



Les déplacements vers le travail chez les populations défavorisées de Saint-Michel : des conditions de mobilité difficiles

Note de recherche 01-2013

Gabriel Sicotte,
B.Sc. Urbanisme

Sous la direction de
Paula Negron-Poblete

Faculté de l'aménagement
Institut d'urbanisme
Université de Montréal



Observatoire de la mobilité durable

L'Observatoire de la mobilité durable a été créé en 2008, grâce à une initiative conjointe de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), de l'Union des municipalités du Québec (UMQ), de la Ville de Montréal et de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, auquel il est rattaché.

L'Observatoire a comme mission d'étudier la mobilité et le transport des personnes et des marchandises dans une perspective intermodale, en regard des choix et des pratiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire et à la lumière des impératifs du développement durable.

www.obsmobiledurable.umontreal.ca

Gabriel Sicotte

Biographie Gabriel Sicotte

Gabriel a complété un baccalauréat en urbanisme à l'Université de Montréal pour lequel il a reçu le prix du Mérite Étudiant de l'Ordre des Urbanistes du Québec. Il est présentement étudiant à la maîtrise en génie civil dans le domaine des transports. Son sujet de recherche traite du développement d'un modèle de choix modal qui intègre la structure de la chaîne de déplacements. En parallèle, il travaille pour l'Éco-quartier de Saint-Michel / François-Perrault, quartier auquel il a d'ailleurs consacré son projet terminal de baccalauréat.

Courriel : gabriel.sicotte@hotmail.com

Présentation

Depuis la fin des années cinquante, l'utilisation de l'automobile a augmenté de manière importante. Alors qu'autrefois son utilisation n'était réservée qu'à une certaine élite, elle se propage rapidement à travers les différentes classes de la société. Ainsi, elle forge le paysage urbain avec l'apparition des banlieues, des grands boulevards et des autoroutes. Aujourd'hui, la proportion du paysage urbain inaccessible à la marche est de plus en plus importante. De plus, une grande partie des déplacements automobiles se font dans le cadre de destinations sans alternative modale crédible. Bien qu'inégalement répartie, cette démocratisation de l'automobile a beaucoup changé les habitudes de mobilité de la population, principalement en ce qui a trait aux déplacements vers le travail. En partie à cause de l'automobile, les distances entre le domicile et l'emploi ont beaucoup augmenté. Une décentralisation de l'emploi est apparue avec l'amélioration des moyens de transport, permettant ainsi l'établissement des emplois en périphérie de la ville centre, où les coûts immobiliers et fonciers sont moindres. De nos jours, il n'est pas rare que certains lieux de travail ne soient accessibles qu'en automobile. Cette forme de mobilité a pour conséquence de creuser davantage l'écart entre les classes. Alors que la population la plus pauvre a un accès limité à la mobilité, celle-ci encourt des risques d'isolement, de marginalisation et d'exclusion sociale, ce qui diminue sa capacité à sortir de sa situation de pauvreté. À l'inverse, la population la plus riche possède une capacité de mobilité plus élevée, ce qui l'avantage grandement dans l'accès aux lieux de résidence, de loisir et de travail (Orfeuil, 2004-A).

Dans le cadre de ce travail dirigé, nous nous intéressons aux conditions de mobilité des populations défavorisées qui habitent le quartier Saint-Michel. Nous ciblons spécifiquement les déplacements vers les zones d'emploi. Au quotidien, ces déplacements constituent le motif principal de la mobilité, si nous ne considérons pas le retour au domicile. Effectivement, chaque matin, sur le total des 2 213 000 déplacements effectués par les résidents de la région métropolitaine de Montréal, 51% se font pour le motif travail, 29% pour le motif étude et 16% pour tout autre motif (AMT, 2008). Le secteur étudié est le quartier Saint-Michel qui en 2006, tout comme en 2001, était un des plus défavorisés de l'île de Montréal (Emploi-Québec ; 2009-A). De plus, la présence des carrières Miron et Saint-Michel lui donne une morphologie très particulière, favorisant la fragmentation du quartier et l'isolement de certains secteurs. L'élaboration d'un indicateur de défavorisation nous a permis d'identifier les secteurs de recensement où la population est la plus défavorisée. Ensuite, à l'aide de l'Enquête Origine-Destination de 2008 et d'une analyse du tissu urbain du quartier, nous étudions les conditions d'accessibilité aux lieux de travail. En comparant les résultats avec la population vivant dans les secteurs les moins défavorisés du quartier, nous avons constaté que les déplacements vers le travail de la population habitant les secteurs les plus défavorisés se font dans des conditions plus difficiles en raison, entre autres, des obstacles physiques présents dans ces secteurs et de l'isolement de ces derniers.

Table des matières

Saint-Michel : un quartier divisé et défavorisé	6
Un quartier défavorisé par rapport à l'île de Montréal	6
Un quartier divisé en trois milieux urbains distincts.....	7
Causes et impacts d'une mobilité difficile	12
Une défavorisation liée à la mobilité	12
Les difficultés d'accès au travail pour les populations défavorisées	14
Défavorisation, exclusion sociale, mobilité et accessibilité.....	15
Méthodologie.....	16
Construction de l'indicateur de défavorisation.....	16
La caractérisation spatiale et socioéconomique des secteurs les plus défavorisés de Saint-Michel.....	18
Utiliser l'enquête Origine-Destination 2008 pour analyser la mobilité spatiale des travailleurs de Saint-Michel	18
Le secteur du boulevard Pie-IX : le plus défavorisé du quartier	19
Les deux secteurs de recensement les plus défavorisés	19
Un secteur isolé du reste du quartier	21
Un profil socioéconomique qui reflète le niveau de défavorisation	23
Des secteurs professionnels moins payants.....	23
Un réseau de transport en commun peu adapté pour les déplacements vers la périphérie	25
Des comportements de déplacement vers le travail qui reflètent des conditions de mobilité difficiles.....	26
Une moins grande dispersion des destinations de travail	26
Priorité accordée davantage à la voiture qu'aux transports en commun pour les déplacements vers le travail des secteurs les plus défavorisés.....	29
Des temps de déplacement à pied et en transports en commun qui ne rivalisent pas avec ceux de la voiture	31
Moins de déplacements pour le travail et pour les loisirs dans les secteurs les plus défavorisés.....	33
Conclusion : Des propositions adaptées à des besoins précis.....	35
Bibliographie	38
Annexes	40

Saint-Michel : un quartier divisé et défavorisé

Un quartier défavorisé par rapport à l'île de Montréal

Le tableau 1 présente certaines caractéristiques sociodémographiques du quartier Saint-Michel et de l'île de Montréal. Dès le premier coup d'œil, nous observons que le quartier Saint-Michel se distingue par rapport à l'île. Bien que l'écart dans le pourcentage des travailleurs à temps partiel de 15 ans et plus ne soit pas très important (47,7% à Saint-Michel et 44,8% sur l'île de Montréal), dans le pourcentage de population à faible revenu (37,1% à S-M et 29% sur l'ÎdM), dans le revenu moyen de la population (22 200\$ à S-M et 32 946\$ sur l'ÎdM) et dans le taux de chômage (12,1% à S-M et 8,8% sur l'ÎdM) inquiète particulièrement. De plus, Saint-Michel présente des taux nettement plus élevés dans certaines variables : la proportion de la population n'ayant aucun diplôme (27,3% à S-M et 13,8% sur l'ÎdM) et des familles monoparentales (28,7% à S-M et 20,7% sur l'ÎdM), ce qui pourrait contribuer partiellement aux faibles valeurs des caractéristiques précédentes. Le quartier Saint-Michel en est également un où l'on retrouve

une forte proportion de personnes nées hors Canada ou issues de minorités visibles. Un important pourcentage des habitants du quartier est d'origine haïtienne (12,9%) ou italienne (13,4%). Également, la proportion d'immigrants de première génération dans Saint-Michel est près de 10% supérieure à celle de l'île de Montréal (Aparicio et al., 2009).

Le profil sociodémographique peint à partir du Tableau 1 fait référence à l'ensemble des secteurs de recensement qui constituent le quartier Saint-Michel. Ainsi, lorsque l'on définit le quartier comme étant défavorisé dans son ensemble, il est important de se rappeler que celui-ci n'est pas défavorisé uniformément, puisque certains secteurs se rapprochent davantage de la moyenne de l'île de Montréal. Néanmoins, le contraire est aussi vrai. Certains secteurs de recensement sont bien plus défavorisés que l'ensemble du quartier. Un indicateur de défavorisation élaboré dans le cadre de ce travail nous permettra d'identifier les secteurs les plus défavorisés, auprès desquels nous effectuerons l'analyse des conditions de mobilité vers les zones d'emploi.

Tableau 1 : Synthèse du profil sociodémographique de Saint-Michel et de l'île de Montréal en 2006 (taux)

	Saint-Michel	Île de Montréal
Population à faible revenu avant impôt en 2005	37,1%	29,0%
Revenu moyen de la population de 15 ans et plus en 2005	22 200\$	32 946\$
Taux de chômage	12,1%	8,8%
Travailleurs à temps partiel de 15 ans et plus	47,7%	44,8%
Population de 25 à 64 ans n'ayant aucun diplôme	27,3%	13,8%
Familles monoparentales	28,7%	20,7%
Population immigrante	44,7%	30,7%

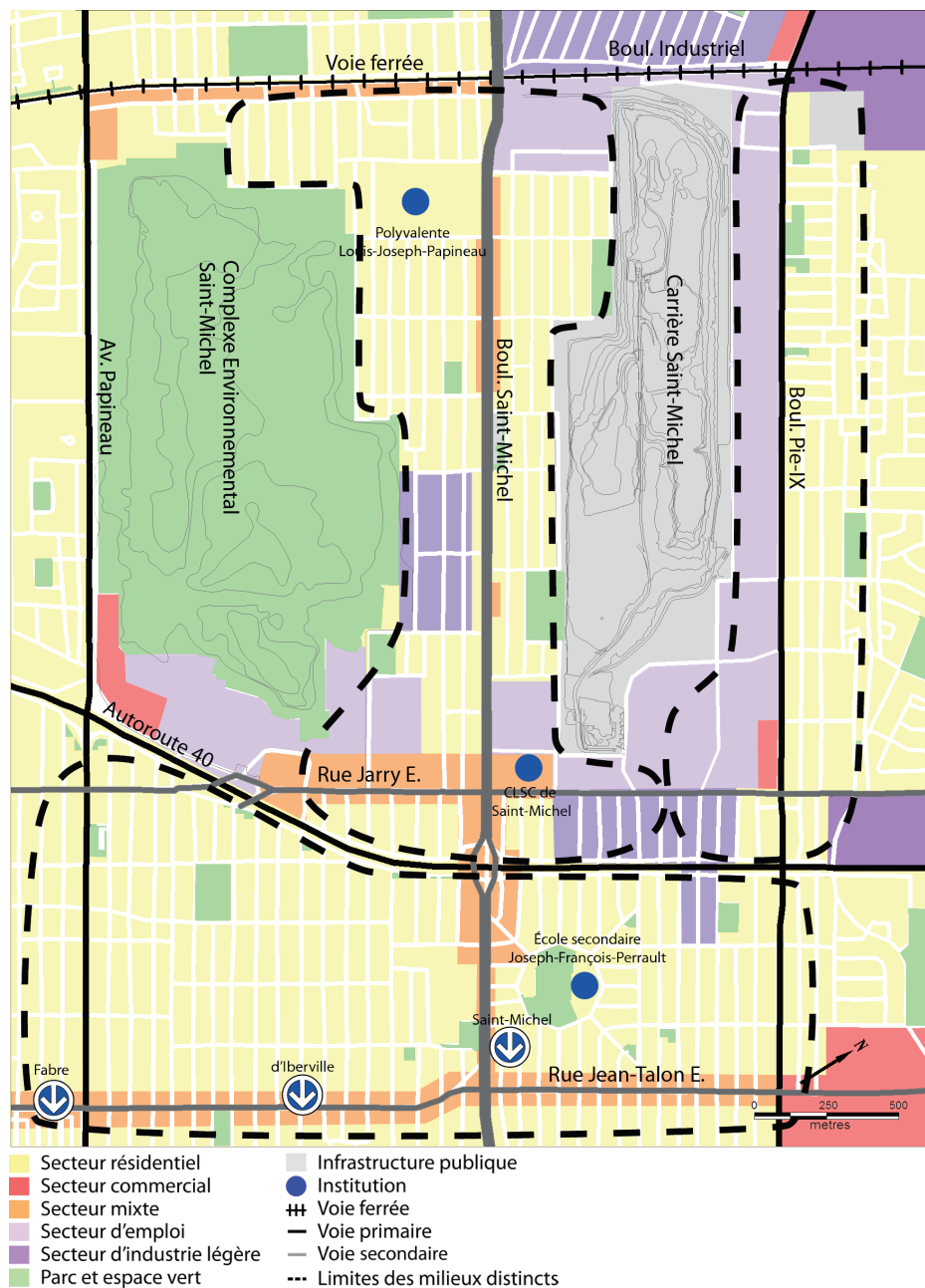
Source : Statistique Canada, Profil cumulatif, 2006
Traitement : Gabriel Sicotte

Un quartier divisé en trois milieux urbains distincts

Le quartier Saint-Michel est situé au sein de l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension de la ville de Montréal, dans un secteur encore relativement central de l'île. Il est traversé par des voies de transport importantes à l'échelle de

l'agglomération de Montréal telles que l'autoroute 40, dans la partie Sud, et le boulevard Pie IX dans la partie Est. Il est aussi bordé par l'avenue Papineau, qui constitue également la limite ouest du quartier. Une des caractéristiques principales de Saint-Michel est que le quartier comporte trois milieux urbains distincts : le secteur du boulevard Pie-IX, celui du boulevard Saint-Michel et celui au Sud de l'autoroute métropolitaine.

Carte 1 : Carte des activités du quartier Saint-Michel



La présence des carrières Miron et Saint-Michel, autour desquelles s'est développé le quartier au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, a favorisé une urbanisation très rapide, mais aussi désorganisée (Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, 2004). La manière dont les résidences côtoient les industries, entrepôts et ateliers en témoigne. Aujourd'hui la carrière Miron a été convertie dans le Complexe Environnemental Saint-Michel et accueille de nombreuses activités associées au traitement de déchets domestiques, telles que le compostage des résidus verts et le triage des matières recyclables. Après avoir servi de site d'enfouissement jusqu'au début des années 2000, elle est en voie de devenir un des plus grands parcs de la ville de Montréal. La carrière Saint-Michel, autrefois carrière Francon, sert aujourd'hui de dépôt à neige et d'entreposage pour les différentes activités d'entretien de la ville de Montréal. Ainsi, aujourd'hui ces deux obstacles rendent très compliqués les déplacements Est-Ouest à l'intérieur du quartier et sont en grande partie responsables du sectionnement des secteurs Pie-IX et Saint-Michel. Tout de même, au Nord de la carrière Miron, la circulation Est-Ouest est possible via l'avenue Charland, qui traverse un petit secteur résidentiel situé entre la carrière et la voie ferrée.

Comme nous pouvons le voir sur la Carte 1, le boulevard Saint-Michel comporte de nombreux commerces et services, que ce soient des services de santé (CLSC), des écoles secondaires, la station de métro Saint-Michel ou des magasins d'achats courant, tels que des pharmacies et petites épiceries (Photo 1). Les secteurs résidentiels qui longent ce boulevard sont principalement composés de duplex en rangée, présentant une faible marge de recul et de quelques blocs d'appartements (Photo 2). Sur le boulevard Pie-IX, nous retrouvons plutôt des industries du côté Ouest, des immeu-

eries (Photo 1). Les secteurs résidentiels qui longent ce boulevard sont principalement composés de duplex en rangée, présentant une faible marge de recul et de quelques blocs d'appartements (Photo 2). Sur le boulevard Pie-IX, nous retrouvons plutôt des industries du côté Ouest, des immeu-

Photo 1 : Variété de commerces sur Saint-Michel



Photo 2 : Les duplex composent la majorité du cadre bâti dans le secteur du boul. Saint-Michel



Photo 4 : Logements sociaux situés dans le secteur du boulevard Pie-IX



Photo 3 : Commerces à grande portée le long du boulevard Pie-IX



bles à bureaux ou des commerces à grande portée comme des concessionnaires automobiles, des garagistes et une pépinière (Photo 3). Le cadre bâti des secteurs Pie-IX et Saint-Michel est également différent. Bien que nous retrouvions quelques duplex dans le secteur Pie-IX, il y a davantage de blocs d'appartements en rangée et des complexes de logements sociaux (Photos 4 et 5). Les quadrilatères les plus au Sud présentent une légère variété au niveau du cadre bâti car ils comportent également de petites maisons unifamiliales d'après-guerre.

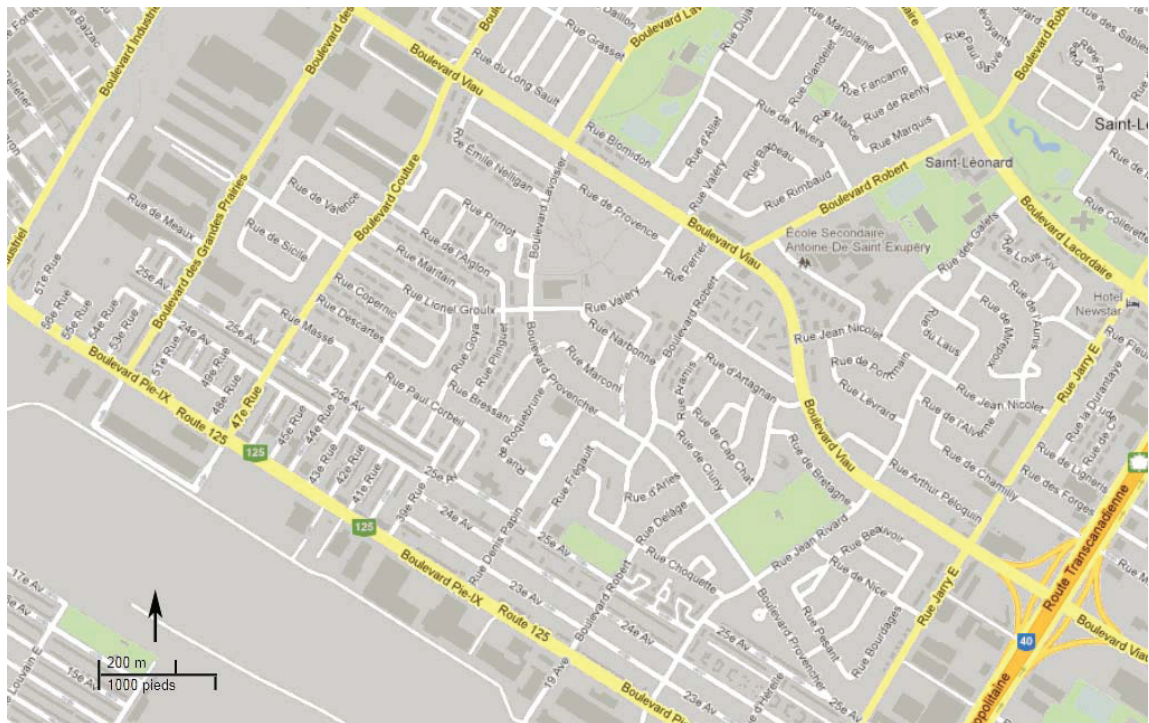
En plus d'être limité par la carrière Saint-Michel à l'Ouest, le secteur du boulevard Pie-IX est d'autant plus enclavé par la présence de l'arrondissement Saint-Léonard à l'Est, où le tissu urbain comporte surtout une activité résidentielle et la forme de la trame vise à décourager la circulation avec ses rues en boucles et curvilignes (Carte 2). Le cadre

bâti de Saint-Léonard, composé principalement de duplex, et sa trame organique renforcent l'effet de changement de quartier et n'invitent pas les habitants du secteur Pie-IX à s'y aventurer. Ce secteur est donc pris en étau entre Saint-Léonard et la carrière Saint-Michel.

Photo 5 : Bloc d'appartement situés dans le secteur du boulevard Pie-IX



Carte 2 : D'une trame orthogonale à une trame organique entre Saint-Léonard et Saint-Michel



Source : Google Maps

L'autoroute métropolitaine au Sud et la voie ferrée au Nord de Saint-Michel constituent aussi deux obstacles importants au sein du quartier (Photos 6 et 7). Même si physiquement c'est la voie ferrée qui marque la limite entre le quartier Saint-Michel et Montréal-Nord, c'est plutôt la présence du boulevard Industriel et les nombreuses industries qui composent ce secteur, qui renforcent l'effet d'obstacle de la voie ferrée. Également, le nombre de passages pour traverser la voie ferrée est limité, car il y en a seulement cinq entre Pie-IX et Papineau. Tel qu'on peut le voir sur la Carte 3, au niveau du boulevard Pie-IX, la trame urbaine change de direction à partir de la voie ferrée, ce qui a pour effet de couper la continuité visuelle de la traverse au Nord et renforce l'effet de barrière de la structure.

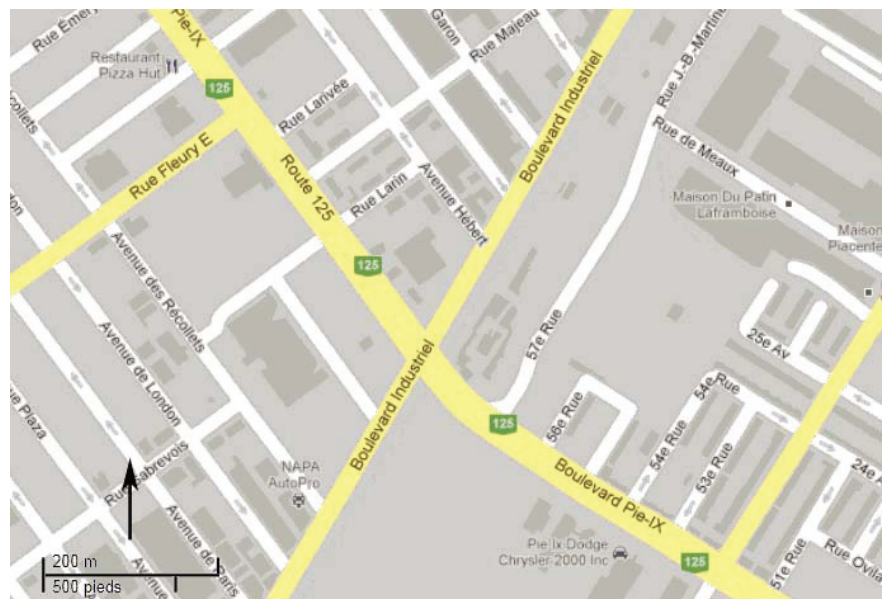
Photo 6 : L'autoroute métropolitaine dessert une circulation lourde composée en partie de camions



Photo 7 : La voie ferrée constitue la limite entre Saint-Michel et Montréal-Nord



Carte 3 : La trame orthogonale change de direction à la hauteur de la voie ferrée



Source : Google Maps

L'autoroute métropolitaine constitue une cassure très claire entre le Sud et le Nord du quartier à cause de son imposante structure, mais aussi à cause de l'ambiance qu'elle engendre. L'autoroute et ses voies de service déversent une circulation lourde composée en grande partie de camions, à toutes heures de la journée. Une telle circulation amène d'autres nuisances telles que le bruit, la pollution et la poussière. Autour de cette autoroute se trouvent aussi plusieurs des ateliers et entrepôts, ce qui accentue l'effet de barrière qu'elle crée en lui conférant une ambiance industrielle peu accueillante pour la circulation piétonne ou à vélo. Notons que l'autoroute métropolitaine comporte plus de points de traverse que la voie ferrée, bien que ceux-ci restent très désagréables à traverser pour le piéton : ils sont principalement aménagés pour la voiture et obligent souvent le piéton à traverser le trafic automobile de Crémazie sans signalisation (Photo 8).

Au Sud de l'autoroute métropolitaine se trouve le troisième secteur du quartier. Celui-ci est d'ailleurs plus avantageux que les deux autres en termes d'offre de transport en raison de la présence des stations de métro Saint-Michel et d'Iberville, mais aussi à cause de la présence de la rue Jean-Talon qui offre une multitude de commerces et services (Photo 9). Bien qu'elle soit très passante, son aménagement la rend agréable pour les piétons. Son encadrement et ses nombreuses vitrines sont bien adaptés à la présence piétonne et le nombre limité de voies en facilite sa traverse. Le petit segment de la rue Jean-Talon qui traverse Saint-Michel se nomme aujourd'hui, de manière encore un peu informelle, « Le petit Maghreb » étant donné la quantité de cafés, restaurants et marchés maghrébins qu'on y retrouve.

Le cadre bâti de ce secteur est très diversifié. Nous y retrouvons des blocs d'appartements, des duplex et des maisons unifamiliales d'après-guerre, des typologies qui composent aussi le cadre bâti des deux autres secteurs. Par contre, entre le boulevard Saint-Michel et l'avenue de Lorimier, des duplex et des maisons unifamiliales un peu plus luxueuses sont présents (Photo 10).

Photo 8 : Les passages sous la métropolitaine ne sont pas aménagés pour le piéton



Photo 9 : L'encadrement de la rue Jean-Talon est plus adapté à l'échelle piétonne



Photo 10 : Maison familiale plutôt luxueuse au Sud de la métropolitaine



Causes et impacts d'une mobilité difficile

Une défavorisation liée à la mobilité

Aujourd'hui, nous considérons la mobilité comme une des variables centrales du fonctionnement et de l'analyse de notre société. Les écarts de mobilité sont de plus en plus en lien direct avec les écarts socioéconomiques au sein de la société. Dans le contexte de démocratisation de l'automobile, les lieux d'activités sont de plus en plus éloignés les uns des autres. Travailler, étudier, faire les courses, se divertir, reconduire les enfants et rencontrer des amis sont toutes des activités qui nécessitent des déplacements, souvent éloignés les uns des autres. Ainsi, une personne qui n'aurait pas les capacités nécessaires pour effectuer ces déplacements se trouve en situation d'exclusion sociale, autrement dit dans une certaine forme de défavorisation (Le Breton, 2004). Aussi, l'accès aux différents commerces devient de plus en plus compliqué. Alors qu'autrefois on retrouvait davantage de petites épiceries de quartier, le boucher, le charcutier ou le boulanger, aujourd'hui les services et commerces se regroupent dans des pôles commerciaux dont l'accès est priorisé pour l'automobile. Devant ce nouvel enjeu, deux choix s'offrent aux résidents des zones défavorisées : soit ils se déplacent pour avoir accès aux biens et services de base avec les coûts que cela implique, soit ils se contentent de dépendre des faibles services de proximité, souvent insuffisants et plus dispendieux (Orfeuill, 2004-B et Lucas, 2004).

La qualité de l'insertion sociale d'un individu serait alors fonction de sa capacité de déplacement. Le curseur de cette covariation peut être déplacé vers le haut de la hiérarchie sociale : les riches ont les moyens de se déplacer très loin, et ils ont alors accès à un large choix de formations et d'emplois, de loisirs et de relations sociales. Ce choix, judicieusement arbitré, contribue au

maintien et à l'accentuation de leur bonne fortune. Le curseur peut descendre vers le bas de la pyramide : les personnes dépourvues de ressources ne peuvent aller bien loin. Leur choix de biens et de services est mince ou même inexistant. Voilà des individus sans possibilité d'améliorer leur situation sociale. Ainsi, on peut représenter l'espace comme un marché et faire de la capacité de déplacement le capital spécifique de ce marché. (Le Breton, 2004 : p.49).

Alors que les mesures de faible revenu ne considèrent pas le transport comme un bien nécessaire (tel que le logement, l'alimentation et l'habillement) les dépenses qui y sont attribuées se situent au troisième rang d'importance des habitudes de consommation de 40% des Québécois pauvres, après le logement et l'alimentation (Smereka, 2007). Cela implique nécessairement que les dépenses de transport sont un facteur important dans les conditions de vie des personnes pauvres et en situation d'exclusion sociale. Le caractère obligatoire de cette dépense fait en sorte que les hausses tarifaires qu'elle connaît viennent grandement affecter le pouvoir d'achat des personnes défavorisées étant donné qu'elle constitue une part plus importante de leur budget. Ainsi, leur situation de pauvreté matérielle et d'exclusion sociale s'enracine.

L'avantage le plus important de la voiture est qu'elle permet la création de parcours sélectifs. On peut ainsi sortir du territoire de proximité et choisir ses commerces, ses écoles, ses lieux de travail et ses activités de loisir. Chez les populations défavorisées, l'utilisation de l'automobile est plutôt très sélective (Le Breton, 2004). Souvent anciennes et dégradées, les voitures sont dispendieuses en frais d'entretien, frais d'assurance et d'immatriculation et plus particulièrement en coût d'essence. De plus, elle nécessite d'avoir accès à un

espace de stationnement et engendre parfois des frais supplémentaires tels que les contraventions (Orfeuill, 2004-A). Ainsi, nous observons que « les territoires de l'automobile pauvre » sont souvent très semblables ou faiblement différents à ceux de l'utilisateur de transport en commun ou du piéton étant donné une utilisation parcimonieuse de la voiture. Les « automobilistes pauvres » se fixent un budget pour le carburant, ils évitent les péages et frais de stationnement ou essaient de ménager la mécanique. L'utilisation se fait donc principalement pour des destinations bien précises et inévitables (Orfeuill, 2004-B et Lucas, 2004).

Étant donné les différentes contraintes à l'accès à l'automobile, la majorité des personnes à bas revenus ou résidant dans des zones défavorisées n'y ont qu'un faible accès. Ainsi, souvent ces populations n'ont d'autre choix que de se déplacer à pied ou en transport en commun pour atteindre les destinations plus lointaines. Cependant, ces modes de déplacement possèdent leur lot d'inconvénients : « Pour parvenir à la même destination, les personnes qui ne possèdent pas de voiture mettent plus de temps, ont plus de frais marginaux et doivent faire plus d'efforts. Ceci explique qu'elles se déplacent moins loin et, de ce fait, ne peuvent avoir accès à tous les services et possibilités dont bénéficient les conducteurs. » (Lucas, 2004 : p.84). De plus, étant donné que les personnes défavorisées habitent généralement dans des quartiers plus exposés à une circulation automobile lourde, elles sont plus à risque d'être victimes d'un accident de la route, ce qui rend la circulation piétonne dangereuse. L'exposition à la pollution atmosphérique et sonore est d'autant plus décourageante (Lucas, 2004). Pour ces populations sans accès à la voiture, les transports collectifs deviennent, comme la marche, un dispositif d'organisation de la vie quotidienne. Les horaires de passage obligent une planification accrue des activités de la journée. Cependant, l'usage de ce mode de transport, bien que très pratique lorsque la marche n'est pas une option, demeure très limité par l'offre de service. Comme le mentionne Le Breton (2004), lorsqu'on s'éloigne du centre des villes, les maillages se distendent. Cela

implique plusieurs inconvénients tels que des durées de trajets plus longues, des nombreuses correspondances et des temps d'attente souvent dissuasifs. Cela peut paraître acceptable pour les utilisateurs occasionnels, mais pour les personnes qui dépendent de ces services, ce sont des raisons suffisantes pour abandonner ou refuser une activité. Faire plus de deux heures de déplacement aller-retour pour une activité de trois heures peut effectivement être décourageant. Également, les transports collectifs coûtent cher et les prix augmentent avec l'éloignement de la ville centre. On peut observer ce phénomène dans la région métropolitaine de Montréal où la carte TRAM devient de plus en plus dispendieuse avec l'éloignement de la zone centrale. Dans la zone 1, la TRAM coûte mensuellement 84,50\$ alors que dans la zone 8, elle coûte 232,00\$ (AMT; 2012). D'ailleurs, dans le contexte français, les enquêtes confirment que la population pauvre favorise l'achat de billets individuels aux cartes d'abonnement, car ils n'ont pas les fonds nécessaires pour déboursier un montant élevé (Le Breton, 2004). D'autant plus que les transports en commun ne sont pas aussi flexibles que l'automobile en termes de trajet. Ils ne permettent pas de faire des courses à plusieurs endroits distants dans un laps de temps convenable et sont très décourageants pour les déplacements dont les horaires sont hors-pointe ou durant la nuit.

Il demeure donc que l'utilisation de la voiture, même chez les populations défavorisées, est considérée comme un « besoin de base ». Effectivement, malgré une part du budget automobile plus élevée chez ces populations, il a été observé que celles-ci font les efforts nécessaires pour retarder au maximum le moment de s'en séparer dans le cas d'un parcours social descendant. Il n'est donc pas étonnant que l'automobile soit le moyen de transport le plus utilisé à travers toutes les catégories de revenus. Cette dépendance à la voiture et les efforts fournis afin d'en disposer, même chez les populations défavorisées, tendent à confirmer que les transports publics sont, de nos jours, inadaptés aux besoins de mobilité de la société (Orfeuill, 2004-B et Lucas, 2004).

Les difficultés d'accès au travail pour les populations défavorisées

Partons du fait qu'il ne suffit pas d'avoir un travail pour sortir d'une situation d'exclusion, mais que le déplacement vers celui-ci doit se faire dans des conditions acceptables de temps, distance et coût. Alors qu'autrefois les grandes entreprises construisaient elles-mêmes les logements de leurs employés à proximité, aujourd'hui il en est autrement.

Le spatial mismatch, cette distorsion des territoires, complique les mobilités quotidiennes. En effet, les entreprises décident de leur localisation bien plus en fonction des coûts immobiliers et fonciers ou de la proximité aux axes de communication, aux clients et aux sous-traitants, qu'en fonction des localisations résidentielles de leur personnel, du moins lorsque celui-ci n'est pas une variable stratégique pour l'entreprise. (Le Breton, 2004 : p. 52).

Le concept de spatial mismatch correspond à une forme de désajustement entre les lieux de travail potentiels et les lieux de résidence des populations défavorisées dont les transports publics ne permettent pas le lien dans des conditions acceptables. Évidemment, les changements dans les structures urbaines et les systèmes de transports, survenus depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, ont grandement amélioré la situation de la majorité de la population, mais ils ont aussi détérioré les conditions de mobilité et d'opportunité des populations défavorisées (Orfeuill, 2004-C). Effectivement, dans le contexte actuel, où le chômage élevé augmente la concurrence pour les emplois disponibles, ces derniers sont de plus en plus dispersés à travers des villes plus éclatées. Ainsi comme le mentionne Orfeuill : « L'aptitude à la mobilité n'est plus seulement un fruit du niveau de vie, elle devient aussi une condition de l'accès au marché du travail et de l'évitement des trajectoires d'exclusion. » (Orfeuill, 2004-A : p.22).

Ainsi, les populations défavorisées ont accès à une aire d'emploi plus restreinte et dans une

situation spatiale donnée, l'automobile accroît considérablement le marché de l'emploi accessible. D'autant plus que, de manière générale la ville centre où le système de transports publics est le plus efficace, est lieu de création d'emplois de cadres, alors qu'elle est plutôt lieu de destruction des emplois d'ouvriers et de techniciens. Ces derniers se retrouvent davantage en périphérie et sont moins bien desservis par les transports publics. Nous observons donc que les lieux d'emplois des ouvriers sont de plus en plus dépendants de l'automobile tandis que les lieux les mieux desservis par les transports publics ont tendance à être appropriés par les travailleurs qui font de meilleurs salaires (Orfeuill, 2004-B).

À Montréal, on observe que les postes élémentaires, dont les exigences académiques sont les plus faibles, se concentrent principalement dans les zones périphériques telles que les couronnes Nord et Sud. Les zones de Lanaudière, la Rive-Sud Ouest et des Laurentides présentent respectivement des taux de postes élémentaires de 14,5%, 14,2% et 13,5%, soit les plus forts de la Zone Métropolitaine d'Emploi de Montréal (ZME). Au contraire, le centre-ville détient le plus faible taux avec 7,6% de postes élémentaires. Les postes professionnels, se concentrent principalement dans le centre de l'île de Montréal. Le centre-ville et Montréal Centre sont les deux zones ayant les taux les plus élevés, soit respectivement 30,3% et 23%. Au sein de ces deux zones se concentrent 51,5% des postes professionnels de l'ensemble de la ZME (Emploi-Québec, 2009-B).

La situation est d'autant plus accablante puisqu'elle engendre un certain cercle vicieux, voire dégrade la situation de cette population. En effet, l'impossibilité à pouvoir se déplacer peut avoir pour effet de priver les résidents des secteurs défavorisés d'un emploi ou d'une formation, ce qui risque de perpétuer leur manque de qualification et donc de maintenir leur incapacité à améliorer leurs perspectives d'emploi. Comme l'explique bien Smereka : « L'application de la notion du droit au transport (la mobilité) de base va donner une modification significative, notamment pour les individus n'étant pas capables d'accéder aux services fondamentaux, par exemple la santé

ou l'emploi. Comme l'ont indiqué Orfeuill et Wenglenski (2002), "l'incapacité de se déplacer" peut signifier "l'incapacité de trouver un emploi". Les transports en tant que mobilité de base sont ainsi dignes d'être considérés comme un droit important dans la vie. » (Smereka, 2007 : p.9).

Dans les cas les plus extrêmes, il arrive parfois que l'accessibilité au lieu de travail soit si contraignante qu'elle crée des trappes de pauvreté aussi connues sous le nom de trappes d'immobilités. Le principe de ces pièges est fort simple : sous certaines conditions il arrive que les résidents des secteurs défavorisés ayant accès à l'assurance-chômage obtiennent plus de bénéfices à rester chez eux qu'en allant travailler. En raison des coûts impliqués quotidiennement par la nécessité de se déplacer vers les lieux de travail, le fait de prendre un travail peut être plus coûteux que bénéfique au niveau monétaire. Ce dernier enjeu nous oblige évidemment à proposer des solutions visant les problèmes d'emploi et de mobilité conjointement (Damon, 2004).

Il semble bien évident que la pauvreté constitue un frein pour les mobilités quotidiennes. D'autant plus lorsque l'on cesse de s'imaginer que les déplacements des personnes défavorisées se limitent à des trajets pendulaires entre le travail et le lieu de résidence. Effectivement, comme le suggère Hägerstrand (1970), la trajectoire quotidienne d'une personne correspond à un polygone qui englobe les différents points de destination qui se trouvent sur le trajet entre l'aller et le retour à la maison. Il est très probable que les personnes défavorisées se restreignent en raison de leur situation, mais dans certains cas les responsabilités obligent d'avoir une capacité de mobilité plus grande : aller reconduire et chercher les enfants à la garderie ou à l'école, faire les courses, rendez-vous d'affaires ou médicaux et les contrats de travail ponctuels. Cette situation s'applique d'autant plus pour les familles monoparentales, très présentes dans les secteurs défavorisés. Il nous apparaît donc tout à fait compréhensible que malgré un faible revenu, certaines personnes fassent le choix de se procurer coûte que coûte une automobile. Nous pouvons retenir de ces situations que d'imaginer les déplacements quotidiens

de manière linéaire constitue une erreur en soi car les différentes obligations peuvent entraîner des trajectoires plus complexes entre le domicile et le travail. Il faut prendre en compte que ces différentes destinations peuvent s'avérer compliquées pour les travailleurs qui se déplacent en transports en commun.

Défavorisation, exclusion sociale, mobilité et accessibilité

Les définitions de la pauvreté sont nombreuses, mais celle choisie pour les fins de ce travail n'est pas seulement celle de la pauvreté monétaire ou matérielle, c'est aussi la faible capacité de participer à la vie sociale, ce qui fait davantage référence à une inégalité des chances d'améliorer son statut. Ainsi, pour faire référence à cette notion de pauvreté multidimensionnelle, nous utiliserons davantage le terme défavorisation. Bien que les différents aspects de la défavorisation soient difficilement mesurables, la pauvreté relative permet d'établir un bilan chiffré et est définie en fonction des capacités à subvenir aux besoins de base des membres d'un ménage, tout en le comparant avec la moyenne des ménages de même type. Cette mesure de privation traduit donc la capacité restreinte des ménages pauvres à consommer d'autres biens que ceux considérés comme essentiels, c'est-à-dire le logement, l'alimentation et l'habillement (Apparicio, Séguin et Leloup, 2007).

Le concept d'exclusion sociale ne se limite pas au fait d'être pauvre. Celui-ci est plus large et réfère au fait que certaines personnes n'ont pas les mêmes chances sociales, économiques ou même politiques que d'autres. Néanmoins, l'insuffisance monétaire et matérielle est souvent prise en compte dans les approches de l'exclusion sociale étant donné les nombreux liens entre celles-ci (Lucas, 2004). La pauvreté et la mobilité sont ainsi étroitement liées. Même si la pauvreté n'implique pas nécessairement une mobilité faible, elle joue certainement un rôle dans les comportements qu'adoptent les individus en situation de pauvreté.

La mobilité se compose de l'ensemble des facteurs définissant la potentialité à être mobile dans l'espace, soit par exemple les capacités physiques, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les systèmes techniques de transport et de télécommunication existants et leur accessibilité, les connaissances acquises, comme celles qui permettent l'obtention d'un permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc. » (Smereka, 2007 : p.8).

Ces facteurs sont relatifs aux accessibilités, aux compétences et à l'appropriation. Précisons que la mobilité est un phénomène qui s'observe à travers les divers comportements de la population. Entre autres, les enquêtes Origine-Destination permettent d'analyser et comparer ces comporte-

ments et habitudes de déplacements. Éric Le Breton (2004) soutient que la mobilité constitue le cadre d'organisation de la vie quotidienne, mais aussi celui au sein duquel s'élaborent et se confrontent les identités sociales, individuelles et collectives.

Dans cette recherche, nous analyserons l'accessibilité spatiale au travail à partir des comportements en termes de déplacements vers les lieux de travail puisqu'ils sont plus facilement mesurables que l'accès général à l'emploi. Néanmoins, dans le cadre théorique, nous nous référons également à ce concept d'accès à l'emploi ou aux chances d'être employé, car la capacité d'un individu à se déplacer vers un employeur potentiel est inévitablement liée à l'accessibilité spatiale au lieu de travail potentiel.

Méthodologie

Construction de l'indicateur de défavorisation

Afin d'identifier les secteurs les plus défavorisés du quartier, nous avons élaboré un indicateur de défavorisation selon un principe de points. Nous nous sommes inspirés d'Apparicio et al. (2009) afin de déterminer les variables à employer.

La défavorisation renvoie à la notion de pauvreté multidimensionnelle c'est-à-dire à la faiblesse des revenus, mais aussi à un ensemble de facteurs pouvant conduire à la pauvreté. Elle se manifeste lorsque les conditions de vie sont bien en dessous de celles atteintes par la majorité de la population d'une société donnée. [L'indicateur de défavorisation] est calculé à partir d'une mesure de pauvreté relative – le pourcentage de personnes à faible revenu dans la population totale, et à partir de caractéristiques individuelles

associées à la pauvreté (le chômage, la monoparentalité, l'immigration et la faible scolarité). (Apparicio et al., 2009: p.32).

Établis par Statistique Canada pour mesurer la pauvreté relative, les Seuils de faible revenu avant impôt (SFR) consistent en les « Niveaux de revenu auxquels les familles ou les personnes hors famille économique consacrent 20 % de plus de leur revenu avant impôt à la nourriture, au logement et à l'habillement que la moyenne » (Statistique Canada, Dictionnaire du recensement de 2006). C'est en fait la mesure de privation relative qui traduit un revenu trop faible pour permettre la consommation d'autres biens et services que ceux correspondant aux besoins de base (Apparicio, Séguin et Leloup, 2007). Ainsi, notre première variable est le pourcentage de population vivant sous le seuil de faible revenu avant impôt en 2005. Les quatre autres variables utilisées pour l'élaboration de l'indicateur d'Apparicio et al. (2009) sont : le pourcentage de familles monopa-

rentales dans l'ensemble des familles, le taux de chômage, le pourcentage de personnes de 25 à 64 ans n'ayant aucun diplôme et le pourcentage d'immigrants récents (arrivés entre 2001 et 2006 pour le recensement de 2006) dans la population totale. À ceux-ci nous ajoutons deux variables que nous considérons pertinentes : le pourcentage des ménages propriétaires et locataires ayant un taux d'effort de plus de 30% et le revenu moyen de la population de 15 ans et plus en 2005. On considère généralement que les ménages qui consacrent 30% et plus de leur revenu brut pour se loger sont souvent confrontés à une situation financière difficile. Le revenu moyen de la population est quant à lui une mesure assez universelle de la pauvreté matérielle. Néanmoins, ces variables pèseront moins dans la balance de l'indicateur puisqu'on les

retrouve déjà en quelque sorte dans le pourcentage de population sous le seuil du faible revenu avant impôt.

Afin de calculer l'indicateur de défavorisation, les sept variables sont divisées en quatre catégories, chacune d'entre elles comprenant le quart des secteurs de recensement. Les cinq variables utilisées par Apparicio et al. (2009) peuvent valoir entre 1 et 4 points chacune, soit respectivement une défavorisation minimale et une défavorisation maximale. Les variables que nous avons personnellement ajoutées peuvent quant à elles valoir entre 0,5 et 2 points chacune. Ainsi, pour chaque secteur de recensement, on additionne les sept notes pour obtenir une note de 6 au minimum : $((5 \times 1) + (2 \times 0,5))$ ou 24 au maximum : $((5 \times 4) + (2 \times 2))$.

Tableau 2 : Comparaison des méthodes de calcul de l'indicateur de défavorisation

Variables	Points selon la méthode d'Apparicio et al. (2009)	Points selon notre méthode
Pourcentage des personnes à faible revenu avant impôt en 2005	Entre 0 et 1	Entre 1 et 4 points (1, 2, 3 ou 4)
Pourcentage de familles monoparentales dans l'ensemble des familles	Entre 0 et 1	Entre 1 et 4 points
Taux de chômage	Entre 0 et 1	Entre 1 et 4 points
Pourcentage de personne de 25 à 64 ans n'ayant aucun diplôme	Entre 0 et 1	Entre 1 et 4 points
Pourcentage d'immigrants récents (entre 2001 et 2006)	Entre 0 et 1	Entre 1 et 4 points
Pourcentage des ménages propriétaires et locataires ayant un taux d'effort de plus de 30%	Non utilisée	Entre 0.5 et 2 points (0.5, 1, 1.5 ou 2)
Revenu moyen de la population de 15 ans et plus en 2005	Non utilisée	Entre 0.5 et 2 points
TOTAL	Entre 0 et 5	Entre 6 et 24 points

La caractérisation spatiale et socioéconomique des secteurs les plus défavorisés de Saint-Michel

La caractérisation socioéconomique des deux secteurs présentant les populations les plus défavorisées sera complétée par l'analyse de différentes caractéristiques de l'environnement urbain qui affectent la mobilité. Effectivement, afin d'être en mesure d'analyser les conditions de mobilité des habitants, il faut aussi faire une analyse qui prenne compte des éléments de l'analyse urbaine des secteurs de résidence. Cette première analyse permettra d'établir quels sont les obstacles à la mobilité, les barrières spatiales, les ambiances, l'offre et les aménagements pour les différents modes de transport. Cette caractérisation doit également nous permettre de mieux connaître les conditions de vie urbaine dans lesquelles vit la population de ces secteurs. Pour ce faire, nous étudions le profil sociodémographique de la population ainsi que les caractéristiques de l'emploi de celle-ci à partir des données du recensement de 2006 de Statistique Canada. Les caractéristiques de ces secteurs nous permettront de mieux comprendre les comportements de mobilité qui ressortiront avec la suite de l'analyse.

Utiliser l'enquête Origine-Destination 2008 pour analyser la mobilité spatiale des travailleurs de Saint-Michel

L'Enquête Origine-Destination de 2008¹ nous permet de connaître les comportements de mobilité des secteurs les plus défavorisés de Saint-Michel (par secteur de recensement) et d'évaluer les conditions de déplacements au sein de ces secteurs

pour se rendre au travail. Nous pouvons faire ressortir les différentes destinations pour des motifs de travail ainsi que le pourcentage de travailleurs de Saint-Michel qui s'y rendent. Nous pouvons aussi connaître le nombre moyen de voitures par ménage, et savoir si les gens ont accès ou pas à ce mode de transport pour leurs déplacements. Avec ces données, nous sommes par la suite en mesure de déterminer les distances-temps nécessaires pour se rendre à ces destinations à partir de Google Maps (voir section 6.3).

Les données de l'enquête Origine-Destination pour Saint-Michel fournissent de l'information détaillée à l'échelle des secteurs de recensement qui nous permettra d'analyser la mobilité au sein des secteurs défavorisés de Saint-Michel. Une des informations les plus importantes est le choix modal pour se rendre au travail. Ainsi, nous pouvons évaluer, par rapport à l'ensemble des déplacements effectués dans une journée pour ce motif, quelle est la proportion de ceux faits en voiture, en transport en commun ou à pied. De plus, nous pouvons aussi connaître le nombre de transferts modaux nécessaires pour ces déplacements. Pour terminer, l'enquête Origine-Destination nous informe sur la part des déplacements totaux dont le motif est de se rendre au travail et quelle est la part des déplacements récréatifs (loisir, magasinage et visite). Cela nous permettra d'évaluer si, étant donné sa situation financière, la population à l'étude se prive davantage de certains déplacements qualifiés comme non nécessaires, tel que l'ont constaté Orfeu (2004-B) et Le Breton (2004) par rapport aux déplacements en voiture dans le contexte français. Afin de pouvoir comparer les données de l'enquête, nous utiliserons un groupe de comparaison correspondant à la population vivant dans les deux secteurs les moins défavorisés du quartier. Cela nous permettra de mieux comprendre les différences entre les deux populations et de comparer leurs comportements en matière de mobilité.

¹ Données de l'Enquête Origine-Destination 2008, Mobilité des personnes de la Région de Montréal version 08.2a.

Le secteur du boulevard Pie-IX : le plus défavorisé du quartier

Les deux secteurs de recensement les plus défavorisés

En analysant les résultats obtenus à partir de l'indicateur de défavorisation, deux secteurs se démarquent à l'Est de Pie IX par leur niveau élevé de défavorisation. Ensemble, ils correspondent au secteur résidentiel du secteur du boulevard Pie-IX, l'un des trois milieux urbains distincts du quartier. Les secteurs le long du boulevard Saint-Michel sont assez homogènes et présentent une défavorisation moyenne tandis que le Sud du quartier est très hétérogène, mais présente tout de même des

poches plus défavorisées. Ainsi, comme on peut le voir sur la Carte 4, les deux secteurs de recensement les plus défavorisés sont les 4620258.00 et 4620359.00 avec des notes respectives de 21.5 et 23.5, ce qui les place dans une catégorie à part en termes de niveau de défavorisation. Ils constituent de manière plus spécifique, le secteur à l'étude. Celui pour lequel nous analyserons les comportements de mobilité vers le travail des résidents. Dans le cadre de l'analyse, nous comparerons les données de mobilité de ces deux secteurs avec celles des deux secteurs les moins défavorisés du quartier : les secteurs 4620249.00 et 4620263.00 ayant tous deux un indicateur de défavorisation de 7.5.

Carte 3 : La trame orthogonale change de direction à la hauteur de la voie ferrée

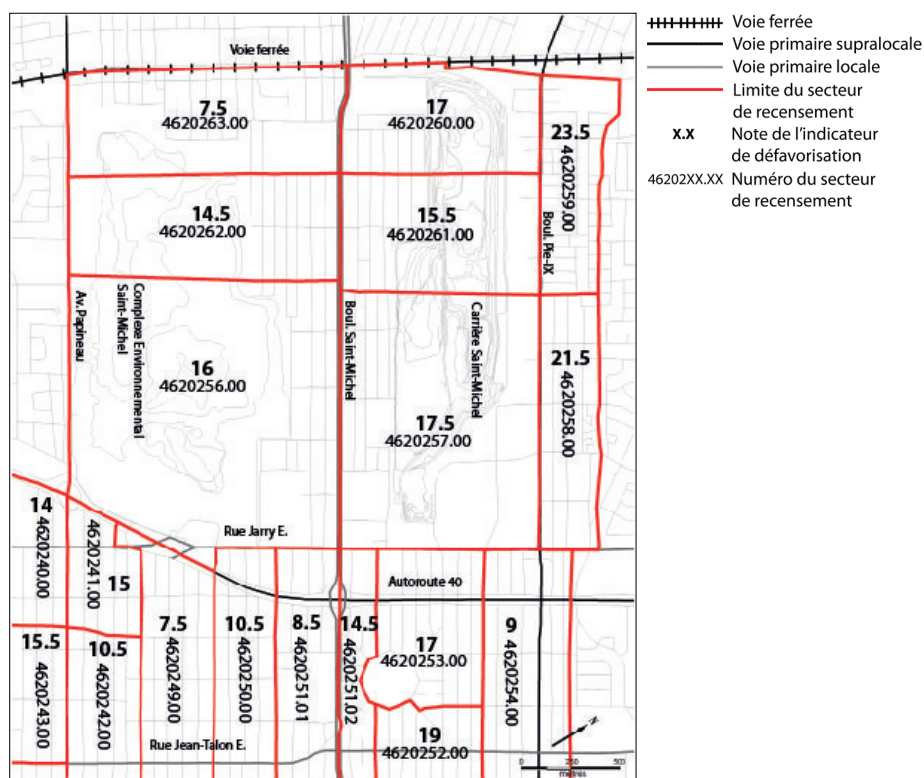


Tableau 3 : Valeurs des variables et notes de l'indicateur de défavorisation selon le secteur de recensement

Secteur de recensement	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	Indicateur de défavorisation
4620240.00	4	2	3	1	1	2	1	14
4620241.00	4	2	1	2	3	2	1,5	15
4620242.00	2	1	2	2	2	1	0,5	10,5
4620243.00	2	2	3	2	4	2	1	15,5
4620249.00	1	1	1	1	2	1	0,5	7,5
4620250.00	2	1	1	1	3	2	0,5	10,5
4620251.01	1	2	1	2	1	1	1	8,5
4620251.02	3	1	2	2	3	2	1,5	14,5
4620252.00	3	3	4	2	4	2	1	19
4620253.00	1	3	4	3	4	1	1,5	17
4620254.00	1	1	3	1	2	1	0,5	9
4620256.00	2	4	2	3	2	1	2	16
4620257.00	3	4	1	4	2	2	2	17,5
4620258.00	4	4	4	4	3	0,5	2	21,5
4620259.00	4	4	4	4	4	1,5	2	23,5
4620260.00	3	3	3	3	3	0,5	1,5	17
4620261.00	3	2	3	3	1	1,5	2	15,5
4620262.00	2	3	2	4	1	1	1,5	14,5
4620263.00	1	2	1	1	1	0,5	1	7,5

Légende :

- V1 Pourcentage des personnes à faible revenu avant impôt en 2005
- V2 Pourcentage de familles monoparentales dans l'ensemble des familles
- V3 Taux de chômage en 2005
- V4 Pourcentage de personne de 25 à 64 ans n'ayant aucun diplôme
- V5 Pourcentage d'immigrants récents (arrivés au Canada entre 2001 et 2006)
- V6 Pourcentage des ménages propriétaires et locataires ayant un taux d'effort de plus de 30%
- V7 Revenu moyen de la population de 15 ans et plus en 2005

Un secteur isolé du reste du quartier

Des trois milieux urbains distincts du quartier, le secteur Pie-IX, auquel correspondent les secteurs de recensement les plus défavorisés du quartier, est le plus isolé. La carrière Saint-Michel le sépare des commerces et services du quartier qui se trouvent concentrés le long du boulevard Saint-Michel. Bien que la marche ou le vélo soient envisageables pour atteindre les différents services, les conditions de déplacement sont très décourageantes. Entre autres, la nécessité de devoir traverser le viaduc du chemin de fer sur un trottoir étroit via le boulevard Pie-IX, après avoir croisé des terrains industriels, est une expérience très désagréable pour les déplacements actifs (Photo 11). Le boulevard Industriel, situé juste au nord de la voie ferrée, ne possède pas de trottoir du côté sud et accueille de nombreux camions (Photo 12). De plus, le boulevard Pie-IX constitue une barrière spatiale majeure pour ce type de déplacement étant donné la circulation lourde que l'on y retrouve, ses six voies et l'absence de stationnement sur rue (Photo 13). Les conditions de traverse du boulevard et d'attente à l'arrêt d'autobus du côté ouest sont aussi minimales (Photo 14) et les utilisateurs de transport en commun sont à la merci des éléments de la météo telles que le vent et le froid. En effet, les immeubles à bureaux, les industries et les commerces ont de grandes marges avant par rapport au boulevard du côté ouest. Certains terrains sont vacants, d'autres ne sont qu'une friche végétale et nous retrouvons de nombreux stationnements ce qui n'aide pas à l'encadrement du boulevard. Également, bien que le secteur Pie-IX possède une trame orthogonale, contrairement à Saint-Léonard à l'est, les rues ne sont pas continues, elles sont parfois coupées par des îlots qui ne suivent pas la même orientation que les autres (Carte 5). À cause des rues à sens unique, cela complique évidemment les déplacements internes dans ce secteur, principalement pour la voiture. Quant aux piétons, ils doivent faire plusieurs détours lorsqu'ils désirent éviter de marcher le long du boulevard Pie-IX.

Photo 11 : Les environs de la voie ferrée constituent un milieu désagréable pour les piétons



Photo 12 : Le boul. Industriel dessert une circulation lourde et ne possède pas de trottoir du côté Sud



Photo 13 : Le boulevard Pie-IX est une barrière spatiale majeure



Dans la partie nord du secteur Pie-IX, nous retrouvons une proportion importante de blocs d'appartements et de duplex en rangée sans accès à la cour et souvent mal entretenus. Dans la partie sud, on y retrouve une importante proportion de petites maisons unifamiliales de style après-guerre. Loin d'être luxueuses, celles-ci côtoient les blocs d'appartements et les logements sociaux sur les mêmes rues (Photo 15). Les blocs d'appartements sont aussi présents, mais ce sont principalement des logements sociaux. La forte présence de logements sociaux explique entre autres pourquoi ce secteur de recensement a obtenu une note plus faible que celui au nord, étant donné l'utilisation de la variable Pourcentage des ménages propriétaires et locataires ayant un taux d'effort de plus de 30%. Effectivement, la valeur de cette variable demeure la troisième plus faible du quartier malgré que ce secteur présente le quatrième revenu moyen le plus faible et le deuxième taux de population à faible revenu le plus élevé.

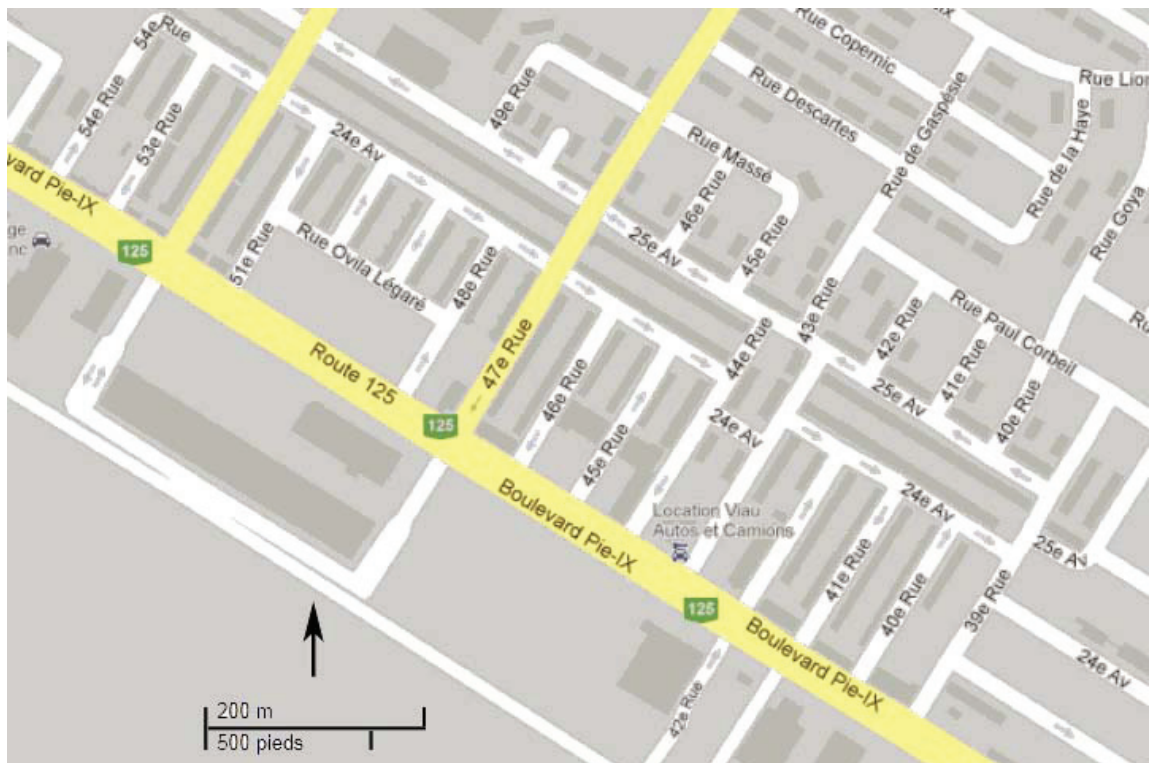
Photo 14 : Les conditions d'attente aux arrêts d'autobus sont décourageantes



Photo 15 : Les maisons d'après-guerre côtoient les logements sociaux sur les mêmes rues



Carte 5 : Trame orthogonale discontinue au sein des secteurs les plus défavorisés



Source : Google Maps

Un profil socioéconomique qui reflète le niveau de défavorisation

Nous observons sur le tableau 4 que les différences sont très importantes entre les secteurs les plus défavorisés et les moins défavorisés. Entre autres, on remarque que le pourcentage de population à faible revenu est énorme (presque 50% de la population) et que le taux de chômage dans les secteurs le plus défavorisés (16,5%) est pratiquement le double de celui des secteurs les moins défavorisés (8,5%) et de celui de l'ensemble de l'île de

Montréal (8,8%). Néanmoins, les autres variables sont tout aussi alarmantes. Tel que mentionné à la partie 2.1, le profil des secteurs les moins défavorisés ressemble davantage à celui de l'ensemble de l'île de Montréal, même si le revenu moyen de la population est beaucoup plus faible. Cela confirme que le quartier Saint-Michel est défavorisé dans son ensemble. Il est intéressant de mentionner que même si le revenu moyen de la population des secteurs les moins défavorisés est plus faible que celui de l'ensemble de l'île de Montréal, il est tout de même supérieur à celui de l'ensemble du quartier Saint-Michel, soit 22 200\$.

Tableau 4 : Profils socioéconomiques des secteurs les plus défavorisés et les moins défavorisés, comparés à celui de l'ensemble de l'île de Montréal en 2006

	SR les plus défavorisés	SR les moins défavorisés	île de Montréal
Population à faible revenu avant impôt en 2005	48,1%	26,5%	29,0%
Revenu moyen de la population de 15 ans et plus en 2005	19 987 \$	25 898 \$	32 946 \$
Taux de chômage	16,5%	8,5%	8,8%
Travailleur à temps partiel de 15 ans et plus	47,7%	39,7%	44,8%
Population de 25 à 64 ans n'ayant aucun diplôme	37,7%	17,9%	13,8%
Familles monoparentales	35,7%	22,7%	20,7%

Source : Statistique Canada, Profil cumulatif, 2006
Traitement : Gabriel Sicotte

Des secteurs professionnels moins payants

À partir du tableau 5, nous observons que les travailleurs des secteurs défavorisés de Saint-Michel travaillent principalement dans le secteur professionnel des ventes et services ou dans celui de la transformation, fabrication et services d'utilité publique. Or, selon l'enquête sur la population active menée par Statistique Canada (2009), ces deux secteurs professionnels font partie des trois secteurs dont les salaires horaires moyens sont les plus bas. Ainsi, on remarque que ces secteurs ne comportent pas une importante proportion de gestionnaires ou autres professions reconnues

pour offrir des salaires élevés telles que les sciences sociales, les sciences naturelles et appliquées ou le secteur de la santé (Statistique Canada, 2009). Néanmoins, on retrouve une proportion intéressante (12,9%) de travailleurs dans le secteur des affaires, finances et administration.

Le tableau 6 nous montre que par rapport à d'autres, une part importante des travailleurs œuvre dans l'industrie de la fabrication. Néanmoins, tel qu'observé avec les différentes professions, l'industrie du commerce de détail se démarque également. Nous pouvons observer le lien direct entre ces données et le haut pourcentage de population n'ayant aucun diplôme dans les secteurs défavorisés.

Tableau 5 : Population active totale de 15 ans et plus selon la profession pour les secteurs de recensement les plus défavorisés du quartier Saint-Michel en 2006

Secteur professionnel	Effectifs	Pourcentage
Ventes et services	1450	31%
Transformation, fabrication et services d'utilité publique	1020	21,8%
Métiers, transport et machinerie	695	14,9%
Affaires, finance et administration	605	12,9%
Sciences sociales, enseignement, administration publique et religion	265	5,7%
Secteur de la santé	230	4,9%
Sciences naturelles et appliquées et professions apparentées	150	3,2%
Gestion	140	3,0%
Arts, culture, sports et loisirs	85	1,8%
Professions propres au secteur primaire	40	0,9%
Toutes les professions	4680	100%

Source : Statistique Canada, Profil cumulatif, 2006

Tableau 6 : Population active totale de 15 ans et plus selon le secteur industriel d'emploi pour les secteurs de recensement les plus défavorisés du quartier Saint-Michel en 2006

Secteur industriel d'emploi	Effectif	Pourcentage
Fabrication	1405	30%
Commerce de détail	595	12,7%
Soins de santé et assistance sociale	445	9,5%
Hébergement et services de restauration	330	7,1%
Services administratifs, services de soutien, services de gestion des déchets et services d'assainissement	325	6,9%
Commerce de gros	250	5,3%
Autres services (sauf les administrations publiques)	230	4,9%
Services d'enseignement	220	4,7%
Transport et entreposage	200	4,3%
Services professionnels, scientifiques et techniques	160	3,4%
Construction	110	2,4%
Finance et assurances	100	2,1%
Administrations publiques	100	2,1%
Industrie de l'information et industrie culturelle	80	1,7%
Services immobiliers et services de location et de location à bail	60	1,3%
Arts, spectacles et loisirs	35	0,7%
Agriculture, foresterie, pêche et chasse	20	0,4%
Services publics	10	0,2%
Extraction minière et extraction de pétrole et de gaz	0	0%
Gestion de sociétés et d'entreprises	0	0%
Tous secteurs industriels	4580	100%

Source : Statistique Canada, Profil cumulatif, 2006
Traitement : Gabriel Sicotte

Un réseau de transport en commun peu adapté pour les déplacements vers la périphérie

Bien que la manière la plus rapide de se déplacer au sein du quartier et pour entrer et sortir de celui-ci soit la voiture, en empruntant les boulevards Pie-IX et Saint-Michel, nous retrouvons tout de même plusieurs routes de transport en commun (Tableau 7). Une ligne d'autobus spécialement conçue pour pallier à l'obstacle que représente la carrière Saint-Michel a récemment été inaugurée. Depuis mars 2011, la ligne 41 Quartier Saint-Michel / Ahuntsic permet de relier les deux quartiers. Elle longe le boulevard Pie-IX pour contourner la carrière Saint-Michel par la rue Jean-Talon et ensuite longe le boulevard Saint-Michel avant de tourner sur l'avenue Charland pour se rendre vers le métro Sauvé à Ahuntsic. Néanmoins, tout comme

les lignes express, elle passe exclusivement la semaine. Un trajet d'autobus suit l'autoroute métropolitaine entre la gare de Dorval et les Galeries d'Anjou, mais celui-ci ne passe que durant les heures de pointe et n'est disponible que durant la semaine. De plus, la fréquence des passages est très lente le matin en direction est et l'après-midi en direction ouest. Le long de la rue Jean-Talon, nous retrouvons deux stations de métro de la ligne bleue, soit la station Saint-Michel, qui accueille les lignes d'autobus 41, 67, 93, 141 et 467, ainsi que la station D'Iberville, qui accueille les lignes 93 et 94. Nous pouvons remarquer au premier regard que le quartier Saint-Michel possède une relativement bonne desserte en transport commun. Néanmoins, en étudiant de plus près les différents circuits, nous constatons une offre faible vers les secteurs périphériques de la ville, où on retrouve entre autres une grande partie des emplois liés à l'industrie de la fabrication (Emploi-Québec, 2009-B).

Tableau 7 : Horaire et fréquence des passages des lignes d'autobus du quartier Saint-Michel en semaine

Ligne d'autobus	Horaire	Fréquence à l'heure de pointe	Fréquence hors-pointe
139 Pie-IX	5h à 1h28	Entre 6 et 10 minutes	Entre 6 et 28 minutes
439 Express Pie-IX	6h à 8h En semaine	Entre 6 et 9 minutes	Aucun passage
67 Saint-Michel	5h10 à 1h11	Environ 8 minutes	Entre 10 et 19 minutes
467 Express Saint-Michel (voie réservée)	6h à 19h En semaine	Entre 4 et 9 minutes	Entre 6 et 20 minutes
41 Quartier Saint-Michel/ Ahuntsic	5h30 à 21h En semaine	Environ 20 minutes	Entre 20 et 25 minutes
193 Jarry	5h20 à 1h12	Entre 8 et 10 minutes	Entre 7 et 32 minutes
192 Robert	5h33 à 1h35	Entre 13 et 20 minutes	Entre 21 et 30 minutes
93 Jean-Talon	5h13 à 0h52	Entre 28 et 30 minutes	Entre 30 et 32 minutes
141 Jean-Talon Est.	4h48 à 0h42	Entre 6 et 8 minutes	Entre 4 et 20 minutes
99 Villieray	5h32 à 1h12	Environ 29 minutes	Entre 28 et 50 minutes
10 De Lorimier	5h41 à 1h06	Entre 20 et 29 minutes	Entre 24 et 28 minutes
94 D'Iberville	5h15 à 1h07	Entre 18 et 22 minutes	Entre 20 et 48 minutes
460 Express Métropolitaine	5h30 à 19h31 En semaine	Entre 5 et 31 minutes	Aucun passage

Source : Société de transport de Montréal, 2012

Des comportements de déplacement vers le travail qui reflètent des conditions de mobilité difficiles

La majorité des résultats obtenus dans cette analyse proviennent de l'Enquête Origine-Destination 2008². Dans le but d'approfondir certains aspects, nous avons croisé les résultats avec les données du recensement 2006 de Statistique Canada. Afin d'analyser les conditions d'accessibilité aux lieux de travail des résidents des secteurs les plus défavorisés de Saint-Michel, les résultats seront comparés aux conditions des résidents des secteurs les moins défavorisés du quartier.

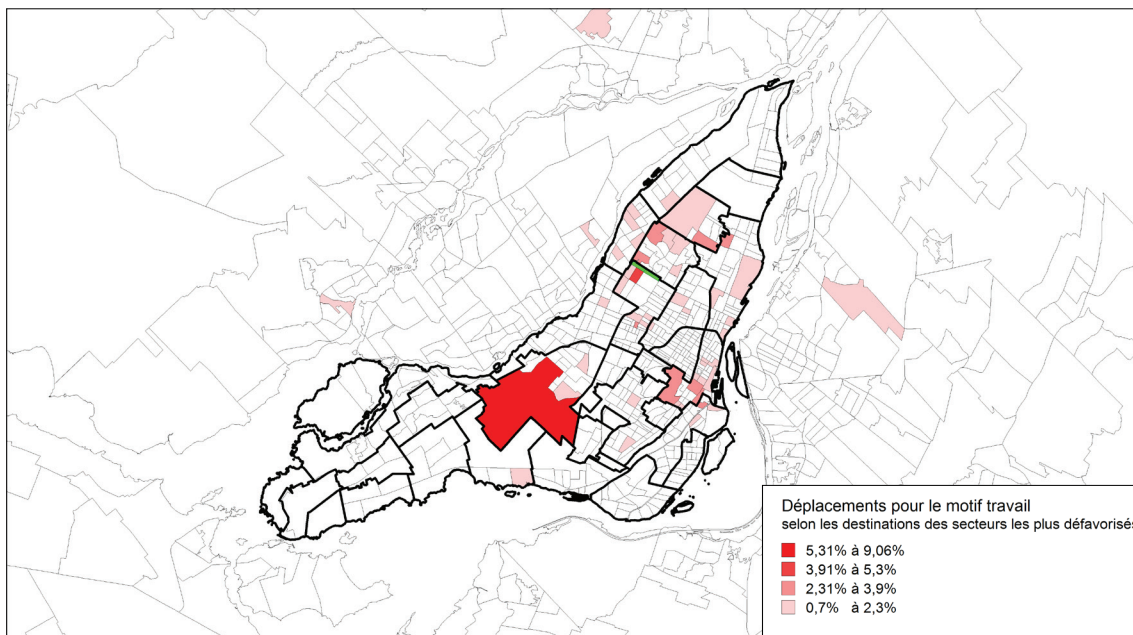
Une moins grande dispersion des destinations de travail

À partir des cartes 6 et 7, nous observons tout d'abord que les destinations différentes vers le travail sont beaucoup moins nombreuses à partir des secteurs les plus défavorisés. Alors que les travailleurs des secteurs les moins défavorisés se partagent 124 destinations différentes (par secteur de recensement), ceux des secteurs les plus défavorisés ne se partagent que 53 secteurs de recensement. Il est important de préciser qu'il y a davantage de déplacements vers le travail à partir des secteurs les moins défavorisés étant donné une population totale plus nombreuse. Nous comptons 1 732 personnes qui se déplacent sur 6 640,

soit 26,08%, qui ont fait un total d'environ 1 935 déplacements vers le travail au sein des secteurs les plus défavorisés, contre 4 458 personnes sur 15 566, soit 28,64%, pour un total d'environ 5 313 déplacements dans les secteurs les moins défavorisés. Cela correspond tout à fait à ce que nous avançons dans le cadre théorique : alors que les populations défavorisées n'ont pas les mêmes capacités de déplacement, cela restreint considérablement le marché d'emploi auquel elles ont accès. De plus, nous pouvons remarquer que les destinations de la population la plus défavorisée sont beaucoup moins dispersées au sein de l'espace métropolitain. Elles se concentrent surtout dans les arrondissements voisins au quartier Saint-Michel, au centre-ville et dans Saint-Laurent. De leur côté, les destinations de travail des secteurs les moins défavorisés se trouvent sur la rive Nord, sur l'île de Laval, dans l'Est et l'Ouest de l'île de Montréal et sur la rive Sud. Elles se concentrent aussi autour du quartier Saint-Michel, au centre-ville et dans Saint-Laurent. Il est tout de même étonnant de voir que certains travailleurs des secteurs les plus défavorisés se rendent dans deux secteurs de la rive Nord et dans un secteur sur la rive Sud. Bien évidemment, c'est la voiture qui est le mode utilisé pour se rendre à ces destinations.

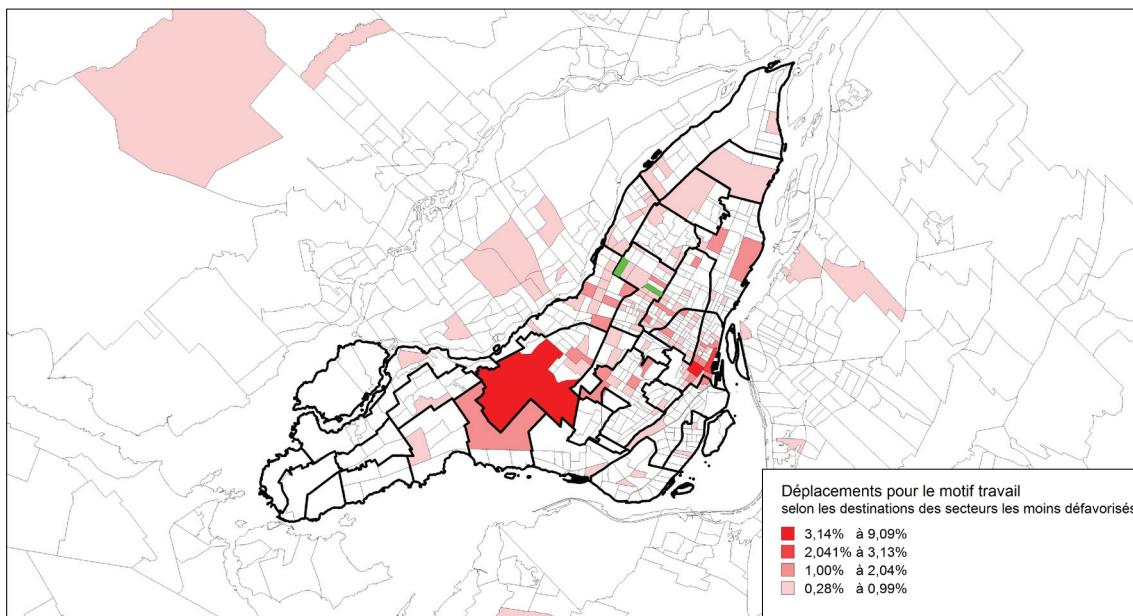
²Données de l'Enquête Origine-Destination 2008, Mobilité des personnes de la Région de Montréal version 08.2a.

Carte 6 : Destinations pour motif travail pour les secteurs les plus défavorisés du quartier Saint-Michel (4620258.00 et 4620259.00)



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal
Enquête Origine-Destination 2008, version 08.2a
Traitement : Gabriel Sicotte

Carte 7 : Destinations pour motif travail pour les secteurs les moins défavorisés du quartier Saint-Michel (4620249.00 et 4620263.00)



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal
Enquête Origine-Destination 2008, version 08.2a
Traitement : Gabriel Sicotte

Alors que la dispersion des destinations est moindre chez les travailleurs en provenance des secteurs les plus défavorisés, nous remarquons dans le Tableau 8 qu'un secteur de recensement situé au sein de Saint-Laurent (secteur 4620415.01), qui concentre une importante activité industrielle, accueille à lui seul 9,05% des déplacements pour le travail. Un autre secteur situé le long de Saint-Michel (secteur 4620261.00) concentre également 5,2% des déplacements pour le travail provenant des secteurs les plus défavorisés. Le reste des déplacements pour le travail est distribué de manière plus uniforme à travers les différentes destinations, variant entre 0,77% et 3,87% des déplacements par secteur de recensement, même si nous pouvons observer des petites concentrations autour des secteurs d'origine et au centre-ville de Montréal.

Autour de Saint-Michel on retrouve des activités d'emploi plus hétérogènes qui vont de l'activité industrielle légère à celle de ventes et services. En effet, le long du boulevard Saint-Michel, l'activité de ventes et services est la plus présente, tout

comme dans le secteur où se trouvent les Galeries d'Anjou. Dans les secteurs situés au nord de Saint-Léonard c'est plutôt l'industrie légère que nous retrouvons, tels que des manufacturiers et des entrepôts. À titre de comparaison, dans les secteurs les moins défavorisés du quartier Saint-Michel (Tableau 9), 6,73% des travailleurs se déplacent aussi vers un secteur situé dans Saint-Laurent (secteur 4620415.01). Ainsi, pour ces secteurs, la concentration vers cet endroit est également importante. Le secteur où se concentre la proportion la plus importante de déplacements vers le travail, provenant des secteurs les moins défavorisés (9,08%), se situe au centre-ville dans l'arrondissement Ville-Marie (secteur 4620062.00), où se concentrent les emplois administratifs et de gestion, même si les emplois en lien avec les ventes et services y sont aussi omniprésents. Le troisième secteur où se concentrent le plus de déplacements vers le travail, à partir des secteurs les moins défavorisés, est également situé au centre-ville (secteur 4620055.01). Le reste des destinations accueille des concentrations variant entre 0,29% et 2,03%.

Tableau 8 : Destinations travail pour les secteurs les plus défavorisés du quartier Saint-Michel (462058.00 et 462059.00) selon les secteurs accueillant plus de 3% des déplacements

Secteur de recensement	Déplacements	
	Effectifs	Pourcentage
4620415.01	175,16	9,05%
4620261.00	100,64	5,20%
4620604.04	74,97	3,87%
4620593.00	71,48	3,69%
4620605.04	62,85	3,25%
4620192.00	61,35	3,17%
4620235.00	60,9	3,15%

Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal
Enquête Origine-Destination 2008, version 08.2a
Traitement : Gabriel Sicotte

Tableau 9 : Destinations travail pour les secteurs les moins défavorisés du quartier Saint-Michel (462049.00 et 462063.00) selon les secteurs accueillant plus de 3% des déplacements

Secteur de recensement	Déplacements	
	Effectifs	Pourcentage
4620062.00	482,6	9,08%
4620415.01	357,39	6,73%
4620055.01	165,91	3,12%

Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal
Enquête Origine-Destination 2008, version 08.2a
Traitement : Gabriel Sicotte

Priorité accordée davantage à la voiture qu'aux transports en commun pour les déplacements vers le travail des secteurs les plus défavorisés

Malgré un revenu moyen plus faible par personne dans les secteurs les plus défavorisés, le nombre de voitures par ménage demeure très semblable à celui des secteurs les moins défavorisés, soit 0,85 et 0,88 voiture par ménage respectivement. D'ailleurs, l'étude des modes de déplacement utilisés pour se rendre au travail (Tableau 10) montre que dans les secteurs les plus défavorisés, on utilise davantage la voiture que dans les secteurs les moins défavorisés. Effectivement, sur l'ensemble des déplacements pour le travail, nous estimons que 55,12% de ceux-ci ont été faits en voiture par rapport à 50,76% chez les moins défavorisés. Néanmoins, de ces déplacements en voiture pour le travail, chez les plus défavorisés 80,90% ont été faits en tant que conducteur et 19,10% en tant que passager. Dans les secteurs les moins défavorisés, c'est plutôt 86,53% en tant que conducteur et 12,64% en tant que passager. Cela indique qu'il y a probablement plus de covoiturage et d'entraide dans les secteurs les plus défavorisés, des solutions qui permettent de diviser les coûts des déplacements en voiture malgré le problème de dépendance qu'ils engendrent. Notons

qu'afin de simplifier l'analyse, lorsque nous faisons référence aux déplacements en voiture, cela inclut aussi les déplacements en moto car ceux-ci ne représentent qu'une minorité et correspondent à un déplacement individuel motorisé. Dans les secteurs les plus défavorisés, la population utilise moins les transports en commun que dans les moins défavorisés. En effet, alors que 37,87% des déplacements vers le travail s'y font en transports en commun, soit l'autobus et le métro exclusivement, dans les moins défavorisés le transport en commun représente 42,38% de ces déplacements. Précisons que certains déplacements multimodaux, où l'utilisateur se déplace d'abord en voiture et ensuite en transport en commun, sont comptabilisés dans les deux catégories : déplacement en voiture et déplacement en transports en commun. Ces résultats peuvent s'expliquer en partie à cause d'une mauvaise desserte en transports en commun vers les lieux d'emploi et de la durée trop longue des déplacements. Le difficile accès aux arrêts d'autobus des lignes 139 Pie-IX, 505 Pie-IX Express ou 41 Quartier St-Michel/ Ahuntsic n'aide pas car il nécessite de traverser les six voies du boulevard, qui rappelons-le, constitue une barrière spatiale majeure en raison de sa circulation lourde et de son faible encadrement. Ainsi, que ce soit à l'aller ou au retour, l'utilisation des transports en commun, pour les habitants de ces secteurs, passe obligatoirement par la traversée du boulevard Pie-IX, ce qui peut être très décourageant pour les utilisateurs quotidiens.

Tableau 10 : Déplacements pour aller au travail selon le mode de transport utilisé pour les secteurs de recensement les plus et les moins défavorisés du quartier

	SR les plus défavorisés (6 640 personnes)		SR les moins défavorisés (15 785 personnes)	
	Effectifs	%	Effectifs	%
Déplacements en voiture	1066,72	55,12%	2697,08	50,76%
Déplacements en transport en commun	732,89	37,87%	2252,04	42,38%
Déplacements à pied	163,78	8,46%	251,89	4,74%
Déplacements à vélo	0	0,00%	112,43	2,12%
Taux de déplacements pour le travail (sur l'ensemble des déplacements sauf le retour au domicile)	1935,22	29,39%	5313,44	31,47%
Nombre de déplacements pour le travail par personne	0,29		0,34	

Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal
Enquête Origine-Destination 2008, version 08.2a
Traitement : Gabriel Sicotte

L'utilisation des transports en commun par les habitants des secteurs les plus défavorisés peut aussi être découragée par le nombre de transferts qu'ils doivent faire pour se rendre au travail. Effectivement, étant donné que la seule ligne d'autobus qui se rend de ces secteurs au métro Saint-Michel est la 41 et qu'elle passe environ aux trente minutes, cela impose un transfert de plus pour les utilisateurs qui utilisent la 139 ou la 505. D'ailleurs, comme nous le montrons dans le Tableau 11, nous estimons que proportionnellement, beaucoup moins de déplacements pour aller au travail sont effectués sans transfert auprès de cette population et que plus de déplacements se font avec un, deux ou trois transferts par rapport à ce que nous estimons pour les secteurs les moins défavorisés. Le fait qu'il y ait moins de transferts dans les secteurs de recensement les moins défavorisés pourrait trouver son origine dans l'accès plus direct vers le métro étant donné des situations moins isolées. Également, la plus importante proportion des déplacements vers le travail à partir des secteurs les moins défavorisés se fait vers le centre-ville, ce qui peut aussi nécessiter moins de transferts que si la destination est en périphérie. Spécifions que chez les habitants des secteurs moins défavorisés, les déplacements vers le travail en transport en commun nécessitant plus de quatre transferts sont rares. En faisant ressortir la destination des déplacements nécessitant quatre transferts, nous estimons qu'en fonction de leurs secteurs d'origine et de destinations, le trajet prend environ 64 minutes.

Malgré les nombreux inconvénients qui peuvent décourager les déplacements piétons à partir des secteurs les plus défavorisés, 8,46% des déplacements vers le travail se font à pied par rapport à seulement 4,74% dans les secteurs moins défavorisés. Par contre, aucun déplacement ne se fait en vélo alors que dans les secteurs de comparaison, ce mode correspond à 2,12% des déplacements vers le travail. Nous pouvons en partie expliquer ces chiffres par le fait que la trame orthogonale irrégulière oblige les cyclistes à emprunter Pie-IX, (Photo 16). Cette trame irrégulière à travers laquelle les différentes rues s'entrecroisent, constitue aussi un inconvénient pour les piétons, car ils doivent emprunter Pie-IX s'ils veulent se déplacer en ligne droite, sans faire de détours. Or, comme nous le savons, les nuisances sur le boulevard Pie-IX sont nombreuses. Ainsi, même si le pourcentage de déplacements par modes actifs est supérieur dans les secteurs les plus défavorisés, nous comprenons que les conditions dans lesquelles ils se font sont loin d'être idéales.

Photo 16 : Déplacements en vélo difficiles à cause de la circulation lourde sur le boulevard Pie-IX



Tableau 11 : Déplacements pour aller au travail en transport en commun selon le nombre de transferts pour les secteurs de recensement les plus et les moins défavorisés du quartier

	SR les plus défavorisés		SR les moins défavorisés	
	Effectifs	%	Effectifs	%
Déplacements sans transferts	25,80	3,52%	571,44	25,37%
Déplacements avec 1 transfert	441,73	60,27%	1023,98	45,47%
Déplacements avec 2 transferts	237,30	32,38%	608,04	27%
Déplacements avec 3 transferts	28,06	3,83%	23,12	1,03%
Déplacements avec 4 transferts	0	0,00%	25,46	1,13%
Total	732,89	100%	2252,04	100%

Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal
Enquête Origine-Destination 2008, version 08.2a
Traitement : Gabriel Sicotte

Des temps de déplacement à pied et en transports en commun qui ne rivalisent pas avec ceux de la voiture

Le temps et les distances calculés dans cette section ont été calculés à partir de Google Maps. Nous avons estimé les lieux de départ et d'arrivée à partir de la carte d'occupation du sol de Montréal. Ainsi, nous avons placé les points de départ approximativement au centre de gravité de la zone où se concentre l'activité résidentielle dans

chaque secteur de recensement et pour les points de destination, au centre des lieux de destination où se concentre l'activité industrielle ou commerciale. Les Tableaux 12, 13, 14 et 15 ci-dessous montrent les distances et le temps nécessaire pour que les travailleurs se rendent vers leurs lieux de travail selon le mode de transport réellement utilisé (en gris) et dans les modes alternatifs possibles. Afin de mieux synthétiser et trier l'information, nous n'avons sélectionné que les secteurs de recensements de destination-travail où se concentrent plus de 3% des déplacements vers le travail à partir des secteurs les plus défavorisés et les moins défavorisés du quartier.

Tableau 12 : Temps et distance de déplacement afin de se rendre au travail pour la population la plus défavorisée vivant dans le secteur de recensement 462059.00

Secteur de recensement	Distance vol d'oiseau (Km)	Distance voiture (Km)	Temps voiture (minute)	Temps transport commun (minute)	Temps à pieds (minute)
4620415.01	12,7	16,3	19	71	
4620261.00	1,22	4,5	7	30	36
4620604.04	0,62	1,6	4	8	10
4620605.04	2,67	3,4	8	19	
4620192.00	6,84	10,8	15	40	
4620235.00	4,37	6,8	13	35	
Temps moyen de déplacement par mode			11	34	NA

Tableau 13 : Temps et distance de déplacement afin de se rendre au travail pour la population la plus défavorisée vivant dans le secteur de recensement 462058.00

Secteur de recensement	Distance vol d'oiseau (Km)	Distance voiture (Km)	Temps voiture (minute)	Temps transport commun (minute)	Temps à pieds (minute)
4620415.01	12,65	15,6	18	75	
4620261.00	1,28	3,8	7	27	44
4620593.00	4,33	5,6	11	36	
4620605.04	2,89	3,7	9	27	
4620192.00	6,35	10,1	15	39	
Temps moyen de déplacement par mode			12	41	NA

Tableau 14 : Temps et distance de déplacement afin de se rendre au travail pour la population la moins défavorisée vivant dans le secteur de recensement 462063.00

Secteur de recensement	Distance vol d'oiseau (Km)	Distance voiture (Km)	Temps voiture (minute)	Temps transport commun (minute)
4620062.00	9,19	12,2	24	44
4620415.01	10,82	14,5	19	67
4620055.01	9,78	11,8	25	43
Temps moyen de déplacement par mode			23	51

Tableau 15 : Temps et distance de déplacement afin de se rendre au travail pour la population la moins défavorisée vivant dans le secteur de recensement 462049.00

Secteur de recensement	Distance vol d'oiseau (Km)	Distance voiture (Km)	Temps voiture (minute)	Temps transport commun (minute)
4620062.00	6,54	8,6	18	38
4620415.01	10,82	13,4	19	59
4620055.01	7,04	8,6	20	38
Temps moyen de déplacement par mode			19	45

Tout d'abord, penchons-nous sur le secteur de destination 4620415.01 situé au sein de l'arrondissement Saint-Laurent, où se concentrent 9,05% des destinations vers le travail à partir des secteurs les plus défavorisés et 6,73% à partir des moins défavorisés. Comme nous pouvons observer, c'est la voiture qui est priorisée pour se rendre au travail chez les plus défavorisés, ce qui est compréhensible étant donné le temps de déplacement en transports en commun beaucoup plus long de près de 20 minutes. Dans les secteurs les moins défavorisés, nous constatons que malgré le temps approximatif très long pour se rendre vers ce secteur de recensement, certains font ce déplacement en transport commun. Nous soumettons l'hypothèse que ce sont des conditions de déplacement moins difficiles (moins de transferts, notamment) qui permettent l'utilisation du transport en commun pour ces déplacements.

Nous nous sommes intéressés particulièrement aux déplacements qui se font à pied à partir des secteurs les plus défavorisés. Nous remarquons que ce mode est utilisé pour se rendre vers deux des trois secteurs de recensement où se concentrent le plus de déplacements vers le travail (secteurs 4620261.00 et 4620604.04). Néanmoins, tel que mentionné dans l'analyse spécifique du secteur, les déplacements à pied comportent plusieurs inconvénients. Prenons par exemple les déplacements à pied pour se rendre au secteur de recensement 4620261.00 qui se situe le long du boulevard Saint-Michel, de l'autre côté de la carrière Saint-Michel. Les travailleurs en provenance du secteur de recensement 4620259.00, celui situé le plus au Nord du secteur Pie-IX, doivent marcher le long du boulevard Pie-IX (Photo 17) pour se rendre au boulevard Industriel juste au nord de la voie ferrée. Rappelons que sur ce bou-

levard, il n'y a pas de trottoir sur le côté sud de la rue. Si les gens souhaitent marcher sur un trottoir, il faut qu'ils traversent le boulevard Industriel, qui reçoit une circulation lourde et de camionnage. Finalement, les feux de circulation au coin de Pie-IX et du boulevard Industriel ne donnent pas la priorité au piéton suffisamment longtemps pour lui permettre de traverser convenablement ces boulevards.

Photo 17 : Le passage par le boulevard Pie-IX est obligatoire pour traverser la voie ferrée



Les travailleurs en provenance du secteur de recensement 4620258.00, le secteur situé plus au sud du secteur Pie-IX, doivent également emprunter le boulevard Pie-IX s'ils ne veulent pas faire de détours à travers la trame irrégulière des rues. Ensuite, ils doivent marcher le long de la rue Jarry, une rue qui présente un trafic important et qui n'est pas adaptée aux piétons étant donné les nombreux poteaux électriques et entrées de stationnement qui coupent le trottoir (Photo 18). De plus, le trajet à pied commence à devenir un peu long avec ses 44 minutes de déplacement. Ainsi, nous démontrons encore une fois que les déplacements à pied sont difficiles, même pour les des-

tinations qui se trouvent à moins de 1,3 km à vol d'oiseau du point de départ.

Photo 18 : La rue Jarry n'est pas adaptée aux piétons avec ses nombreuses entrées de stationnement et obstacles



En comparant les temps de déplacement entre la voiture et le transport en commun, nous constatons que dans certains cas, même si la différence de temps n'est pas cruciale et qu'elle ne justifie pas nécessairement l'utilisation de la voiture, plus dispendieuse, celle-ci est tout de même priorisée. Évidemment, nous avons mentionné que les conditions de mobilité des secteurs défavorisés peuvent décourager fortement l'utilisation des modes alternatifs, mais nous croyons aussi que, comme le mentionne Hägerstrand (1970), les déplacements quotidiens ne se limitent pas à des mouvements pendulaires entre la maison et le travail. Ainsi, la voiture est plus flexible et permet de rejoindre plus de points de destination, donc d'accomplir plus d'activités dans une journée. Une analyse plus poussée de l'Enquête Origine-Destination 2008 nous permet d'observer ce phénomène. Effectivement, l'une des personnes enquêtées habitant le secteur de recensement 4620259.00 et travaillant dans le secteur 4620604.04, utilise sa voiture pour se rendre au travail à environ 4 minutes de déplacement alors qu'elle pourrait aussi marcher durant 10 minutes. Néanmoins, nous observons que cette personne quitte le travail vers 15h00 pour se rendre chez elle temporairement et ensuite aller faire du magasinage jusqu'à 17h00, encore à l'aide de sa voiture. Sans ce mode de déplacement, cette personne n'aurait peut-être pas eu le temps d'accomplir toutes les tâches qu'elle

devait faire durant la journée ou la capacité de ramener tous les paquets à la maison, notamment si l'on considère que les secteurs les plus défavorisés sont isolés des commerces de proximité de qualité par différents obstacles tels que la carrière Saint-Michel et le boulevard Pie-IX, la voie ferrée et l'autoroute métropolitaine. Rappelons que les secteurs du boulevard Pie-IX ne possèdent que quelques petits commerces et concentrent surtout des industries, bureaux et entrepôts ainsi que des concessionnaires automobiles, des garages et une pépinière. Les secteurs commerciaux du quartier se concentrent plutôt le long du boulevard Saint-Michel et de la rue Jean-Talon.

Moins de déplacements pour le travail et pour les loisirs dans les secteurs les plus défavorisés

Si l'on considère l'ensemble des déplacements effectués dans une journée par la population (sans considérer le retour au domicile), le motif le plus important est le travail. Au sein des secteurs les plus défavorisés, on retrouve une plus faible proportion de déplacements vers le travail qu'au sein des secteurs les moins défavorisés. Effectivement, alors qu'à partir des secteurs plus défavorisés, 15,77% des déplacements au total, soit 1 935 déplacements sur 12 275, se font pour se rendre au travail, à partir des secteurs moins défavorisés, c'est 17,52% des déplacements, soit 5 313 sur 30 324. Même si cette différence n'est pas énorme, elle coïncide avec le fait que le taux de chômage est supérieur (16,5% contre 8,5%) dans les secteurs les plus défavorisés. De plus, on y retrouve aussi un pourcentage de travailleurs à temps partiel supérieur (47,7% contre 39,7%). Ce sont tous des facteurs qui peuvent expliquer que les déplacements vers le travail soient moins nombreux auprès de la population la plus défavorisée. Ces résultats reflètent sans aucun doute des conditions de mobilité difficiles pour cette population. Comme nous l'avons expliqué dans le cadre théorique, il arrive que ces conditions difficiles de mobilité créent des trappes de pauvreté au sein desquelles la population ne reçoit pas nécessairement moins

de bénéfices, en termes monétaires, à encaisser les prestations d'assurance chômage que d'aller travailler. Même si nous ne considérons pas que les secteurs du boulevard Pie-IX soient vraiment des trappes de pauvreté telles que décrites par Damon (2004), nous nous questionnons à savoir si les conditions de mobilité difficiles pour se rendre aux zones d'emploi à partir de ces secteurs peuvent encourager un comportement plus passif de la population de chômeurs.

L'analyse des motifs de déplacements, nous permet aussi d'observer qu'à partir des secteurs les plus défavorisés, il se fait proportionnellement moins de déplacements pour les loisirs, ce qui dans le cadre de l'analyse englobe aussi le magasinage et les visites d'amis ou familiales. Effectivement, alors que 11,44% du total des déplacements ont ce motif (1 404 déplacements), dans les secteurs les moins défavorisés c'est plutôt 15,19% des déplacements (4 607 déplacements). Ainsi,

dans les secteurs les plus défavorisés, on se prive davantage que dans les secteurs les moins défavorisés, ce qui pourrait trouver son origine dans la différence du revenu annuel moyen par personne, soit 19 987\$ contre 25 898\$. Le budget alloué aux déplacements étant plus faible, on tend à prioriser les déplacements qui sont essentiels, tel que le fait d'aller travailler. Cela correspond au phénomène d'exclusion sociale décrit entre autres par Orfeuil (2004-A), Le Breton (2004) et Lucas (2004). Une exclusion qui ne se limite pas à l'accès au lieu de travail, mais aussi à l'accès aux loisirs et commerces qui permettent d'améliorer la qualité de vie. Bref, même si les conditions d'accès au lieu de travail nécessitent des interventions importantes pour améliorer la qualité de vie dans les secteurs les plus défavorisés du quartier Saint-Michel, le problème est plus profond et nécessite une réflexion qui sort des limites imposées dans le cadre des déplacements strictement liés au travail.

Conclusion : Des propositions adaptées à des besoins précis

À travers l'analyse des comportements de déplacement vers le travail de la population vivant dans les secteurs les plus défavorisés du quartier Saint-Michel, nous pouvons observer que les conditions de mobilité sont non seulement difficiles pour se rendre vers les lieux de travail, mais aussi pour l'ensemble des déplacements quotidiens. En plus d'être pauvre au sens monétaire du terme, la population de ces secteurs de recensement, est défavorisée au niveau de son accessibilité vers les lieux de travail et les différents commerces et services. Étant donné que la plupart des commerces et services, ainsi que la deuxième destination de travail la plus achalandée, sont situés sur le boulevard Saint-Michel, les déplacements internes au quartier, qui pourraient se faire à pied, sont décourageants étant donné l'obligation de passer par le boulevard Pie-IX, qui constitue une large barrière spatiale. Le passage sous la voie ferrée, le boulevard Industriel et la rue Jarry rendent également ces déplacements difficiles. À une échelle plus large, les alternatives modales à la voiture requièrent de longs temps de déplacement pour atteindre la principale destination de travail à partir des secteurs les plus défavorisés, qui est située à Saint-Laurent. C'est à notre grande surprise que nous avons constaté que la proportion de déplacements vers le travail en voiture est plus grande dans les secteurs les plus défavorisés que dans les secteurs les moins défavorisés. Également, la proportion des déplacements vers le travail en transport en commun est plus faible dans les secteurs les plus défavorisés que dans les moins défavorisés. Néanmoins, cela reflète parfaitement le caractère isolé du secteur du boulevard Pie-IX. Ainsi, pour contrer cet effet d'isolement, nous croyons que plusieurs habitants doivent prioriser coûte que coûte l'utilisation de la voiture pour se rendre vers les lieux de travail, qui nécessiteraient autrement un temps de parcours trop long et de

nombreux transferts. L'utilisation de la voiture est pourtant dispendieuse, particulièrement lorsque les revenus sont faibles, ce qui n'aide en rien la situation de défavorisation et risque d'entraîner les individus dans le cercle vicieux de la pauvreté.

Il nous semble primordial pour ces secteurs d'améliorer les conditions de mobilité des habitants afin de leur offrir des chances, équivalentes au reste de la population, de s'épanouir au sein de la société et d'éviter leur exclusion sociale. Cela doit passer par une adaptation de l'offre des transports en commun aux besoins des travailleurs. L'inauguration de la ligne d'autobus 41 Quartier Saint-Michel / Ahuntsic est évidemment un pas dans la bonne direction, mais les autres projets qui touchent le secteur, tels que l'instauration d'un système rapide par bus (SRB) en voie réservée sur Pie-IX et la construction du train de l'Est, ne semblent pas tenir compte des besoins des secteurs les plus défavorisés de Saint-Michel car ils serviront principalement à améliorer le lien avec le centre-ville. Or, comme nous l'avons vu dans l'analyse, au sein des secteurs les plus défavorisés, la plus importante proportion des déplacements vers le travail se fait vers Saint-Laurent, en périphérie de la ville centre, et ils sont tous effectués en voiture. Cela témoigne que les conditions de déplacement en transport en commun pour se rendre à cette destination sont très décourageantes. En effet, pour l'un des secteurs les plus défavorisés du quartier cela peut prendre jusqu'à 75 minutes de déplacement en transport en commun par rapport à 18 minutes en voiture. Une amélioration des conditions de déplacement vers le travail doit donc inévitablement prendre en considération le lien vers ce pôle d'emploi.

Les conditions de mobilité pour les déplacements à pied doivent également être améliorées. Si ces dernières ne sont pas prises en considération,

l'instauration d'un SRB risque d'empirer les conditions de traverse du boulevard Pie-IX. Or, un aménagement adapté au piéton pourrait non seulement améliorer l'accès vers les arrêts d'autobus situés à l'ouest du boulevard, mais aussi encourager la marche à pied pour les déplacements internes au quartier. Ainsi, pouvons-nous envisager d'intégrer ce projet de SRB aux besoins du quartier en aménageant des arrêts aux coins de rue les plus stratégiques et en y priorisant la traverse pour les piétons? Certains coins de rue sont inévitables pour l'aménagement de ces arrêts. Entre autres, le coin de la 47e rue et Pie-IX se trouve à proximité d'un secteur résidentiel particulièrement dense. Nous y retrouvons aussi le Centre éducatif et communautaire René-Goupil ainsi que le parc Ovila Légaré. Un marquage plus visible des traverses piétonnes pourrait également favoriser la traverse du boulevard (Photo 19).

L'amélioration du lien Nord sur le boulevard Industriel, afin de se rendre au boulevard Saint-Michel, serait également très bénéfique, car comme nous l'avons vu, son unique trottoir du côté Nord ne peut que décourager ce trajet. Pourtant, ce lien est primordial, car il est faux d'imaginer que les trois milieux distincts du quartier ont des fonctionnements séparés. Le secteur du boulevard Pie-IX dépend effectivement des commerces et services situés dans le secteur Saint-Michel, ne serait-ce que pour la Polyvalente Louis-Joseph-Papineau. Serait-il possible de créer un passage vers le boulevard Saint-Michel entre la voie ferrée et la carrière Saint-Michel? Effectivement, selon nos observations sur le terrain, le terrain commercial de la pépinière pourrait permettre l'amélioration du lien Nord vers le boulevard Saint-Michel (Carte 8). Sinon, serait-il possible d'adapter le boulevard Industriel aux déplacements actifs et d'en faire un milieu plus agréable, où un besoin est clairement observable à travers le passage informel au Sud de celui-ci? (Photo 20)

Nous avons observé que les déplacements vers le travail ne sont pas nécessairement pendulaires et que certains travailleurs doivent absolument faire quelques arrêts entre le domicile et le travail pour répondre à différentes obligations quotidiennes (école, garderie, épicerie, etc.). Ainsi, une amélio-

Photo 19 : Un marquage plus visible pourrait accorder une meilleure priorité piétonne sur le boulevard Pie-IX



Photo 20 : Un passage informel est déjà présent au Sud du boulevard Industriel



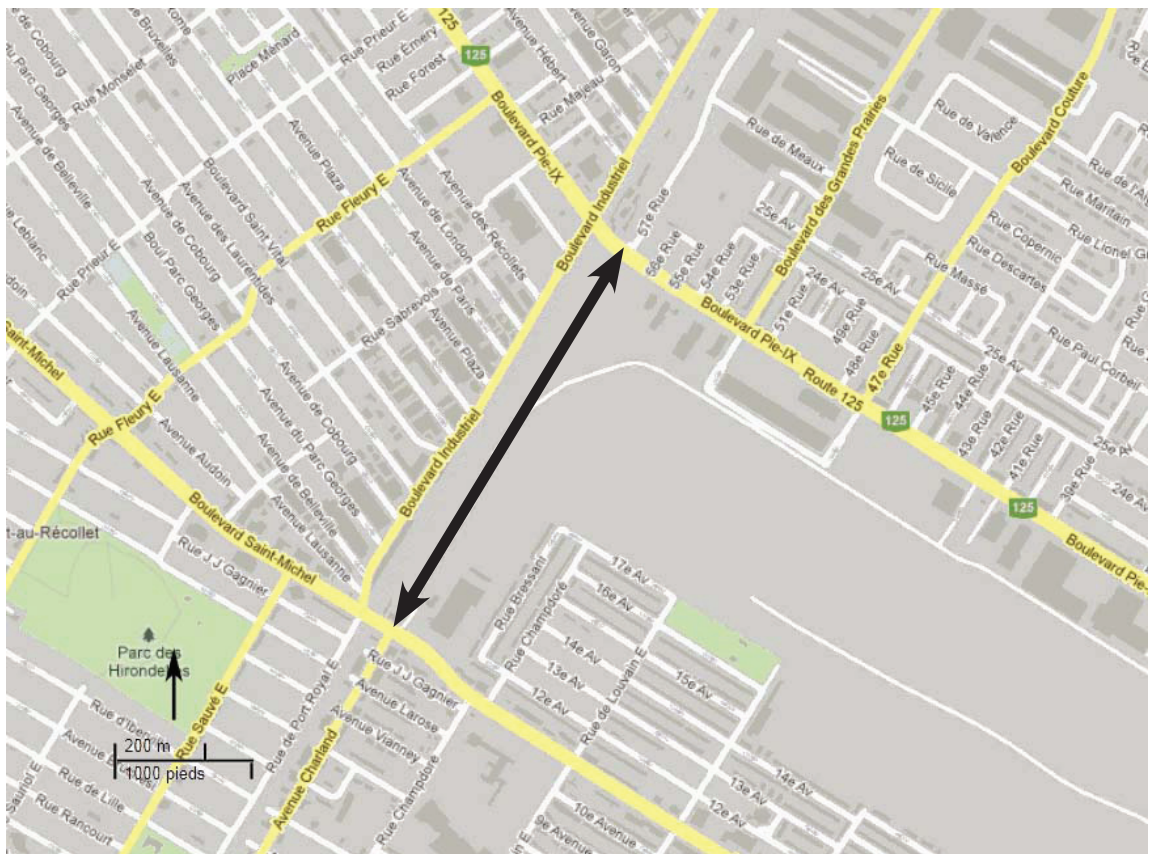
ration de l'offre des biens et services à proximité des secteurs les plus défavorisés de Saint-Michel pourrait être bénéfique et réduire le recours à la voiture tout en améliorant la qualité de vie des résidents. D'autant plus que le secteur du boulevard Pie-IX ne comporte pas que des aspects négatifs. Nous y retrouvons quelques équipements d'intérêt, tels que le parc Ovila Légaré (Photo 21) et plusieurs terrains vacants, qui pourraient être mieux exploités pour le bien du quartier.

L'amélioration des conditions de mobilité pour les déplacements vers le travail des secteurs les plus défavorisés de Saint-Michel est loin d'être simple et nécessite des propositions complexes qui répondront autant aux enjeux spatiaux que sociaux. Dans le contexte où la mobilité est aujourd'hui une variable centrale au fonctionnement de notre société, elle est devenue un droit et doit se présenter dans des conditions acceptables pour tous afin d'éviter les territoires d'exclusion.

Photo 21 : Le parc Ovila Légaré constitue un des potentiels du secteur du boulevard Pie-IX



Carte 8 : Un passage vers le boulevard Saint-Michel pourrait être créé au Sud de la voie ferrée



Bibliographie

Agence Métropolitaine de transport (AMT). 2012. Titres et tarifs, [En ligne]. (Page consultée en septembre 2012). http://www.amt.qc.ca/titres_tarifs/

Agence Métropolitaine de transport (AMT). 2008. Secrétariat aux enquêtes Origine-Destination métropolitaines. *Enquête Origine-Destination 2008 : La mobilité des personnes dans la région de Montréal, Faits saillants*. Montréal (Qué.) : Secrétariat de l'enquête Origine-Destination 2008, 28 p.

Agence Métropolitaine de transport (AMT). 2008. Secrétariat aux enquêtes Origine-Destination métropolitaines. *Enquête Origine-Destination 2008, Mobilité des personnes de la Région de Montréal version 08.2a*. Montréal (Qué.) : Secrétariat de l'enquête Origine-Destination 2008

Apparicio, Philippe; Séguin, Anne-Marie; Leloup, Xavier. 2009. « Modélisation spatiale de la pauvreté à Montréal : apport méthodologique de la régression géographiquement pondérée ». *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien* 51, no 4 (2007) p. 412-427. [En ligne]. (Page consultée en janvier 2012)

Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Direction de la culture, des sports, des loisirs et du développement social, Groupe de travail sur les portraits des quartiers en collaboration avec la Corporation de développement économique communautaire Centre-Nord. 2004. *Portrait du quartier Saint-Michel*, rédigé par Cécile Auclair et Dominique Larche. Montréal (Qué.), 51 p.

Damon, Julien. 2004. «(Im)mobilité(s) et pauvreté(s)» In *Transports, pauvreté, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*, sous la dir. de Jean-Pierre Orfeuill, p.103-111. France : Éditions de l'Aube.

Emploi-Québec, Direction régionale d'Emploi-Québec de l'Île-de-Montréal. Urbanisation Culture Société de l'Institut national de la recherche scientifique. 2009-A. *Portrait socio-économique du territoire du Centre local d'emploi de Saint-Michel*, rédigé par Philippe Apparicio, Montréal (Qué.), 99 p.

Emploi-Québec, Direction régionale d'Emploi-Québec de l'Île-de-Montréal. Urbanisation Culture Société de l'Institut national de la recherche scientifique. 2009-B. *Atlas de la zone métropolitaine d'emploi de Montréal : de l'organisation spatiale du marché du travail à l'organisation spatiale des déplacements domicile-travail*, rédigé par Philippe Apparicio, Montréal (Qué.), 99 p.

Hägerstrand, Torsten. 1970. « What about people in regional science? ». *Papers of the regional science association*, Vol. XXIV. 16 p.

Le Breton, Éric. 2004. « Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire » In *Transports, pauvreté, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*, sous la dir. de Jean-Pierre Orfeuill, p.49-73. France : Éditions de l'Aube.

Lucas, Karen. 2004. « Mobilité et pauvreté : le diagnostic au Royaume-Uni » In *Transports, pauvreté, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*, sous la dir. de Jean-Pierre Orfeuill, p.75-100. France : Éditions de l'Aube.

Orfeuill, Jean-Pierre. 2004-A. « Introduction » In *Transports, pauvreté, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*, sous la dir. de Jean-Pierre Orfeuill, p.11-25. France : Éditions de l'Aube.

Orfeuill, Jean-Pierre. 2004-B. « Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui » In *Transports, pauvreté, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*, sous la dir. de Jean-Pierre Orfeuill, p.27-47. France : Éditions de l'Aube.

Orfeuill, Jean-Pierre. 2004-C. « Pas de voiture, pas d'emploi : la situation aux États-Unis » In *Transports, pauvreté, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*, sous la dir. de Jean-Pierre Orfeuill, p.99-101. France : Éditions de l'Aube.

Smereka, Myroslaw. 2007. « L'exclusion sociale reliée au transport des personnes au cœur du développement durable » In *La table ronde sur l'accessibilité du transport en commun et le droit à la mobilité* (Montréal, 22 novembre 2007). Montréal : Le comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale. 29 p.

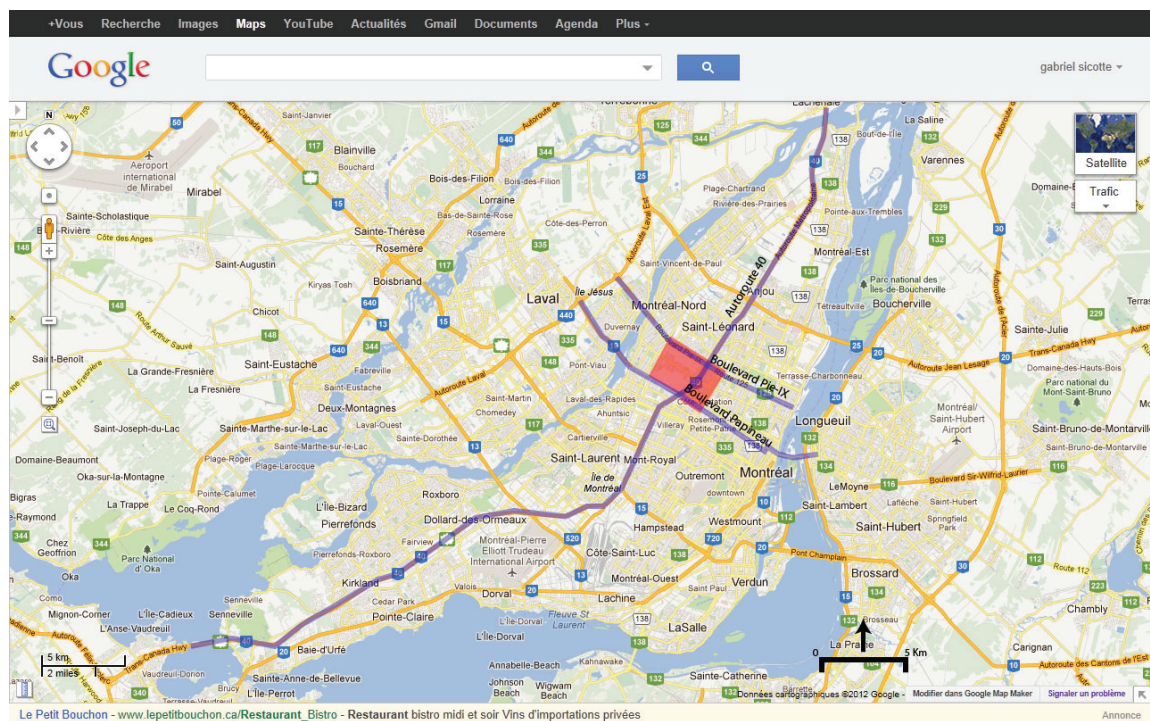
Statistique Canada. 2009. Division de la statistique du travail. *Regard sur le marché du travail canadien*, 2007. Catalogue no. 71-222-X. Ottawa (Ont.) : Division de la statistique du travail, 128 p.

Statistique Canada. Dictionnaire du recensement de 2006. (Ottawa : Statistique Canada) [En ligne]. (Page consultée en février 2012) <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/ref/dict/azindex-fra.cfm>

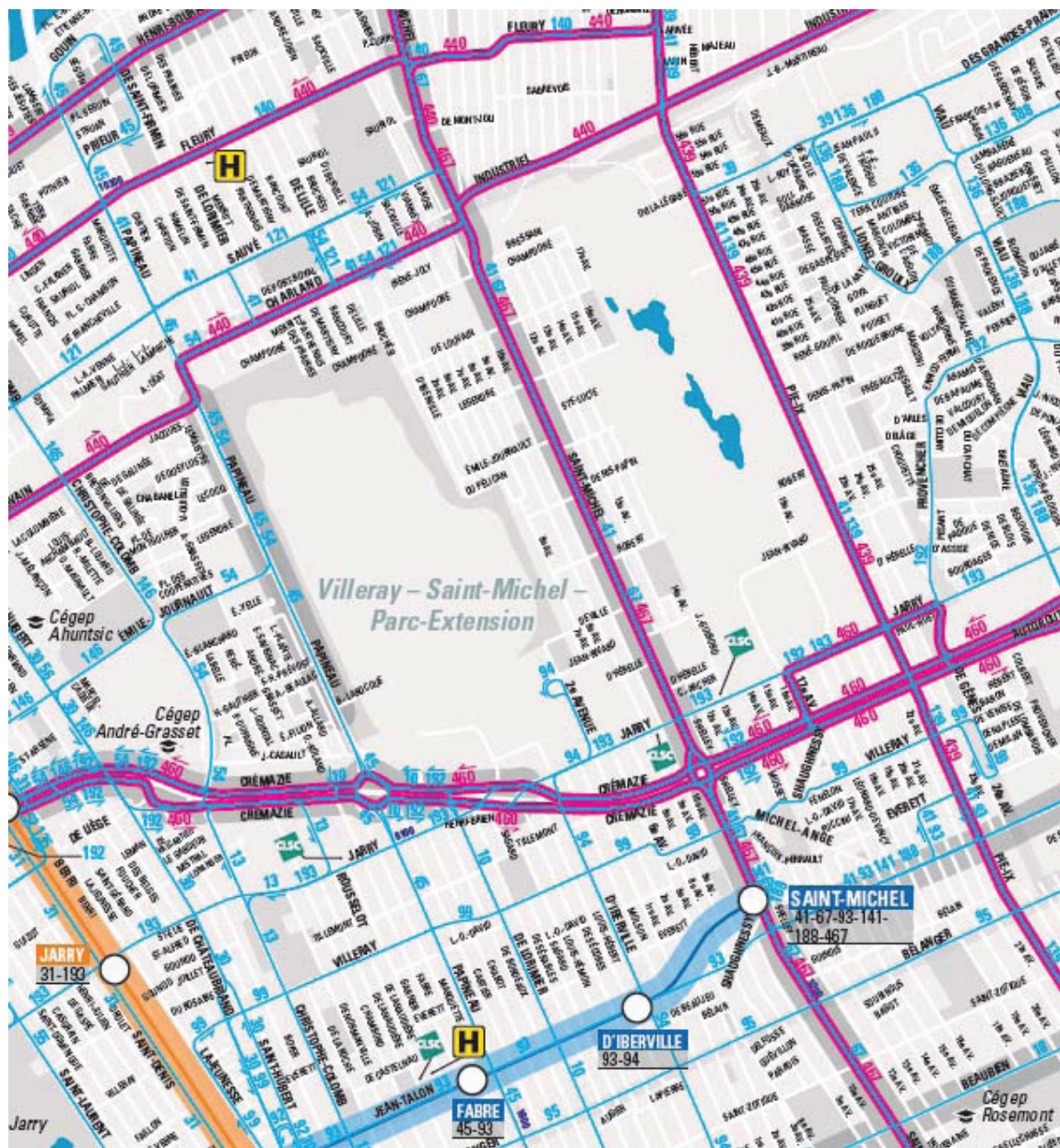
Statistique Canada. *Profil cumulatif, 2006, Montréal (878 secteurs de recensement)*, [En ligne]. (Page consultée en janvier 2012) <http://www.statcan.gc.ca/estat/estat-fra.htm>

Annexes

Carte 9 : Situation du quartier Saint-Michel au sein de l'île de Montréal



Carte 10 : Réseau de transports en commun au sein et autour du quartier Saint-Michel



Observatoire de la mobilité durable



CP 6128, succursale Centre-ville Montréal QC H3C 3J7
www.obsmobilitedurable.umontreal.ca