres. Il s'agit d'une part de la grisaille d'un bâtiment ainsi que du matériau employé noirci par le temps et sali et, d'autre part, des couleurs les plus répandues des différents types de maisons résidentielles par rapport au paysage urbain (voir figure 3.9, 1, 2). Un autre élément qui interpelle les femmes c'est la qualité des matériaux et les teintures. Comme l'enduit des bâtiments qui changent avec le temps, par exemple les couches de peinture qui se décollent à cause du soleil. Mais, aussi, les couches extérieures des façades qui salissent et créent une altération des couleurs à cause des intempéries et l'écoulement des eaux de pluie :

« Je trouve que c'est beige un peu. C'est beige, c'est monotone, c'est plate. Il n'y a pas de... ça n'a pas l'air moderne. J'aime plus la modernité, parce que je trouve que les matériaux dans les tons de bois ou des matériaux noirs, plus foncés, je trouve ça plus beau. Surtout au Québec, comme il y a beaucoup de neige, je trouve ça plus beau visuellement. » (Henriette)

« C'est très laid, bien, tu sais, on voit que c'est mal entretenu, là. On voit le... ça dégoutte des fenêtres, la noirceur sur le blanc. Mais ils ont commencé à en prendre soin. J'ai vu qu'ils ont installé des petites lumières sur la devanture avant. Donc, je ne sais pas si c'est des nouveaux qui se sont installés, mais on dirait qu'il y a un entretien qui commence à se faire. Bien, c'est raté. C'est raté. Ce n'est pas joli. Au moins, peut-être être repeint, tu sais, pour cacher la misère, ça pourrait être beau, tu sais, peindre, je ne sais pas, en gris foncé, quelque chose. » (Avril)



**Figure 3.9 : Couleurs monotones « grises » non appréciées (1), (2)**

Source : (Sehili 2021)

De plus, certaines participantes associent l'esthétisme du cadre bâti au manque d'entretien d'espaces et au manque d'éléments décoratifs relevant des riverains propriétaires :

« Ça, c'est très joli. J'adore voir ce... c'est un truc pour rouler la laine, je crois, mais c'est vraiment un truc antique. J'adore voir ça. C'est agréable... c'est ça, les cours, les fleurs, les objets décoratifs. » (Irène)

« C'est beau le balcon avec les fleurs. C'est pour ça que je prends des petites rues parce que c'est plus beau que... » (Gisèle)

### *Esthétique et couleur d'élément nature : la verdure*

Au-delà de l'effet psychique du bien-être que procure la végétation, que nous avons abordé dans la sous-partie précédente, la végétation peut avoir l'effet d'un élément visuel considéré comme « beauté ». Toutefois, la verdure semble exercer une forte influence sur leur perception visuelle tant par sa diversité, que par sa forme et sa couleur changeante (voir figure 3.10, 1, 2) :

« Ah ! Bien, ici, je la prends parce que je l'aime bien. C'est une des plus belles du quartier...Là, les couleurs n'ont pas encore beaucoup changé. J'espérais qu'il y ait plus de couleurs que ça, mais... » (Avril)

« C'est un super de beau coin, vraiment. Une belle diversité de plantes. Les gens font des efforts sur leur terrain pour mettre plein de belles plantes. J'apprécie, je regarde. Surtout l'automne, plein de couleurs particulières, c'est l'*fun*. » (Patricia)

« Les fleurs. Ceux-là, je les remarque à chaque fois que je viens parce que je trouve que rouge et jaune, ça fait tellement beau. (Elle rit) » (Diane)

« En ce moment, c'est merveilleux c'est l'automne. Les couleurs dans les arbres. Le petit vent, le bruit des feuilles, tout ça c'est vraiment agréable quand on se promène. » (Karine)

« Regarde de l'autre côté comme c'est beau. Toutes les fleurs rouges. » (Olivia)

« [...] Et puis là, à ce temps-ci, bien, les feuilles, c'est beau, les feuilles qui changent de couleur. » (Irène)

« Bien, moi, je vous dirais que c'est les couleurs de l'automne que je remarque à ce temps-ci de l'année, là. On a encore des feuilles à Montréal, ce qui n'est plus le cas ailleurs, mais c'est ça, les belles couleurs rouges. Et même l'été, les arbres, les fleurs. Mais là, c'est ça, c'est particulièrement les couleurs d'automne. Là, bien, il n'y en a pas, mais on est quand même proche d'Halloween... les décors d'Halloween, j'aime bien ça. C'est ma fête préférée. Si je parlais... c'est ça, je vais porter attention voir s'il n'y a pas des gens qui auraient décoré... Ah une Citrouille ! » (Gisèle)



**Figure 3.10 : Couleurs de la flore appréciées (1), (2)**

Source : (Sehili 2021)

### L'aspect architectural

Généralement, un bâtiment est remarqué par sa présence visuelle et l'architecture est appréciée par le sens de la vue. Ainsi, la qualité du cadre bâti dans un parcours peut influencer le choix de

ce dernier. Toutefois, sa perception est subjective et dépend des références culturelles de chaque individu, ce qui génère des points de vue personnels et différents. Lors des parcours effectués, une de nos interlocutrices nous a présenté le caractère architectural du quartier. Elle atteste de l'existence d'une architecture résidentielle typiquement québécoise des années 50, soit un paysage marqué par une architecture relativement uniforme, des maisons semi-détachées qui rappellent l'ancienneté du quartier Ahuntsic (voir figure 3.11, 1, 2) :

« Bien, c'est l'architecture typique des années 50, là. Ces maisons-là, c'est des maisons de la...catholique, qui était un organisme qui permettait à la classe moyenne d'avoir accès à la propriété dans les années 50. Ça fait qu'il y en a plein dans ce quartier-ci des maisons semi-détachées de cette nature-là...Je trouve qu'il y a des endroits, pas sur cette rue-ci, mais sur quelques rues, sur la rue... je pense que c'est l'Esplanade, la Ville a laissé construire des maisons qui ne sont pas du tout... qui jurent avec le style des autres maisons de la rue puis je trouve ça dommage que la Ville n'ait pas plus de... » (Gisèle)



**Figure 3.11 : Le style architectural du quartier (1), (2)**

Source : (Sehili 2021)

Nous avons remarqué que des interviewées étaient plus interpellées par des éléments du cadre bâti que d'autres. Par exemple, l'une d'entre elles a prêté attention au style architectural et aux rénovations. Nous avons également observé que la perception visuelle que chacune avait de l'architecture du bâti présente durant le parcours différait.

En résumé, la qualité du cadre bâti dans la zone résidentielle parcourue est jugée positivement par les femmes, certaines préfèrent le cachet historique du quartier alors que d'autres préfèrent les belles maisons rénovées ou modernes récemment construites :

« Donc, j'apprécie marcher puis voir ça puis je trouve que plus un quartier est âgé, puis ici, le quartier est âgé, c'est comme si les maisons, chacune a son histoire. Donc, j'apprécie quand je vois, par exemple, ce type de maison-là et ce type de maison-là qui ne sont pas du tout de la même époque, mais qui sont à proximité. C'est comme ça fait partie de l'histoire du quartier. Les maisons sont arrivées une après l'autre. Donc, j'aime ça. » (Fanny)

« J'aime ça parce qu'on dirait qu'on retourne un petit peu dans des bâtiments plus vieux. » (Henriette)

« Bien, il y a des belles petites découvertes quand même ici, là. C'est joli, les petits semi-détachés. C'est plus beau que des grands blocs délabrés, là. J'aime bien les petites maisons ici l'architecture, les maisons, c'est super beau. » (Avril)

« Bien, ici, je te dirais, là, ici, ils ont comme mis des genres de condos ou je ne sais pas trop. C'est vraiment plus beau que ce que c'était avant. Avant, c'était vraiment horrible. Ah ! Et lui, il a refait sa clôture. C'est le *fun*. Avant elle tombait comme ça..., genre. Elle était plus en biais. Là, c'est beau, là, tu sais. Tu vois qu'il y a comme un entretien... c'est le *fun* comment il l'a créée. » (Élaine)

Par contre, elles ne se sentent pas attirées par l'architecture des grandes rues telles que le boulevard Saint-Laurent et Henri-Bourassa. La question d'harmonie et d'homogénéité du cadre bâti et des couleurs sur Saint-Laurent a été soulevée par la grande majorité de nos participantes. D'une part, elles remarquent une carence dans l'esthétisme, et un manque de cohésion au niveau des volumes des bâtiments qui sont imposants, et qu'elles décrivent comme de gros blocs réguliers, vieux et moins habiles, avec beaucoup de commerces différents (voir figure 3.12, 1). D'autre part, quelques participantes voient « du potentiel à exploiter » sur le boulevard :

« Bien non. Je ne vois pas ça comme quelque chose de beau, là. Ce n'est pas... non, je ne vois pas... Ce n'est pas très charmant, disons, ni architecturalement ni... comme je disais, le trou, là, qui est en construction depuis très, très longtemps, mais sinon, ce n'est pas... » (Avril)

« C'est assez disparate au niveau de l'architecture... autant des constructions neuves que des gros blocs d'appartements assez vieux à cette hauteur. Mais j'ai l'impression que ça se retape tranquillement. [...] La construction autour (beaucoup de projets, je me dis ça va revamper le quartier et certainement amener d'autres commerçants !) ...Y'a les deux extrêmes : les beaux gros blocs de condos « neufs », qui me font me dire yes le quartier se développe et prend de la valeur ! Et de l'autre côté, les mégas blocs d'appartements défraîchis... Le clash est assez important ». (Béatrice)

« Ici, les maisons, c'est vraiment laid sur le bord de Saint-Laurent. » Patricia

« C'est moins joli. C'est plus... c'est moins original. C'est moins somptueux, disons. Ce sont plus des immeubles réguliers – si je peux dire – qu'on voit partout dans Montréal. » (Olivia)

« C'est la plus laide rue (rire). C'est la plus laide rue du quartier, mais ça toujours été. Honnêtement, ça n'a jamais été beau ici. Du plus loin que je me souviens, ça n'a jamais été beau. Tout autour était beau, même avec... ils ont réparé et reconstruit certaines choses, puis il n'y a aucune uniformité. Il n'y a pas de cohésion. C'était laid et ça va rester laid. » (Karine)

Sur le boulevard St-Laurent, le seul bâtiment qui semble se démarquer dans la description faite par les participantes est un bâtiment avec deux volumes séparés par un bassin de fleurs bien entretenues et des balcons décorés avec des plantes (voir figure 3.12, 2). Selon une participante, les balcons lui permettent de se connecter avec l'espace extérieur et de l'apprécier autrement. De plus, leur présence fait en sorte que, pour elle, le bâtiment ne paraît pas unidimensionnel :

« Ce « building » -ci, à chaque fois que je passe, je trouve ça super beau parce que, d'une part, les gens ont mis beaucoup, beaucoup de fleurs. L'été, quand on se promène, les balcons sont fleuris. C'est très bien entretenu. Celui-là, je trouve qu'il est harmonieux... Mais regardez là, le bassin de fleurs qu'il y a là, je trouve ça super beau, super intéressant que des gens qui partagent un environnement pensent à faire de la beauté comme celle-là. » (Lucille)



**Figure 3.12 : Bâtiments non appréciés (1), bâtiment apprécié (2)**

Source : (Sehili 2021)

Sur la rue Fleury, elles indiquent que l'échelle des bâtiments est adéquate par rapport à la largeur de la rue, mais l'état du cadre bâti est mauvais, vieux et mal entretenu. Toutefois, les quelques nouvelles constructions résidentielles comme les *condos* donnent un nouveau souffle à la rue. Une répondante nous a fait part de son sentiment de peur face aux futures transformations du paysage urbain (la gentrification); elle regrettera les modifications si la rue perd son charme :

« [...] Donc, les magasins qui sont ici, c'est comme des magasins [...] spécifiques, locaux, artisanaux. C'est ce que j'aime bien ici et j'aimerais que ça ne change pas. Donc, j'ai peur, s'il y a quelque chose qui s'améliore, s'il y avait d'autres immeubles, et cetera, que ça change complètement le style. Ça gâche tout, c'est ça. Je l'aime vraiment comme il est... » (Marie)

« Ici, ce n'est pas si pire, mais aussitôt qu'on passe Fleury, il y a la construction des condos neufs, c'est mieux. Mais sinon, c'est plein de vieux commerces, de vieux édifices qui manquent d'entretien. Il n'y a pas du tout de verdure devant. Ça ne fait pas résidentiel du tout. Ça fait vieux. » (Patricia)

### La propreté

La propreté des lieux est un aspect qui a été mis en avant par toutes les femmes interrogées. En effet, ces femmes prêtent une attention minutieuse à la maintenance des espaces, parce que c'est un facteur qui influence de manière positive l'ambiance visuelle qu'elles ressentent des espaces et qui contribue à l'appréciation positive qu'elles en ont ainsi qu'à leur parcours de marche. L'attention que portent les femmes à la propreté se rapporte à l'entretien des bâtiments et leurs alentours, mais aussi des trottoirs et aux espaces publics (voir figure 3.13, 1, 2) :

« C'est bien. C'est bien la propreté. Règle générale, c'est bien entretenu. Le parc est plutôt bien entretenu. L'été quand il y a beaucoup de monde, c'est quand même un souci – en fait, je pense que c'est un souci pour la ville de bien gérer les déchets et tout. » (Karine)

« Oui oui, c'est propre. » (Patricia)

« Relativement, oui. C'est plus propre qu'à d'autres endroits. Je trouve que ce quartier, oui, est propre. » (Marie)



**Figure 3.13 : Trottoirs propres appréciés (1), (2)**

Source : (Sehili 2021)

Il semble qu'une des raisons pour laquelle ces femmes accordent une grande importance à la propreté est que cela leur donne un sentiment de sécurité, contrairement à un espace abandonné :

« Ce sont toutes de belles maisons que les gens ont bien entretenues. Ça, c'est beau. Je trouve que ça rend le trajet plus intéressant de voir quelque chose de beau. C'est l'*fun* de voir que les voisins se soucient bien de leur maison aussi. Ça sécurise aussi le quartier de voir que ce n'est pas abandonné ou qu'il n'y a pas de trucs louches qui se passent ou des maisons étranges, ça... »  
(Olivia)

En somme, ces femmes déclarent être assez satisfaites et « fières » de leur quartier résidentiel d'Ahuntsic, dans la mesure où les habitants participent à maintenir le quartier propre et bien entretenu :

« Oui, oui. Les gens à Ahuntsic sont assez fiers, là. Je n'ai jamais vu d'endroits vraiment mal entretenus. Tout le monde n'est pas... comme ça, je trouve ça beau, un terrain comme ça sans gazon, juste avec des couvre-sols, là, c'est super écologique puis je trouve ça beau. » (Gisèle)

« Bien, c'est ça. Les gens ici font attention quand même. Je trouve que leur... tout est bien... tu sais, je veux dire les plates-bandes des gens, c'est beau. Elle, elle a tout le temps des belles fleurs tout le long de l'année. Mais tu sais, c'est le *fun* de voir que les gens ici entretiennent leur terrain. »  
(Élaine)

« C'est très propre. Franchement, je n'ai jamais vu ça. Tu vois il n'y a pas de déchets nulle part. Les gens font bien attention, à leur terrain, à leur environnement. Et ça nous donne le goût à nous aussi après devant chez nous de nettoyer, de faire attention. » (Olivia)

Les seuls espaces qu'elles considèrent en général comme étant moins propres dans la zone que nous avons parcourue sont le boulevard Saint-Laurent (voir figure 3.14, 1, 2, 3, 4) et la rue Fleury (voir figure 3.15, 1, 2, 3) qui sont classés comme moins propres parce que, pour elles, les espaces adjacents aux bâtiments sont négligés, car non entretenus. Pour ce qui est de la rue Fleury, les interviewées expliquent son caractère sale par sa vocation commerciale, qui fait que la diversité de son offre commerciale et de service attire beaucoup de clients, ce qui produit beaucoup de déchets qui ne sont pas ramassés :

« J'aimerais qu'il soit plus beau. Bien, par exemple, que les gens... on dirait que les... je ne sais pas si c'est plus des locataires, mais les gens, ils n'entretiennent pas. Comme ça ici, là, c'est quoi, ça ? Ça, là. Ça, ça fait plus d'une semaine que ça traîne là puis ça. Une vieille voiture stationnée. C'est ça. On dirait qu'il y a beaucoup de gens ici, des propriétaires, qui ne mettent pas beaucoup d'énergie pour rendre ça plus attrayant, là, plus beau. » (Fanny) (voir figure 3.13, 3, 4)



**Figure 3.14 : État de propreté non apprécié sur Saint-Laurent (1), (2), (3), (4)**

Source : (Sehili 2021)

« Moyenne. Ça pourrait être mieux. Je trouve que des fois, les gens, ils laissent... il y a des poubelles, on voit qu'il y a des poubelles, mais les gens, ils laissent leurs déchets pas dans la poubelle... Bien, ici, il y a beaucoup de commerces, c'est sûr. Donc, il y a les déchets. On va voir les bacs. Là, on peut déjà les voir. Des fois, c'est... il n'y en a pas trop, là, mais des fois, ça déborde sur le trottoir. » (Noémie)

« Oui. Bien là, c'est sûr qu'il y a des feuilles partout parce que c'est l'automne. Ce n'est pas... mais oui, ici, c'est pas mal... c'est une des autres raisons pourquoi j'aime moins marcher sur Fleury, on passe devant le Motel Idéal puis je ne sais pas pourquoi, toutes les cochonneries de la rue, des poubelles qui s'envolent, se ramassent devant le motel puis ce n'est pas joli quand on marche. Il y a des gants, des masques, tous des rebuts de poubelles, là, qui traînent là. Donc, c'est une des raisons pourquoi j'aime bien les petites rues ici. » (Avril)



**Figure 3.15 : État de propreté non apprécié sur la rue Fleury (1), (2), (3)**

Source : (Sehili 2021)

Bien que les endroits où les femmes ont marché étaient propres, il reste quelques déchets que les femmes observent, notamment de nombreux masques médicaux par terre, en raison de la crise sanitaire le COVID-19, et aussi les déchets des maisons qui débordent sur le trottoir :

« Puis quand je vois qu'il y a des masques comme le tien qui traînent un peu partout à terre, je trouve que ça fait... Ça, je trouve que ça fait pic, pic. Mais je veux dire ce n'est pas juste ici, c'est partout, là. Je ne comprends pas...mais il y en a tellement que je me dis que ça ne peut pas être tous des masques qui sont tombés des poches. » (Carole)

### Mobilier urbain

Pour commencer, le mobilier urbain, est une composante physique amovible des rues et des parcours empruntés. En outre, il peut être perçu par le piéton, car c'est un élément visuel mis à sa disposition pour son confort de marcheur et pour susciter chez lui un plaisir visuel par sa qualité. Cela comprend les bancs, panneaux d'affichage, lampadaires, poubelles, etc. Lors du parcours de marche, nous avons souhaité connaître l'appréciation des participantes sur la qualité du mobilier urbain. Notons que quelques femmes ont remarqué que le mobilier urbain est très rarement installé ailleurs que dans les parcs :

« Il y a ça ailleurs, d'ailleurs, mais à Ahuntsic, du mobilier urbain à l'extérieur des parcs, il n'y en a pas beaucoup. » (Gisèle)

« Oui, peut-être. C'est vrai. Effectivement, on en a quand même dans les parcs, mais c'est vrai qu'il n'y en a pas tant que ça. Des tables à pique-nique aussi. C'est vrai qu'au parc Saint-André, il y en a des tables à pique-nique. Mais l'été, elles sont souvent très très occupées. Ils en ont ajouté au parc Tolhurst. Mais, c'est vrai, oui peut-être plus de bancs, plus de tables à pique-nique, oui. » (Patricia)

Effectivement, nous pensons que si les femmes ne prêtaient pas attention à cet élément manquant, c'est parce que leur besoin d'avoir du mobilier urbain sur leur parcours n'était pas nécessaire. Par contre, quelques-unes mentionnent que ce besoin pourrait se manifester en fonction des rues qu'elles fréquentent. Par exemple, dans les rues Gouin et Fleury, leur présence rendrait la rue plus conviviale, à la différence des rues qu'elles qualifient d'« assez résidentielles » où elles n'en voient pas l'utilité. Toutefois, elles jugent nécessaire pour les passants la présence de plus de poubelles en tant que mobilier urbain. Notons que certaines participantes ont mis

l'accent sur les besoins des personnes à mobilité réduite et les aînés qui auraient besoin de plus de bancs :

« Bien, ça dépend des rues. Je te dirais que sur cette rue-ci, j'en vois moins l'utilité. Des rues comme Fleury, oui, des rues comme Gouin, oui, mais la rue ici, « so, so ». À un moment donné, il faut quand même... on ne peut pas en mettre partout, partout, partout. » (Carole)

« Pas nécessairement sur une rue comme celle-ci parce que, bon, c'est assez résidentiel, mais je suis certaine, pour des gens à mobilité réduite, des personnes avec un certain handicap ou un handicap ou une personne âgée, peut-être qu'avoir un banc ici notamment serait pratique. » (Julienne)

« Des poubelles, j'aimerais en voir. Parce que moi, j'ai déjà habité sur une rue, pas de poubelles puis ce qui arrive, c'est que quand tu sors ton bac à recyclage, ton bac à compost, les gens passent et ils jettent des cafés pleins dedans, des trucs comme ça. C'est très dérangeant quand ça t'arrive à toi. Donc, oui, clairement, ils pourraient mettre des poubelles. C'est sûr que ce n'est pas la rue la plus piétonnière, mais... ici, je passe ici, j'adore cette rue-là aussi. » (Avril)

La qualité de certains mobiliers urbains perçue par quelques enquêtées durant le parcours semble jouer un rôle très important dans l'attractivité du parcours pour celles-ci. De l'autre, la mauvaise qualité des bancs et le débordement des poubelles influent de façon négative sur la perception visuelle de ces femmes, fait référence pour elles à la négligence et au manque d'entretien (voir figure 3.16, 1, 2, 3) :

« Notre côté, ça va. Il y a un mobilier urbain, un banc tout défraîchi qui n'est pas très invitant, une poubelle parce que c'est le Pharmaprix qui l'a installée. » (Avril) (voir figure 3.15, 1)



**Figure 3.16 : Qualité du mobilier urbain non appréciée (1), (2), (3)**

Source : (Sehili 2021)

Enfin, ces carences dans l'espace le long du parcours, comme un espace « vide », donnent matière à réflexion à nos enquêtées, plus spécifiquement elles leur inspirent des idées d'aménagement. Ainsi, deux participantes marchant dans la rue Fleury y ont vu une opportunité d'installer un banc dans un coin de rue :

« Peut-être plus des bancs aussi parce qu'ici, il n'y en a pas des bancs pour qu'on puisse s'asseoir. Comme ici, il y a quand même un espace où ils pourraient mettre un banc pour s'asseoir. Parce qu'il n'y en a pas de ce côté-ci. Sur la rue Fleury, de l'autre côté de Saint-Laurent, on a des bancs pour se reposer, mais ici, je n'en vois pas. Je pense qu'il n'y en a pas. Jusqu'au parc, le parc Tolhurst, il n'y a pas de bancs pour s'asseoir. » (Noémie)

« (Rire) Tu vois, peut-être ici, un banc là, mais oui un banc ici peut-être que ça... Il n'y en a peut-être pas assez dans la partie ici. Puis, en plus de ça, la rue est plus large. Le trottoir est plus large, mais sinon... » (Diane)



**Figure 3.17 : Qualité du mobilier urbain apprécié**

Source : (Sehili 2021)

En outre, la vision des chantiers et des constructions dans leur quotidien pour la majorité des femmes devient pénible. Cependant, quelques-unes considèrent que refaire les rues devient une nécessité avec le temps. Une participante a mentionné le besoin, pour elle, qu'on installe des pancartes qui l'informent sur le projet, car elle se sentait perdue à la vue de ces « innombrables » chantiers ne sachant pas à quoi cela devait concrètement aboutir :

« Projet nouveau... c'est tout le temps en réparation à Montréal. Je ne sais pas. Je trouve que pour annoncer un certain projet nouveau, ça aurait été mieux de mettre des pancartes qui affichent le projet et tout. Là, on est complètement dans le déni de qu'est-ce qui se passe dans la ville. » (Henriette)

## Rue et trottoir

La rue et sa qualité du point de vue visuel et de son usage sont très importantes pour nos participantes. En effet, une rue appréciée renvoie en premier lieu à sa largeur ainsi qu'au volume et au rythme de circulation qu'elle accueille, car cela a une influence sur la sécurité des femmes, et sur celle de leurs enfants :

« C'est très bien fait ici. Ça fait du bien, ça respire, ça détend. Les enfants peuvent jouer en sécurité. Quand les enfants sont en sécurité, les parents sont en sécurité. On peut les laisser marcher seuls des grands bouts, on sait que les autos elles sont loin. Ils ne vont pas se faire pagner par un vélo, même s'ils sautent dans rue – ils peuvent toujours – ils ont plus d'espaces pour courir que d'être attiré par la rue. » (Olivia)

Dans l'idéal, pour nos participantes, la rue ou la largeur de la chaussée devrait être réduite ou aménagée en fonction de la sécurité et du confort des piétons avec, par exemple, l'installation de terre-pleins au milieu pour rendre le parcours agréable et favorable à la marche car, pour elles, cela offre une protection, réduit le temps sur la chaussée et facilite la traversée en donnant un répit aux piétonnes (voir figure 3.18) :

« Bien, le terre-plein, le grand, grand terre-plein au centre, je trouve ça. Le grand terre-plein au centre, bien, je ne sais pas, ça rajoute du vert... Puis la rue, bien, il n'y a pas beaucoup de circulation. La rue est super large puis c'est ça. Des fois, je traverse quand je veux au centre pour passer par le petit terre-plein puis regarder les petites maisons. [...] Mais justement, ils ont essayé de diminuer la portion que le piéton est dans la rue, là, ça, ce qui est très bien. Puis ici, au centre, on a comme un petit répit. Parce que souvent, là, les gens arrivent vite puis c'est ça, ils dépassent la ligne... Mais au moins, là, ils ont fait des aménagements qui diminuent le temps que le piéton est dans la rue. Ça, c'est bien. » (Avril)

« Oui. Parce que ça fait un arrêt en plein milieu. Avec une poussette ce n'est pas si pire parce qu'on choisit la vitesse à laquelle on marche. Avec un enfant qu'on tient par la main, c'est différent... Parce que des fois, ça prend beaucoup de temps à un enfant de traverser une rue. Le stress est moins grand quand tu te dis, bon bien on s'arrête au milieu. L'auto qui est là, qui attend un petit bout, va passer. Nous, on est prêt à attendre. Puis, on n'a pas l'impression qu'on bloque quelque chose ou... Parce que des fois, ça c'est un peu... des fois, c'est un peu embêtant quand on est piéton. On veut juste se balader tranquille. Des autos arrivent aux intersections puis ils te font signe, vas-y, vas-y. Bien là si tu me fais signe d'y aller, je vais me sentir pressée. Je ne voudrai pas te faire attendre, je vais accélérer le pas, t'as pas besoin de passer avant... Ça change mon rythme... Sinon, moi à la base... J'aurai attendu que l'auto passe, puis j'aurai continué à mon rythme. Ce

n'est pas trop grave, mais ça interfère un petit peu la marche. Juste un petit moment où on fait oups, on accélère, après ça, on reprend notre rythme tel qu'on l'avait au départ. » (Karine)

« [...] Je trouve ça le *fun* qu'il y ait quand même quelque chose là (terre-pleins) parce qu'on est plus à l'abri, mettons, des voitures. » (Carole)



**Figure 3.18 : Rue avec terre-plein appréciée**

Source : (Sehili 2021)

Ces aspects sont aussi en lien avec la fonction qu'auraient ces rues et qui n'est pas la même, dépendamment des participantes. Ainsi, certaines rues de la zone parcourue, comme le boulevard Saint-Laurent et Henri-Bourassa, sont nettement défavorables à la marche et sont perçues comme des rues passantes et bruyantes, ayant pour fonction de drainer la circulation automobile, et ce, parce que la largeur de la chaussée serait trop large en comparaison de celle du trottoir. De plus, l'emplacement d'une école sur le boulevard Saint-Laurent est soulevé comme étant un problème. En effet, une mère déclare que les moments d'entrée et de sortie d'école, en matinée et dans après-midi, occasionnent un encombrement des trottoirs par les enfants et leurs parents. Ce problème pourrait être réglé par un élargissement de trottoirs, ce qui permettrait aux parents de déposer leurs enfants à l'école sans contraintes spatiales ou sécuritaires :

« Ici, je les mettrai plus larges. Il y a beaucoup de gens qui marchent. L'école est juste là-bas. Le matin, quand l'école commence, il y a des corridors de gens. On fait la file quasiment jusqu'à l'école. C'est vrai que plus large, ça serait bien ici. » (Olivia)

Ce n'est pas le cas des rues résidentielles, lesquelles ne présentent pas trop de risque avec des trottoirs plus ou moins larges et une chaussée qui n'est pas surdimensionnée, encadrée par la végétation :

« Bien, cette rue-là, les trottoirs, là, on est dans le meilleur des trottoirs. Ils sont super larges. La rue, c'est bien, elle est large, mais... puis il y a juste une voie de chaque côté. Donc, ça ne reste pas passant puis il y a des petits arbres sur le bord de la rue, ce qui est important. » (Avril) (voir figure 3.20, 2)

« Les trottoirs plus larges, c'est vraiment plus sécuritaire... » (Patricia)

Bien qu'il semble qu'un certain nombre de mesures environnementales aient été mises en place dans la rue pour gérer la circulation, dont l'installation des ralentisseurs en forme de poteaux en métal et les dos de chameau qui visent à limiter les vitesses excessives dans les rues résidentielles, deux de nos répondantes trouvent cette solution moins efficace que l'élargissement des trottoirs. Elles ajoutent qu'esthétiquement cela n'est pas attrayant :

« Oui. Dans le fond, si on avait un budget limité, ils pourraient mettre des trottoirs plus larges parce que là, ils mettent dans la rue des poteaux – je ne sais pas si t'as remarqué - les poteaux de métal complètement laid pour justement ralentir le trafic ! pour qu'on ait moins d'espace, mais plutôt qu'ils pourraient rapetisser les trottoirs...Les parents quand ils sont avec les enfants, en trottinette, en bicyclette, on aurait plus d'espaces pour marcher avec les enfants. C'est ça. » (Patricia)

Quant aux mesures adoptées pour limiter le stationnement illicite, une femme s'exprime par rapport aux bandes de peinture tracées sur la rue Fleury, qu'elle considère comme « *cheap* » (voir figure 3.19) :

« Disons que quand je regarde ça aussi, ce n'est pas si vieux que ça. Ça n'a pas fait une belle qualité, c'est fait pour enlever des places de stationnement pour que les autos s'en vont pour traverser qu'il y ait une plus grande visibilité mais c'est affreux. C'est cheap ! » (Diane)



**Figure 3.19 : Qualité de l'aménagement non appréciée**

Source : (Sehili 2021)

Toutefois, le surdimensionnement des voies permet d'appliquer d'autres stratégies d'aménagement pour apaiser le flux de circulation, comme réduire l'espace en installant des saillies de trottoir sur la plupart des intersections, ce qui a fait en sorte de réduire la voie et de diminuer le risque de collision pour les femmes. Les saillies de trottoir sont appréciées par nos participantes, car ils rapetissent la distance de la traverse et protègent le piéton. En effet, la plupart des participantes qui ont remarqué les saillies de trottoir ne savent pas exactement l'utilité de cet aménagement. Elles pensent que c'est pour retirer des cases de stationnement ou même pour la distanciation sociale à cause de la pandémie :

« [...] En fait, je me suis souvent posé la question pourquoi ils avaient fait les saillies trottoirs, puis à un moment donné... parce que ça enlève des places de stationnement puis à un moment donné, quelqu'un m'a dit que c'était parce que sinon, les gens stationnaient ici puisque quand tu tournes, tu as une mauvaise vue. Je ne sais pas si c'est vrai ou pas, cette raison. Semble-t-il que c'est peut-être pour ça qu'ils ont mis ça. » (Carole)

« Je pense que ça fait quelques années qu'ils ont rajouté les saillies de trottoirs. Par contre, je trouve que c'est dommage, parce que oui c'est plus joli mais ça enlève des places de stationnement aux commerçants aussi. Mais, c'est vrai que c'est joli. » (Diane)

« Ce qu'ils refont, c'est vraiment bien. Ils mettent au bout, ici dans le quartier, entre autres, Fleury, ils mettent les trottoirs vraiment plus larges pour empêcher les autos de tourner trop vite. Ils mettent souvent comme un petit rond de terre au milieu pour mettre des plantes. » (Patricia)

Les trottoirs sont une composante essentielle pour nos participantes. Pour commencer, précisons que la largeur adéquate pour marcher avec 3 personnes est préférable; compte tenu de la situation actuelle de la crise sanitaire, les répondantes sont d'avis que les trottoirs, dans leur dimension actuelle, ne sont pas utiles aux piétons pour permettre une marche agréable tout en respectant la distanciation sociale (voir figure 3.20, 1). Ce critère est nécessaire, mais pas suffisant car l'état et la qualité des trottoirs sont primordiaux :

« Non. Moi, je ne les trouve pas larges puis comme je te disais tantôt, le fait que comme ça, en plus, ils empiètent une bonne partie sur le trottoir, je trouve que ça, ça manque parce que tu vois, être deux, souvent, à un moment donné, quand on prend la rue ici, soit il faut se mettre un en arrière de l'autre. Ça, je trouve ça dommage... » (Carole)

« Je préfère quand c'est un peu plus large parce que si on continue sur Fleury, dépassé Saint-Laurent, ils deviennent plus larges... Je dirais un demi mètre plus large, environ pour trois personnes c'est mieux. Ça, je préfère ça. » (Noémie)

« Ah ! Bien, c'est tout à fait correct, la largeur. C'est juste des fois, quand on est deux, bien, il faut faire attention. Comme vous voyez, c'est un peu abîmé, tout ça. » (Julienne)

Quelques trottoirs seulement sont protégés de la voie de circulation par une piste cyclable à double sens. Cet aménagement répond aux besoins de plusieurs femmes et aussi de celles qui se déplacent à vélo. En effet, ces femmes apprécient ce changement, elles se sentent protégées par cette piste car, selon elles, son aménagement aurait contribué à réduire la route adjacente et à établir une certaine distance entre la circulation automobile et les piétons :

« Là, ils viennent de mettre la piste cyclable, ça fait que ça, ça rapetisse vraiment la rue. C'est vraiment bien. Ici, je trouve ça correct. » (Patricia)

« Puis avec la piste cyclable, bien, on se sent un peu plus protégés des voitures parce que, bon, on sait que c'est des vélos qui vont passer, ce n'est pas aussi nuisible, disons, que si on... » (Irène)

« Ah ! Bien, moi, j'aime beaucoup le fait que maintenant, ce soit plus étroit. Il y a moins de voitures qui circulent. Justement, c'est très pratique d'avoir la voie cyclable. Alors, c'est ça, je trouve ça très bien maintenant. » (Julienne)

Néanmoins, une répondante partage un avis différent par rapport à cet aménagement, et ce, parce qu'elle considère que la piste cyclable, au contraire, réduit la largeur du trottoir; par conséquent, avec sa poussette, elle se sent à l'étroit sur le trottoir (voir figure 3.20, 3). Ce sentiment d'être à l'étroit sur un trottoir (« être coincé ») est aussi soulevé au sujet du boulevard Saint-Laurent, où le trottoir a été réduit, diminuant ainsi l'espace public disponible pour la marche entre la route et les bâtiments résidentiels en bordure de trottoir :

« Maintenant, qu'il y a des pistes cyclables puis des morceaux en plein milieu de la rue et tout, j'ai plus l'impression d'être coincée qu'avant. Avant, je n'avais pas l'impression que Prieur était une artère principale, mais j'avais quand même l'impression d'une route respectable. Maintenant...peut-être c'est juste le fait que je ne suis pas habituée encore, mais on dirait que ça me donne l'impression que c'est moins large. » (Karine)

« ...Non, je trouve ça beau quand il y a du terrain, des arbres devant, mais du gros terrain devant et de l'espace entre les immeubles c'est de l'espace perdu dont personne ne profite vraiment... les immeubles collés pour moi ça représente Montréal. C'est comme ça, c'est comme « acquis » pour moi, et ça me va quand même ! » (Béatrice)



**Figure 3.20 : Largeur de trottoir non appréciée (1), largeur de trottoirs appréciée (2), largeur du trottoir par rapport à la piste cyclable (3)**

Source : (Sehili 2021)

En général, l'état physique et esthétique de ces trottoirs n'est pas accueillant selon nos participantes, dû à la présence de craquements et de fissures liées aux intempéries et à l'inégalité de la surface du trottoir. Elles décrivent cela comme suit : « craques », « dégueu », « assez nul », « vieux », « Ah ! C'est terrible » (voir figure 3.21):

« Ah oui ! Ah ! Mauvaise. Puis tu essaies... à un moment donné, je me souviens, quand j'avais... Avant, j'avais une garderie puis avec les poussettes, ici, là, ça allait tellement mal parce que regarde les trottoirs, ils sont tous « dégueu ». Puis souvent aussi, ils ne sont pas droits. Ils font comme ça (montre avec sa main la dénivellation). Tu te promènes puis ça s'en va par là. Mais bon, je n'ai plus ce problème-là maintenant, mais je sais que je l'avais dans le temps puis je trouvais ça bien fatigant. » (Carole)

À cet effet, une femme nous a raconté avoir fait une chute à cause du mauvais état des trottoirs :

« Comme on peut voir, ils sont bien laids. J'ai déjà tombé, d'ailleurs, à cause de cette mauvaise qualité de trottoirs-là. Je me suis déjà blessée à cause de ça sur le boulevard Henri-Bourassa, pas sur ma rue, mais c'est ça, il serait temps qu'ils les réparent. » (Gisèle)

On compte quelques participantes qui considèrent les trottoirs comme « corrects », « confortables », « so, so corrects », les trottoirs abîmés ne les dérangent pas, tant qu'elles sont capables de les éviter et tant qu'elles ne tombent pas :

« Pour la qualité c'est bien, moi, à pied, il n'y a pas vraiment de problème, là. » (Avril)

« Ah ! Pour moi, ça va, la largeur. La qualité, je te dirais, ce n'est pas un trottoir neuf, neuf parce qu'il y a des craques, mais ça ne me dérange pas...Ça se marche bien à n'importe quelle heure. Ça ne m'a jamais vraiment soulié, le trottoir. » (Élaine)



**Figure 3.21 : Qualité des trottoirs non appréciée (1), (2), (3)**

Source : (Sehili 2021)

Pour les mères de notre groupe interrogées, la largeur et la qualité des trottoirs comptent pour la sécurité et l'autonomie de leurs enfants lorsqu'ils se déplacent. C'est pourquoi elles émettent le souhait de trottoirs plus larges et en bon état. L'une d'entre elles nous a carrément indiqué qu'elle ne laissait pas son enfant marcher sur le boulevard Saint-Laurent, mais qu'elle le laissait le faire librement sur les trottoirs de la rue Fleury :

« [...] Ce sont des rues qui sont régulièrement remises en état. Donc, parfois en travaux, parfois un peu abîmées. Mais, ce n'est pas dérangeant avec une poussette, ce n'est pas assez abîmé pour que ce soit dérangeant. Ce n'est pas non plus super emménagé pour que ça soit vraiment, vraiment agréable. Évidemment, ce n'est pas la portion la plus longue de la promenade pour se rendre à l'épicerie, donc ce n'est pas particulièrement grave. Mais, c'est plus bruyant, plus achalandé. Ça ne serait pas un endroit où je descendrais *Renaud* mettons de sa poussette pour qu'il marche un petit peu. Alors, que sur Fleury ça m'arrive, sur Prieur, ça m'arrive de le faire marcher avec moi plutôt que de le laisser dans sa poussette. Mais, ce n'est pas quelque chose que je vais faire sur Saint-Laurent. Sur Saint-Laurent, il est toujours assis dans sa poussette, bien attaché. » (Karine)

Aux intersections, quelques femmes remarquent la faible dénivellation des trottoirs qui ont été mis à niveau avec la chaussée pour favoriser l'accessibilité universelle avec des grilles en acier, c'est-à-dire les plaques podotactiles. En effet, ce type d'aménagement est à la fois un facilitateur et un obstacle pour le déplacement. Il constitue un obstacle pour les poussettes en raison de ses composantes qui ne sont pas alignées et provoque les secousses de la poussette, faisant ainsi bouger son bébé, qui se sent mal alors. Visuellement, les bandes se démarquent du revêtement de sol voisin avec des rouilles induisant une mauvaise appréciation de la qualité du trottoir (« ça l'air vieillot ») (voir figure 3.22, 1):

« Bien, ici, c'est bien. Justement, ils ont essayé de la... Bien, d'élargir le... Bien, il y a une montée pour les gens qui en ont besoin ou ceux qui ont une poussette comme la madame devant. » (Avril)

« Bien, regarde, ça, je pense que c'est utile pour les personnes qui ne voient pas bien et tout puis... » (Carole)

« Je ne m'y suis jamais vraiment attardé. Je trouve qu'ils sont corrects. Il y a certains endroits où les trottoirs ont des... - plutôt d'avoir des bouches d'égout rondes, comme on est habitués, plus des grandes grilles carrées, ça c'était un peu désagréable quand j'avais un bébé qui faisait un début de sieste puis que ça le réveillait. Je vous disais, ça c'est les grilles dont je vous parlais. Pour rouler dessus, ce n'est pas agréable. Ça fait bouger beaucoup le bébé. S'il vient de s'endormir, ça n'aide pas. C'est le seul côté déranger. Je n'ai jamais compris pourquoi non plus qu'ils mettent des grillages qui rouillent aussi rapidement... mais sauf ce que je me dis, c'est tant qu'à savoir que c'est quelque chose qui va être sujet aux intempéries, il devrait mettre quelque chose de plus durable qui ne va pas rouiller puis être comme... ça l'air vieillot, ça n'a pas l'air... à mon avis, quelque chose qui présenterait moins d'usures rapidement, ça serait peut-être un petit peu plus esthétique. » (Karine)

Quant au risque de glissement l'hiver, avec le verglas et la glace, quelques participantes soulignent que le niveau des trottoirs n'est pas droit ou est trop en pente, si bien que cela les conduit à modifier leur trajet en hiver :

« Ordinaire. Pour une personne âgée, pas pour moi, mais pour des personnes âgées, l'hiver, ce n'est pas toujours facile. Des fois, ça peut être très difficile surtout que maintenant, on a beaucoup d'épisodes de verglas. Alors, oui, je dois avouer que ce n'est pas toujours facile, puis... » (Diane)

« Bien, dans le quartier... bien, ici, ce n'est pas si mal, là, mais des fois, les coins des rues, c'est plus bas ou c'est trop en pente. Devant chez moi, c'est trop en pente. Alors, pour les jeunes enfants à vélo avec les petites roues, c'est difficile. L'hiver, quand c'est trop en pente, avec la glace, on...

C'est dangereux. Ça, c'est clair que je peux changer de parcours parce que... mais ici, c'est correct, là, mais...je peux changer pour éviter les obstacles... » (Julienne)

En somme, pour nos participantes, plusieurs éléments sur la rue permettent une marche agréable et plaisante. Nous avons pu ressortir ce qui peut être une source de plaisir, soit le fait de voir les cyclistes, les vélos, les pistes cyclables, les aménagements paysagers, les rues piétonnes :

« [...] ça, c'est bien aussi, je pense, ici. Bien, moi, j'utilise beaucoup le vélo. Donc, pour moi, c'est bien de voir la construction du REV parce que pour moi, c'est bien, cette construction-là. J'en suis contente. Donc, je peux voir comment ça avance puis... » (Avril)

« Tu sais, ça dépend des rues, là. Donc, tu vois, ça ici, je trouve ça bien maintenant qu'il y ait beaucoup de pistes cyclables, quoique les travaux m'énervent comme ce n'est pas possible... Il y a des trous partout... surtout cette année, il y en a partout, partout, partout à cause du REV puis tout ça, là..., mais c'est quelque chose. Par contre, tu vois, moi, j'aime bien qu'il y ait des rues comme ça, qui soient pour les vélos. » (Carole)

« Oui. Oui. Ça là, ici, à chaque fois que je passe, c'est clair. Ou même comme les aménagements qu'on voit au coin de la rue aussi. Celui-là tu vois il n'est peut-être pas assez en évidence, mais oui c'est vraiment bien. » (Diane)

« Ça dépend où encore là. Ici, c'est correct. On n'aurait pas besoin de plus grands trottoirs parce qu'il n'y a pas de circulation comme telle... Cet été, ils ont fermé la rue ici pendant la pandémie. Puis finalement, ils se sont rendu compte que ça ne valait pas la peine de la fermer la rue parce qu'il n'y avait pas assez de monde. Mais c'était l'*fun* de marcher, avoir de l'espace. Mais pour les automobilistes, ce n'était pas vraiment pratique. » (Diane)

En revanche, nos participantes n'apprécient pas de voir les travaux et les constructions (panneaux et engins) (voir figure 3.22, 3), les chantiers abandonnés, le trafic, les trottoirs craqués et avec des trous (voir figure 3.22, 2) :

« Je ne sais pas si vous voyez, ils font des gros travaux là. Bien, peut-être... c'est juste qu'il y a des travaux partout. C'est un peu... Là, ils changent... je pense que c'est les tuyaux d'égout ou d'eau potable, je ne me rappelle plus trop, là, puis ça pétait à chaque hiver parce qu'ils avaient 100 ans, je pense. Il est temps qu'ils le fassent. Ça s'imposait. » (Gisèle)

« Bien, je vois un trou. Ça fait très longtemps qu'il y a un trou, en fait, depuis que je fais ce trajet. Des futures constructions qui vont venir. Ici, c'est mon bout le moins préféré, je pense, ce coin-ci, parce que là, on arrive sur Saint-Laurent qui est la plus passante, là. » (Avril)



**Figure 3.22 : Éléments non appréciés sur la rue (1), (2), (3)**

Source : (Sehili 2021)

### 3.3.1.2 Les interactions humaines

En marchant, nos participantes interagissent avec l'environnement, mais aussi avec d'autres marcheurs. La présence humaine influe l'environnement de la marche par les contacts et les échanges. Selon Grafmeyer et Authier (2008), il existe deux types de contacts sociaux, institués et durables comme les liens familiaux, et éphémères, très courts comme le contact entre un client et un commerçant. Pour ces deux auteurs, ce sont les « contacts éphémères que suscite la ville ». Dans le cadre de notre étude, nos participantes ont eu des contacts éphémères. En effet, elles utilisent leurs capacités visuelles pour socialiser et entrer en contact avec d'autres individus ou simplement observer la vie du quartier :

« En général, je préfère marcher... je vais souvent marcher sur le bord de la rivière. Alors, c'est vraiment la place, l'endroit où je préfère marcher. Mais, de temps en temps j'aime aussi marcher pour voir du monde. Quand j'ai besoin...d'interaction. Juste des fois, croiser des gens, ça fait du bien. Tu reviens chez vous et puis, t'es régénéré. » (Diane)

« Alors, bien, moi, je suis assez... Quand je passe ici, je regarde souvent ce qui se passe à l'église, j'observe un peu. Bien, c'est comme la vie de quartier. Bon. Il y a des funérailles, s'il y a beaucoup de voitures, ça veut dire que peut-être ce sont des gens qui viennent pour les Alcooliques Anonymes ou autres...Bien, c'est le fait de voir la vie du quartier. Je dirais que c'est ça. Ça rend les choses moins anonymes, c'est plus personnel de voir un peu... penser aux gens qu'on côtoie

de près ou de loin, qu'on connaît ou pas, mais c'est une illustration de ce qui se passe dans le quartier. » (Julienne)

« [...] Ici, quand je passe sur la rue, j'ai une amie qui habite sur la rue ici. Ça fait que des fois je la croise, puis souvent je pense à elle ou je regarde si sa voiture est là... » (Diane)

« Par contre, heureusement, il y a les enfants qui jacassent et donc, ayant passé 30 ans dans le milieu de l'éducation, je peux difficilement me passer de ça... » (Lucille) (voir figure 3.23)



**Figure 3.23 : Une cour d'école, présence d'enfant appréciée**

Source : (Sehili 2021)

Sur les 20 parcours réalisés, deux de nos participantes ont eu des interactions verbales momentanées, avec une autre personne croisée durant la marche. En effet, la relation qu'entretiennent les femmes avec d'autres personnes qu'elles rencontrent dans le parcours se limite seulement à interagir de loin sans interaction physique nécessaire :

« Des fois, je vais jaser avec le petit monsieur qu'il y a là justement qui fait ses plantations. (Elle dit bonjour avec sa main) Je te dirais que très souvent, je vais rencontrer des gens que je connais en m'en allant ou en revenant. » (Carole)

De plus, une participante a été approchée par un homme sans abri qu'elle croise souvent :

« Qu'est-ce qui te manque ? » (Diane)

« [inaudible] » (Sans abris)

« Non, il n'y a pas...Non, je suis désolée, bonne fin de journée » (Diane)

« Habituellement je n'évite pas, je leur parle. En fait, leur parler et leur souhaiter une bonne journée. On les reconnaît. Lui, je le sais, je le vois à plusieurs reprises. Je ne les ai jamais ignorés... »  
(Diane)

Elle mentionne aussi qu'elle ajuste sa conduite par rapport à la présence et l'action d'autrui, selon l'espace où elle circule, sur une rue ou un boulevard et selon la façon de marcher de la personne rencontrée, ce qu'elle explique comme suit :

« Souvent aussi, les gens qui sont sur le boulevard, ce n'est pas les mêmes qu'on va retrouver sur la rue ici. Alors ça, oui on le remarque un peu. Disons que c'est différent, je dirais. Pas toujours, mais des fois oui ça peut être très marquant. Je te dirais que ça m'arrive plus souvent de rencontrer des gens qui ont des problèmes de santé mentale sur Saint-Laurent plus que ça ici » (Diane)

« Pourquoi ? » (l'enquêtrice).

« Je ne le sais pas. Je les remarque souvent, par leurs agissements. Oui, par l'agissement. Des fois aussi, par la façon dont ils sont habillés, mais surtout par leurs agissements... (Si je fais attention). C'est sûr qu'il y en a qui peuvent faire plus peur que d'autres puis il faut faire quand même attention dans le sens qu'il y en a qui sont des fois intoxiqués. Mais non, dans la mesure du possible, t'essaies de leur... Encore là, si je suis capable de leur faire un sourire, pour moi, c'est quelque chose. Pas toujours, mais ça dépend des journées comment je file » (Diane)

Au-delà du déplacement, voir les gens, réagir à leur présence, soit dans la rue ou dans leur cour, cela témoigne pour elle d'une convivialité et du bien-être :

« Bien, en fait, bon, d'abord, plus de tranquillité, on est plus relax puis les cours arrière sont souvent intéressantes à regarder. Des fois, il y a des gens dans leur cour. C'est plus convivial. Donc, oui, c'est vraiment... » (Irène)

« Je remarque beaucoup voir les gens quand je marche. Des fois, je leur souris. Je connais des gens que je connais, ça fait que je leur dis bonjour. » (Diane)

### **3.3.2 L'odorat : la perception olfactive**

Dans notre analyse, on s'intéresse à toutes les odeurs et leur interprétation, mais aussi au jugement perceptif des stimuli (bons ou mauvais) par nos participantes, sans s'attarder sur les caractéristiques de ces stimuli. Les sensations détectées par l'odorat sont les odeurs présentes

dans l'air environnant avec une intensité différente qui provoquent ce sens à un moment X et dans un lieu T. Il faut noter que les parcours ont été effectués à des jours différents, par conséquent avec des conditions climatiques différentes.

Nos participantes interprètent et associent les odeurs perçues généralement à des éléments sans connaître la source, par exemple en marchant dans la rue bordée d'arbres : « ça sent plus la nature ici, la campagne » (Avril). En effet, elles essaient de traduire en image ce qu'elles sentent en faisant référence à des moments dans le passé où elles ont déjà senti cette odeur. Cela arrive fréquemment lors des parcours commentés. Et parfois les odeurs réveillent un vieux souvenir chez certaines participantes, qui les associent à des moments vécus ou à un contexte particulier :

« [...] C'est ça l'école, c'est ça la petite haie qui sent super bon, les lilas. C'est ça, c'est beau. Ils ont mis une belle diversité d'arbres. » (Patricia)

« Des odeurs ? Pas vraiment. Je ne pense pas que c'est ce qui me marque le plus, sauf, tu sais, disons quand c'est le temps des lilas et tout, ça, j'adore ou quand la terre est mouillée, tu sais, après une pluie, quelque chose. Ça, c'est des odeurs que je remarque beaucoup. Des fois, quand quelqu'un fait de la nourriture aussi, mais tu sais, ça sent, là, c'est l'heure du midi puis ça sent la bonne soupe. Mais tu vois, là, ça sent les feuilles, ça sent l'automne, les feuilles séchées sur le sol. Ça sent bon. J'aime ça. » (Avril)

« En ce temps-ci et au début du printemps, comme je disais il y a beaucoup de bernaches, outardes, ça fait beaucoup de cacas. C'est la grosseur d'un chien à peu près ce qu'ils font comme besoin. Donc ça c'est peut-être un petit peu dérangeant. C'est une des odeurs que je ne suis pas capable de sentir quand on roule dedans avec la poussette, on le roule pendant un bout. Ce n'est pas trop agréable. » (Karine)

Il faut noter aussi que, durant le parcours, certaines marcheuses ont émis un certain nombre de réflexions par rapport au masque, qui justement empêche de sentir les odeurs. Par conséquent, les participantes sentent surtout des odeurs sollicitées par la mémoire olfactive :

« Bien là, présentement, je ne peux pas sentir vraiment, bien, surtout que c'est rare que je marche sur la rue avec un masque. Ce n'est pas nécessaire habituellement. Mais une journée, bon, comme aujourd'hui, on sent peut-être moins qu'une journée où... une journée d'automne où on sent vraiment la... il y a une odeur particulière des feuilles, avec les feuilles qui jaunissent, tout ça. Alors, ça, c'est des choses que oui, je peux sentir, mais présentement, je ne sens pas. Je sens le masque. » (Julienne)

« Sinon, je te dirais, c'est juste triste parce qu'on ne sent pas en ce moment l'odeur de... tu sais, il y a les arbres, il y a de la nature ici quand même. Là, on est à côté de plein de haies. Au lieu d'avoir des clôtures, c'est le *fun* que ce soit de la nature puis [...] avec un masque, on ne le sent pas, tout ça. En tout cas, je ne sais pas toi, là, mais moi, je sens mon haleine. » (Élaine)

Également, lorsqu'une odeur plaisante ou déplaisante est sentie durant le parcours (aliments, nature, pollution, effet climatique, matériaux...), ces femmes manifestent une réaction émotive et changent dès lors l'expression de leur visage. Toutefois, certaines odeurs perçues durant le parcours sont considérées comme des nuisances olfactives. Celles-ci sont relatives à la saleté et à la pollution de l'air, contrairement à d'autres odeurs perçues comme bonnes et qui suscitent du plaisir, ces dernières étant liées aux espaces verts, à savoir la terre les fleurs, à l'automne, et leur rappelant la nature et des sensations gustatives suscitées par les stimulations de l'odorat comme les aliments (voir tableau 3.2). Cette perception olfactive *in situ* repose principalement sur un contexte spatial et temporel, sur les éléments rappelant à la nature, les stimuli odorants et le contexte personnel des participantes. En outre, nos participantes ont interprété ces odeurs qu'on peut facilement distinguer soit en tant qu'« odeur agréable » ou une « odeur désagréable ». Par conséquent, cette expérience olfactive (négative ou positive) a des effets sur le choix des parcours des femmes. D'une part, pour ce qui est des odeurs dites agréables et bonnes, les femmes ont tendance à être sensibles aux odeurs qu'elles apprécient et, d'autre part, elles sont portées à éviter les odeurs qu'elles n'apprécient pas ou qu'elles jugent désagréables ou mauvaises, car elles sont source d'inconfort.

Par ailleurs, nous avons remarqué que l'odeur apparaît comme un moyen de repère spatial. Effectivement, quelques femmes parviennent à détecter la source odorante et à la repérer dans l'espace grâce à son intensité :

« Oui, ça peut arriver. Comme là, je trouve que ça sent la pizza parce qu'il y a une pizzeria pas loin. » (Gisèle)

« Je ne me suis jamais beaucoup attardé à ça, notamment parce que c'est très court comme trajet. Sauf pour deux trucs : l'odeur parfois près de Fleury (resto ou boulangerie ça sent bon !) » (Béatrice)

« Normalement, quand je fais ce trajet, il n'y a pas d'odeurs spécifiques, sauf parfois, quand je passe à côté du... si vous connaissez la Bête à Pain, donc, ils font, par exemple, des croissants et tout ça. Parfois, si leur porte est ouverte, j'aime bien l'odeur. On sent l'odeur des croissants bien chauds. » (Marie)

**Tableau 3.2 : Odeurs mentionnées durant les différents parcours regroupés selon le ressenti (odeurs agréables ou désagréables)**

Odeurs agréables	Odeurs désagréables
Lilas / terre mouillée / la nourriture / les feuilles séchée / l'automne / restaurant boulangerie / gazon couper / feuilles / feu / cheminée / arbre / nature / compagne / poulet St-Hubert / frais / pizzeria / parc / tilleuls en fleurs / l'été / poulet cuit / marinade / la rivière / ketchup / barbecue	Gaz / produit chimique / auto / air pollué odeur inconnu / poulet cuit / cigarette / essence / kérosène / caoutchouc / travaux / l'urine / restaurant commercial industriel / poubelle

Source : (Sehili 2021)

Le sens de l'odorat n'est pas mobilisé de la même manière selon les participantes. Durant les parcours, quelques femmes affirment qu'elles n'ont aucune sensibilité aux odeurs environnantes parce qu'elles ne sont pas reconnaissables, ou qu'elles n'y sont pas habituées. De plus, nous constatons que certaines femmes ne recourent pas à ce sens au cours de leur marche :

« Mais ici, je pense qu'on s'habitue à un lieu ça fait que...ça fait partie de mon environnement. Le chant, les odeurs. » (Diane)

« Pas vraiment. Je vous dirais que je ne suis pas quelqu'un de particulièrement sensible aux odeurs. Je n'ai pas un nez super développé. À part les mauvaises odeurs, ce n'est pas vraiment quelque chose que je remarque. S'il y avait un parterre de fleurs à côté, probablement que je réussirais à le sentir, mais outre ça... » (Karine)

« Je ne suis pas quelqu'un qui réagit beaucoup aux odeurs, honnêtement. » (Lucille)

Par rapport au ressenti, on remarque que les observations que l'on peut faire pour la perception des odeurs liées au sens gustatif sont similaires, mais différent selon les participantes. L'une d'entre elles n'apprécie pas de sentir l'odeur « du poulet Saint-Hubert » le matin, parce que cela lui a causé des nausées pendant sa grossesse. Toutefois, cela ne la dérange pas durant les heures du dîner, tandis qu'une autre femme n'apprécie pas l'odeur, car elle la trouve trop « industrielle » :

« En fait, on va se rapprocher, je vais sentir le poulet. Le Saint-Hubert dégage vraiment une odeur de poulet, ce qui est plutôt agréable quand on passe à des heures où on a faim. Mais des fois, si on passe le matin, ça commence à sentir le poulet grillé à partir de 10 heures peut-être le matin. Des fois, c'est un peu plus dur sur l'estomac, surtout avant quand j'étais enceinte, avant d'avoir le

bébé. Des fois, on passait par ici, avec l'odeur du poulet, c'était un petit peu moins agréable. »  
(Karine)

« Je n'ai pas envie de venir ici. Les odeurs des restaurants... moi, je mange très santé. Les odeurs des restaurants me dérangent. Ça dépend lesquels, mais ceux-là qui sont très commerciaux, très industriels, je n'aime pas du tout. » (Irène)

### **3.3.3 L'ouïe : la perception auditive**

Les éléments dont il est question dans cette partie sont l'ensemble des sons perçus dans l'environnement par nos participantes, il s'agit donc d'une composante de l'environnement. Les données recueillies sur leur environnement auditif indiquent qu'il s'agit d'une réponse à un stimulus sonore par le sens de l'ouïe, et d'une réaction selon leur compréhension de la source sonore et leur connaissance. Dans notre analyse, nous avons classé les sons perçus par nos participantes en deux catégories. Dans une première catégorie, nous avons mis les sons, considérés comme harmonieux, qualifiés d'« agréable » et de « *fun* ». Et dans la deuxième catégorie, se trouvent les bruits relatifs à des sons gênants, indésirables, mais aussi les bruits parasites ou les perturbations sonores. Les répondantes les qualifient par exemple de « désagréables », « bruyantes », « dérangeantes », « agaçantes » (voir tableau 3.3). Toutefois, rappelons que la perception des bruits en tant que tels est subjective, par exemple les bruits de skateboard, sont considérés comme un bruit intimidant par une participante et comme un son agréable par une autre. Cela relèverait a priori de l'expérience personnelle antérieure de chacune, façonnant sa perception et d'emblée son interprétation :

« Ici, quand on passe près du skate-park, je trouve toujours ça agréable le bruit du skate-park et tout ça. Ça a une connotation pour moi, ça me rappelle un petit peu plus la jeunesse. Un petit clin d'œil à la petite jeunesse délinquante. Une association qui se fait dans ma tête - je ne sais pas vraiment pourquoi, mais c'est ça. Moi, j'ai grandi dans le quartier aussi, ça fait que c'est un endroit où on traînait un petit peu aussi adolescent. Ça me fait toujours plaisir d'entendre le bruit des skateboards sur les rampes. » (Karine)

Tout d'abord, les constructions et les voitures sont une source de bruit qui préoccupe la majorité de nos participants. Par ailleurs, l'intensité du bruit à un endroit empêche de percevoir complètement d'autres sons selon certaines participantes, qu'elles qualifient d'« agréables ». Or, l'intensité de ce bruit affecte parfois le corps de quelques participantes, car elles le ressentent comme stressant. Par conséquent, elles s'immobilisent pour s'éloigner de la source bruyante ou

trouvent une stratégie pour limiter leur temps d'exposition à cette source. Selon nos enquêtées, les boulevards Saint-Laurent et Henri Bourassa sont les endroits les plus bruyants. Trois de nos enquêtées qui habitent le Boulevard Saint-Laurent ont jugé leur quartier comme bruyant et considèrent qu'il est la principale source de nuisance sonore, en raison du volume du trafic routier, à la différence de la majorité de nos enquêtées qui habitent sur les petites rues résidentielles et qui jugent l'ambiance sonore de leur quartier comme étant calme, et ce, malgré la présence de quelques nuisances sonores, comme le bruit des avions. Cependant, nous remarquons une sorte d'adaptation aux bruits des avions par nos participantes. Peut-être serait-ce par habitude à cette source sonore que ces femmes portent moins d'attention à cette nuisance ? Nous pensons que cela influencerait leur perception de l'environnement auditif:

« C'est ça, on est chanceux parce qu'il n'y a presque pas de trafic aérien. Sinon c'était minimum 10-12 avions par jour qui nous passent direct au-dessus de la tête. C'est désagréable, mais on finit par ne plus les entendre après un an ou deux. » (Patricia)

« Tu vois, je suis habituée à vivre en ville. Pour moi, le bruit ne me dérange pas trop. Il y a des avions qui des fois quand on n'est pas habitués, quelqu'un qui ne vit pas dans le quartier les entend. Nous, à force de rester, on finit par ne plus les entendre. Mais là, c'est plus tranquille depuis qu'on est en confinement, puis qu'on ne peut plus vraiment voyager. Mais, avant, il y en avait vraiment beaucoup. Comme je te le dis, moi ce n'est pas... ici, ce n'est pas un problème. Si j'étais proche d'une autoroute, là je pense que j'aurais de la difficulté, parce que le trafic sur une autoroute c'est plus bruyant. Mais ici, je pense qu'on s'habitue à un lieu, ça fait que, ça fait partie de mon environnement. Le chant, les odeurs. » (Diane)

Concernant le repérage spatial des bruits, quand il s'agit d'un son familier tel que celui des voitures, les participantes sont capables d'identifier ces derniers et de les localiser spatialement et peuvent facilement distinguer les bruits qui proviennent du boulevard. Mais cela est plus tolérable à distance dans les petites rues résidentielles que lorsque le bruit est proche :

« Oui, c'est ça. C'est pour ça que j'utilise ce trajet-là parce qu'il est moins bruyant. Là, on arrive près de Henri-Bourassa puis là, on entend déjà le trafic puis il y a de plus en plus de trafic sur Henri-Bourassa. Là, c'est juste qu'il y a une voiture... Je préfère, c'est ça, prendre des petites rues où on entend moins le trafic. On l'entend toujours un peu à Ahuntsic, mais c'est quand même pas mal moins pire sur les petites rues que sur les grosses rues [...] Je ne sais pas si vous remarquez, on entend quand même encore le boulevard, là... » (Gisèle)

Par ailleurs, la forme de perception de certains sons et bruits varie. Nous avons observé deux variations. Premièrement, selon des moments de la journée :

« En termes de trafic, c'est l'heure de la journée où, justement, il y a plus de bruit... Il y a différents moments où il va y avoir des bruits, où la rue, c'est plus achalandé. Notamment, le matin, il y a plus de trafic, il y a plus de circulation... » (Julienne)

Deuxièmement, d'après nos observations, il nous semble que le milieu de travail et le contexte dans lequel les femmes exercent leur métier joueraient un rôle de critère de sélection d'exclusion ou d'inclusion de ce qu'elles perçoivent par leur sens de l'ouïe. Ainsi, une femme exerçant dans le milieu scolaire, à titre d'enseignante au primaire, est à la recherche d'une ambiance sonore plus calme et faiblement volumineuse. Tandis qu'une autre femme, celle-ci une retraitée de l'enseignement qui a travaillé 30 ans avec les enfants, cherche au contraire à les voir et à les entendre, pour revivre cette expérience sonore qui a caractérisé sa vie professionnelle :

« Ben là, je trouve ça calme. Ça ne me gêne pas d'être proche de Saint-Laurent. Il y a de la circulation, mais ça va mieux. Dans le centre-ville de Montréal [...] *okay*, il y a trop de bruit, et le fait de travailler avec des enfants... Je travaille dans le bruit toute la journée et le soir, le samedi matin, je [...] Louis (un enfant) braille dans les oreilles toute la journée. » (Thérèse)

« D'une part, pour passer devant l'école... Donc, entendre les enfants, c'est pour moi une joie incommensurable. J'ai travaillé en éducation. Donc, ce sont des beaux souvenirs qui remontent à chaque fois. Donc, je ne peux pas me passer de... dès qu'il y a une école, je passe devant. » (Lucille)

Les femmes qui ne supportent pas certaines sources sonores adoptent des techniques pour éviter les bruits ou fuir certaines ondes, soit en changeant le parcours et en cherchant des rues avec plus de végétation. Une participante nous a déclaré que la végétation influe fortement sur l'ambiance sonore qu'elle perçoit, car elle joue un rôle de filtre et réduit la propagation sonore. Nous avons effectivement remarqué cet aspect chez d'autres marcheuses. Une seule répondante nous a affirmé qu'elle met ses écouteurs sans son pour bloquer les bruits durant son parcours; pour elle, c'est un moyen pour l'empêcher d'entendre plus au moins certains bruits :

« Mais comme je dis, d'habitude, j'ai mes écouteurs sur les oreilles. Donc, je n'entends pas. C'est une des raisons aussi pourquoi... des fois, il n'y a rien dans mes écouteurs. C'est juste que j'ai des écouteurs sur les oreilles. Ça bloque le bruit. Si ça me dérange. Je n'entends pas vraiment. » (Avril)

« Oui. Bien, c'est ça. C'est pour ça que j'essaie d'éviter les boulevards, là, parce qu'on se sent plus en ville, mais quand on prend les petites rues puis qu'on n'est pas près du boulevard, on n'entend

pas trop le trafic. Depuis qu'ils ont coupé beaucoup d'arbres à cause de... je ne sais plus c'est quoi la maladie des arbres, l'agrile du frêne, ...ce qui fait que, de chez moi, on entend maintenant l'autoroute 15, ce qui n'était pas le cas avant... quand on n'est pas sur des boulevards, on a vraiment l'impression d'être en campagne puis c'est ce qui est agréable, la verdure, les arbres, les fleurs puis c'est ça, le fait que les arbres absorbent le bruit, pas juste la pollution. Quand on n'est pas sur des boulevards, c'est ça, on se sent vraiment... » (Gisèle)

Notons que le son n'est certes pas le seul sens qui intervient dans ce processus. En effet, la vue joue un rôle important. En plus de porter attention au bruit, une de nos participantes observe les feuilles au sol qu'elle écrase lorsqu'elle marche :

« Ce que j'aime aussi quand je marche à l'automne, c'est quand il y a des feuilles puis ça fait « crouch, crouch, crouch ». Je me fais un plaisir d'aller marcher dans les tas de feuilles juste parce que je trouve ça *l'fun*. » (Carole)

Ce faisant, on remarque que les sons dits agréables proviennent d'une source sonore présente dans l'environnement, relatif à des éléments rappelant la nature tels que le son des arbres, des feuilles, oiseaux, le vent, les humains, etc. Par contre, les sons dits désagréables proviennent d'une source mécanique et des moteurs.

**Tableau 3.3 : Sons mentionnés durant les différents parcours et regroupés selon le ressenti (sons agréables ou désagréables)**

Sons agréables	Sons désagréables (bruits)
Oiseaux / feuilles / enfant qui jouent, riant / humain jaser / jeunes / vélos / musique / le vent / les arbres / skate-park / canards	Avions / caserne de pompier / construction / voitures / trafic / accidents / bruits des freins / tondeuse / souffleuse à feuilles / autoroute / bateaux

Source : (Sehili 2021)

Les bruits souvent considérés comme étant des sons nuisibles, comme le trafic, les camions, les avions, ne sont pas dérangeants pour certaines participantes car, pour elles cela fait partie intégrante des ambiances sonores de la ville. En effet, on constate une certaine familiarisation avec ces sons quotidiens, c'est-à-dire le fait d'être habitué aux sons qui les environnent :

« Non. Mais, tu vois ici ça commence plus... Comparé à ma rue, ici ça commence à plus bouger. Tu vois les camions, ça ne me dérange pas... Les avions passent. Les autobus passent. J'aime ça autant que l'odeur du feu qui rappelle la campagne. » (Olivia)

Nous avons également remarqué que l'expérience du cadre de vie antérieur influait sur la manière dont elles appréhendent l'environnement sonore :

« À part que Saint-Laurent est passante (donc bruyante), il y a quand même des avions très souvent, assez basses vu l'aéroport à l'ouest. Et la construction, particulièrement cette année avec Clark qui est retapée. Je ne sais pas si c'est pertinent, mais il y a une caserne de pompiers coin Saint-Laurent et Chabanel, ça aussi ça fait partie de mon paysage auditif... Mais personnellement je vivais à côté d'la *track* de chemin de fer sur Saint-Denis avant donc pas grand-chose qui me dérange. Je prends pour acquis que ça fait partie de vivre en ville. » (Béatrice)

### **3.3.4 Le toucher : la sensation thermique**

Nous entendons par la perception thermique, la sensibilité au froid au et au chaud. Dans notre analyse, nous avons relevé quelques propos énoncés par rapport à la sensibilité au chaud, autrement dit les îlots de chaleur, dont la température est significativement plus élevée que celle des zones environnantes durant l'été. En effet, plusieurs facteurs peuvent influencer l'environnement thermique. Selon nos participantes, la différence de sensation thermique est due à la présence intense d'un revêtement du sol, le béton, mais aussi à l'absence des espaces verts tels que les arbres, les aménagements de végétaux qui permettent de rafraîchir l'espace, et de créer ainsi un effet d'ombrage. Toutes nos participantes qui arrivent du côté ouest de l'épicerie ont mentionné cet aspect, car elles sont obligées de passer par la voie bétonnée de l'épicerie (Figure 3.24) :

« Mais c'est ça, une journée ensoleillée, c'est chaud. On sent la différence de température. C'est sûr que d'ajouter des arbres, ce serait peut-être une chose à faire au Provigo...Moi, c'est vraiment le béton, surtout une journée très chaude, ici, ce serait le tronçon le moins agréable à marcher. Ce n'est pas si long, mais on sent la différence quand il fait chaud. Parce que les arbres aident à rafraîchir l'air. C'est ça qu'on appelle les îlots de chaleur. Ça rafraîchit. » (Julienne)

« Espace Provigo c'est vraiment laid. Ils devraient mettre de la verdure ici. Ça ne se peut pas, il n'y a aucune maison pour que ça soit bétonné comme ça. En plus l'été, c'est l'enfer venir ici parce qu'il fait 40. Quand il fait soleil, ça chauffe ici. Ce n'est vraiment pas agréable. » (Patricia)

« Bien, il y en a, mais la végétation, je te dirais, regarde, comme ici, il n'y a pas un arbre. Il y en a un petit peu de l'autre bord, mais pas beaucoup. Quand tu marches l'été, qu'il fait super chaud, tu n'as pas d'ombrage puis ça fait plus pollué, ça fait plus d'îlots de chaleur. » (Carole)



**Figure 3.24 : Photo de la devanture de l'épicerie**

Source : (Sehili 2021)

### **3.3.5 Les émotions**

L'émotion renvoie à ce que les femmes ressentent. Dans cette partie, nous avons relevé plusieurs émotions provoquées par cette perception sensible de l'espace à travers les 4 sens : émotion procurée par l'odorat, la vue, l'ouïe, le toucher (la température). Il faut souligner que nous avons distingué les émotions provoquées par des éléments de l'environnement (comme la végétation pouvant susciter une impression de bien-être), ainsi que les émotions provoquées par les caractéristiques des éléments de l'environnement (comme la propreté des espaces, la tranquillité des rues).

Ces émotions façonnent grandement le choix des parcours, suscitent différentes réactions et comportements. Les femmes interrogées verbalisent ce qu'elles ressentent lorsqu'elles se trouvent dans un environnement qui sollicite les cinq sens. Pour connaître ces émotions ressenties, nous nous basons sur la réaction verbale des participantes par rapport aux informations reçues de l'environnement et sur leurs expressions faciales au moment de la verbalisation du ressenti, bien que cela peut être difficile dans la mesure où les femmes portaient des masques sur le visage. Toutefois, nous pouvons faire ressortir deux principales émotions ressenties par les participantes lors de la marche : les « émotions agréables » suscitant le bien-être et les « émotions désagréables » provoquant l'inconfort.

De nombreux stimuli qui proviennent de l'environnement peuvent donc avoir un impact significatif sur les émotions de nos participantes. Malgré nos relances, et nos demandes d'explication, les participantes ne parviennent pas expliquer ce qu'elles ressentent, même si elles ont fréquemment pointé des éléments qu'elles apprécient, ce qui les dérange, ce qu'elles trouvent « beau » ou « agréable », qu'elles trouvent « laid ». Elles ont surtout verbalisé lorsque quelque chose les faisait sentir bien ou les dérangeait. Par ailleurs, nous avons remarqué que nos participantes s'éloignent des objets ou des éléments jugés désagréables et s'orientent volontiers vers les objets ou éléments jugés agréables.

Premièrement, les émotions agréables procurent le *bien-être*, qui est un terme plus utilisé dans les discours de nos participantes qui renvoie au fait de se sentir bien et qui est lié à une marche agréable. Nous avons remarqué également que ce terme est employé lorsque les femmes se trouvent dans des petites rues calmes et tranquilles, bien entretenues, loin de la circulation automobile et des bruits des voitures, avec la présence de vélos, d'odeurs conviviales de restaurant, comme la boulangerie ou des odeurs de fleurs et d'arbres, le fait d'être en présence de plus de végétation. Ainsi, lorsque les femmes sont en présence d'éléments qui provoquent un plaisir visuel, ce plaisir se traduit souvent en quelques mots comme « c'est chaleureux », « beau », « joli ». De plus, cela renvoie à l'esthétique de l'environnement, telles que les couleurs, transmettant des émotions liées aux matériaux employés pour le bâti et à la nature, à l'architecture et à sa qualité, qui suscite des émotions et des impressions par l'ambiance qu'elle procure. Au-delà de l'aspect visuel et la matérialité physique, nous avons remarqué que quelques composantes de l'environnement déclenchent des émotions pour certaines, mais pas pour d'autres, par exemple, une participante passant dans un parking de camping-car, s'imagine en avoir une et faire des voyages.

Deuxièmement, en ce qui a trait à l'émotion d'inconfort, on peut remarquer que le ressenti renvoie à celui à l'« agressivité » et à l'« irritabilité », apparaissant dès que les femmes entendent des bruits de travaux et de voitures, les endroits sales. Tout ceci constitue des éléments qui provoquent du stress et un ressenti d'agressivité, autrement dit, de l'inconfort. Par exemple, quelques femmes se sentent agressées par le manque d'harmonie des couleurs (voir Annexe 2).

Les émotions occupent une place importante dans la manière d'appréhender les lieux parcourus avec les participantes. En effet, d'une personne à une autre, le ressenti est différent. Chaque

expérience est forgée par les ressentis du parcours et les sentiments qui sont apparus lorsqu'elles parcouraient l'espace.

### 3.3.5.1 *Les souvenirs*

La perception sensorielle que les femmes ont de leur parcours se révèle donc à l'aide de leurs sens. Ceux-ci sont directement liés à la mémoire qui est aussi sollicitée par l'expérience sensorielle. Nous entendons par mémoire un ensemble de souvenirs vécus. Ces souvenirs sont les informations recueillies de l'espace environnant durant une expérience antérieure. À cet égard, nos participantes retiennent les impressions et les émotions vécues qui les ont marquées à un moment T et un lieu X. C'est pourquoi elles nous ont souvent raconté des histoires, des souvenirs liés aux lieux, aux objets, aux odeurs et aux personnes, et elles ont aussi fait des comparaisons entre des lieux et des éléments.

D'après l'inventaire des propos exprimés par les participantes, on peut facilement recenser les souvenirs liés à l'ambiance visuelle et à l'ambiance olfactive. Par rapport aux souvenirs liés à l'ambiance visuelle, la vue est le sens le plus efficace qui peut faire remonter des souvenirs d'une situation et des moments. Une répondante, Avril, nous a décrit sa première expérience sur une rue du quartier et ses sensations par rapport à l'ambiance et comment cela a influencé son choix du parcours actuel. Tandis qu'une autre, Béatrice, nous a expliqué comment la rue Fleury et la petite ruelle lui rappellent une artère du Saguenay et ses maisons typiques avec des arrière-cours où elle a vécu toute sa vie:

« Puis ça a été une des premières rues du quartier que j'ai prises... Puis la rue ici, bien, c'est une des premières rues que j'ai prises pour le *fun*, pour changer de trajet, tu sais, puis je l'avais trouvé tellement belle qu'après ça, je la prenais souvent, la grande allée, je la prenais souvent à vélo juste parce que, bien, c'est large, on est bien puis c'est joli quand même avec tous les arbres verts au centre. » (Avril)

« La rue Fleury me rappelle une artère dans mon coin, je viens du Saguenay. La rue Racine, la petite rue commerçante à Chicoutimi qui a un charme, à ma connaissance c'est pas mal la plus hot dans le coin. » (Béatrice)

Pour d'autres répondantes, c'est l'ancienneté qui influe sur la remémoration des souvenirs, car souvent le trajet ou le quartier est associé à une durée entre 20 ans et 60 ans; elles se souviennent donc de beaucoup des histoires, de moments agréables de leur enfance et jeunesse, vécus dans

un lieu précis sur le parcours. En outre, elles remarquent les transformations paysagères faites dans le quartier à travers le temps, c'est notamment le cas d'Élaine, Lucille, Fanny, Olivia et Gisèle, ainsi que les décorations événementielles, telles celles de Noël, d'Halloween sur la rue Fleury, comme c'est le cas de Diane, par exemple :

« Bien, ici, je te dirais, là, ici, ils ont comme mis des genres de condos ou je ne sais pas trop. C'est vraiment plus beau que ce que c'était avant. Avant, c'était vraiment horrible... Ah ! Et lui, il a refait sa clôture. C'est le *fun*, avant elle tombait comme ça... genre. Elle était plus en biais. Là, c'est beau, là, tu sais. Tu vois qu'il y a comme un entretien... c'est le *fun* comment il l'a créée. » (Élaine)

« Il faut dire aussi que j'habite Ahuntsic depuis plus de 60 ans. Donc, ici, je venais rejoindre mes copines et ce n'était pas développé comme ça il y a 60 ans. Il y avait beaucoup, beaucoup de verdure, beaucoup d'endroits où on pouvait marcher sans voir des gros « buildings ». C'était plus résidentiel. Maintenant, il y a plus de blocs appartements qui viennent se mêler au résidentiel. » (Lucille)

Par rapport aux souvenirs relatifs à l'ambiance olfactive, nous avons constaté que l'odorat est un sens qui fait appel aussi à la mémoire. Il est souvent porteur de souvenirs. En effet, les odeurs perçues ou vécues durant le parcours sont associées à des moments d'enfance, de jeunesse, de voyage ou même à un lieu de travail :

« La boulangerie me rappelle quand j'ai travaillé dans une boulangerie d'un supermarché, l'odeur des croissants et tout le matin, ça met du bonheur je marche souvent sur Fleury tôt le matin avec mon chien. » (Béatrice)

« Probablement, ça remonte à mon enfance. Sur le terrain de mon grand-père, il y avait des lilas. J'imagine que c'est pour ça que j'aime beaucoup cette odeur-là. Mais, il y en a vraiment beaucoup, beaucoup dans le quartier. Puis, au mois de juin, c'est super agréable de se promener parce qu'on marche, puis on a une bouffée de parfum de lilas. » (Patricia)

« Oui et non. Mais, un jour, je suis allée faire un voyage en Guadeloupe et ils faisaient cuire des poulets sur le coin de la rue, alors... » (Diane)

« Bien, ça me rappelle les feux de camp de ma jeunesse. Des campings, des camps de scouts. Des retraits dans le bois, qu'on fait un feu le soir. Il y avait cette odeur-là qui revenait en ville ici. Mais là, il n'y en n'a plus. » (Olivia)

### 3.3.5.2 Comparaison issue de la perception

En ce qui a trait à la comparaison, cela implique certaines références du vécu personnel stocké dans la mémoire sous forme de souvenirs. Toutes les femmes interrogées sur leur perception *in situ* se souviennent d'une sensation ou détectent un rapport antérieur à un espace ou une autre expérience dans un autre lieu soit similaire ou différent. Ces expériences sensorielles de différentes ambiances urbaines permettent donc une comparaison entre les composantes des lieux. Toutefois, elles comparent souvent l'état actuel de son parcours à l'état passé ou des caractéristiques du parcours *in situ* à d'autres parcours.

Les premiers éléments remarquables et comparés par la majorité des répondantes se révèlent être la proximité des services, les rues, les trottoirs et la végétation. Les enquêtées font la comparaison en ces termes et qualifient le quartier Ahuntsic comme étant typiquement la banlieue en ville ou la campagne en ville grâce à la proximité des commerces et la forte présence de verdure, ainsi que le style architectural des maisons, les espaces aérés, la configuration des rues et la largeur des trottoirs. Pour les femmes qui ont vécu dans des villes en dehors de Montréal, la proximité des commerces est un potentiel mis en avant dans le processus de comparaison de leur précédent quartier des villes comme Laval, Joliette et Saguenay. C'est le contraire pour les participantes ayant vécu dans le quartier d'Ahuntsic qui trouvent que les commerces sont moins proches par rapport à d'autres quartiers de Montréal, comme Villeray, Le Plateau Mont-Royal ou La Petite-Italie.

Le deuxième élément souvent comparé est la largeur des trottoirs et les intersections. La largeur adéquate des trottoirs est reconnue par la majorité des participantes comme un élément de confort. Alors, il est souvent comparé à d'autres quartiers de Montréal où les trottoirs sont moins larges, comme Le Plateau-Mont Royal et Villeray. Elles mettent également en comparaison le niveau de difficulté des traversées par rapport à d'autres traversées à Montréal ou dans un autre pays, c'est cas de Diane et Fanny :

« Non. Vraiment, on a trop d'espaces ici, on ne peut pas chialer. Peut-être sur le Plateau, c'est un obstacle, mais ici non [...] » (Patricia)

« C'est sûr que ce n'est pas des gros coins de rue, on n'est pas au coin de Pie IX et Henri-Bourassa, mais quand même. On dirait que les gens sont impatients ici. » (Olivia)

Les autres éléments comparés sont l'esthétique, le mobilier urbain, les endroits bruyants, la propreté. À ce sujet, trois répondantes, Avril, Lucille, Marie, comparent les espaces mal entretenus à d'autres espaces propres. Par rapport, au mobilier urbain, une répondante, Lucille met en parallèle le plaisir procuré à la présence de ce dernier sur le boulevard avec le plaisir vécu dans un parc. Elle nous a déclaré préférer du mobilier urbain du parc qu'elle fréquente désormais par rapport à celui de la rue Fleury qui n'était pas pour elle agréable :

« Bien, c'est ça. Ahuntsic, les îlots de chaleur sont quand même moins importants que sur le Plateau, mettons, justement parce qu'il y a beaucoup d'arbres puis qu'il y a beaucoup de terrains avec de la verdure. Ça réduit les îlots de chaleur puis quand on regarde les cartes d'îlots de chaleur à Montréal, à peu près un des seuls coins où il n'y a pas d'îlots de chaleur, c'est dans ce coin-ci. » (Gisèle)

« La végétation ! je ne sais pas. C'est beau. C'est beau. C'est bon pour la santé. C'est ce que j'aime de Montréal. Je trouve que, tu sais, pour être allée souvent en Europe, je trouve que Montréal, c'est une ville très verte. Il y a beaucoup de végétation puis c'est ça que j'aime ici. Des fois, quand j'allais dans des grandes villes en Europe, je trouvais qu'il manquait quelque chose jusqu'à tant que je me rende compte que c'était les parcs, les arbres, les espaces verts qu'il n'y avait pas. » (Avril)

« Je n'y avais jamais pensé. Désolée. [...] Bien, c'est ça, ce que j'aime ici... et là, je compare ce quartier à d'autres quartiers qui sont, si tu veux, plus urbains. J'aime bien le style de ce quartier parce que, premièrement, je trouve qu'il n'y a pas de chaînes... » (Marie)

« Parce que, bien, j'ai grandi beaucoup dans un chalet puis les bruits de la nature, le bruit des feuilles, marcher sur les feuilles, ça, j'adore ça, aller dans la forêt. Ça ne fait pas en sorte... mettons à New York, souvent, je vais à New York puis tu n'entends jamais le bruit des feuilles. Tu entends les voitures, le bruit des gens qui sont tout le temps, tout le temps pressés. Mais ici, il y a comme un certain rappel qu'on vit encore dans une place tranquille, relativement. » (Henriette)

### **3.4 La rue et la pratique de la marche : entre obstacles et facilitateurs**

D'après tous les résultats énoncés jusqu'ici, nous pouvons conclure que la perception est donc le résultat de plusieurs informations recueillies de l'environnement immédiat à travers les récepteurs sensibles, c'est-à-dire les sens. Tel que nous l'avons évoqué dans les parties précédentes, la vision permet d'appréhender l'environnement immédiat, elle apporte une énorme quantité d'informations par rapport aux autres sens. Cela conduit à une superposition de la perception visuelle et de sa description.

Nous voulons, avec cette catégorie, comprendre ce que l'environnement représente pour les femmes en fonction de leur pratique de la marche. Il s'agit de comprendre quels sont les obstacles rencontrés dans leur trajet en allant à l'épicerie et les éléments incitatifs à la marche qui rendent un parcours agréable et qui procurent le bien-être. Quand nous demandons de décrire ce qu'il y a autour d'elles tout en distinguant les caractères plaisants et déplaisants à un moment précis, les répondantes au premier coup d'œil soulèvent ce qui capte leur attention et rappellent des souvenirs, par exemple, voir les transformations qu'il y a eu dans leur parcours et le quartier en général, telles que des nouveaux projets architecturaux ou des améliorations dans des infrastructures.

En décrivant l'environnement immédiat, quelques femmes ne se limitent pas à évoquer les parcours perçus, mais aussi le vécu, elles racontent les souvenirs relatifs aux lieux et comparent l'état d'avant et l'état présent ou avec d'autres lieux et s'arrêtent de temps en temps sur le parcours pour pointer du doigt. Même si, parfois, elles ne traversent pas les lieux en question au moment du parcours ou qu'elles le voient de loin. La description, la comparaison des lieux et surtout les souvenirs associés à ces derniers expliquent l'attention que les femmes portent à leur environnement immédiat, et rendent compte de la familiarisation qu'elles ont avec ce dernier.

### **3.4.1 Les obstacles dans la rue**

Dans les promenades commentées que nous avons organisées, nous avons observé beaucoup d'éléments qui font appel à des obstacles qui influencent la marche. Tel que définis dans le chapitre précédant, les obstacles sont tous les éléments qui entravent la marche et change le rythme des pas. Parmi les obstacles rencontrés, il y a les panneaux de construction, les bacs de recyclage, les buissons qui débordent et le mobilier urbain, des éléments qui peuvent également devenir un obstacle lorsqu'ils se trouvent au milieu du trottoir (voir figure 3.25, 1,2,3). Cependant, les femmes appréhendent l'objet et font face alors à ces obstacles physiques et trouvent une stratégie pour se déplacer sans être dérangées, et ce, en choisissant le parcours et les heures:

« [...] mais du côté ici, ça va, mais de l'autre côté, il y a comme des matériaux de construction partout sur le trottoir. » (Avril)

« Quand c'est la journée du recyclage, ou des poubelles, c'est dérangeant parce qu'il y a souvent... ça devient souvent des obstacles, qui sont en plein milieu du trottoir. Règle générale, ce n'est pas

le cas les autres jours. Ce n'est pas particulièrement dérangeant. Mais les jours... j'avais appris un peu les horaires des (inaudible 28 :50) du recyclage, parce que c'était désagréable d'avoir [...] ce que les gens laissent sur le trottoir. Mais c'est vraiment un certain jour particulier. [...] Il y a des rues [...] pour lesquelles les trottoirs sont plus étroits ou qu'il y a plus de commerces donc vraiment plus de stocks qui se retrouvent sur la rue. Sur ces rues-là, j'évitais un petit peu de passer par là. Je faisais une plus grosse promenade dans le parc puis je ne venais pas à l'épicerie cette journée-là. » (Karine)



**Figure 3.25 : Obstacles sur la rue non appréciée (1), (2), (3)**

Source : (Sehili 2021)

En évitant les embûches, les femmes reconnaissent la difficulté pour les personnes à mobilité réduite et les mères avec des poussettes, qui doivent alors s'adapter à ce genre d'obstacles, et affirment par conséquent qu'un environnement propice à la marche doit être dépourvu d'obstacles :

« Ah ! Ça, pour moi, il n'y a pas de problème parce que je suis « *able-bodied* », mais pour les gens à mobilité réduite, ça peut être difficile. Des fois, ça m'arrive de tasser une pancarte ou une poubelle parce que pour ces gens-là, ce n'est clairement pas facile, là. Puis ici aussi, là, il y avait les travaux, mais là, c'est en train de... ça, c'est bien aussi, je pense, ici... » (Avril)

« Bien, ceux-là ne sont pas si pires, mais ça peut être problématique pour des gens à mobilité réduite, des gens avec des poussettes ou des choses comme ça. Il faudrait que la Ville fasse attention. » (Gisèle)

La présence du mobilier urbain, comme des poubelles ou des pots de fleurs, peut devenir un obstacle s'il empiète sur le trottoir et empêche d'avoir une marche fluide et agréable :

« La largeur de la rue, c'est bien. Ils commencent à faire comme des pots de fleurs par terre comme ici puis ça, ça prend de l'espace pour marcher puis je trouve que ce n'est pas super pratique parce

que c'est beau l'été, sauf que l'hiver, on ne les voit plus, les fleurs...C'est beaucoup de plates-bandes. Après ça, on ne peut pas marcher. S'il y a quelqu'un avec une poussette, c'est compliqué...Les panneaux par terre puis les feuilles. » (Henriette)

« Les vidanges. Ils ne sont pas supposés mettre des vidanges là parce qu'elles sont là depuis je ne sais pas combien de temps. Je pense que ça fait une semaine que les vidanges sont là et même deux semaines. Donc, ça, je trouve ça vraiment... je ne sais pas quoi dire. Je trouve ça vraiment...Ça, ça me dérange. » (Noémie)

En résumé, nous avons compté certaines répondantes qui affirment qu'elles ne se sentent pas dérangées par les bacs ou les panneaux de construction. Mais, pour la majorité, l'accessibilité du parcours est un critère important. Donc, un parcours facile à emprunter est parmi les choix des femmes, car les obstacles modifient le rythme et la pratique de la marche.

Par rapport aux rues évitées et moins préférées, nous avons constaté que les femmes évitent les artères encombrées. Par conséquent, quelques tronçons des parcours sont juste un passage obligatoire, comme le boulevard Saint-Laurent et Henri-Bourassa, à cause de leur caractère bruyant et passant. Toutefois, les femmes s'arrangent pour y marcher le moins possible ou les empruntent seulement par obligation, ou quand les petites rues sont en travaux, et ce, afin d'éviter la saleté et le bruit auxquels elles sont soumises quand elles les fréquentent :

« Bien, c'est très bruyant. Il y a beaucoup de trafic. Donc... C'est stressant. C'est plus que c'est stressant, le bruit, c'est un peu agressant. Donc, c'est moins agréable de marcher ici. C'est la partie que j'aime le moins quand on arrive sur Fleury jusqu'ici. Sur Saint-Laurent, j'aime moins. J'évite de marcher sur Saint-Laurent. » (Noémie)

Par contre, elles préfèrent les rues avec plus de verdure et plus calmes. Ainsi que, les ruelles, pour se sentir en sécurité. Par ailleurs, la rue Fleury est évitée à cause de la forte présence des commerces et du stationnement des deux côtés, également en raison d'une ligne d'autobus qui passe, ce qui induit une forte pollution et un sentiment d'insécurité chez quelques répondantes. Par contre, certaines femmes sont attirées par la rue Fleury en raison de la présence des commerces locaux et de sa taille humaine qui rend la rue plus conviviale.

### 3.4.2 La sécurité des trajets

Malgré l'attention que nos répondantes accordent à la perception sensible de l'environnement, celles-ci portent un intérêt plus important à la sécurité des lieux, en ce qui concerne leur choix du parcours à marcher. Elles évitent de pratiquer la marche dans certains espaces pour des raisons de sécurité. Il faut d'abord distinguer le « sentiment de sécurité » lié à l'environnement bâti et les conflits routiers, et la « sûreté » liée à celui de la criminalité. D'après nos données, la notion de sécurité aborde celle de la circulation et l'environnement bâti. Comme nous l'avons mentionné dans la perception visuelle des trottoirs et de la rue, les trottoirs constituent aussi des composants de la rue qui peuvent jouer un rôle important dans leur sécurité et surtout celle de leurs enfants.

Pour les femmes interrogées, la circulation automobile et les traversées sont davantage perçues comme des facteurs qui nuisent à leur sécurité et leur pratique de la marche. En effet, elles évaluent le parcours, spécifiquement les intersections, en fonction des nuisances des voitures et de la vitesse de la circulation. Même si la présence des intersections est ponctuelle dans le parcours, quelques participantes ajustent leurs parcours pour minimiser le nombre des traversées :

« Je pense que... je ne sais pas. Je n'aime pas traverser les rues pour rien. J'ai peur des autos. Parce que j'ai déjà eu un accident de vélo. Je me suis fait frapper par une auto. J'essaie de ne pas traverser pour rien. [...] Oui, j'évite de traverser les intersections. » (Henriette)

Cependant, l'aménagement des intersections peut entraver ou faciliter le déplacement car ce sont des endroits où elles se sentent plus exposées au risque de collision routière et de blessure par rapport à l'ensemble du parcours et surtout aux heures de pointe. Quant aux intersections, nous constatons qu'elles sont de deux types. Premièrement, l'intersection qui est considérée comme difficile à traverser, où on ne compte aucun feu ou tracé au sol. Ce type d'intersection semble préoccuper les femmes qui les traversent et représente un danger pour elles (« C'est dangereux »). Ce manque de feux de circulation constitue parfois un facteur qui incite les femmes à changer le parcours, jusqu'à faire des détours pour traverser au feu de circulation.

Nous constatons aussi que la perception de dangerosité se manifeste lorsque nos participantes sont exposées à une forte circulation automobile et à une difficulté pour traverser quelques rues larges et mal protégées pour le piéton, et lorsque cette situation éveille des souvenirs d'un accident vécu. La majorité de nos participantes interrogées qui traversent le boulevard Henri

Bourassa et Saint-Laurent nous ont fait part de leur crainte de subir un accident, dans des endroits reconnus pour occasionner le plus d'accidents avec des blessés piétons :

« Ça fait que c'est stressant. Ça fait que moi, c'est le côté de Henri-Bourassa que je n'aime pas parce qu'il y a eu vraiment beaucoup d'accidents ici, mais comme vraiment, vraiment beaucoup là. J'ai vraiment beaucoup assisté à des gens qui ont été blessés. [...] Ça me fait peur, quand même. Le fait que les gens, ils ont souvent des accidents, mais tu sais, c'est vraiment fréquent, là. Tu entends souvent les accidents durant la journée. Nous, on est au coin de la rue, ça fait qu'on les entend tous, là. Ça fait que voilà ! » (Élaine)

« C'est facile ? Non, pas vraiment. Ça dépend des périodes de la semaine, là, mais souvent, il faut attendre, comme là, que le feu là-bas tombe rouge. [...] Il n'y a pas de lumières. On finit par réussir, là, mais à l'heure de pointe la semaine, c'est plus compliqué puis les gens ne sont pas... les automobilistes ne sont pas très... ils ne font pas preuve d'un grand civisme, mettons, envers les piétons qui veulent traverser puis les lumières ne durent pas très longtemps. Alors, il faudrait que ce soit plus long. » (Gisèle)

À l'opposé, malgré la présence des feux de circulation, plusieurs participantes rencontrent des difficultés à traverser dans le temps imparti par le feu piéton, car l'organisation des feux n'est pas toujours avantageuse pour eux (« c'est long »). Elles rencontrent plus de difficultés lorsque les feux sont absents aux intersections. À cela s'ajoute le fait que les piétons peuvent parfois ne pas être vus des automobilistes, dû à la signalisation et à la vitesse de circulation. Tout cela influence la sécurité perçue et le choix du parcours. Une de nos participantes a d'ailleurs subi un accident en traversant le boulevard Saint-Laurent, car elle n'était pas visible pour l'automobiliste :

« C'est sûr que quand on traverse ici, il faut toujours faire attention, parce qu'il y en a toujours qui passe sur la lumière rouge. Ça c'est très fréquent. Puis, en général, encore là, avant de traverser, je vais prendre le temps de regarder. Parce que j'ai déjà failli me faire frapper ici. J'avais un manteau noir, il faisait noir, la personne ne m'a pas vue, alors... mais j'étais sous ma lumière. C'était un accident. » (Diane)

Le deuxième type d'intersection est celle dite « facile à traverser ». Selon des femmes, ce sont les rues moins larges avec la présence d'aménagement adéquat (par exemple des tracés au sol, des terre-pleins, des stop), avec des feux de circulation et un débit de circulation moins dense. Toutefois, certaines intersections où le trafic est dense, et malgré l'absence de feux, sont pour certaines « faciles à traverser. » Quelques femmes, comme Olivia, ajoutent qu'« il faut faire attention, il faut regarder, il faut écouter ». De plus, il faut analyser le comportement des

conducteurs qui ne respectent pas souvent la ligne d'arrêt ni les brigadiers scolaires; par conséquent, elles adoptent des méthodes comme le *eye contact* pour s'assurer d'être vues et se sentir protégées et pouvoir traverser plus au moins en sécurité :

« Souvent, je préfère regarder les conducteurs pour m'assurer qu'on [...] Oui, c'est ça le *eye contact* qu'on s'est vus, parce qu'il y en a des fois qu'ils sont plus pressés que d'autres. Alors, j'essaie de toujours faire un contact. » (Diane)

Dans la zone parcourue, quelques répondantes ont remarqué les changements apportés à l'aménagement, tels que l'ajout des feux pour piétons, le rafraîchissement de la peinture des signalisations au sol, les saillies de trottoir, le changement des sens de quelques rues. Par rapport à ce dernier changement, deux de nos participantes, comme Karine, l'ont jugé au premier abord comme insuffisant pour garantir la sécurité, car cela exige d'être plus attentif et une réadaptation dû à l'habitude de traverser par automatisme. Tandis que d'autres répondantes trouvent que les changements sont une bonne initiative qui montrent le souci des autorités municipales dans leurs politiques urbaines pour assurer la sécurité du piéton. Enfin, une seule répondante, Gisèle, trouve cela médiocre, car elle considère paradoxalement que les feux de signalisation relèvent des politiques mises en place pour la fluidité du trafic et non pour assurer la sécurité des piétons.

### **3.5 L'environnement sensible idéal pour la marche**

Après le traitement des données récoltées sur la base des parcours commentés effectués avec les répondantes, il est possible de synthétiser les réponses de ces dernières concernant ce qu'elles aimeraient changer par rapport à leur parcours de marche. Il ressort tout d'abord de la part de la majorité des répondantes cet impératif d'avoir plus de vert, c'est-à-dire plus de végétation dans l'environnement urbain qui compose leur parcours de marche spécifiquement sur le boulevard Saint-Laurent et la rue Fleury. Cela se traduit ainsi par un désir de plus de verdure par plusieurs des répondantes, c'est le cas de Béatrice, Patricia, Lucille, Marie. Ce besoin de plus d'espaces verts est largement exprimé comme étant un élément à la fois écologique et esthétique, par exemple pour Béatrice et Patricia.

Concernant l'esthétique, une des répondantes, Morgane, évoque les barrières et les clôtures sur les devantures des maisons. En effet, elle préfère voir des haies vives, à savoir arbustes, qui délimitent les espaces privés à la place des barrières qui donnent une impression

d'emprisonnement (voir figure 3.26). Tandis qu'une autre répondante, Patricia, évoque le cas de l'espace vacant de l'épicerie qu'elle trouve laid et qui gagnerait à être agrémenté de verdure afin de le rendre esthétiquement plus agréable. C'est ainsi que l'une des répondantes, Béatrice, suggère que l'espace entre les immeubles soit boisé et utilisé comme un espace vert afin qu'il profite à tous.



**Figure 3.26 : Clôture végétale appréciée (1), clôture non appréciée (2)**

Source : (Sehili 2021)

Concernant la suggestion de boiser et de rendre plus vert le Boulevard Saint-Laurent, l'une des répondantes exprime le caractère bénéfique pour le confort du marcheur de pouvoir disposer de végétation, notamment d'arbres, et des fleurs près de l'épicerie avec des tables de pique-niques. Ce besoin de plus de verdure et d'espaces verts est illustré également par une répondante, Karine, qui suggère un dispositif similaire à celui sur Gouin, avec un jardin communautaire ou encore le fait d'aménager une bordure comportant une plate-bande avec des fleurs afin de pouvoir profiter de l'espace pour lire, manger ou s'asseoir, et également afin de disposer d'ombrage et réduire les îlots de chaleur, rendant ainsi la marche plus agréable durant les périodes chaudes. Cette fois, par rapport à la circulation et la sécurité du parcours de la marche, des répondantes, Avril, Patricia, Julienne, Olivia, Irène, émettent le souhait de connaître le plan de mise en œuvre des mesures d'apaisement de la circulation sur le boulevard Saint-Laurent pour rendre le parcours agréable pour les piétons en premier et favoriser le transport actif. À ce sujet, les répondantes aimeraient avoir un espace gazonné qui sépare la circulation automobile et les piétons. En effet, selon elles, cela procurerait une sensation plus agréable et amortirait les bruits du boulevard Saint-Laurent et rendrait le parcours plus sécuritaire. Enfin, une répondante, Irène, nous a fait part de son souhait, que la ville de Montréal adopte un jour la politique de mobilité de la ville de

« Pontevedra » en Espagne la première ville sans voiture, il s'agit d'une réforme urbaine qui exclue la voiture et favorise la pratique de la marche en donnant la priorité au piéton.

Il est également suggéré des aménagements physiques, tels que l'élargissement des trottoirs, avec plus de qualité, notamment pour les personnes ayant des difficultés à marcher ou se déplacer (Avril, Patricia). Les pistes cyclables sont également évoquées comme moyen d'améliorer l'expérience du parcours, même si ces dernières ont déjà été installées sur quelques rues. Les répondantes ayant évoqué les pistes cyclables semblent donc reconnaître l'importance de ces dernières dans le déplacement non motorisé. Toutefois, cela implique également le fait que le déplacement à vélo soit considéré comme étant connexe, lié voire similaire à l'expérience du parcours de marche piéton. Une des répondantes évoque la pertinence d'installer du mobilier urbain sur le boulevard mais aussi sur les rues résidentielles, pour rendre plus agréable et plus conviviale l'expérience de la marche et surtout pour les personnes âgées, par exemple des bancs pour s'asseoir, des poubelles, des racks à vélo et des luminaires pour mettre plus de couleur sur le boulevard sombre.

Concernant l'embellissement des rues, une participante évoque la nécessité d'uniformiser les couleurs, un facteur qui influence le ressenti, car le manque d'uniformité suscite une certaine agressivité, tandis qu'une autre participante imagine la ruelle de l'épicerie comme un espace de détente et de promenade afin de permettre aux gens d'apprécier le petit tronçon paisible de la ruelle, (par exemple en installant du mobilier urbain comme des balançoires modernes), mais aussi de profiter du mur de l'épicerie en faisant de l'art public et en y intégrant plus de verdure.

Comme déjà dit, nos participantes ont des attentes et de l'imagination par rapport à un environnement de marche idéal. Par conséquent, quel que soit le niveau des améliorations et les modifications suggérées, cela modifiera leur expérience du parcours de la marche. Par ailleurs, les améliorations peuvent aussi exercer un effet favorable sur la pratique de la marche, notamment sur la fréquence de cette activité. Mais, pour certaines, cela ne changera absolument rien, contrairement à d'autres qui anticipent de marcher plus souvent, et de passer d'un motif de déplacement fonctionnel à un motif plaisir ou motif combiné, c'est-à-dire faire les courses et se balader.

Force est de constater que la moitié des répondantes expliquent que, en dépit des changements, cela n'augmentera pas leur fréquence de marche à pied (Avril, Diane, Olivia, Gisèle). En effet,

l'une des répondantes, Gisèle, par exemple, explique que cela n'augmentera pas sa fréquence de marche, notamment lorsqu'elle marche pour faire les courses. Elle explique son parcours de marche pour faire les courses est relativement ardu, car les commerces ne sont pas proches. Deux des répondantes (Olivia, Diane) expliquent ainsi qu'en dépit de la réalisation des aménagements suggérés cela ne modifierait pas leur fréquence à la hausse de leur pratique de la marche.

Pour ce qui est de l'autre moitié des répondantes (Patricia, Éline, Fanny), elles considèrent qu'en cas de modifications en fonction de leurs suggestions, elles augmenteraient la fréquence de leurs pratiques de la marche. C'est ainsi que l'une des répondantes (Patricia) privilégierait le fait de marcher dans des rues tranquilles et qui sont vertes. Le caractère vert d'une rue constitue une motivation pour elle de pratiquer la marche, ce qui induirait ainsi une plus grande fréquence de sa pratique de la marche si elle savait qu'il y a plus de rues vertes, car elle trouve ce type de rues agréables à parcourir. On comprend donc ici que pour cette répondante l'augmentation des espaces verts sur son parcours de marche rend l'activité pédestre plus agréable et l'inciterait donc à pratiquer la marche plus souvent.

Une des répondantes, Éline, considère qu'elle pratiquerait plus souvent la marche si des aménagements liés à ses suggestions étaient effectués. Elle illustre cela en indiquant une hausse de la fréquence de sa pratique de la marche s'il y avait une murale sur le mur de l'épicerie, car cela la ferait venir plus souvent, et ce, surtout pour voir la murale. Une des répondantes explique qu'elle ferait plus de marche parce que son parcours de marche serait plus pratique après les aménagements, et ce, parce qu'elle serait plus en mesure de profiter du temps pendant sa marche, faisant ainsi plus de balades les fins de semaine. L'augmentation de la fréquence de la marche pour ces répondantes est donc liée aux effets des aménagements par rapport à leurs suggestions, car le parcours de marche serait plus agréable et permettrait de mieux profiter du temps durant leur pratique de la marche.

### Conclusion au chapitre 3

Les résultats de cette enquête qualitative ont été riches en apports empiriques. Nos trois grands concepts, perception, la pratique de la marche et l'environnement urbain immédiat, nous ont permis de cerner la perception sensible et la pratique de la marche de nos 19 participantes.

En compilant les données recueillies à propos de la pratique de la marche comme expérience du trajet de ces femmes, nous avons remarqué que ces femmes qui pratiquent la marche pour rejoindre leur destination (l'épicerie) ont une bonne connaissance de leur parcours. Cependant, la connaissance et la fréquence de l'utilisation de l'environnement sont relatives. De plus, leurs préférences, goûts, inspirations ainsi que leurs connaissances de l'espace, jouent un rôle dans le choix du parcours et leur pratique de la marche. Les répondantes prêtent une attention particulière à l'accessibilité, par conséquent elles évaluent le parcours et adoptent des stratégies d'adaptation pour marcher durant un parcours. Il faut mentionner aussi que les caractéristiques sociodémographiques, comme l'âge, le milieu vécu, peuvent influencer la perception du trajet, perception qui varie d'une femme à une autre.

Concernant la perception de l'espace, l'environnement et sa qualité suscitent des perceptions différentes pour nos participantes, car cela est subjectif et dépend des expériences antérieures, des connaissances et des préférences de chacune. Le caractère agréable de l'environnement perçu à travers les sens joue un rôle primordial pour nos participantes. Premièrement, l'attractivité visuelle de l'environnement renvoie à son esthétisme et à l'appréciation de l'ambiance visuelle comme la présence de végétation, les couleurs, la propreté, la qualité des trottoirs et architecturale. Deuxièmement, la présence des odeurs et des sons agréables provoque des ressentis positifs de l'environnement. À cet effet, nous avons remarqué que l'odorat et l'ouïe influencent aussi la pratique de la marche. Par rapport à la sensation thermique qui renvoie au sens de toucher, on a vu également comment un matériau de construction peut être désagréable selon la température et provoquer l'inconfort thermique qui peut modeler par la suite la perception et la pratique de la marche. Tel que décrit précédemment, les perceptions recensées dans notre étude ne sont pas interprétées de la même façon par nos participantes, cela renvoie aux vécus et les souvenirs qui y sont rattachés, ainsi qu'aux émotions dégagées *in situ* et vécues durant des expériences sensorielles antérieures, et ce, parce que cela peut susciter des réactions pouvant influencer la perception de l'environnement et la pratique de la marche.

Pour ce qui est de l'environnement immédiat, de nouvelles catégories ont émergé. Il s'agit de la comparaison discursive, la sécurité des parcours, les obstacles souvent rencontrés, du souhait du changement, et de la modification de la pratique de la marche que cette dernière susciterait. Le but ici était de voir en quoi l'environnement peut faciliter ou entraver la pratique de la marche. À ce sujet, nous constatons tout d'abord que nos participantes se remémorent les expériences par ordre du plus récent vers le moins récent et celui qui suscite le plus d'émotions. Elles font souvent des comparaisons entre l'état de leur quartier avant et après et les changements apportés et également entre d'autres environnements vécus et l'environnement immédiat. Nous avons remarqué que l'enracinement joue un rôle très important dans l'expérience et la perception. Les femmes très ancrées dans leur quartier semblent plus confiantes en marchant, jouent le rôle de guide de temps en temps et se remémorent des souvenirs. À l'inverse, certaines femmes qui viennent de s'installer dans le quartier ont recours à leur capacité d'orientation pour explorer l'environnement en marchant à l'épicerie. Par rapport à la sécurité, nous remarquons que nos participantes sont plus sensibles à la sécurité aux intersections, spécifiquement celles qui reçoivent une large part du transit automobile et qui sont dépourvues d'aménagements adéquats. De même, elles sont sensibles aux obstacles physiques qui nécessitent des comportements d'adaptation afin d'avoir une marche agréable et fluide. Finalement, ces femmes ont une image idéale d'un environnement de marche agréable à leur sens. Elles déclarent modifier leur pratique de la marche si cette image se concrétise.

## CHAPITRE 4 : DISCUSSION

Ce chapitre relate la pratique de la marche avec la perception et l'environnement urbain de même qu'avec ses facilitateurs et ses obstacles. Dans ce chapitre, nous tentons de répondre à l'objectif que nous nous étions fixé, c'est-à-dire de connaître la perception de la femme quant à son environnement de marche diurne, et la manière dont cela influence la pratique de la marche. Une fois l'ensemble des résultats ressorti de l'analyse des transcriptions réalisées, nous discuterons des résultats et en tirerons des conclusions. Nous nous servons de notre revue de littérature pour porter un nouveau regard sur les résultats obtenus. Pour terminer ce chapitre, nous proposons trois types de marcheuses triés selon l'expérience sensible de chaque participante. Ensuite, nous exposerons les limites de notre recherche.

### 4.1 Retour sur la question de recherche

Dans le cadre de recherches antérieures, peu d'études se sont penchées sur l'expérience sensible de l'environnement dans la pratique de la marche des femmes, en dehors du sentiment de sécurité le jour et la nuit. Notre travail de recherche a donc tenté de répondre à la question suivante : *comment la perception de l'environnement urbain influence-t-elle la pratique de la marche diurne de la femme à Montréal ?*

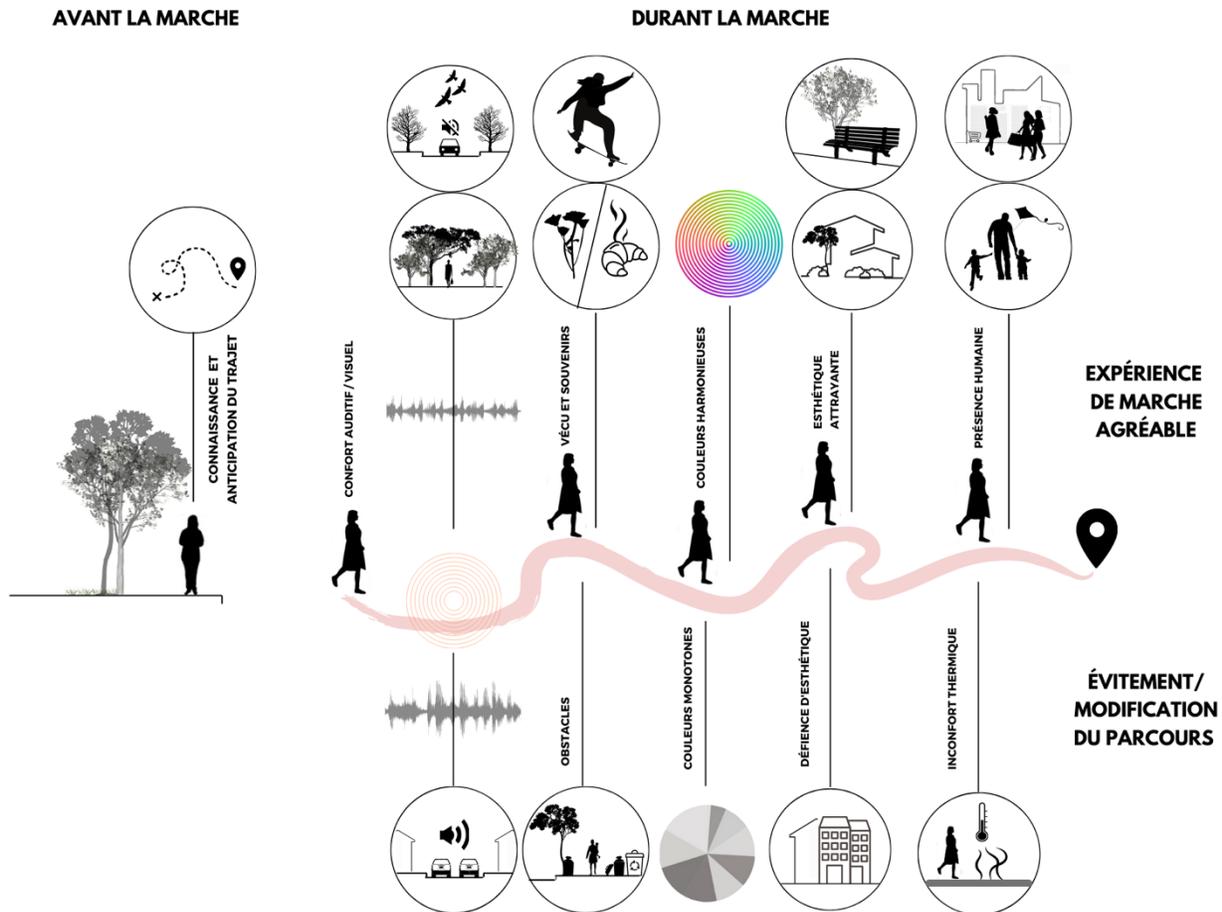
Grâce aux sens, ainsi qu'aux perceptions et aux émotions qui en découlent, nous avons réussi à révéler des problèmes liés à l'environnement de marche. Ces problèmes ont des répercussions sur la pratique de la marche et la sécurité des femmes. Les femmes prêtant une attention particulière aux détails de l'environnement, elles anticipent et modifient leurs trajets en fonction de leur perception de cet environnement afin de s'assurer d'une expérience de marche agréable et d'un environnement adéquat pour leurs déplacements à pied. Toutefois, la réception d'éléments perturbateurs par les sens est traitée différemment par les participantes. Celles-ci peuvent en effet percevoir ces éléments de manière positive, négative ou neutre. Les caractéristiques individuelles, le vécu et la connaissance de l'environnement de marche, les critères sensibles perçus *in situ* (attractive ou dissuasive), les émotions ressenties, la configuration spatiale du trajet (rues résidentielles et mixtes, boulevards) sont autant d'éléments qui prédisposent, ou non, les femmes, à modifier leur parcours, leur rythme, leur comportement

et, par conséquent, à apprécier, au point de renouveler, ou non, leur expérience de marche. De plus, les sentiments issus des sensations ressentis par les participantes ont mis en relief les critères de confort associés aux plaisirs visuel, olfactif, auditif et thermique qui leur procurent du bien-être et du plaisir à partir de leur environnement sensible de marche, ce qui favorise également chez elles l'envie de marcher.

Pour mettre davantage en valeur nos résultats, nous avons classé ces expériences sensibles en trois types, selon les points suivants :

- Les modifications des trajets,
- L'anticipation des trajets,
- L'appréciation et le confort sensible positifs/négatifs.

La figure 4.1 ci-dessous présente la façon dont la perception de l'environnement influence l'expérience de la marche. À gauche, la préparation avant la marche, où c'est la connaissance de l'environnement et les possibilités qui y sont offertes qui influence le choix du trajet par l'anticipation et la visualisation. Le reste de la figure présente les facteurs d'influences durant la marche. Dans la partie inférieure, on retrouve les facteurs d'évitement et de modification du parcours, de gauche à droite : les nuisances sonores, les obstacles de construction et d'ordures, les couleurs monotones et non harmonieuses du cadre bâti, l'esthétique déplaisante de l'architecture et enfin l'inconfort causé par la chaleur radiante de la chaussée et certains bâtiments (îlots de chaleurs). Dans la partie supérieure, on retrouve les facteurs créant une expérience de marche agréable, soit de gauche à droite : le calme et les sons harmonieux de la nature, les odeurs issues de la flore et certains aliments suscitant des souvenirs plaisants, la présence d'activités physiques et divertissantes, du mobilier urbain adapté et propre, des couleurs harmonieuses et vives, une architecture proportionnée intégrant la végétation et, enfin, l'effervescence sociale créée par les rencontres et les familles.



**Figure 4.1 : Facteurs influençant l'expérience de la marche des femmes**  
 Source : (Sehili 2021)

## 4.2 Les sens comme révélateur de l'expérience des femmes piétonnes

En croisant les résultats de hiérarchies sensorielles avec ceux de notre revue des écrits, il ressort que les sens ne sont pas sollicités selon la même fréquence. Le sens du goût occupe une place marginale en matière de relation sensorielle avec l'environnement, il n'est pas abordé durant les parcours, mais il a été rappelé par une projection mentale d'une sollicitation du sens de l'odorat, par exemple, sentir le café et des viennoiseries ont donné l'envie de solliciter le goût. Alors que le sens du toucher joue un rôle dans l'expérience sensible des femmes, il renvoie à un confort thermique saisonnier induit par les différents matériaux du cadre bâti et par le manque de végétation. Nous réaffirmons que le sens le plus dominant est la vue, comme le démontre Le Breton (Thomas 2007) lorsqu'il s'agit d'un processus de perception. Ensuite, l'ouïe est le sens

plus sollicité. Selon Thomas (2007), il permet au piéton d'adopter une certaine mise à distance délibérée de la nuisance par la décision de ne plus l'entendre. L'odorat est un sens qui n'était pas négligeable durant la marche, mais il est intrinsèquement lié à la mémoire. Comme l'avance Thomas (2007), les odeurs marquent les territoires parcourus d'une « empreinte olfactive ». Nous soulignons que, lors des expériences, il y a eu une sorte de multisensorialité faite en fonction de l'environnement et de ses configurations spatiales. Par exemple, voir les feuilles mortes donne envie de les entendre par le toucher. La sollicitation d'un sens peut donc provoquer l'envie ou la répulsion d'en stimuler un autre par une projection mentale; c'est une connexion qui s'enchaîne.

#### **4.2.1 Les critères du confort sensible associés à chaque sens**

Nos résultats tendent à montrer que la pratique de la marche des femmes interrogées est soumise en grande partie à la qualité et au degré de confort sensible de l'environnement dans lequel elles se déplacent. Nous avons tiré les critères sensibles de confort liés à chaque sens comme suit :

*Présence de la végétation : vue, ouïe, odorat et toucher*

Tout d'abord, le premier élément clé qui interpelle les femmes, c'est la végétation. C'est un facteur d'esthétisme indéniable qui fait appel à tous les sens (vue, ouïe, odorat et toucher) : la vue, par sa présence, sa couleur et sa forme changeante, le toucher par la fraîcheur et l'humidité qu'elle procure, l'odorat par l'odeur marquante des fleurs (lilas, camomille, etc.) et l'ouïe par les sons de la nature ainsi que son impact sur la perception sonore comme écran qui atténue les bruits, notamment ceux produits par des voitures. À cet effet, nous considérons que la végétation donne au regard des femmes une véritable valeur à l'environnement de marche, et elle influence fortement leur perception. De par son effet apaisant et de sa lisibilité, la végétation suscite des émotions et un ressenti positif, donc de bien-être, de bonheur, de sécurité et de relaxation. Contrairement à des espaces dépourvus de végétation où les femmes ont déclaré ressentir des émotions négatives, notamment les buissons qui débordent et qui peuvent faire une fonction de barrière (Koskela et Pain 2000). Cela explique l'importance des arbres et de la verdure pour une expérience de marche agréable pour les femmes. C'est un facteur incitatif à la pratique de la marche, en plus d'être un facteur qui influence le choix des trajets. Tout comme le soulignait la littérature, la végétation est souvent évoquée dans les études sur la marchabilité comme un critère de qualité environnementale qui favorise le déplacement à pieds (Ewing et al. 2006). Ceci

est aussi soutenu par la chercheuse Stéphanie Danes (2019) dans le livre « *Design Downtown for Women – Men Will Follow* », qui souligne que la préférence de la nature pour les femmes n'est pas unique, mais importante. La pratique de la marche est donc influencée par la végétation perçue, ce qui implique pour les femmes de parfois changer de parcours pour rechercher cet aspect.

#### *La qualité de l'aménagement des trottoirs, des rues et leurs revêtements : vue et toucher*

Selon nos données, ces critères de confort interpellent les deux sens (vue et toucher), leur présence améliore la pratique de la marche en termes de confort et de sécurité (peur de blessure), procurant ainsi un sentiment de plaisir à la fois esthétique et tactile. Pour que la rue soit agréable et propice à la marche pour les femmes, celle-ci doit avoir des caractéristiques esthétiques et performantes, comme la présence de végétation, la largeur des trottoirs et de la rue en soi, la circulation automobile contrôlée, la faible densité du trafic, la présence de pistes cyclables, la qualité des aménagements, des trottoirs en bon état, ainsi que la qualité de leur revêtement. Ces résultats s'inscrivent en continuité avec les travaux de Clifton et Dill (2005) qui démontrent la nécessité d'avoir des trottoirs. Nous rajoutant par les résultats que nous avons obtenus, l'esthétique des rues, la qualité des trottoirs et leur revêtement. La pratique de la marche est donc influencée par la perception visuelle de l'aménagement des rues et des trottoirs, par l'évaluation des trajets les plus agréables à parcourir et par la perception tactile, soit la sensibilité des pieds au sol. Les femmes détectent les reliefs, les textures de la chaussée pour évaluer la qualité des trottoirs, tout cela, accompagné de la perception visuelle.

#### *La présence humaine dans la rue : vue et ouïe*

Marcher dans la rue et entrer en interaction avec les autres usagers de l'espace sont des éléments appréciés dans l'environnement de marche des femmes. Ces interactions sociales interpellent la vue et l'ouïe. De ce fait, le choix de rues animées par des usagers qui marchent ou flânent fait partie des critères associés à une marche de plaisir visuel et auditif. Nos participantes ont déclaré qu'avoir « les yeux dans la rue » (Jacobs 1961), interagir au quotidien avec les résidents ou voir la vie du quartier, comme des enfants qui jouent et des gens qui discutent dans la rue est conviviaux et importants, d'un point de vue mental et psychologique. Cela suscite un ressenti de bonheur et de bien-être, notamment en période du confinement. Les interactions

humaines influencent donc la perception visuelle et auditive, par conséquent, la pratique de la marche.

*Couleur harmonieuse, aspect architectural et décoratif, mobilier urbain et propreté : vue*

Les résultats nous indiquent que les femmes sont très sensibles à l'esthétique de leur environnement (construit et non construit), et soulignent son importance lors de la marche en tant que critère important dans l'appréciation de l'environnement de marche. Ces résultats vont dans le même sens que ceux de Pelclova, Frömel et Cuberek (2013), qui affirment que la marche des femmes est fortement associée à l'esthétique du quartier. De plus, Danes (2019) souligne que les femmes manifestent une profonde appréciation pour des expériences esthétiques agréables, et qu'elles réagissent plus négativement à des environnements désagréables.

Plus concrètement, les femmes s'attardent sur les détails de l'environnement de marche, comme les couleurs, l'architecture et le décor qui s'y rattachent. Effectivement, Danes (2019) confirme nos résultats par rapport à l'attention donnée aux détails esthétiques de l'environnement de marche. L'auteure avance que les femmes associent la beauté de l'environnement urbain aux couleurs et aux détails. Par exemple, les femmes étaient souvent interpellées par les couleurs perçues durant les parcours, parfois positivement ou parfois négativement par des perturbations visuelles. Toutefois, il semble que les couleurs adéquates pour un confort visuel de l'environnement de marche se trouvent entre certaines limites, soit les couleurs harmonieuses : l'uniformité et la monotonie. En effet, un excès d'uniformité et un manque d'uniformité donnent une impression désagréable, voire le sentiment d'être agressée.

Par rapport au mobilier de confort (bancs) dans la zone parcourue, cela revient aux caractéristiques de la rue (résidentielle, commerciale ou mixte), mais il semble que la qualité du mobilier de confort influence positivement la marche et donne du plaisir à la marche des femmes. Tandis que le nombre de bancs n'est pas important aux yeux des femmes de notre échantillon, notamment dans les rues résidentielles. Les femmes notent que la présence de bancs n'est pas aussi nécessaire que dans les rues résidentielles, mais elles prêtent une attention particulière au mobilier de propreté (poubelles) dans les trajets et aimeraient en voir plus, pour éviter que les poubelles débordent à cause d'une mauvaise gestion des déchets par la ville de Montréal. Toutefois, elles sont très sensibles à la propreté des trajets, car cela procure un sentiment de

bien-être et une impression d'environnement sécuritaire. Tous ces critères influencent la marche des femmes, et les amènent à changer leurs parcours ou à les éviter.

#### *Absence de bruits issus des moteurs : ouïe*

Les critères associés au plaisir auditif dans un environnement de marche pour les femmes sont liés aux sons de la nature et au brouhaha des personnes dans les espaces publics, notamment des enfants qui jouent dans les cours d'école. Cela est perçu comme apaisant, relaxant, procurant généralement un sentiment de bien-être, de sécurité et de bonheur. Il est intéressant de noter que le bourdonnement urbain dans un environnement de marche peut être perçu comme agréable pour quelques-unes, mais dérangeant pour d'autres (par exemple, le bruit causé par les travaux publics, par la machinerie lourde, etc.). Certaines femmes démontrent une certaine habitude à d'autres bruits faisant partie du paysage sonore (Ex. : bruits des avions). De ce fait, certaines marcheuses adoptent différentes techniques pour étouffer ou minimiser le temps d'exposition à ces bruits (par exemple par l'évitement des tronçons bruyants). Le paysage sonore a donc un effet sur la perception auditive et peut contribuer à attirer ou à repousser les femmes lorsqu'il s'agit de la pratique de la marche.

#### *Présence d'odeurs relatives à la nature et aux commerces : odorat*

Les odeurs relatées dans notre étude ne sont pas toujours aisément reconnaissables, mais certaines odeurs suscitent des ressentis positifs, par exemple, les odeurs dégagées par les fleurs (lilas, camomille, etc.), celles dégagées par les espaces verts (l'odeur de la terre, du gazon, etc.) ou même celles dégagées par des établissements commerciaux (comme la boulangerie, les restaurants, etc.). Ces odeurs peuvent toutes susciter des sentiments agréables et de bien-être. Par ailleurs, l'absence d'odeurs de pollution (comme celles dégagées par les véhicules à moteur) ou de certains composés (comme l'urine de chat) peut aussi être associée au confort olfactif. En somme, la perception olfactive exerce parfois une influence sur la marche et les trajets empruntés, par exemple, par l'envie de sentir certaines odeurs considérées comme étant agréables ou de ne pas sentir certaines autres odeurs considérées comme étant désagréables.

### *Confort thermique des revêtements : toucher*

Par rapport aux critères de confort et aux sensations tactiles, ce sont les éléments du climat (température et vent) qui les influencent considérablement. Les sensations agréables issues du toucher sont liées au contact avec la nature. Elles sont considérées comme étant plaisantes, donnant ainsi un sentiment de fraîcheur et de bien-être, contrairement à des matériaux et aux revêtements sur certaines rues (comme l'asphalte et le béton) qui suscitent un ressenti négatif et désagréable, notamment durant les périodes estivales. Pour les zones chaudes, les femmes considèrent que la végétation est une solution pour rafraîchir les espaces bétonnés. Effectivement, Danes (2019) fait état de ce constat et explique que, contrairement aux hommes, les femmes sont plus sensibles à la chaleur et au froid. L'auteure suppose que cela est dû aux différences physiologiques entre les hommes et les femmes. Les revêtements influencent la perception tactile (thermique) et modifient donc la marche, étant donné que certaines femmes changeront de trottoir et modifieront leurs trajets pour éviter les îlots de chaleur.

### **4.3 Ce qui caractérise les femmes qui marchent : anticipation du parcours et adaptation à l'environnement**

Nos résultats montrent que, pour se déplacer, les femmes programment préalablement leurs parcours. Cette programmation a pour objectif de bien mener leurs multiples tâches et de s'assurer que leurs déplacements sont efficaces, que l'expérience est agréable et que les nuisances urbaines sont évitées (par exemple les travaux publics, le bruit et les odeurs des voitures, etc.). Si l'on se réfère aux résultats observés dans les travaux de Yves Raibaud (2015) en lien à l'anticipation ou à la programmation des parcours, les femmes planifient leurs parcours et intériorisent des cartes mentales qui leur permettent d'éviter les zones qu'elles considèrent comme anxiogènes. En fait, les femmes réfléchissent et programment leurs parcours, mais, dans notre cas d'étude, les femmes anticipent et programment ceux-ci selon d'autres facteurs, par exemple, leurs enfants, le temps, leurs préférences et leurs appréciations, l'efficacité, les besoins, les tâches à faire durant la journée, et leur inspiration.

En outre, chez deux de nos participantes, le manque de connaissances des trajets induit un certain niveau de stress, suffisamment pour qu'elles se sentent perdues. Cela expliquerait, entre autres, le besoin de certaines femmes d'adopter des techniques de localisation, comme utiliser le GPS, trouver des repères ou même essayer de garder les parcours les plus simples possibles

en raison d'une faible capacité d'orientation. Comme nous l'avons déjà mentionné, Paquin (2002) aborde (dans son guide d'aménagement sécuritaire) la nécessité des signalisations dans l'environnement de marche des femmes, justement pour se repérer facilement et ne pas se sentir perdues, en plus de contribuer au sentiment de contrôle et de trouver efficacement de l'aide. Quant à Thomas (2007), il soulève le sentiment d'angoisse ressenti en raison d'une méconnaissance de l'environnement. Dans notre travail, le sentiment d'être perdues, déclaré par quelques-unes, est davantage corrélé avec ce que Paquin (2002) avance, en raison de la méconnaissance de l'environnement qui est dû, en premier lieu, à l'aménagement de la rue. Toutefois, nous n'avons pas constaté que cela influençait le sentiment de sécurité.

Comme nous l'avons déjà mentionné, la connaissance et la familiarité aident à choisir l'environnement de marche pour une expérience de marche agréable. De ce fait, dans le processus de sélection d'un trajet, les femmes ont recours à leur degré de connaissance et de familiarité de l'espace, ainsi qu'à leurs préférences et leurs besoins (des facteurs internes) à l'aide de leurs sens, pour privilégier certains tronçons au détriment d'autres, tout en s'orientant et en se localisant. Ce choix de parcours programmé est le résultat de facteurs internes et d'un processus cognitif. Pourtant, la continuité des parcours choisis peut être entravée par des obstacles et des situations qui les poussent à dévier des trajets programmés. Par conséquent, les femmes modifient le parcours et adaptent leur comportement de déplacement et leur direction aux conditions de l'environnement. Ce parcours soudainement changé prendra une direction spontanée en raison de facteurs externes, comme les travaux publics, tout en gardant l'objectif du déplacement. C'est grâce à la lisibilité (*imageability*) de l'espace de marche que les femmes arrivent à anticiper et à modifier les parcours tout en évaluant les obstacles et les opportunités dans l'environnement. La visibilité contribue ainsi à la qualité de son environnement de marche (Ewing et Handy 2009 ; Lynch 1970). Cet ajustement se fait devant les obstacles qui se présentent dans l'environnement de marche, tout en gardant la destination et l'objectif de la marche (Thomas 2007).

#### **4.3.1 La pandémie comme vecteur de changement des déplacements**

Lorsqu'il est question de rejoindre l'épicerie (une destination hebdomadaire et une pratique quotidienne pour répondre aux besoins pour faire les courses), les déplacements se font principalement par la marche. Comme le soulignait Jailliet (2018), les tâches du quotidien, comme

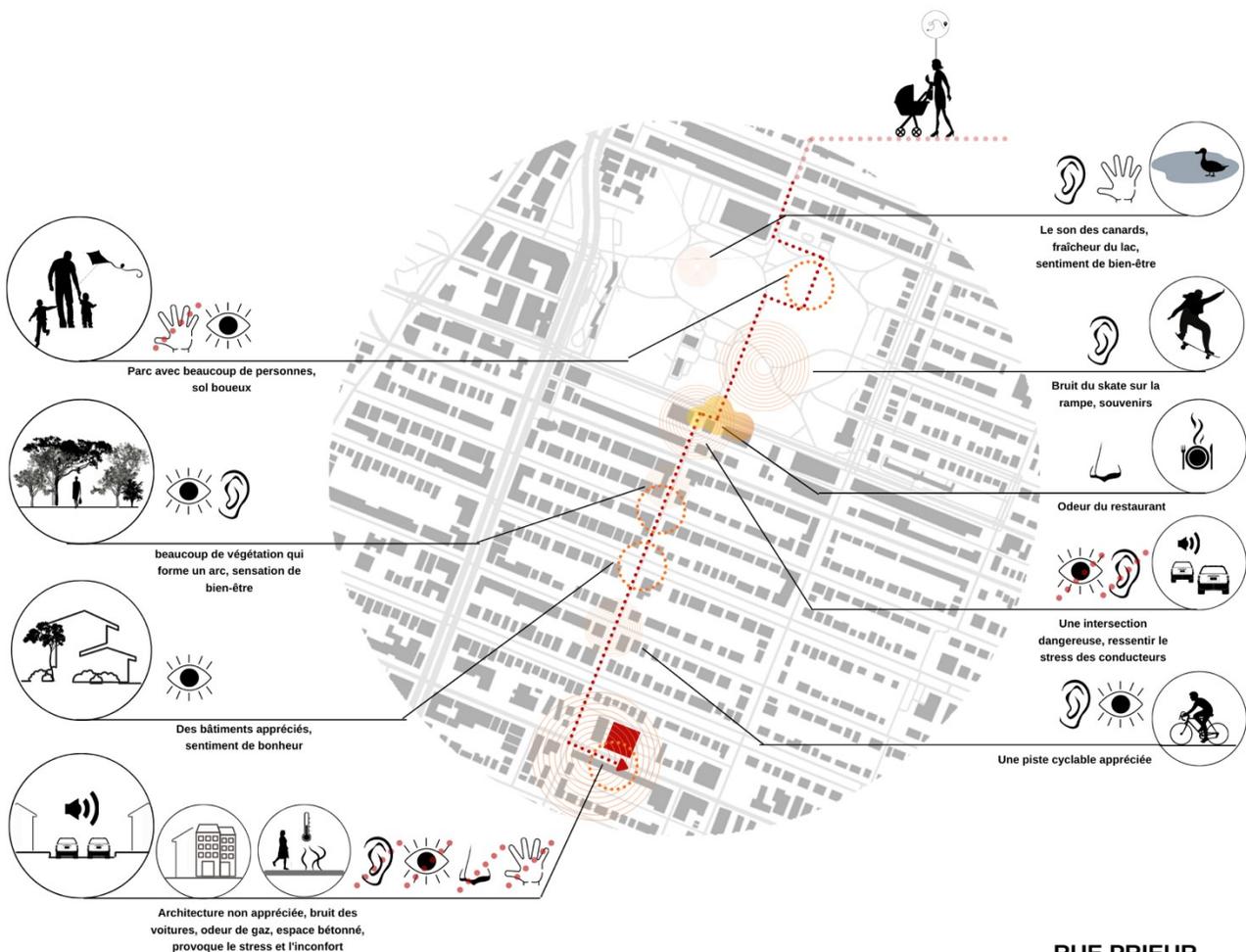
les achats alimentaires se réalisent à pied, pour les femmes de notre échantillon. Les motifs des déplacements qui amènent les femmes à faire les courses varient entre fonctionnel, plaisir et santé. Par ailleurs, dans le contexte de la pandémie COVID-19 qui nécessite une distanciation sociale et une limitation dans les interactions, les femmes ont restreint leurs déplacements. D'ailleurs, les habitudes de déplacement pour faire les courses ont changé. Pour certaines d'entre elles, le motif de déplacement demeurait fonctionnel, mais avec une fréquence moindre, alors que pour d'autres, le motif principal était associé au plaisir et à la santé. Dans l'étude, nous avons souligné que la marche pour le plaisir et la marche pour la santé sont fortement corrélées. En outre, les femmes soulèvent l'importance de marcher pour leur bien-être physique et mental, notamment en période de confinement. Elles avancent que marcher pour aller à l'épicerie est un prétexte pour faire de l'activité physique, prendre l'air et se promener. Il faut préciser que dans la documentation scientifique, la marche pour faire les courses alimentaires est mentionnée comme fonctionnelle (« marche-déplacement » ou « marche ordinaire ») Jérôme Monnet (2013) (cité dans Roussel 2014). Par rapport à ce motif fonctionnel, les résultats associés à quelques-unes confirment le classement des activités de Jan Gehl (2010). En effet, pour celui-ci, se déplacer d'un point A à un point B pour effectuer des achats est une activité nécessaire, contrainte, qui peut se dérouler dans un espace avec de nombreux points négatifs avec moins de commodité. Pour sa part, la marche de santé et de plaisir corrobore les résultats de recherches antérieures (Clifton et Livi 2005 ; Handy 2006), qui montrent que les femmes sont plus soucieuses de leur santé. Marcher est l'un de leurs exercices de routine. Cette habitude est accentuée avec l'actuelle situation pandémique.

#### **4.4 Les types d'expérience sensible des marcheuses**

Nous avons 19 expériences de marche, chaque expérience est constituée de séquences. Celles-ci pouvaient être agréables et/ou désagréables. La superposition de tous les parcours nous a permis de mettre en relief une perception partagée des parcours (même si ce n'est pas le même trajet pour toutes les femmes, mais certains tronçons des parcours sont communs.). D'ailleurs, nous avons dégagé trois types de marcheuses selon les expériences des parcours et le comportement de marche. Pour illustrer cela, nous avons choisi un cas de figure par type.

## Les marcheuses du confort :

Nous avons distingué cette catégorie selon les différentes modifications et détours menés au début du parcours. Ces femmes sont à la recherche de confort. Parmi plusieurs parcours, les marcheuses choisissent ceux qui leur semblent le plus agréables à leur sens, en les anticipant et en les modifiant au cours de la marche, au besoin. Il est à noter qu'elles avaient un degré d'attention élevé à tout ce qui les entourait. C'était donc l'ambiance générale qui leur importait. Ici, les sens sont sollicités positivement, malgré la présence de quelques points d'inconfort qui sont des passages obligatoires. En somme, la perception envers l'environnement global de marche s'est avérée généralement positive. Les sens les plus sollicités, du plus important au moins important, sont la vue, l'ouïe, le toucher et l'odorat. Les femmes étaient plus susceptibles de marcher en cherchant leur confort et le plaisir. La figure 3.3 illustre le parcours de Karine, qui inclut une anticipation avant la marche et une modification durant la marche tout en cherchant le confort sensible.



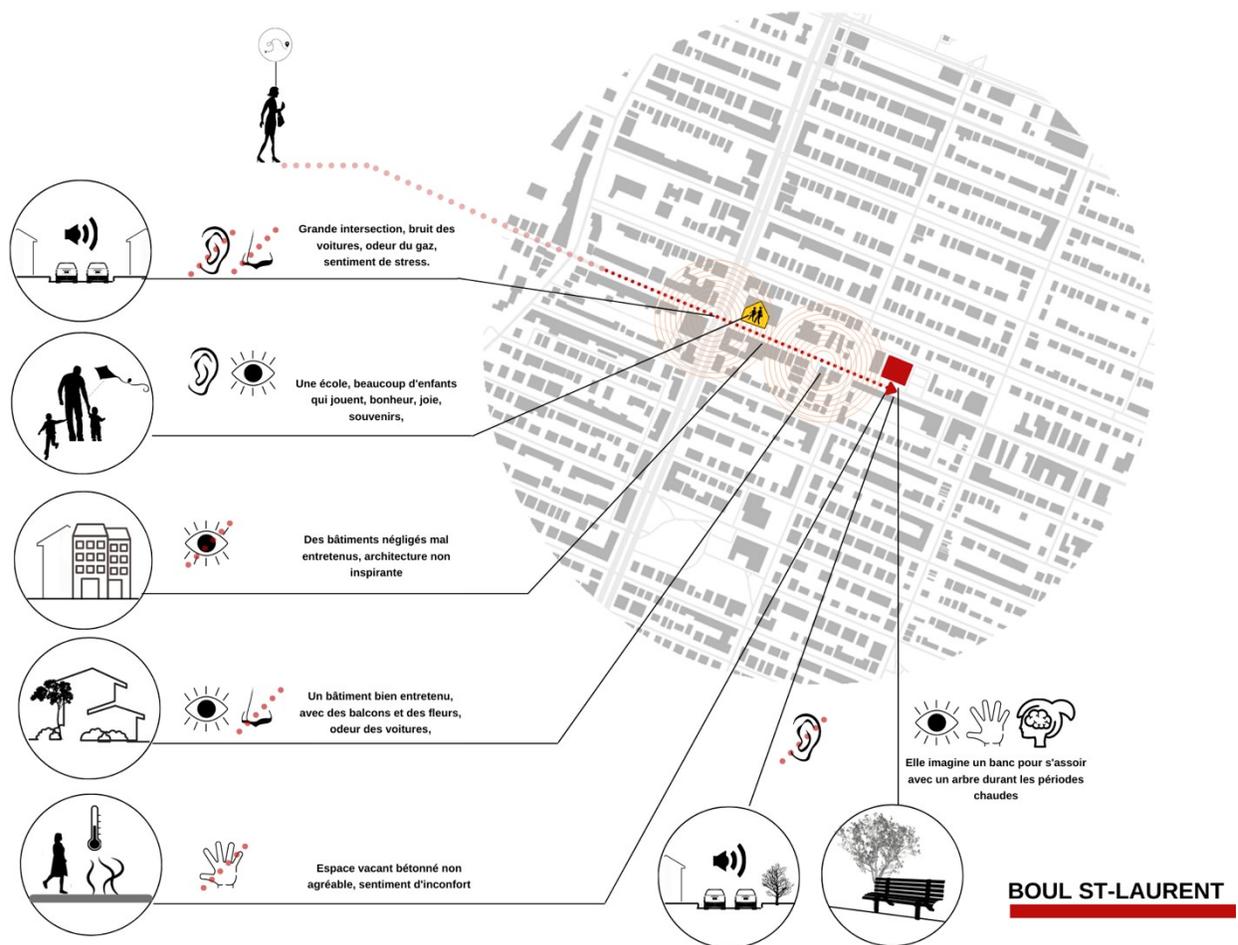
RUE PRIEUR

Figure 4.2 : Parcours de la participante Karine

Source : (Sehili 2021)

### Les marcheuses fonctionnelles :

Ce sont les femmes qui ont choisi le parcours le plus rapide, malgré l'inconfort sensible. L'anticipation pour ces marcheuses peut être seulement pour mener à bien le but de la marche. Les sens de ces marcheuses sont sollicités par un mélange de points majoritairement négatifs. Le degré d'attention qu'elles portent à l'environnement est faible, mais il augmente parfois durant le parcours en contact avec un élément positif (par exemple, l'école, les enfants qui jouent, un beau bâtiment, etc.). Ce manque d'attention nous informe qu'elles ont priorisé l'objectif d'arriver à l'épicerie en évitant de s'attarder sur l'environnement. Les sens les plus sollicités, en ordre décroissant d'importance, sont la vue, l'ouïe, l'odorat et le toucher. En somme, la perception de l'environnement de marche est majoritairement négative ; les femmes étaient plus susceptibles de marcher pour atteindre l'objectif, soit de faire leurs courses. La figure 3.4 illustre le parcours fonctionnel de Lucille.



**Figure 4.3 : Parcours de la participante Lucille**

Source : (Sehili 2021)

### Les marcheuses « lèche-vitrines » :

Cette catégorie rassemble les femmes qui vivent une expérience commerciale sur la rue Fleury. Nous ne remarquons aucune anticipation pour ces marcheuses, nous supposons que cela est parce qu'elles sont déjà dans une expérience commerciale agréable. Les sens sont sollicités par des points positifs tout en ignorant les points négatifs, en raison de l'habitude à cette perception. Leur expérience se caractérise par un sentiment de bien-être en présence du commerce malgré la propreté déficiente. De ce fait, elles portent davantage attention à la stimulation de la vue et de l'odorat par les vitrines et les commerces. Le reste de l'environnement est moins perçu, voire ignoré. Les sens les plus sollicités, du plus important au moins important, sont la vue, l'odorat, l'ouïe. En somme, la perception est involontairement ciblée sur ce qui est positif des commerces adjacents. Les femmes étaient donc plus susceptibles de marcher et d'observer convenablement. Conformément à des recherches antérieures, les rues à usage mixte avec des commerces de détail favorisent la marche pour les femmes (Owen et al. 2004). La figure 3.5 illustre le parcours de Diane centré sur l'expérience commerciale.

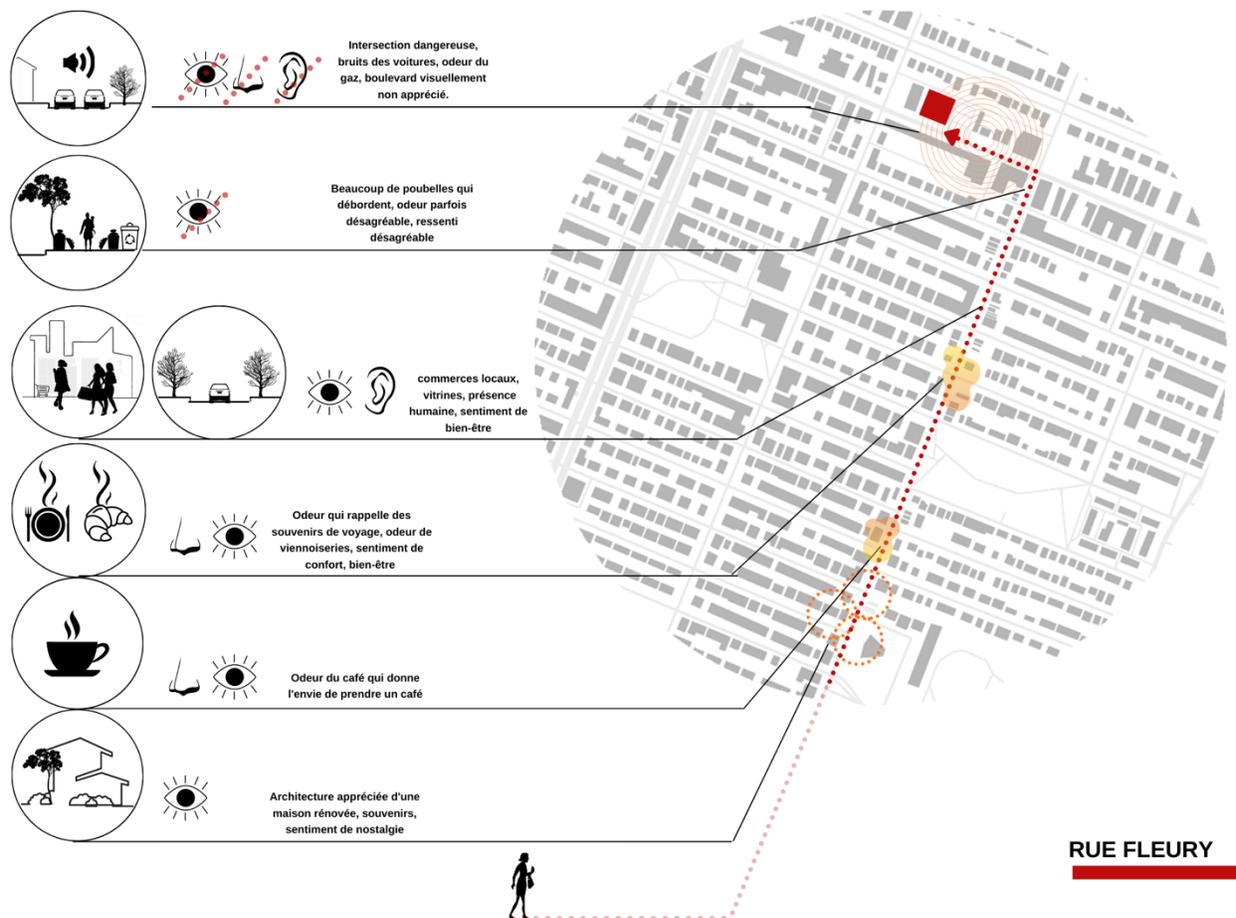


Figure 4.4 : Parcours de la participante Diane

Source : (Sehili 2021)

#### **4.5 Forces et limites de notre recherche**

Ce travail de recherche comporte différentes limites, la première étant liée à la cueillette des données, précisément au lieu de départ des parcours. En effet, la méthode utilisée pour comprendre l'influence de la perception de l'environnement sur la pratique de la marche des femmes repose sur le trajet parcouru par les participantes pour se rendre à l'épicerie à partir de chez elles. Toutefois, nous avons dû faire quelques exceptions avec des mamans et des femmes qui travaillent, le point de départ de leur trajet pouvant être tantôt la garderie, tantôt le lieu de travail. Nous avons considéré cette exception parce que les déplacements des femmes font en général partie d'une chaîne de déplacements réalisés à pied. La deuxième limite est en lien avec la situation de la pandémie. Il a donc été parfois difficile d'établir un lien de confiance avec les participantes, ce qui a affecté le recrutement et la cueillette de données. En effet, les femmes sont plus méfiantes à accepter des activités en dehors de leur routine habituelle, et ce, afin d'éviter tout contact qui pourrait potentiellement les mettre en risque d'infection. Les modifications à notre protocole de recherche, à la fois pour le recrutement et lors des marches exploratoires, nous ont toutefois permis d'obtenir un nombre de participantes satisfaisant. De fait, les propos des participantes le long des parcours sont riches en information et constituent la principale force de ce mémoire.

Quant aux possibilités de recherches ultérieures à l'issue du présent travail, nous tenons à souligner que notre étude repose uniquement sur la cueillette des propos des femmes et ne permet pas donc pas de comparaison avec des propos qui auraient été recueillis chez des hommes dans le même environnement, par exemple. Une telle étude pourrait être intéressante et conduire à de nouveaux constats selon la différence de perception entre les hommes et les femmes en lien avec l'environnement bâti. Enfin, il serait intéressant de mener une étude similaire dans un contexte urbain différent, car les caractéristiques et les composantes spatiales du contexte sont susceptibles d'avoir un impact sur les résultats obtenus.

## CONCLUSION

Notre travail de recherche a tenté de répondre à la question suivante : « Comment la perception de l'environnement urbain influence la pratique de la marche diurne de la femme à Montréal ? » Une telle question nous a amenés à comprendre la pratique de la marche comme expérience sensible. L'objectif de cette recherche était de connaître la perception de l'environnement de la femme lors de sa marche diurne, et comment cette perception influence la pratique de la marche.

Plusieurs lectures ont encadré notre réflexion et nous ont permis de comprendre la marche qui, au-delà d'être un fait social et urbain, est aussi un acte perceptif, dit « ordinaire ». Ces lectures nous ont permis de mettre en évidence les comportements qu'adoptent les femmes durant leurs marches. Comme nous l'avons mentionné précédemment, peu d'études ont porté sur la pratique de la marche et la perception des femmes en lien avec l'environnement bâti, et encore moins sur la marche comme expérience sensible et les émotions qui en dégagent.

Dans ce travail, nous étions intéressés par tout ce qui est perçu *in situ* à travers les sens des marcheuses pour évaluer l'environnement de marche et comprendre comment cette évaluation influence la pratique de la marche diurne. Pour ce faire, nous avons mené des parcours commentés afin de relever l'expérience sensible des trajets vers l'épicerie située dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville. Nos résultats réitèrent la pertinence de la méthode des parcours commentés auprès des femmes pour comprendre leur perception. Cette méthode nous a permis de répondre à notre question par la contextualisation de la marche, et aussi par notre participation à ces expériences de marche. L'analyse de cette étude a fait ressortir l'importance de l'expérience sensible, la connaissance de l'environnement et son impact sur la pratique de la marche quotidienne des femmes.

À la lumière des résultats obtenus, nous pouvons conclure que la perception de l'environnement influence la marche des femmes. Ainsi, la connaissance des trajets peut influencer le choix du parcours et le comportement de marche d'une personne si celle-ci anticipe et modifie le trajet avant le début de la marche. Durant le parcours, c'est la perception immédiate qui joue un rôle sur le comportement de marche. Nous avons constaté que l'odorat, l'ouïe et le toucher demeurent actifs, mais la vue est le sens le plus sollicité. Tous ces sens induisent des réactions internes (émotions, souvenirs), puis externes qui ont une influence sur la pratique de la marche

(changement de trottoir, de trajet, de rythme). Ces réactions, qui influent sur la pratique de la marche, peuvent être soit communes à plusieurs femmes, soit différentes selon les sensibilités personnelles (eu égard au vécu, aux caractéristiques intrinsèques de chaque personne). Par ailleurs, certains éléments perturbateurs viennent influencer la marche par le sentiment d'insécurité (débit routier intense, obstacles rencontrés). À l'inverse, les femmes associent une marche agréable à des critères de confort sensible associés majoritairement aux plaisirs visuels, olfactifs et auditifs, et aussi thermiques de la rue (végétation, largeur/revêtement des trottoirs, propreté, couleurs harmonieuses, présence humaine, etc.).

Tenir compte de la dimension sensible de l'environnement de marche des femmes, ce qui est souvent négligé, voire oublié par les aménagistes et les urbanistes actuels, nous permet de trouver de nouvelles pistes pour repenser la rue d'une manière plus inclusive dans l'aménagement urbain des espaces. Et cela peut se faire tout en prenant en compte les perceptions et les besoins des femmes dans un cadre d'intervention urbaine visant à rendre leur expérience de marche agréable.

Le présent travail souligne quelques solutions recommandées par les femmes pour rendre l'environnement de marche plus agréable aux sens. Pour ce faire, il faut prendre en considération le confort visuel, olfactif, auditif et tactile, l'implantation d'une végétation abondante et des surfaces organiques sur les rues ainsi que l'utilisation des revêtements durables, pour la création des microclimats confortables. Plusieurs autres solutions sont aussi avancées comme : maintenir l'environnement propre, recourir à des couleurs harmonieuses non agressives, assurer la qualité esthétique du cadre bâti et la qualité performante des trottoirs, introduire plus de mobilier urbain (bancs, balançoires, lampadaires), intégrer de l'art public. Pour le confort auditif, il s'agirait d'aménager des rues avec des espaces gazonnés pour amortir les bruits et de favoriser la promenade à pied sans pollution sonore. Par ailleurs, un aménagement qui favorise le sentiment de sécurité par rapport à la circulation automobile comme les mesures d'apaisement de la circulation, les plates-bandes pour séparer les flux de circulation, l'élargissement des trottoirs constituent autant d'éléments à prendre également en considération.

## BIBLIOGRAPHIE

- Appleyard, Donald. 1981. *Livable streets*. Berkeley: University of California Press.
- Badré, Marie-Pierre et Paul Daulny, Daulny. 2018. *Rapport Femme et Espace Publics- Pour l'égalité entre les femmes et les hommes dans la rue, les transport et les espaces de loisirs*. Ile de France: Centre Hubertine Auclert. [https://www.centre-hubertine-auclert.fr/sites/default/files/documents/rapport\\_femmes\\_espaces\\_publics\\_fev2018\\_hype\\_rliens.pdf](https://www.centre-hubertine-auclert.fr/sites/default/files/documents/rapport_femmes_espaces_publics_fev2018_hype_rliens.pdf).
- Bailly, Antoine. 1977. *La perception de l'espace urbain : les concepts, les méthodes d'étude, leur utilisation dans la recherche urbanistique*. Paris: Centre de recherche d'urbanisme.
- Bailly, Emeline. 2016. « Les paysages urbains en mal d'émotions. » *Carnets de géographes* (9). doi: 10.4000/cdg.594.
- Bargaoui, Wiem 2015. « L'influence du design urbain sur la perception et la (ré)appropriation des friches urbaines montréalaises (re)développées. » Mémoire de Maîtrise, Institut national de la recherche scientifique. <http://espace.inrs.ca/id/eprint/2685/1/Bargaoui-W-M-H2015.pdf>.
- Bergeron, Julie, Sylvain Paquette et Philippe Poullaouec.G. 2014. « Uncovering landscape values and micro-geographies of meanings with the go-along method. » *Landscape and Urban Planning* 122: 108-121. doi: 10.1016/j.landurbplan.2013.11.009.
- Berthoz, A. 1997. *Le sens du mouvement*. Paris: O. Jacob.
- Bianco, Martha et Catherine Lawson. 1997. « Trip-Chaining, Childcare, and Personal Safety. » *In Women's Travel Issues : Proceedins from the Second National Conference Report*.
- Blache, Chris et Pascale Lapalud. 2018. *Genre et ville, une plateforme d'innovation urbaine*. Paris : L'Harmattan, coll. « Logiques sociales ».
- Blidon, Marianne. 2016. *Espace urbain*. Paris : France: La Découverte.
- Büscher, Monika et John Urry. 2009. « Mobile Methods and the Empirical. » *European Journal of Social Theory* 12 (1): 99-116. doi: 10.1177/1368431008099642.
- Carpiano, Richard M. 2009. « Come take a walk with me: the "go-along" interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being. » *Health Place* 15 (1): 263-272. Research Support, Non-U.S. Gov't. doi: 10.1016/j.healthplace.2008.05.003.
- Carr, Lucas J., Shira I. Dunsiger et Bess H. Marcus. 2010. « Walk score as a global estimate of neighborhood walkability. » *American journal of preventive medicine* 39 (5): 460-463. Research Support, N.I.H., Extramural. doi: 10.1016/j.amepre.2010.07.007.
- Chassignet, Mathieu et Eric Vidalenc. 2020. S'inspirer de l'urbanisme tactique pour adapter les villes à la distanciation physique. In *The Conversation*. Canada. Consulté le 15 janvier

2021. <https://theconversation.com/sinspirer-de-lurbanisme-tactique-pour-adapter-les-villes-a-la-distanciation-physique-136642>.
- Clifton, Kelly J. et Jennifer Dill. 2005. « Women's Travel Behavior and Land Use: Will New styles of Neighborhoods Lead to More Women Walking? » *Transportation Research Board Conference Proceedings* : 35. <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/conf/CP35v2.pdf>.
- Clifton, Kelly J. et Andréa D. Livi. 2005. « Gender differences in walking behavior, attitudes about walking, and perceptions of the environment in three Maryland communities. » *In Research on Women's Issues in Transportation* 2. <http://www.trb.org/publications/conf/CP35v2.pdf>.
- Clifton, Kelly J., Andréa D. Livi Smith et Daniel Rodriguez. 2007. « The development and testing of an audit for the pedestrian environment. » *Landscape and Urban Planning* 80 (1-2): 95-110. doi: 10.1016/j.landurbplan.2006.06.008.
- Conseil des Montréalaises. 2007. « « Pour qu'elles embarquent ! » ». [http://bv.cdeacf.ca/CF\\_PDF/141727.pdf](http://bv.cdeacf.ca/CF_PDF/141727.pdf).
- Coutras, Jacqueline. 1993. « La mobilité des femmes au quotidien : Un enjeu des rapports sociaux de sexes? » *Les Annales de la recherche urbaine* 59 (1): 163-170. doi: 10.3406/aru.1993.1738.
- Cunningham, Grazia O., Yvonne L. Michael, Stephanie A. Farquhar et Jodi. Lapidus. 2005. « Developing a reliable Senior Walking Environmental Assessment Tool. » *American Journal of Preventive Medicine* 29 (3): 215-217. doi: 10.1016/j.amepre.2005.05.002.
- Damasio, A. R. 1994. « Descartes' error and the future of human life. » *Sci Am* 271 (4): 144. doi: 10.1038/scientificamerican1094-144.
- Danes, stéphanie. 2019. « Making Urban Places Attractive to Women : Differences that Good Design Can Make. » *In Design Downtown For Women (Men Will Follow)*, 31-51. : CreateSpace Independent.
- De Hesselle, Laure. 2013. Être femme dans l'espace public : circuler en liberté. *In Imagine demain le monde* <http://www.mondequibouge.be/index.php/2013/09/etre-femme-dans-l-espace-public-circuler-en-liberte/>.
- Després, Michel, Sébastien Lord et Paula Negron-Poblete. 2019. « (Re)placer la mobilité dans son contexte : le parcours commenté, un outil de recueil et d'analyse de données de mobilité. ». doi: 10.25578/RTS\_ISSN1951-6614\_2019-07.
- Di Méo, Guy. 2012. « Les femmes et la ville. Pour une géographie sociale du genre. » *Annales de géographie* 684 (2). doi: 10.3917/ag.684.0107.
- Escourrou, Pierre 1967. « L'automobile dans la ville « Rapport Buchanan ». » : 6 pages. [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo\\_0003-4010\\_1967\\_num\\_76\\_416\\_14984](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1967_num_76_416_14984)
- Escudier, Lucette et Bruno Balmot. 2020. L'appropriation de la rue par les femmes. Consulté le 03 janvier 2021. <https://www.revue-belveder.org/wp->

content/uploads/2020/09/l\_appropriation\_de\_la\_rue\_par\_les\_femmes\_Belveder\_n7-1.pdf.

- Evans, James et Phil Jones. 2011. « The walking interview: Methodology, mobility and place. » *Applied Geography* 31 (2): 849-858. doi: 10.1016/j.apgeog.2010.09.005.
- Ewing, Reid et Susan Handy. 2009. « Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability. » *Journal of Urban Design* 14 (1): 65-84. doi: 10.1080/13574800802451155.
- Ewing, Reid, Susan Handy, Ross C Brownson, Otto Clemente et Emily Winston. 2006. « Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability. » *Journal of Physical Activity and Health* 3 (s1): S223-S240. doi: 10.1123/jpah.3.s1.s223.
- Fenster, Tovi. 2006. « The Right to the Gendered City: Different Formations of Belonging in Everyday Life. » *Journal of Gender Studies* 14 (3): 217-231. doi: 10.1080/09589230500264109.
- Fijalkow, Yankel. 2018. « Quartiers, rues et espaces publics : éléments pour une histoire des études urbaines francophones. » *Environnement Urbain / Urban Environment* 13 | 2018. <http://journals.openedition.org/eue/2144>.
- Fischler, Raphaël. 2003. « Vers un nouvel urbanisme pour de nouveaux quartiers : revue des nouveaux courants nord-américains en urbanisme et aménagement et de leurs possibilités d'application à Montréal : rapport final. » : 71. [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan\\_urbanisme\\_fr/media/documents/etude\\_nouvel\\_urbanisme.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/etude_nouvel_urbanisme.pdf).
- Fleury, Antoine. 2004. « La rue : un objet géographique ? » *Tracés* (5): 33-44. doi: 10.4000/traces.3133.
- Frändberg, Lotta et Bertil Vilhelmson. 2011. « More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort. » *Journal of Transport Geography* 19 (6): 1235-1244. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2011.06.004.
- Frankignoulle, Pierre. 2007. « État de l'art dans le cadre de la recherche "des villes qui marchent". » Rapport.
- Fulton, William. 1996. *The new urbanism : hope or hype for American communities*. Cambridge, Mass.: Lincoln Institute of Land Policy.
- Gallagher, N. A., P. J. Clarke et K. A. Gretebeck. 2014. « Gender differences in neighborhood walking in older adults. » *Journal of Aging and Health* 26 (8): 1280-1300. Research Support, N.I.H., Extramural. doi: 10.1177/0898264314532686.
- Gehl, Jan. 2010. *Pour des villes à échelle humaine*. Montréal: Écosociété.
- Germain, Annick et Jean-Paul Guay. 1985. *Urbanisme : Le défi post-moderne*. : Éditions Continuité Érudit. <http://id.erudit.org/iderudit/18112ac>.

- Gibson, James J. 1966. *The senses considered as perpetual systems*. Boston, Mass.: Houghton Mifflin.
- Giles-Corti, Billie, Anne Vernez-Moudon, Rodrigo Reis, Gavin Turrell, Andrew L. Dannenberg, Hannah Badland, Sarah Foster, Melanie Lowe, James F. Sallis, Mark Stevenson et Neville Owen. 2016. *City planning and population health: a global challenge*. Amsterdam: Elsevier,. [https://nls.idls.org.uk/welcome.html?ark:/81055/vdc\\_100039473209.0x000054](https://nls.idls.org.uk/welcome.html?ark:/81055/vdc_100039473209.0x000054).
- Golan, Yael. 2017. « Gendered walkability : building a daytime walkability index for women in San Francisco. » Master of Arts, Geography Resource Management and Environmental Planning, University of San Francisco.
- Gossen, Rachel et Charles L. Purvis. 2004. « Activities, time, and travel : changes in women's travel time expenditures, 1990-2000. » *Research on Women's Issues in Transportation 2*. <http://www.trb.org/publications/conf/CP35v2.pdf>.
- Gouvernement du Québec. 2020. *Enquêtes origine-destination (OD)*. Québec: Rapport du ministère des Transports. [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/Pages/enquetes-origine-destination.aspx#:~:text=Les%20enqu%C3%AAtes%20origine%2Ddestination%20\(O%2DD,la%20r%C3%A9gion%20%C3%A0%20l'%C3%A9tude](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/Pages/enquetes-origine-destination.aspx#:~:text=Les%20enqu%C3%AAtes%20origine%2Ddestination%20(O%2DD,la%20r%C3%A9gion%20%C3%A0%20l'%C3%A9tude).
- Grafmeyer, Yves et Jean-Yves Authier. 2008. *Sociologie urbaine*, 2e édition. Paris: A. Colin.
- Guo, Zhan et Becky P. Y. Loo. 2013. « Pedestrian environment and route choice: evidence from New York City and Hong Kong. » *Journal of Transport Geography* 28: 124-136. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2012.11.013.
- Habermas, Jürgen. 1988. *L'Espace public : archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*. : Payot.
- Hall, Edward Twitchell. 1966. *La Dimension cachée*. Paris: Seuil. texte.
- Handy, Susan. 2006. *Community Design and Travel Behavior : Exploring the Implications for Women*. Chicago, Illinois. Report of a Conference.
- Hein, Jane Ricketts, James Evans et Phil Jones. 2008. « Mobile Methodologies: Theory, Technology and Practice. » *Geography Compass* 2 (5): 1266-1285. doi: 10.1111/j.1749-8198.2008.00139.x.
- Hudson, Christine. 2017. « Sharing fairly? Mobility, citizenship, and gender relations in two Swedish city-regions. » *Journal of Urban Affairs* 40 (1): 82-97. doi: 10.1111/juaf.12259.
- Jacobs, Jane. 1961. *The death and life of great American cities*. London: J. Cape.
- Jaillet, Marie-Christine. 2018. « Réaménager la ville pour y faire place à la marche « ordinaire ». » *Sciences de la société* (97): 90-105. doi: 10.4000/sds.4133.
- Jarouche, Fadi et Brigitte St-Pierre. 2018. *Analyse de mobilité urbaine différenciée selon les sexes - Région de Montréal*. : Ministère des Transports.

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/Documents/ads-montreal-2003-2013.pdf>.

- Jarrigeon, Anne. 2019. La mobilité des femmes : une liberté contrariée. In *Forum Vies Mobiles : Préparer la transition mobilité*. Consulté le 15 février 2019. <http://fr.forumviesmobiles.org/video/2019/04/23/mobilite-des-femmes-liberte-contrariee-12937>.
- Joseph, Isaac. 1992. « L'espace public comme lieu de l'action. » *Les Annales de la recherche urbaine* 57 (1): 211-217. doi: 10.3406/aru.1992.1716.
- Kerr, Jacqueline, Lawrence Frank, James F. Sallis et Jim Chapman. 2007. « Urban form correlates of pedestrian travel in youth: Differences by gender, race-ethnicity and household attributes. » *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 12 (3): 177-182. doi: 10.1016/j.trd.2007.01.006.
- Knapik, Joseph, Everett Harman, Katy Reynolds et Army Research Lab Aberdeen Proving Ground Md. 1996. *Load Carriage Using Packs: A Review of Physiological, Biomechanical and Medical Aspects*. Ft. Belvoir: Defense Technical Information Center.
- Koskela, Hille et Rachel Pain. 2000. « Revisiting fear and place: women's fear of attack and the built environment. » *Geoforum* 31 (2): 269-280. doi: 10.1016/s0016-7185(99)00033-0.
- Kusenbach, Margarethe. 2003. « Street Phenomenology. » *Ethnography* 4 (3): 455-485. doi: 10.1177/146613810343007.
- Lascol, Julie et Nathalie Brevet. 2013. « La couleur dans la ville l'exemple de Buenos Aires et de Tirana. » Mémoire diplôme d'ingénieur (PFE) Aménagement Tours, EPU-DA. [http://memoires.scd.univ-tours.fr/index.php?fichier=EPU\\_DA/2013PFE\\_LascolJulieV2.pdf](http://memoires.scd.univ-tours.fr/index.php?fichier=EPU_DA/2013PFE_LascolJulieV2.pdf)
- Law, Robin. 1999. « Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. » *Progress in Human Geography* 23 (4): 567-588. doi: 10.1191/030913299666161864.
- Le Breton, David. 2000. *Eloge de la marche*. Paris: Métailié.
- Lee, John R. E., Rodney Watson et Valérie Lina Bernard. 1992. « Regards et habitudes des passants : Les arrangements de visibilité de la locomotion. » *Les Annales de la recherche urbaine* 57 (1): 101-109. doi: 10.3406/aru.1992.1703.
- Lefebvre, Henri. 1968. *Le Droit à la ville*. Paris,: Anthropos.
- Lefebvre-Ropars, Gabriel-Lee. 2017. « Analyse de la contribution des indicateurs de marchabilité à la modélisation de la demande piétonne. » Mémoire de maîtrise, École polytechnique de Montréal. <https://publications.polymtl.ca/2714/>.
- Lelièvre, Agathe. 2017. Genre et espace. <http://www.vrm.ca/genre-et-espace-public/>.

- Lieber, Marylène. 2011. Le Sentiment d'insécurité au prisme du genre. Repenser la vulnérabilité des femmes dans les espaces publics. : Métropolitiques. Consulté le 11 novembre 2020. <https://metropolitiques.eu/Le-sentiment-d-insecurite-au.html>.
- Loiselle. C, Mathilde. 2020. « Les enjeux de la marche en banlieue dans un contexte de vieillissement : proposition d'une stratégie pour rendre des environnements de faible densité plus favorables à la marche pour les personnes âgées. » Mémoire de maîtrise, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal.
- Lord, Sébastien, Emmanuel Ravalet, Olivier Klein et Rachel Thomas. 2015. Marche et environnements urbains contrastés : perspectives internationales et interdisciplinaires. <http://infoscience.epfl.ch/record/214529>.
- Loukaitou-Sideris, Anastasia. 2006. « Is it safe to walk here? : design and policy responses to women's fear of victimization in public places. » *Research on Women's Issues in Transportation 2*. <http://www.trb.org/publications/conf/CP35v2.pdf>.
- Lynch, Kevin. 1970. *The image of the city*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Mace, Gordon et François Pétry. 2000. *Guide d'élaboration d'un projet de recherche en sciences sociales*, 3e éd. Bruxelles, Sainte-Foy, Québec: De Boeck Université, Presses de l'Université Laval. <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb37216551m>.
- Manaugh, Kevin et Ahmed El-Geneidy. 2011. « Validating walkability indices: How do different households respond to the walkability of their neighborhood? » *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 16 (4): 309-315. doi: 10.1016/j.trd.2011.01.009.
- Mangin, David et Philippe Panerai. 1986. « Les tracés urbains communs. » *Les Annales de la recherche urbaine* 32 (1): 13-22. doi: 10.3406/aru.1986.1270.
- Matan, Anne. 2011. « Rediscovering urban design through walkability : an assessment of the contribution of Jan Gehl. » Thesis, Curtin University Sustainability Policy (CUSP) Institute.
- Messaoud. L, Souad, Sébastien Lord et Perla Serfaty-Garzon. 2019. « Pieds marchant, pieds faisant. Quand la marche interroge l'ambiance. » *Enjeux et société: Approches transdisciplinaires* 6 (2). doi: 10.7202/1066694ar.
- Miaux, Sylvie, Louis Drouin, Patrick Morency, Sophie Paquin, Lise Gauvin et Christophe Jacquemin. 2010. « Making the narrative walk-in-real-time methodology relevant for public health intervention: towards an integrative approach. » *Health Place* 16 (6): 1166-1173. Research Support, Non-U.S. Gov't. doi: 10.1016/j.healthplace.2010.08.002.
- Moudon, Anne Vernez, Chanam Lee, Allen D Cheadle, Cheza Garvin, Donna Johnson, Thomas L Schmid, Robert D Weathers et Lin Lin. 2006. « Operational Definitions of Walkable Neighborhood: Theoretical and Empirical Insights. » *Journal of Physical Activity and Health* 3 (s1): S99-S117. doi: 10.1123/jpah.3.s1.s99.
- Moudon, Anne Vernez, Washington (State). Department of Transportation., University of Washington. Department of Urban Design and Planning., Washington State Transportation Center. et Washington State Transportation Commission. 1997. « Effects

- of site design on pedestrian travel in mixed-use, medium-density environments. » : 149 pages.
- Mullens, Elise. 2020. « Urbanisme qui (dé)genre : les politiques urbaines genrées et leur impact sur l'aménagement de espace public. » Mémoire de master, Faculté d'architecture, Université de Liège.
- Negron-Poblete, Paula et Sébastien Lord. 2015. « Marchabilité des environnements urbains autour des résidences pour personnes âgées de la région de Montréal : application de l'audit MAPPA. » *Cahiers de géographie du Québec* 58 (164): 233-257. doi: 10.7202/1031168ar.
- Nobis, Claudia et Barbara Lenz. 2004. « Changes in Transport Behavior by Fragmentation of Activities. » *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1894 (1): 249-257. doi: 10.3141/1894-26.
- Ouellet, Michel. 2006. « Le smart growth et le nouvel urbanisme. » *Cahiers de géographie du Québec* 50 (140): 175-193. doi: 10.7202/014083ar.
- Owen, N., N. Humpel, E. Leslie, A. Bauman et J. F. Sallis. 2004. « Understanding environmental influences on walking; Review and research agenda. » *American Journal of Preventive Medicine* 27 (1): 67-76. Meta-Analysis Review. doi: 10.1016/j.amepre.2004.03.006.
- Papon, Francis et Régis De Solère. 2009. *Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville*: CGDD, Service de l'observation et des statistiques. <http://www.stats.environnement.developpement-durable.gouv.fr/index.php?id=146>.
- Paquin, Sophie. 2002. « Pour un environnement urbain sécuritaire : guide d'aménagement. » : 164 pages.
- Payen, Lena. 2018. « Appropriations de l'espace urbain : études de pratiques citoyennes à Montréal. » Mémoire de maîtrise, Aménagement (Design et complexité), Université de Montréal. <http://hdl.handle.net/1866/21884> Item resolution URL.
- Pelcova, J., K. Fromel et R. Cuberek. 2013. « Gender-specific associations between perceived neighbourhood walkability and meeting walking recommendations when walking for transport and recreation for Czech inhabitants over 50 years of age. » *International Journal of Environmental Research and Public Health* 11 (1): 527-536. Research Support, Non-U.S. Gov't. doi: 10.3390/ijerph110100527.
- Picard, Karine. 2019. « The mobility of elderly women of Puebla, Mexico : effects of walkability on daily trips in three neighbourhoods. » Mémoire de maîtrise, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal. <http://hdl.handle.net/1866/22428>.
- Prédali, Frédérique. 2004. « La mobilité comme révélateur de l'évolution des modes de vies des femmes les tendances des pratiques des femmes en milieu de vie en Ile-de-France depuis les années 1970. » Thèse de doctorat, Institut d'urbanisme, Université de Paris XII-Val De Marne.
- Raibaud, Yves. 2015. « Durable mais inégalitaire : la ville. » *Travail, genre et sociétés* n° 33 (1). doi: 10.3917/tgs.033.0029.

- Raulin, François, Sébastien Lord et Paula Negron-Poblete. 2016. « Évaluation de la marchabilité de trois environnements urbains de la région métropolitaine montréalaise à partir de l'outil MAPPA. » *Vertigo* (Volume 16 numéro 2). doi: 10.4000/vertigo.17774.
- Rendell, Jane, Barbara Penner et Iain Borden. 2000. Gender space architecture an interdisciplinary introduction. In *Architext series*. London ; New York: E & FN Spon.,.
- Rheingantz, Paulo Afonso. s.d. « Chronologic matrix of urban design, sustainability, new urbanism and leed-nd (or Origins, flourish and actuality of the suburban sprawl in USA. ».
- Rosenbloom, Sandra. 2004. « Understanding Women's and Men's Travel Patterns : The Research Challenge. » *Research on Women's Issues in Transportation 1*: 7-21. Report of a Conference.
- Rosenbloom, Sandra et Elizabeth Burns. 1993. « Do environmental measures and travel reduction programs hurt working women? : final report. » : 1 volume (various foliations).
- Roussel, Julie. 2014. *Marche et confort dans l'espace public*. Montréal, Canada: INRS- Centre Urbanisation Culture Société. <http://espace.inrs.ca/id/eprint/4436/1/ville-sous-nos-pieds.pdf>.
- Roy, Simon N. 2003. « L'étude de cas » In *Recherche sociale : de la problématique à la collecte des données, 4e éd, sous la dir de Benoît Gauthier*, 199-226. Sainte-Foy, Québec: Presses de l'Université du Québec. <http://livre2.com/LIVREF/F8/F008059.pdf>.
- Saelens, B. E., J. F. Sallis et L. D. Frank. 2003. « Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design, and planning literatures. » *Annals of Behavioral Medicine* 25 (2): 80-91. Comparative Study. doi: 10.1207/S15324796ABM2502\_03.
- Sansot, Pierre. 1996. *Poétique de la ville*. Paris: Armand Colin.
- Schaut, Christine. 2018. Décrire et faire les territoires de la ville en marchant? <https://dipot.ulb.ac.be/dspace/bitstream/2013/288276/3/cschaut.territoires.pdf>.
- Scott, Alistair. 2002. « Assessing Public Perception of Landscape: The LANDMAP experience. » *Landscape Research* 27 (3): 271-295. doi: 10.1080/01426390220149520.
- Scott, Hannah. 2003. « Stranger Danger : Explaining Women's Fear of Crime ». : *Western Criminology Review* 4(3).
- Société d'histoire d'Achuntsic-Cartierville. 2016. Un premier bulletin de la Société d'histoire d'Achuntsic-Cartierville In *Au fil d'ABC* (1). <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs2611797>.
- Statistique Canada. 2016. Profil sociodémographique - Arrondissement d'Achuntsic-Cartierville. <http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/url/ITEM/5383B2DD5871D074E0530A930132D074>.
- Sugiyama, T., J. Salmon, D. W. Dunstan, A. E. Bauman et N. Owen. 2007. « Neighborhood walkability and TV viewing time among Australian adults. » *American Journal of*

- Preventive Medicine* 33 (6): 444-449. Research Support, Non-U.S. Gov't. doi: 10.1016/j.amepre.2007.07.035.
- Terrin, Jean-Jacques. 2011. *Le piéton dans la ville : l'espace public partagé Amsterdam, Copenhagen, Lausanne, London, Lyon, Paris, Wien*. Marseille: Parenthèses.
- Thibaud, Jean Paul. 2007. « La fabrique de la rue en marche : essai sur l'altération des ambiances urbaines. » *Flux* n° 66-67 (4). doi: 10.3917/flux.066.0111.
- . 2008. Je, Tu, Il. La marche aux trois personnes. : *La Revue Urbanisme* (359). <http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00978342>.
- Thomas, Rachel. 2005. *Les trajectoires de l'accessibilité*. Bernin: A la croisée.
- . 2007. La marche en ville : Une histoire de sens. L'espace géographique. <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00388489>
- Vale, David S., Miguel Saraiva et Mauro Pereira. 2015. « Active accessibility: A review of operational measures of walking and cycling accessibility. » *Journal of Transport and Land Use*. doi: 10.5198/jtlu.2015.593.
- Valentine, Gill. 1989. *Geography of women's fear*. <http://reserve.libraries.psu.edu/geog/415w/41514.pdf>.
- Vaughn, Stephen T. 2011. « Women's Safety and Security Issues with Bicycling and Walking: Examination of Potential Planning, Design, and Technology Solutions. » *Transportation Research Board Conference Proceedings 2*. Conference report. <http://www.trb.org/Publications/Blurbs/165294.aspx>.
- Vever, Marine. 2012. « Comprendre la sociabilité des espaces publics à travers leur potentiel piétonnier : le cas de quatre voisinages à Montréal. » Mémoire de maîtrise, Institut national de la recherche scientifique. [http://www.ucs.inrs.ca/sites/default/files/centre\\_ucs/pdf/Vever\\_Marine\\_MA\\_2012.pdf](http://www.ucs.inrs.ca/sites/default/files/centre_ucs/pdf/Vever_Marine_MA_2012.pdf).
- Victor, Nadja. 2016. « Evaluation des déplacements piétons quotidiens : Application à la ville de Luxembourg. » Thèse de doctorat, Université Jean Monnet. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01577175>.
- Ville de Montréal. 2005a. « Évaluation du patrimoine urbain Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, 2005. » [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine\\_urbain\\_fr/media/documents/01\\_evaluation\\_patrimoine\\_ahu.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine_urbain_fr/media/documents/01_evaluation_patrimoine_ahu.pdf).
- . 2005b. « Plan d'urbanisme de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, Carte Ahuntsic. » [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/lib\\_arr\\_fr/media/documents/carte\\_arr\\_ahc.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/lib_arr_fr/media/documents/carte_arr_ahc.pdf).
- Vincens, Marion, Marie-Hélène Vandersmissen et Marius Thériault. 2008. « Impacts de la restructuration du réseau d'autobus de la ville de Québec sur l'accessibilité aux emplois des femmes et sur leur mobilité professionnelle. » *Cahiers de géographie du Québec* 51 (144): 419-446. doi: 10.7202/017628ar.

Walk-score. 2020. Consulté le 15 novembre 2020. <https://www.walkscore.com/>.

Weber, Max. 1995. *Économie et société*. Paris: Pocket.

Weinstein Agrawal, Asha, Marc Schlossberg et Katja Irvin. 2008. « How Far, by Which Route and Why? A Spatial Analysis of Pedestrian Preference. » *Journal of Urban Design* 13 (1): 81-98. doi: 10.1080/13574800701804074.

Womenability. 2020. Consulté le 10 décembre 2019. <http://www.womenability.org/>.

## ANNEXE 1 : GRILLE DE QUESTIONS SEMI-DIRIGÉES POUR LE PARCOURS COMMENTÉ

<b>L'expérience piétonne du trajet</b>	Connaissance du trajet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avez-vous déjà fait ce trajet auparavant ?</li> <li>- Est-ce que vous en privilégiez un autre (un seul ou plusieurs)?</li> </ul>
	Fréquence de son usage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prenez-vous toujours ce trajet ? pourquoi ?</li> <li>- À quelle fréquence ? en combien de temps ?</li> <li>- Est-ce que vous préférez un horaire pour faire ce trajet ? pourquoi?</li> </ul>
	Modification du parcours	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vous arrive-t-il de prendre un autre ou d'autres trajets ? Pourquoi ?</li> <li>- Est-ce qu'il vous arrive durant le parcours de modifier votre trajet ? (des circonstances ou une situation qui vous font dévier le parcours initial ?) pourquoi ?</li> </ul>
	Autres	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avez-vous un permis de conduire ?</li> <li>- Quel est le mode de déplacement que vous utilisez le plus fréquemment?</li> </ul>
<b>Sensible</b>	La vue	- Pouvez-vous me décrire tout ce que vous voyez autour de vous durant ce trajet?
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Est-ce que cela vous plaît ou vous déplaît ? pourquoi ?</li> <li>- Ça vous évoque quoi comme émotion ? (l'ennui, colère, perdu, triste, joyeuse)</li> </ul>
	L'ouïe	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prêtez-vous attention à ce que vous entendez (des bruits) ?</li> <li>- Y a-t-il des nuisances ? Si oui, lesquelles ? vous dérangent-elles ou non ?</li> <li>- Y a-t-il des sons que vous aimeriez entendre ? (P. ex : la présence des enfants qui jouent, des femmes qui parlent, des oiseaux)</li> <li>- Y a-t-il des sons que vous n'aimeriez pas entendre ? (des travaux, bruit des voitures, des chicanes)</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Est-ce que cela vous plaît ou vous déplaît ? pourquoi ?</li> <li>- Ça vous évoque quoi comme émotion ? (l'ennui, colère, perdu, triste, joyeuse)</li> </ul>
	L'odorat	- Associez-vous des odeurs spécifiques durant le trajet (des mauvaises odeurs ou bonnes)?
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Est-ce que cela vous plaît ou vous déplaît ? pourquoi ?</li> <li>- Ça vous évoque quoi comme émotion ? (l'ennui, colère, perdu, triste, joyeuse)</li> </ul>		

	Les émotions	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comment vous sentez-vous dans la rue ?</li> <li>- Est-ce que cela vous plaît ou vous déplaît ? pourquoi ?</li> </ul>
<b>Composantes autour du marcheur</b>	Caractéristique du cadre bâti	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comment vous trouvez la qualité de l'architecture dans le quartier ? (Par ex. : hauteur des bâtiments, les matériaux, couleurs)</li> <li>- Trouvez-vous cela plaisant ou déplaisant ? pourquoi ?</li> </ul>
	Largeur et qualité des trottoirs et de la rue	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Est-ce qu'il y a de l'espace pour marcher sur le trottoir ? Que pensez-vous de la qualité ? Comment vous vous sentez-vous par rapport à la largeur de la rue ?</li> <li>- Trouvez-vous cela plaisant ou déplaisant ? pourquoi ?</li> </ul>
	Traversées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Que pensez-vous des traversées et de leurs aménagements ? pourquoi ?</li> <li>- Trouvez-vous cela plaisant ou déplaisant ? pourquoi ?</li> </ul>
	Végétation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Est-ce qu'il y a assez de végétation et d'espace vert ? vous aimeriez voir plus ?</li> <li>- Trouvez-vous cela plaisant ou déplaisant ? pourquoi ?</li> </ul>
	Mobilier urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Que pensez-vous du mobilier urbain ? Est-ce que vous aimeriez en voir plus (des bancs pour s'asseoir, poubelles) ?</li> <li>- Trouvez-vous cela plaisant ou déplaisant ? pourquoi ?</li> </ul>
	Propreté	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les espaces sont-ils propres et bien entretenus ?</li> <li>- Trouvez-vous cela plaisant ou déplaisant ? pourquoi ?</li> </ul>
	Présence humaine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Appréciez-vous le fait de voir les gens sur la rue ?</li> <li>- Trouvez-vous cela plaisant ou déplaisant ? pourquoi ?</li> </ul>
	<b>Pour finir</b>	
<b>Caractéristiques sociodémographiques</b>	Âge	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quel est votre âge ?</li> </ul>
	Lieu de résidence	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Depuis combien de temps habitez-vous le quartier ?</li> </ul>
	Lieu de travail	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quel est votre lieu de travail ?</li> </ul>
	Situation familiale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quel est votre situation de famille ?</li> </ul>
	Origine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Êtes-vous née au canada ?</li> <li>- Depuis combien de temps résidez-vous à Montréal?</li> </ul>

## ANNEXE 2 : TABLEAU RÉCAPITULATIF DES ÉMOTIONS

Sens	Catégorie	Élément déclencheur	Émotions et ressenti	Cause/conséquence
Vue	Construction	Réseau Express de Vélo (REV)	Agréable	Se déplace en vélo et se projette dans l'utilisation du REV
			Énervement	Les rues bloquées provoquent des détours
		Travaux sur la rue	Dérangement	Voir les camions, l'eau qui coule, la saleté
			Énervement	Trop fréquent
		Détours, manque de place de parking, nids de poule	Irritant	Trop fréquent
	Aménagement rue/trottoir	Des trottoirs étroits	Entassement	Les espaces publics et privés sont trop proches
		Passage piéton	Bien-être	-
		Rue moins large et piste cyclable	Bonheur	
		Terre-pleins, saillies de trottoir	Protection, sécurité	
		La qualité médiocre des trottoirs	Désagréable	Les craques dans les trottoirs et l'irrégularité des niveaux
	Aménagement privé	Cours arrières des maisons	Relaxant	Ruelle intime
			Conviviale, familial	Intéressant à regarder
			Tranquille, chaleureux	
	Mobilier urbain	Absence de poubelles	Dérangement	Les passants jettent n'importe quoi dans ses bacs
		Chantier sans pancartes	Perdu	Manque d'informations sur les futurs projets
	Art et décors	Graffiti/tags	Insécurité	Vandalisme, ce n'est pas de l'art, des niaiseries
		La rue dans son ensemble	Heureuse	-
		Décors des maisons	Inspirant	Décorations : Halloween, Noël
			Bien-être	Décoration des maisons extérieure/intérieure
	Couleurs	Façades non harmonieuses	Agressant	C'est mal fait, méfiante vis à vis de la garderie à cause des couleurs
		Façades monotones	Ennui	-
		Pancartes de construction oranges	Stressant	-
		Noirceurs sur murs blancs	(Expression faciale de mécontentement)	C'est malpropre, laid

Sens	Catégorie	Élément déclencheur	Émotions et ressenti	Cause/conséquence
		(se ternissent avec le temps)		
	Végétation	Ruelle verte	Agréable	-
		Présence	Agréable	C'est beau
			Bien-être	C'est bon pour la santé, ça repose
			Relaxant	Les grands arbres qui tournent avec le vent
			Se sentir chez soi	Elle est originaire de régions végétalisées
	Propreté	Poubelles qui débordent	Irritant	Ça montre le manque d'entretien
		Propreté de la rue	Neutre	-
		Espaces sous-jacents les bâtiments	Plaisant	Les propriétaires entretiennent bien leurs espaces/maisons/bâtiments
			Sécurité	
		Maison/bâtiment	Contente	
	Architecture	Blocs de bâtiments	Relativisme/empathie	Elle n'a pas envie d'y vivre mais compatit pour ceux qui y habitent
		Maison sans balcons	Déconnexion du monde extérieur	Une impression : maison unidimensionnelle
		Clôture des maisons sur la ruelles	Emprisonnement	Ça fait un peu barricades
		Maisons semi-détachées	Gaieté	Belles maisons, belles piscines
		Maison rénovée	Bonheur	Des familles heureuses
		Balcons	Joie, apaisement	Une impression d'être connecter avec l'extérieur
	Interactions humaines	Enfants qui jouent et font du vélo	Bonheur	Donne de la vie
			Émotive	Les voir provoque une joie incommensurable
			Plaisant	L'énergie des enfants est incroyable
		Personnes qui discutent	Régénérant	Montre et donne de la vie du quartier
			Bien-être	-
	Circulation	Traverser la rue	Dérangement, Bousculée	Elle a l'impression de déranger les voitures
			Embêtant	Le rythme de la marche est altéré : pressée par les voitures qui attendent
		Non-respect de la ligne d'arrêt	Énervement	Non-respect des règles de circulation
		Accidents piétons/voitures	Stressant	Voir les accidents, manque de signalisations
	Paysage urbain	Rue Fleury	Plaisant	Aime la rue dans son ensemble
			Bien-être	

Sens	Catégorie	Élément déclencheur	Émotions et ressenti	Cause/conséquence	
		Boulevard Saint-Laurent	(Expression faciale de mécontentement)	C'est plus "rough", moins sécuritaire, manque de couleurs	
		La gentrification : les nouveaux projets	Peur	Crainte que la rue Fleury perde son charme	
Odorat	Aliments	Café le Brûleur	Agréable, convivial	Rappel le bon café	
		Viennoiseries tôt le matin, des croissants	Agréable, chaud au cœur, bonheur	Rappel la famille	
		Odeur du restaurant St-Hubert	Agréable	Seulement aux heures de manger	
			Désagréable	Trop industrielle	
				Cause des nausées de grossesse	
				Odeur désagréable de bon matin	
	Nature	Feu de cheminée	Agréable	-	
		La verdure	Agréable		
		Parfum de lilas (fleurs)	Paisible		
	Décomposé	Poubelle	Désagréable	Respire par la bouche	
		Urine des chats et excréments de chiens	Désagréable	Ce n'est pas propre	
	Produits pétroliers et chimiques	Gaz, essence, produit chimique, pollution	Désagréable, suffocant	Ça incommode la marcheuse	
Ouïe	Bruits	Voitures : freins, démarrages, arrêts, circulation	Agression, stress des conducteurs embêtant	Met ses écouteurs pour bloquer le bruit	
				Rues passantes, bruyantes, provoque la volonté de s'éloigner du bruit	
		Bourdonnement constant de la ville	Irritation, dérangement, agacement	Empêche une maman de parler à son bébé	
				Réconfortant	Esprit de la ville
		Tondeuse, souffleuses à feuille	Agression	Pollution sonore	
		Accidents piétons/voitures	Stress, peur	Certaines ont été victimes, d'autres témoins de personnes frappées/renversées par une voiture	
				Évite de traverser la rue	
		Engins des travaux	Irritant	Entendre les travaux, les camions, les perceuses	
					Agressant
					Stressant
Agaçant					
			Pénible		

Sens	Catégorie	Élément déclencheur	Émotions et ressenti	Cause/conséquence
			Dérangeant	
			Intimidant	Rappel des souvenirs d'enfance moins agréable
	Sons	Skate-park	Agréable	Rappel des souvenirs de jeunesse
		Enfants qui jouent	Bonheur	L'école avec son aire de jeu
		Musique dans la rue	Cocasse, chaleureux	-
		Marcher dans les feuilles sèches	Amusant	-
		Oiseaux, arbres	Agréable	-
		Absence de bruit	Agréable	Loin des sources de bruits : des moteurs (autobus, camions, voitures, travaux)
	Calme, paisible		Il n'y a personne	
	Tranquille, relaxe			
	Sécurisant			
	Toucher	Fraîcheur	Paisible	-
			Agréable	
Confortable				
Relaxant				
Îlots de chaleurs		Désagréable	Espace bétonné : surchauffe durant l'été	
Kinesthésie (mouvement du corps)	Penser à rien		Paix	-
	Aide à réfléchir, prendre des décisions, s'organiser		Calme	-
			Bien-être, à l'aise	
	Sécurité	Traverser la rue	Peur	D'être écrasée
		Marcher le soir	Sécurisant	Ahuntsic un quartier sécuritaire le soir

## ANNEXE 3 : CERTIFICAT D'ÉTHIQUE



Institut national  
de la recherche  
scientifique

Montréal, le 11 septembre 2020

Madame Asma Sehili  
INRS-UCS  
385 rue Sherbrooke Est  
Montréal (QC) H2X 1E3

**Objet : CER-20-576 La pratique des espaces publics et la marche des femmes : influence de l'environnement sur la perception**

---

Madame,

Après examen de vos réponses aux questions et commentaires du comité d'éthique, j'ai le plaisir de vous confirmer l'acceptation de votre demande et l'émission du certificat.

La présente lettre constitue l'acceptation officielle du CER sur la dimension éthique de votre projet de recherche.

Vous recevrez sous peu une copie des documents Certificat d'éthique et Déclaration des responsables dûment signés. Une copie sera également transmise au service à la recherche et à la valorisation de l'INRS qui pourra autoriser l'accès aux fonds (le cas échéant), mais il est de votre responsabilité de transmettre votre certificat d'éthique à votre organisme subventionnaire, le cas échéant.

Ce certificat a une validité d'une durée d'un an. Avant qu'il soit échu, vous recevrez un court formulaire de renouvellement que vous devrez remplir et retourner dûment signé au secrétaire du CER dans les trois semaines suivant sa réception. Les chercheurs qui ne respecteront pas cette obligation verront leur certificat d'éthique suspendu, ce qui entraînera automatiquement le gel des fonds liés au projet de recherche pour lequel le certificat a été émis.

En terminant, il vous est rappelé qu'il est également de votre responsabilité d'informer le comité des modifications qui pourraient être apportées à votre projet, en cours de réalisation, et qui ont trait à la participation de sujets.

Les membres du comité vous souhaitent le plus grand succès dans la poursuite de vos travaux de recherche.

Veuillez agréer, Madame Sehili, l'expression de mes salutations distinguées.

Xavier Leloup  
Président du CÉR  
Professeur, INRS Centre Urbanisation Culture Société  
cer@inrs.ca

Service à la recherche et à la valorisation  
490, rue de la Couronne  
Québec (Québec) G1K 9A9 CANADA  
T. 418 654-2698

INRS.CA

## ANNEXE 4 : LETTRE D'INFORMATION



### Lettre d'information sur la recherche et formulaire de consentement

#### ***La pratique des espaces publics et la marche des femmes : influence de l'environnement sur la perception.***

Recherche menée par l'étudiante Asma SEHILI au Centre Urbanisation culture société de l'INRS.

Madame,

Nous sollicitons votre participation à un projet de recherche réalisé dans le cadre d'une maîtrise en études urbaines sous la direction des professeures Sandra Breux et Marie-Soleil Cloutier. Cependant, avant d'accepter de participer à ce projet, veuillez prendre le temps de lire, de comprendre et de considérer attentivement les renseignements qui suivent. Nous vous invitons à poser toutes les questions que vous jugerez utiles et à demander qu'on vous explique tout mot ou renseignement qui n'est pas clair.

Voici de l'information sur la recherche à laquelle vous êtes invitée à participer. L'objectif de ces documents est de vous informer de vos droits en tant que participante à la recherche.

1. Cette recherche vise à saisir l'influence de l'environnement sur la perception, et l'expérience au cours de la pratique de la marche diurne des femmes dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville à Montréal, plus précisément dans le quartier de Saint Laurent/Prieur. Il s'agira de comprendre comment cette expérience urbaine des femmes influence leur pratique de la marche, et comment elles jugent le trajet parcouru à partir de la maison jusqu'à l'épicerie Provigo.
2. Votre participation à la recherche consistera à accorder une entrevue d'environ 30 minutes en marchant. Cette entrevue portera sur ce que vous percevez et ressentez de ce qui vous entoure en marchant pour aller à l'épicerie Provigo. Les données recueillies lors de cette entrevue seront utilisées pour rédiger un mémoire de maîtrise.

Veuillez prendre note que les rencontres seront enregistrées par micro et GPS.

3. En participant à cette recherche, vous contribuerez à l'avancement des connaissances sur la pratique de la marche des femmes dans le but de créer des espaces urbains favorisant l'expérience piétonne des femmes. De plus, cette participation vous apportera l'avantage de comprendre cette expérience urbaine tout en portant plus attention à l'environnement. Par ailleurs, l'entrevue ne vous expose pas à des risques autres que ceux que vous prenez lorsque vous marchez sur le parcours défini.

4. S'il y a des questions auxquelles vous ne pouvez pas répondre ou qui vous rendent mal à l'aise et éveillent de mauvais souvenirs liés à vos expériences, vous êtes tout à fait libre de choisir de ne pas répondre, comme vous pouvez demander une pause durant l'entrevue ou de la suspendre sans avoir à fournir de raisons et sans inconvénient ou conséquences négatives. Sachez par ailleurs qu'à titre de participante volontaire à cette étude, vous avez la possibilité de vous en retirer à tout moment.

5. La confidentialité des résultats sera assurée de la façon suivante :

1. Aucune identité ne sera dévoilée : un nom fictif vous sera attribué.
2. Aucun élément dans la diffusion des résultats de la recherche ne permettra de retracer votre identité ou celles de personnes dont vous nous aurez parlé, ni directement, ni indirectement.

6. Une fois retranscrites, les entrevues seront conservées dans un fichier sécurisé sur un disque dur externe et ne seront accessibles qu'à l'étudiante. Nous précisons que les données recueillies ne serviront que dans le cadre du présent mémoire de maîtrise et que certains extraits de l'entrevue vont être publiés. Nous soulignons que les fichiers et les retranscriptions seront détruits après la fin de la recherche et la publication des résultats.

Vous trouverez ci-joint le formulaire de consentement que nous vous demandons de signer, si vous acceptez de participer à cette recherche et de nous accorder une entrevue. Avant de signer le formulaire, vous pouvez, si vous le désirez, demander à l'étudiant qui mène ce projet toutes les informations supplémentaires que vous souhaitez sur la recherche. Vous pouvez aussi contacter la directrice de recherche Sandra Breux, dont les coordonnées apparaissent au bas de la page. Vous pouvez également contacter le comité d'éthique de la recherche de l'INRS, qui peut vous renseigner sur vos droits en tant que participante à cette recherche.

Nous vous remercions de votre collaboration.

**Étudiante:**

Mme Asma Sehilli  
Étudiante en maîtrise en Études Urbaines, INRS-UCS  
385, rue Sherbrooke Est  
Montréal (Québec) H2X 1E3  
Téléphone : 438 223-4648  
Courriel : [asma.sehilli@ucs.inrs.ca](mailto:asma.sehilli@ucs.inrs.ca)

**Direction de l'étude:**

Mme Sandra Breux  
Professeure-chercheure, INRS-UCS  
385, rue Sherbrooke Est  
Montréal (Québec) H2X 1E3  
Téléphone : 514 499-4059  
Courriel: [sandra.breux@ucs.inrs.ca](mailto:sandra.breux@ucs.inrs.ca)

*Comité d'éthique en recherche avec des êtres humains*

**Institut national de la recherche scientifique**

490, rue de la Couronne  
Québec (Québec) G1K 9A9  
Téléphone : 418 654-2503  
Courriel : [cer@inrs.ca](mailto:cer@inrs.ca)