



Défavorisation et mobilité domicile-travail en proche banlieue

Le cas de Montréal-Nord

Notes de recherche 01-2018

Karim Hammouda

M Urbanisme

Sous la direction de

Paula Negron

Faculté de l'aménagement

Observatoire de la mobilité durable

Crée en 2008, l'Observatoire de la mobilité durable 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.

L'Observatoire de la mobilité durable est 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 bénéficie pour l'année 2009-2010 d'un soutien financier du ministère des Transports du Québec (MTQ).



Karim Hammouda

Karim Hammouda détient un baccalauréat en science politique et une maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal. Il a travaillé pendant son parcours académique comme auxiliaire de recherche sur plusieurs projets concernant les enjeux de développement urbain. Son projet de maîtrise portant sur l'accessibilité spatiale à l'emploi des populations défavorisées habitant en proche banlieue lui a valu d'être le récipiendaire des bourses Vivre en Ville, Régis Côté et Ivanhoé-Cambridge. Suite à ses études, il a travaillé comme agent de recherche pour Projet Montréal au Cabinet de l'opposition officielle. Il est présentement attaché politique au cabinet du maire de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	6	Méthodologie	26
		<i>Mesurer la défavorisation</i>	26
		<i>Mesurer les habitudes de déplacements vers le travail</i>	27
CHAPITRE 1		CHAPITRE 4	
Déplacements quotidiens et défavorisation: la mobilité comme fait sociospatial	7	Résultats: une mobilité contrainte indiquant une accessibilité spatiale à l'emploi limitée	29
Dépendance automobile et exclusion sociale	7	Montréal-Nord : des déplacements automobiles de banlieue à banlieue	29
Le mauvais appariement spatial des populations défavorisées	8	Les secteurs Albert-Hudon et Pie-IX : les plus défavorisés de l'arrondissement	31
Les pratiques de mobilité des populations défavorisées	9	<i>Des conditions socioéconomiques difficiles</i>	31
La pénibilité des déplacements ordinaires	11	<i>Des professions à faibles salaires</i>	31
La mobilité n'est pas réductible aux déplacements : mobilité spatiale et mobilité sociale	12	<i>Des territoires aux conditions d'accessibilité limitées</i>	35
CHAPITRE 2		Une faible motorisation et un usage marqué des transports collectifs et de la marche	38
Évolution des trajectoires sociospatiales dans la région montréalaise	13	Une répartition spatiale des destinations d'emploi polarisée	39
Le triple desserrement intramétropolitain	13	Des choix modaux qui ne correspondent pas aux temps de déplacement les plus courts	39
<i>Le desserrement de l'habitat</i>	13	Des conditions de mobilité vers le travail plus difficiles	42
<i>Le desserrement de l'emploi</i>	14		
<i>Le desserrement de la pauvreté</i>	15	CHAPITRE 5	
La croissance des travailleurs pauvres	17	Discussion	46
CHAPITRE 3		Une stratégie modale pour pallier à la faible motorisation des ménages	46
Problématique et Méthodologie	19	Une stratégie de localisation résidentielle capitalisant sur les ressources locales	47
Objectifs de recherche	19	Une stratégie d'ancrage local et de polarisation des destinations d'emploi	47
Le choix de Montréal-Nord : un territoire de proche banlieue cumulant les précarités	19		
<i>Localisation et forme urbaine</i>	19		
<i>Une accessibilité en transport collectif et à pied limitée</i>	20		
<i>Desserrement de la pauvreté et travailleurs pauvres</i>	25		
<i>Diminution des emplois locaux à faible valeur ajoutée</i>	25		

CHAPITRE 6

Recommandations:

vers un droit à l'accessibilité 49

Miser sur l'accessibilité afin donner aux individus défavorisés le choix de leur mobilité quotidienne 49

Améliorer les capacités de mobilité vers le travail 49

Rapprocher les services et les emplois locaux 50

Tenir compte des projets de mobilité irréalisés dans la planification des transports 50

Soumettre la planification des transports aux principes de justice environnementale 50

Favoriser une approche multisectorielle de l'accès à la ville 50

CONCLUSION 52

BIBLIOGRAPHIE 54

ANNEXE A - DÉTERMINANTS DE LA PÉNIBILITÉ DES DÉPLACEMENTS 57

ANNEXE B- DESCRIPTION DES INDICATEURS DE LA SÉGRÉGATION RÉSIDENIELLE 59

ANNEXE C- PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOI DES SECTEURS LES PLUS DÉFAVORISÉS DE MONTRÉAL-NORD 60

INTRODUCTION

Depuis la seconde moitié du XXe siècle, la mobilité des personnes – mais aussi celle des biens, de l'information et des capitaux – a connu une croissance spectaculaire. Les révolutions technologiques dans le domaine des transports et des moyens de communication, ainsi que le passage d'une économie de type fordiste à une économie de type post-fordiste expliquent notamment cette évolution (Fol, 2009; Kaufmann, 2004). À titre d'illustration, on observe qu'aux États-Unis le nombre de déplacements par personne et par jour ainsi que la distance parcourue annuellement ont pratiquement doublé entre 1977 et 2001 (Fol, 2009). Par ailleurs, cette augmentation quantitative de la mobilité au sein des sociétés industrialisées s'est également accompagnée d'une valorisation sociale de celle-ci. Effectivement, dans le contexte des sociétés contemporaines – au sein desquelles la flexibilité et la réactivité sont devenues des exigences économiques et sociales – la mobilité est devenue un « vecteur stratégique pour l'émancipation et l'individualisation » (Haumont, 2006, cité dans Fol, 2009), et s'est graduellement érigée en norme (Bacqué et Fol, 2007; Boltanski et Chiapello, 1999; Orfeuil, 2004, 2010; Mignot et Rosalet-Montano, 2006; Fol, 2009). Toutefois, l'accès à la mobilité est loin d'être réparti équitablement entre les groupes sociaux et « les modes d'appropriation qu'elle permet dépendent d'une multiplicité d'autres ressources dont l'acteur dispose ou ne dispose pas » (Fol, 2009 : 55). On observe entre autres que « les pratiques de mobilité quotidienne [...] sont largement conditionnées par les caractéristiques sociales des individus et des ménages [...], mais aussi par la localisation résidentielle ou de l'emploi (Mignot et Rosales-Montano, 2006 : 31). Dans ce cadre, nous comprenons que si l'injonction à la mobilité qui caractérise nos sociétés contemporaines permet aux groupes sociaux favorisés d'étendre leur territoire d'action et d'améliorer leur accessibilité, elle engendre également des déficits de mobilité et d'accessibilité chez les groupes et les individus ne disposant pas de suffisamment de ressources et/ou de compétences (Fol, 2009; Bacqué et Fol, 2007; Orfeuil, 2004; Mignot et Rosales-Montano, 2006). Conséquemment, ce différentiel de mobilité peut engendrer pour ces populations « des risques d'isolement, de pauvreté économique et relationnelle, de marginalisation et d'exclusion » (Orfeuil, 2004 : 17).

La mobilité est ainsi non seulement devenue une valeur cardinale de nos sociétés, elle est aujourd'hui un facteur central d'intégration économique et sociale. Pourtant, la configuration spatiale de nos villes n'a jamais été aussi dispersée et l'accès à la mobilité aussi inégalement réparti entre les groupes sociaux. Le déficit de mobilité des populations défavorisées apparaît aujourd'hui comme un

obstacle majeur au développement de collectivités justes, inclusives et durables – d'autant plus que plusieurs villes nord-américaines observent un mouvement de migration de la défavorisation vers des territoires dépendants de l'automobile. En analysant les conditions de mobilité quotidienne des populations défavorisées habitant en proche banlieue montréalaise – soit Montréal-Nord –, nous mettrons en lumière les pénibilités auxquelles doivent faire face ces populations. Dans une perspective de promotion de la mobilité durable, cette recherche vise ultimement à proposer des recommandations qui permettront de mieux tenir compte des besoins de ces populations dans la planification urbaine. Concrètement, les collectivités montréalaises présentant un niveau élevé de défavorisation pourront s'inspirer de cette démarche afin de mieux tenir compte des besoins des populations défavorisées en matière de mobilité et d'accessibilité dans la planification urbaine et des transports. Enfin, notre recherche participe à faire reconnaître la nature sociale de la mobilité quotidienne.

Cette recherche est divisée en six chapitres. Le premier chapitre consiste en une mise en contexte théorique et empirique de la relation liant défavorisation et mobilité quotidienne. Le second chapitre dresse le portrait de dynamiques sociospatiales risquant d'avoir un impact négatif sur la mobilité quotidienne des populations défavorisées de la région montréalaise. Le troisième chapitre présente l'hypothèse de départ, la justification du terrain d'étude (Montréal-Nord) ainsi que la méthodologie privilégiée. Le quatrième chapitre présente les résultats de recherche tandis que le cinquième met en perspective ces derniers par rapport à la littérature sur le sujet. Enfin, le sixième chapitre propose une série de recommandations visant à promouvoir une planification urbaine et des transports davantage adaptée aux besoins des populations les plus défavorisées.

CHAPITRE 1

Déplacements quotidiens et défavorisation: la mobilité comme fait sociospatial

Depuis le début des années 2000, la nature sociale de la mobilité quotidienne et les dynamiques d'exclusion que celle-ci peut induire chez les populations les plus vulnérables est devenue un thème largement abordé dans la recherche continentale et anglo-saxonne, et ce, autant dans les domaines de l'urbanisme, de la géographie, de la sociologie urbaine, ou de la littérature grise (e.g. UK Social Exclusion Unit, 2003). La mise en contexte théorique que nous proposons aborde quelques grands thèmes et constats identifiés par la littérature explorant le lien entre défavorisation¹ et mobilité quotidienne.

Dépendance automobile et exclusion sociale

L'évolution des configurations spatiales de la ville joue un rôle important dans la capacité de mobilité et d'intégration sociale des populations défavorisées. La théorie des trois âges de la ville et la notion de dépendance automobile permettent de mieux comprendre les relations liant automobilité, forme urbaine et exclusion sociale.

La théorie des trois âges de la ville repose sur la Loi de Zahavi selon laquelle les individus possèdent, indépendamment des époques, un budget-temps de déplacement constant. Ces théories ont l'intérêt de démontrer que la croissance des vitesses de déplacement ne mène pas à une réduction du temps quotidien de déplacement, mais bien plutôt à une augmentation des distances. Suivant ce cadre, nous comprenons que « les gains de vitesse permis par les progrès technologiques dans les transports vont de facto déterminer l'étendue et la structure de la ville (Pouyanne, 2007 : 525).

¹ La notion de défavorisation est considérée ici comme une « notion parapluie » regroupant les différentes définitions présentes dans la littérature (e.g. faible revenu, pauvreté relative, défavorisation matérielle et sociale, etc.). Aux fins d'analyse, le concept de défavorisation sera davantage détaillé et opérationnalisé au troisième chapitre.

Les révolutions technologiques que représentent l'avènement des transports en commun et, plus tard, celui de l'automobile, en permettant de parcourir des distances plus élevées à l'intérieur d'un même budget-temps, sont à la base de trois types d'organisations spatiales – de trois âges de la ville – soit la ville pédestre (...-1850), la ville radiale (1850-1940) et la ville automobile (1940 - ...) (Newman et Kenworthy, 1996; Pouyanne, 2007).

La ville pédestre s'étend normalement sur une distance maximale de 5 kilomètres, affiche une forte densité, une mixité d'usages et présente une forme organique faite de rues étroites s'adaptant à la topographie. La ville des transports en commun ne dépasse pour sa part rarement les 20-30 kilomètres de diamètre et est caractérisée par un développement moyennement dense et mixte suivant les lignes et les nœuds des systèmes de tramway et de train. Le développement de la ville automobile (étalée) débute véritablement sa trajectoire au courant de la seconde moitié du XXe siècle. Le potentiel de vitesse permis par la technologie automobile repousse les limites de la ville jusqu'à 40 kilomètres, et même plus. En outre, l'urbanisation n'a plus à suivre les axes majeurs de transport et se développe donc dans toutes les directions et à très faible densité. Parallèlement aux investissements publics massifs dans les infrastructures autoroutières, les villes entreprennent à partir de cette période un long processus de décentralisation et de dispersion spatiale (des emplois, des services, des habitats), entraînant ainsi une croissance continue des distances de déplacement.

Selon la théorie des trois âges de la ville, ces trois organisations spatiales se superposent et coexistent, à l'image d'un palimpseste. Ainsi, comme le souligne Wiel (2002: 21), « la ville empile et stratifie des organisations de l'espace qui gardent en mémoire ce que furent les activités, mais aussi les possibilités de déplacement des sociétés urbaines antérieures ». Toutefois, bien que les possibilités liées aux organisations spatiales précédentes persistent, la ville automobile vient changer de manière drastique les conditions d'accessibilité des individus, particulièrement pour ceux habitant en dehors des quartiers centraux. L'organisation spatiale des villes pédestre et radiale, malgré certaines différences, présentait des conditions d'accessibilité similaires pour tous les habitants, notamment à cause de leur forme (densité significative, mixité des usages). La vitesse et la flexibilité de l'automobile ont entraîné pour leur part une rupture avec les conditions de mobilité et d'accessibilité des organisations spatiales précédentes. Cette situation s'explique notamment par la nature réciproque de la relation qu'entretiennent mobilité et forme urbaine. Comme l'explique Wiel (2002), les comportements de mobilité conditionnent autant la configuration spatiale des villes que la configuration spatiale des villes conditionne les comportements de mobilité. Cette réciprocity serait à la source du phénomène

de dépendance automobile (Newman et Kenworthy, 1996) dans le sens où la motorisation favorise l'étalement, qui à son tour favorise la motorisation, qui à son tour favorise l'étalement, et ainsi de suite, jusqu'à ce que les services et les activités, de par leur dispersion dans l'espace, ne soient accessibles que par l'automobile. Suivant cette idée, plusieurs auteurs ont effectivement démontré que les coûts d'utilisation des transports actifs et collectifs en banlieue sont trop élevés pour être compétitifs face à la voiture, notamment à cause de l'étendue des distances à parcourir (utilisation du sol) et de l'imperméabilité du réseau viaire (rue curvilinéaire et en cul-de-sac) (Raad, 1998; Kenworthy et Laube, 1996; Ewing et Cervero, 2010). Ainsi, nous constatons que dans le cadre de la Ville automobile, l'accessibilité se comprend plus souvent qu'autrement en termes d'automobilité. Pour les résidents de ces territoires – qui, notons-le, sont nombreux (Newman et Kenworthy, 1996) – « il n'y a pas de véritable choix modal, car sans l'automobile, ils seraient pratiquement prisonniers de leur environnement résidentiel et dans une situation d'isolement social » (Negrón, 2012 : 3). L'accès aux activités et aux services passe ainsi par le franchissement de « distances-automobiles ».

En outre, non seulement la dépendance automobile conditionne l'organisation spatiale des territoires et vice-versa, mais elle s'appuie également sur un « effet de club » (Dupuy, 2000). Cet effet peut se comprendre comme suit : plus le nombre de participants au club des automobilistes est élevé, plus l'influence de ce club sur la configuration spatiale des villes est grande, plus il devient attrayant de faire partie du club, plus le nombre d'automobilistes devient grand et ainsi de suite, jusqu'à ce que la majorité de la population fasse partie du club et qu'il devienne de plus en plus difficile de ne pas en faire partie. Conséquemment, « la situation de ceux qui ne sont pas membres du club, à savoir les ménages non motorisés, devient de moins en moins tenable » (Fol, 2009 :56). Et comme nous avons vu plus haut, ces ménages non motorisés sont en grande partie des ménages défavorisés. Fol (2009) en citant Massot et Orfeuil (2008), résume très bien cette idée :

l'automobile exerce un monopole radical sur le système de déplacement. Ce dernier, fondé sur la motorisation généralisée, formate ainsi les accessibilités aux territoires et aux aménités urbaines, se traduisant par un système d'injonction à la mobilité autonome et automobile qui laisse de côté les moins dotés en ressources monétaires, culturelles ou psychosociales (p.56).

Ainsi, les processus qui lient étalement urbain et automobilité – ce que Pierre Veltz appelle notamment la « fractalisation du territoire » ou « l'économie d'archipel » (Veltz, 1996 cité dans Le Breton, 2004) – génèrent de nouvelles formes d'inégalité en termes d'accessibilité aux activités, aux services et à la ville en générale, et ce, particulièrement pour les personnes les plus vulnérables (Jouffe et al., 2015). Par

ailleurs, Delbosc et Currie (2011) montrent que « les problèmes de transport et d'accessibilité sont davantage susceptibles d'être source de mal-être et d'exclusion sociale dans les espaces ruraux et périurbains que dans les espaces centraux » (cité dans Jouffe et al. 2015 : 4). La logique à l'œuvre dans ce processus liant forme urbaine, mobilité quotidienne et exclusion sociale est explicitée plus en détail par la figure 1 (Orfeuil, 2004 : 15). Une illustration bien connue de ces inégalités d'accès liées aux dynamiques de « fractalisation du territoire » est celle de la théorie du mauvais appariement spatial (spatial mismatch hypothesis).

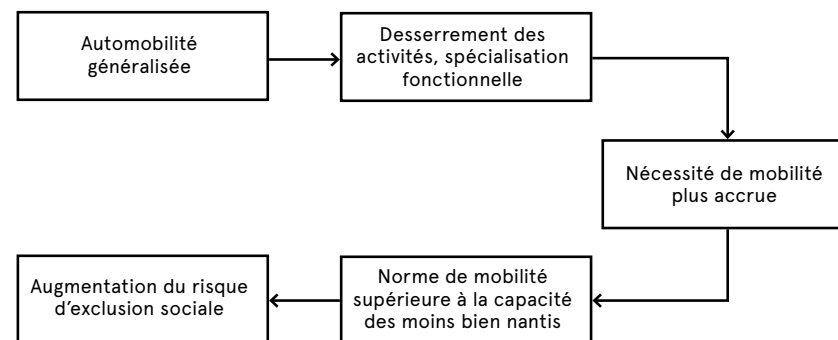


Figure 1. Dimension socioterritoriale de la dépendance automobile (Inspiré de Orfeuil, 2004 : 15)

Le mauvais appariement spatial des populations défavorisées (spatial mismatch)

Phénomène marquant du XXe siècle, le processus de suburbanisation a significativement changé le paysage nord-américain, et ce, autant sur le plan géographique, économique, politique ou social. L'une des répercussions socioéconomiques de cette transformation a été extensivement étudiée depuis les années 1960 par le milieu académique à travers la notion de la spatial mismatch hypothesis (SMH). Le constat au fondement de la SMH fut introduit pour la première fois en 1968 par John F. Kain lors de la publication de son célèbre article, « Housing segregation, Negro employment, and metropolitan decentralisation ». De manière générale, cette hypothèse présume que le processus de suburbanisation des emplois (dispersion spatiale des entreprises) entamé à partir de la moitié du XXe siècle, combiné à des phénomènes de discrimination raciale, est en partie responsable du taux de chômage élevé et des bas salaires des minorités ethniques habitant au sein des quartiers centraux (Kain, 1994 :371). La décentralisation des emplois aurait

occasionné un surplus de travailleurs peu qualifiés au centre-ville parallèlement à une pénurie de ce même type de travailleurs en banlieue. De plus, Ihlanfeldt et Young ont démontré que non seulement la probabilité pour ces populations de trouver un emploi était plus haute en banlieue, mais que les salaires pour les emplois peu qualifiés y étaient également plus élevés (Ihlanfeldt et Young, 1996 :699). Face à cette inadéquation géographique, plusieurs auteurs ont tenté d'identifier les mécanismes expliquant cette apparente défaillance du marché au sein de laquelle les minorités ne semblent pas faire les choix optimaux en termes de résidence et d'emploi. Jusqu'à aujourd'hui, aucun consensus n'a été atteint quant à l'identification de ces mécanismes. Toutefois, la discrimination résidentielle, la discrimination à l'embauche ainsi que les coûts de déplacement élevés sont des pistes d'explication très présentes dans la littérature sur le sujet (Ihlanfeldt et Sjoquist, 1998). Parmi ces facteurs explicatifs, plusieurs auteurs ont démontré que la distance séparant les quartiers centraux des pôles d'emploi suburbains pouvait être considérée comme une barrière à l'emploi, notamment à cause des coûts de déplacement liés aux transports en commun et au faible taux de possession d'automobile chez les populations ethniques habitant ces quartiers (Ihlanfeldt et Young, 1996 ; Holzer et al., 2003 ; Taylor et Ong, 1995 ; Gobillon et al., 2007 ; Gautier et Zenou, 2010). L'importance des coûts associés aux déplacements allant des quartiers centraux – où résident les ménages précaires – aux quartiers excentrés – où se trouvent les emplois peu qualifiés – s'explique par ailleurs par une offre de service en transport en commun mal adaptée à la mobilité pendulaire du centre vers la banlieue, ce que la littérature anglo-saxonne nomme «reverse commute».

Des auteurs se sont par ailleurs intéressés plus particulièrement aux personnes à faible revenu et ont élargi l'hypothèse de base en montrant que le mauvais appariement spatial dépassait la simple opposition banlieue/centre-ville. Selon Hess (2005), la présence de taux de chômage élevé et le nombre restreint d'emplois à faible valeur ajoutée ne sont pas des caractéristiques propres aux centres-villes, mais s'appliquent à plusieurs autres secteurs urbains de grandes villes américaines. Qui plus est, ce dernier remarque que, indépendamment de sa localisation résidentielle, la main d'œuvre à faible revenu a tout de même tendance à habiter à distance des opportunités d'emploi, et ce, même si ces dernières sont situées au centre-ville (Hess, 2005, cité dans Aubin-Beulieu, 2013).

Le mauvais appariement spatial entre la localisation du domicile et du travail des minorités ethniques ou des personnes à faible revenu, combiné au déficit de mobilité qu'expérimentent ces populations, représente un vecteur de pauvreté économique (chômage) et relationnelle (isolement, homogénéité des liens sociaux, etc.) (Fol, 2010). L'insularité est en ce sens une inscription territoriale qui caractérise

également les populations défavorisées en contexte nord-américain. Par ailleurs, le mauvais appariement spatial met non seulement en évidence le déficit de mobilité des groupes sociaux les plus vulnérables, mais elle met également en lumière la potentielle « pénibilité des déplacements » qu'expérimentent ces groupes afin d'accéder aux différentes « îles » (travail, école, consommation) de l'« archipel urbain ».

Les pratiques de mobilité des populations défavorisées

Nous inspirant des travaux de Le Breton (2004), nous proposons dans un premier temps de qualifier d'insulaire l'inscription territoriale des populations pauvres. Dans le cadre de la « société d'archipel » (Viard, 1994) – au sein de laquelle l'individu moyen, pour s'épanouir, doit constamment se déplacer d'une « île » fonctionnelle à l'autre (travail, domicile, loisir, vacances) – l'individu défavorisé serait, selon cette acception, plus souvent qu'autrement restreint à son quartier de résidence. L'insularité est ainsi définie par Le Breton (2016) comme « l'assignation forte et durable des personnes à des territoires étroitement limités, le plus souvent ceux qui entourent le domicile » (Le Breton, 2016 : 138). La littérature montre en effet que les moins nantis tendent, de par un manque de ressources financières, sociales et cognitives, à rester centrés sur le « territoire du proche » (Le Breton, 2004 ; Fol, 2010a; 2010b). Comme le souligne Fol (2010a: 43), « le rapport au territoire des ménages pauvres relève d'une gestion des choix entre proximité et mobilité qui privilégie en général la première, dans le cadre de stratégies tendant à tirer le meilleur parti des ressources locales ». En matière de mobilité quotidienne, les implications de cet ancrage territorial des pauvres sont multiples.

De manière générale, on observe un écart significatif entre les distances parcourues par les ménages les plus riches et les ménages pauvres. Ces derniers ont effectivement tendance à parcourir des distances jusqu'à deux fois moins grandes annuellement ainsi qu'à se déplacer moins loin et moins longtemps dans le cadre de leurs déplacements quotidiens (Le Breton, 2016 ; Fol, 2009 ; Jouffe, 2015). Cependant, contrairement à ce qu'on pourrait penser, le chômage des moins nantis n'explique qu'en partie ces différences. Ainsi, comme le constate Jouffe (2014: 91) en contexte francilien, « si les chômeurs se déplacent presque aussi souvent que les actifs de moins de 31 ans, ils utilisent moins la voiture, marchent plus, se déplacent moins longtemps et moins loin. Cette logique s'observe également au niveau des déplacements domicile-travail, lesquels présentent des distances moyennes généralement plus courtes chez les travailleurs pauvres que chez les travailleurs mieux nantis».

Ce différentiel de mobilité qui sépare les riches des pauvres s'explique notamment par la faible motorisation de ces derniers (Fol, 2009). En effet, on note que, malgré la démocratisation de la voiture au cours des cinquante dernières années, « cet équipement reste un bien parfois inaccessible ou difficilement supportable dans les budgets des populations ou des ménages précaires » (Mignot et Rosales-Montano, 2006 :31). De manière générale, la littérature montre que (1) les ménages précaires sont peu motorisés (2) que les ménages précaires motorisés n'ont souvent qu'une seule voiture - limitant souvent son usage à un seul membre du ménage (souvent l'homme) - et (3) que leurs voitures sont souvent plus vieilles, moins bien entretenues et consomment davantage - ce qui fait dire que la voiture n'affranchit nécessairement pas de l'insularité (Le Breton, 2004). Ceci dit, il existe tout de même un certain consensus quant au rôle majeur que l'accès à l'automobile joue dans la production des inégalités de mobilité des ménages précaires (Jouffe, 2015 ; Fol, 2009 ; Mignot et Rosales-Montano, 2006). Par exemple, en se basant sur des études effectuées à Lyon, Mignot et Rosales-Montano (2006: 34) avancent qu'«une fois l'accès à une automobile assurée, la mobilité des pauvres (nombre de déplacements, distance, budget-temps) est, en moyenne, tout à fait comparable à celle des riches ».

Au niveau des autres modes de déplacement, on observe que « lorsqu'ils n'ont pas accès à une voiture, les ménages pauvres font un plus large usage de la marche à pied et, dans une moindre mesure, des transports en commun, que les ménages riches [...] » (Fol, 2009 : 96), et ce, tant en contexte européen que nord-américain. L'utilisation restreinte que font les pauvres des transports collectifs peut s'expliquer essentiellement de trois manières : (1) les coûts du service sont trop importants (2) l'offre de service n'est pas adéquate pour atteindre efficacement des destinations bien souvent excentrées, ce qui engendre une pénibilité des déplacements (trajets de longue durée, nombre de correspondances élevé, etc.) et (3) le transport collectif est vécu comme un marqueur social négatif (Le Breton, 2004; Mignot et Rosales-Montano, 2006). On observe donc que la marche s'avère être - particulièrement dans le contexte des tissus urbains plus denses et mixtes des villes européennes - le mode principal de déplacement des populations pauvres, expliquant ainsi le territoire d'action réduit de ces populations ainsi que l'importance de la proximité pour celles-ci (Le Breton, 2004; Fol, 2009).

En somme, la littérature montre que, conformément à la figure de l'insulaire développée par Le Breton (2004), les populations pauvres ont tendance à pratiquer une mobilité quotidienne marquée par la proximité, cet ancrage pouvant être considéré comme une stratégie face aux contraintes socioéconomiques et spatiales qu'elles subissent (Fol, 2010a: 2010b; Jouffe, 2014; Jouffe et al., 2015). Cette stratégie viserait non seulement à tirer profit des ressources matérielles de proximité

(activités, services, etc.), mais également à compenser un déficit en capital social :

l'attrait de la scène locale serait alors dans cette fonction de compensation et dans la possibilité qu'elle offre, en particulier aux individus disposant d'un capital réduit, d'ouvrir l'espace social sur une autre scène que celle du système professionnel et de se construire une identité alternative (Chambordon et al. 1985).

Par ailleurs, Jouffe et al. (2015) remarquent que cette stratégie d'ajustement s'applique également au niveau du marché du travail, en ce sens que « la maximisation des ressources locales par les ménages pauvres va de pair avec un marché de l'emploi se déployant à une faible distance du lieu de résidence » (p.5). En effet, la proximité des bassins d'emplois permettrait une maximisation des ressources disponibles des ménages par une minimisation des coûts (monétaire, temporel, etc.) liés à la mobilité vers le travail.

Enfin, il est important de noter que la relation entre précarité et insularité n'est pas systématique. En effet, face à l'évolution des configurations territoriales à l'échelle métropolitaine - étalement urbain, décentralisation de l'emploi, etc. - et aux contraintes liées au travail, à l'école ou à la consommation, les populations pauvres sont parfois confrontées à des difficultés d'accès non pas définies en termes de sous-mobilité - comme nous venons de le voir -, mais plutôt en termes de surmobilité subie (Mignot et Rosales-Montano, 2006; Gibout et Toupin, 2000). La surmobilité subie peut être définie « d'une part comme la contrainte qui est imposée aux différents acteurs sociaux de parcourir une distance spatiale supérieure à celle qu'effectuent d'autres acteurs pour rallier les deux mêmes points » et, « d'autre part [...] comme un problème temporel, une surconsommation non désirée de temps, résultante de contraintes socioculturelles et spatiales (Gibout et Toupin, 2000 : 1). Par exemple, une personne défavorisée habitant à distance des aménités urbaines (travail, école, commerce d'alimentation, etc.) pourrait se voir contrainte à parcourir des distances-temps supérieures à ses capacités financières et de mobilité. Cette surmobilité subie peut se traduire par une motorisation contrainte ou encore par une utilisation des transports collectifs impliquant des temps de déplacements très longs et des conditions de mobilité plus difficiles. Dans tous les cas, les répercussions négatives (monétaires, temporelles, psychologiques, etc.) de cette surmobilité subie sont souvent expérimentées au niveau des autres sphères de la vie des ménages concernés (vie familiale, travail, loisirs, etc.). La notion de surmobilité subie met ainsi en évidence l'importance, dans l'analyse de la mobilité des populations défavorisées, de s'intéresser non seulement aux déplacements, mais également aux conditions de pénibilité² dans lesquelles s'inscrivent ces déplacements.

² Pour un aperçu des conditions contribuant à la pénibilité des déplacements, voir Annexe A

À la lumière de ce portrait sommaire des pratiques de la mobilité quotidienne des populations défavorisées, nous comprenons que la mobilité de ce groupe – qu'elle soit faible ou excessive – relève essentiellement de stratégies d'arbitrage face à des contraintes socioéconomiques qui affectent leur accessibilité à la ville. Ces contraintes liées aux ressources des individus peuvent ainsi être vues comme un facteur empêchant certains groupes sociaux de bénéficier de l'aptitude croissante à la mobilité qui caractérisent nos sociétés contemporaines. Notons qu'outre les ressources, les aptitudes physiques et les compétences sont aussi des facteurs qui conditionnent la réalisation du potentiel de mobilité des individus. Un déficit au niveau d'une ou de plusieurs de ces conditions peut ainsi contraindre la mobilité effective des individus et rendre plus difficile l'inscription normale de ces derniers dans la vie sociale, comme l'illustre la figure 2 (Orfeuill, 2004 : 15). Ce lien entre mobilité et exclusion est, comme nous l'avons vu plus haut, intimement lié à la forme urbaine et au phénomène de dépendance automobile.

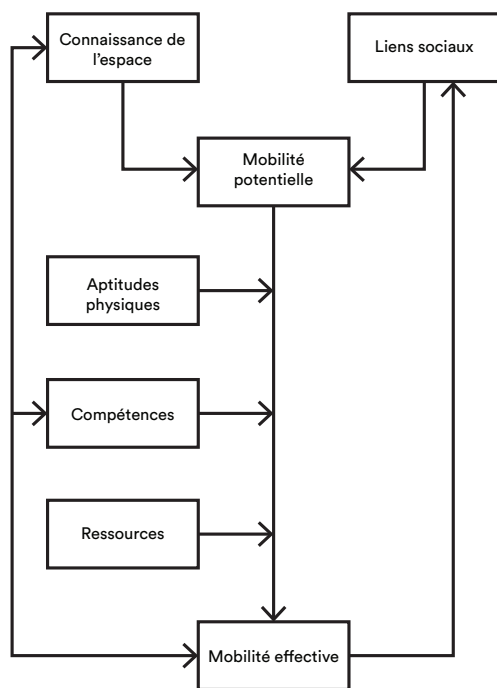


Figure 2. Les déterminants de la mobilité effective (Orfeuill, 2004)

La pénibilité des déplacements ordinaires

Les déplacements comme objet de recherche ont longtemps été approchés uniquement sous l'angle de notion de demande dérivée, c'est-à-dire comme « a disutility, to be endured only for the necessity of getting from one place to another, but to be minimized with respect to time, cost, or some combination of the two » (Mokhtarian et al. 2015 : 1104). Depuis quelques années, on observe toutefois l'avènement d'un champ de littérature s'intéressant aux déplacements en tant que tels, soit dans leur dimension expérientielle. L'intérêt envers les notions de « mobilités éprouvantes » ou de « pénibilité des expériences de mobilité » s'inscrit dans cette tendance. On y décrit les épreuves et pénibilités quotidiennes associées au transport comme « l'ensemble des émotions, des images, des pratiques, des lexiques et des configurations dans lesquelles se décline la formulation des peines qu'engendrent les déplacements ordinaires » (Enaux et al. 2012). Enaux et al. (2012) identifie trois dimensions par lesquelles aborder la question des mobilités éprouvantes, soit l'approche institutionnelle, individuelle et environnementale – chacune de ces approches faisant référence à un niveau particulier de contrainte.

La dimension institutionnelle fait référence aux principales activités contraignant et configurant la majeure partie des déplacements quotidiens, soit l'emploi, l'école et la consommation. Selon Enaux et al. (2012), ces différentes contraintes « placent d'emblée la mobilité quotidienne sous le signe de la pression, du respect d'horaire, des tensions ou tout au moins de l'exigence d'organisation et de coordination » et s'expriment essentiellement par des pénibilités expérimentées au niveau de la sphère domestique, de la sphère professionnelle et des lieux publics. Dans cette perspective, la sphère domestique est considérée comme le lieu où sont encaissées les contraintes de mobilité venues d'ailleurs (e.g. nécessité de posséder une voiture pour se rendre au travail, arrivée tardive au domicile, etc.), ce qui se traduit par des coûts financiers et relationnels substantiels et une mise sous pression des ressources disponibles des ménages. L'articulation entre vie privée et professionnelle représente ainsi un vecteur significatif de pénibilités relatives à la gestion des mobilités divergentes au sein d'un même ménage.

Au niveau de la sphère professionnelle, Enaux et al. (2012: 3) avancent que les mobilités éprouvantes sont d'une part liées à la complexification sociale et géographique des modes de travail et, d'autre part, à l'institution de la mobilité spatiale comme norme professionnelle, voire comme injonction. Les expériences nouvelles relatives à cette injonction varieraient évidemment selon les secteurs socioprofessionnels, mais auraient pour point commun de « générer des souffrances et des pressions propres aux mobilités de travail ».

Enfin, dernier élément de l'approche institutionnelle, l'aménagement des espaces publics participerait lui aussi à fortement valoriser la mobilité et la fluidité géographique et à proscrire la déambulation et l'immobilité. Ainsi, selon Enaux et al. (2012), « les rythmes, mais aussi et surtout les territoires contemporains transforment les principaux actes consommatoires en sources de mobilité éprouvantes, tant dans leur dimension spatiale (distance, congestion, stationnement) que dans leur dimension cognitive ou affective (décisions, organisation, transactions) » (Enaux et al., 2012 : 3).

La dimension individuelle est pour sa part moins axée sur les pénibilités liées aux contraintes externes aux individus que sur les dispositions individuelles à proprement parler. Les pénibilités relèvent ici de trois mises à l'épreuve des capacités sociales des individus : celle du statut social, celle des modalités de l'organisation quotidienne et celle de l'identité. En effet, face à la forte valorisation sociale de la mobilité spatiale qui caractérise les sociétés contemporaines, la perception de la position sociale d'un individu est souvent intimement liée à sa capacité à être mobile, ce qui peut être dommageable pour les populations dont la mobilité est réduite (les aînées, les handicapés, les pauvres, etc.). Également, cette injonction à la mobilité met à l'épreuve la capacité des individus à organiser et à articuler les sphères domestiques, professionnelle et de consommation. Enfin, les parcours de mobilité quotidienne impliquent une altérité, laquelle nécessite chez les individus une gestion de leur identité pouvant parfois se révéler pénible, notamment d'un point de vue émotionnel :

Des sentiments pénibles accompagnent alors bien souvent les déplacements quotidiens comme sphère propre d'expérience : malaise, gêne, dégoût, ennui, fatigue, voire souffrance, pour n'en citer que quelques-uns. Ces émotions naissent généralement lors de situations dans lesquelles le contrôle que l'individu exerce sur son action est mis en péril par le déroulement des interactions (Enaux et al., 2012).

La dimension environnementale, enfin, fait référence à la dimension matérielle des mobilités éprouvantes, en ce sens simple que l'aménagement physique des espaces (et des véhicules) peut engendrer une expérience de déplacements pénibles pour les individus en général et pour les personnes à mobilité réduite en particulier. Par exemple, les individus contraints à utiliser la marche au sein d'un territoire dépendant de l'automobile vont être confrontés à des aménagements répulsifs pour les piétons, tels que des infrastructures routières difficilement franchissables et peu sécuritaires, des environnements minéralisés favorisant les îlots de chaleurs, de larges marges de recul accueillant des espaces de stationnement, des infrastructures pour piétons déficientes (e.g absence de trottoir), etc.

Les trois approches proposées par Enaux et al.(2012) permettent ainsi de bien saisir la nature complexe et multidimensionnelle de la pénibilité des déplacements ordinaires.

La mobilité n'est pas réductible aux déplacements : mobilité spatiale et mobilité sociale

L'étude des pratiques des mobilités quotidiennes des populations pauvres et des facteurs sociospatiaux qui la conditionnent mettent clairement en évidence selon laquelle la mobilité est loin d'être réductible aux déplacements. Plusieurs auteurs s'entendent effectivement pour dire que la mobilité quotidienne est non seulement ce qui nous lie aux lieux, mais également ce qui nous lie les uns les autres, faisant de celle-ci « une condition de l'intégration sociale et urbaine » (Chalas, 2008). Nous l'avons vu, la capacité de se déplacer – mais également celle de choisir sa mobilité – est indissociable de la capacité d'accéder au marché de l'emploi et aux lieux de socialité, et, de manière générale, à la citoyenneté (Cass et al., 2005). En ce sens, l'interdépendance des notions de mobilité spatiale et de mobilité sociale paraît évidente (Vincent-Geslin, 2015; Kaufmann, 2004; Fol, 2009). Tandis que la mobilité spatiale peut être définie comme un déplacement géographique, c'est-à-dire le mouvement d'entités d'un point d'une origine à un point de destination, la mobilité sociale fait pour sa part référence à la transformation de la distribution des ressources ou de la position sociale des individus, des familles ou des groupes au sein d'une structure sociale donnée (Kaufmann, 2004). La reconnaissance de la réciprocité de ces deux notions nous permet alors de considérer la capacité à se déplacer comme un élément du capital des individus – et comme tout capital, sa possession est inégalitaire (Kaufmann, 2004; Fol, 2009; Le Breton, 2004). Ainsi, la capacité à être mobile – ce que Kaufmann (2004) nomme la motilité – irait de pair avec une mobilité sociale accrue, et, à l'opposé, la faible propension à se déplacer irait de pair avec une faible mobilité sociale – voire une exclusion (Orfeuil, 2004; 2015; Fol, 2009; Geslin, 2015; Cass et al., 2005). Les populations défavorisées étant moins dotées en ressources financières, mais également en compétences liées à la mobilité (Fol, 2009), il s'avèrerait effectivement plus difficile pour ces dernières de « s'en sortir ».

Cependant, comme nous l'avons vu plus haut, la mobilité spatiale, ainsi que les conditions dans lesquelles s'exerce cette dernière, sont non seulement conditionnées par les ressources et la position sociale des individus, mais également par les dynamiques sociospatiales à l'oeuvre à l'échelle métropolitaine.

CHAPITRE 2

Évolution des trajectoires sociospatiales dans la région montréalaise

Depuis l'après-guerre, les métropoles ont vu leurs configurations spatiales, économiques et politiques évoluer de manière radicale. La mondialisation, les innovations technologiques en transport et en communication, le passage d'une économie fordiste à une économie postfordiste et la dématérialisation de l'économie sont quelques facteurs présentés de manière récurrente dans la littérature afin d'expliquer les transformations vécues par les grandes villes depuis quelques décennies. La partie qui suit ne vise pas à expliquer en détail l'ensemble de ces changements, mais plutôt à décrire quelques grandes tendances sociospatiales qui ont fortement marqué – à l'instar des autres grandes métropoles nord-américaines – la région métropolitaine de Montréal. Certaines de ces évolutions – comme l'étalement urbain et le desserrement de l'emploi – sont mieux connues, tandis que d'autres – comme le mauvais appariement spatial (spatial mismatch), la déconcentration de la pauvreté et le phénomène des travailleurs pauvres – le sont moins.

Le triple desserrement intramétropolitain

Par triple desserrement intramétropolitain, nous entendons le desserrement de l'habitat, de l'emploi et de la pauvreté.

Le desserrement de l'habitat

Tout d'abord, le processus de desserrement de l'habitat – ou étalement urbain – à Montréal, comme ailleurs, n'est pas nouveau. Ce processus se comprend en grande partie dans la relation de réciprocity qu'entretient la forme urbaine avec l'évolution des moyens de transport. Ainsi, l'histoire de l'étalement urbain peut être comprise en partie comme une histoire des transports.

À Montréal, cette histoire remonte notamment à l'avènement des tramways électriques à la fin du XIXe siècle. À la fin des années 1930, le réseau de tramway, qui compte alors plus de 500 km de rail, est à son apogée et contribue à accélérer

le processus d'urbanisation de plusieurs quartiers centraux et périphériques (Junca-Adenot, 2009 cité dans Brunet, 2009; Linteau, 1975). Parallèlement, à partir des années 1920, Montréal assiste à l'apparition des autobus, au départ conçus comme mode complémentaire aux tramways, mais qui rapidement deviennent plus compétitifs que ces derniers sur de courtes distances. Ainsi, lorsque l'utilisation de l'automobile à moteur commence à s'étendre, et face à de sérieux problèmes de congestion, les tramways sont de plus en plus considérés comme un obstacle à la fluidité de circulation des modes motorisés. C'est d'ailleurs en partie pour cette raison que ces derniers disparaissent en 1959, après 67 ans de service (Junca-Adenot, 2009, cité dans Brunette 2009).

Suivant ce cadre, le début des années 1940 est marqué par une rupture qui préfigure la logique de développement urbain à venir : le taux de croissance de la population de la ville de Montréal est pour la première fois inférieur à celui des autres villes de la région (Brunette, 2009). C'est cependant réellement à partir des années 1950 que le phénomène d'étalement urbain prend de l'ampleur. Les transports en commun sont alors de plus en plus délaissés au profit de l'automobile individuelle. Cela se traduit par une expansion considérable du périmètre d'urbanisation entre les années 1940 et 1985.

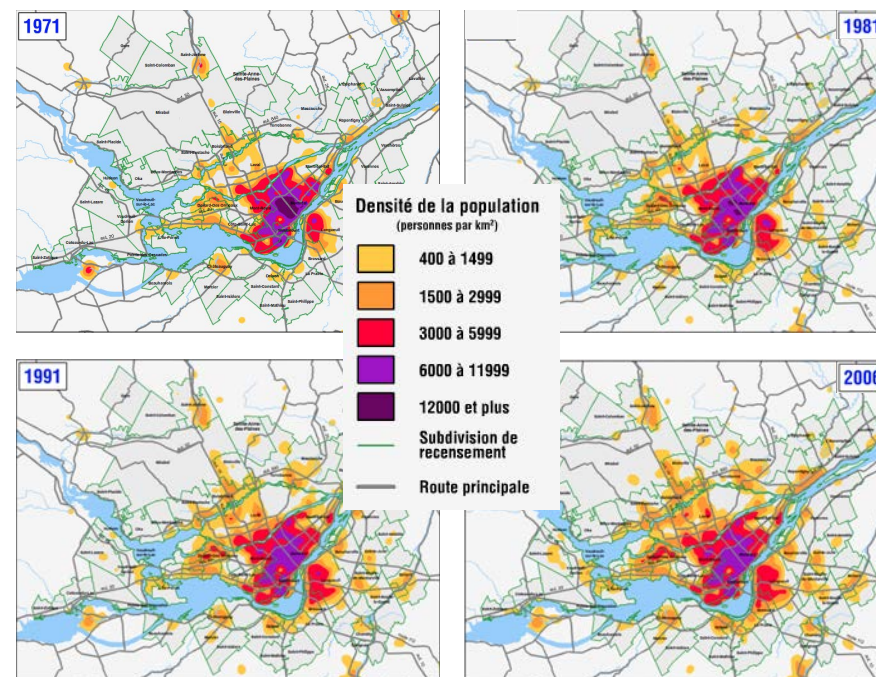


Figure 3. Évolution de l'étalement urbain de 1971 à 2006 (Statistique Canada, 2006)

Le métro de Montréal apparaît en 1966. Toutefois, considérant les investissements massifs en infrastructures routières faits au même moment à Montréal, il est possible d'affirmer que l'arrivée du métro n'a pas eu un effet immédiat sur le processus d'étalement urbain déjà en cours.

À partir des années 1970, ce processus de desserrement de l'habitat sera la norme et va se poursuivre jusqu'à nos jours, déconcentrant toujours plus la population vers les territoires périurbains. La figure 3 représente le processus de déconcentration centrifuge de la population qui a cours entre 1971 et 2006. Aujourd'hui, la tendance se maintient, les municipalités enregistrant les variations de population les plus fortes (2011-2016) se trouvant aux limites de la région métropolitaine (Saint-Colomban, 22,5 % ; Mirabel 20 %, Saint-Lin-des-Laurentides, 19 % ; Carignan, 18,8 %) (Statistique Canada, 2016) .

Le desserrement de l'emploi

Parallèlement au desserrement de l'habitat, la région métropolitaine de Montréal – comme beaucoup d'autres grandes villes – observe un phénomène de desserrement des emplois, soit une croissance significative des emplois en périphérie au détriment du centre-ville et des quartiers centraux (Lewis et al. 2011; Sheamur et Coffey 2002, Sheamur et al. 2000; Barbonne et al., 2008). Bien que ce phénomène ait été observé par plusieurs auteurs, ceux-ci ne s'entendent pas toujours sur la nature de ce desserrement. On retrouve généralement deux positions adverses dans la littérature sur la distribution spatiale de l'emploi au sein des métropoles nord-américaines : l'une voulant que la répartition spatiale des emplois soit plutôt polynucléaire – c.-à.-d. que les emplois sont concentrés dans un nombre restreint de pôles périphériques – et l'autre voulant qu'elle soit en partie dispersée – c.-à.-d. que les emplois sont éparpillés dans l'espace métropolitain sans structuration claire. De manière générale, la thèse de la polynucléarisation est celle qui prévaut pour le cas de Montréal (Lewis et al. 2011; Terral, 2008; Shearmur et al., 2000; Sheamur et Coffey 2002), bien que certains auteurs aient plus récemment défendu que la répartition de l'emploi y est à la fois polynucléaire et dispersée (Terral et Sheamur, 2006; Sheamur et al. 2007). Quoi qu'il en soit, il existe un consensus relatif au desserrement de l'emploi et à sa nature a minima polycentrique. Ainsi, Shearmur et al. (2000) ont démontré qu'entre 1981 et 1996, le centre-ville s'est caractérisé par une croissance absolue de l'emploi total, mais par une perte de son poids relatif au profit des zones excentrées. De plus, les mêmes auteurs montrent que la croissance de l'emploi pour cette période est en grande partie structurée autour de 16 pôles principaux et qu'il est donc possible d'affirmer que « la structure économique de la RMR devient polycentrique plutôt

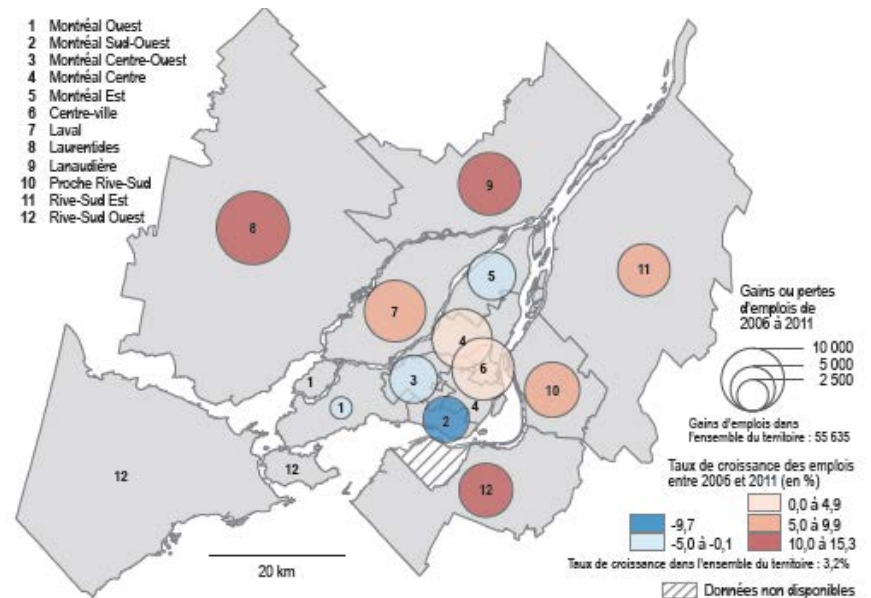


Figure 4. Répartition spatiale des gains d'emploi (Apparicio, 2014: 12)

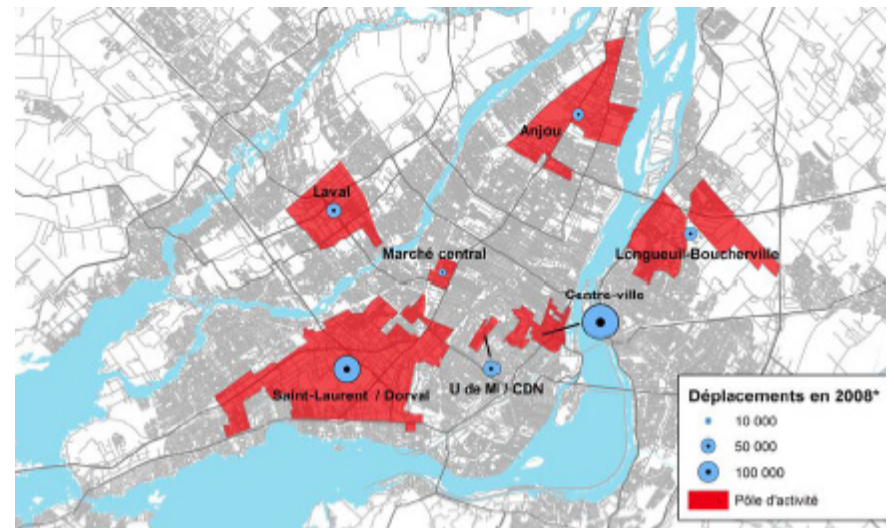


Figure 5. Pôle d'activités de la RMR de Montréal (Lewis et al., 2011: 43)

que caractérisée par une dispersion générale » (Sheamur et al., 2000 : 337). Par ailleurs, cette tendance est toujours marquée aujourd'hui. En effet, dans un rapport récent sur l'emploi métropolitain, Apparicio (2014) démontre que la grande majorité des gains nets d'emploi se fait au sein des territoires périphériques, soit dans les couronnes nord et sud et à Laval (voir Figure 4). On observe par ailleurs une spécialisation spatiale des emplois par secteur d'emploi et par niveau de compétence. De nos jours, les principaux pôles d'emploi métropolitains sont généralement considérés comme étant le centre-ville, Saint-Laurent-Dorval, Anjou, Longueuil-Boucherville, Laval, UdeM-Côte-des-Neiges et le Marché Central (Lewis et al., 2011; CMM, 2011) (voir Figure 5).

Trois types de processus sont généralement mis de l'avant afin d'expliquer cette croissance de l'emploi en banlieue : « [1] le desserrement des emplois peut s'analyser comme une conséquence directe du desserrement de la population [...] [2] le desserrement de l'emploi peut être considérée comme une cause du desserrement de la population [et 3, en période de croissance, la ville s'agrandit et occupe ainsi plus d'espace, ce qui a comme effet d'étirer le périmètre d'urbanisation] » (Terral, 2008 : 18).

Cependant, contrairement à ce qu'avance la thèse de la colocalisation, l'effet combiné du desserrement de l'emploi et de la population ne semble pas avoir comme effet de réduire de manière significative les distances des déplacements pendulaires liés au travail (Lewis et al. 2011). En outre, la localisation des pôles d'activités à la jonction d'axes routiers majeurs tend à générer des déplacements davantage orientés sur l'automobile (Lewis et al. 2011). Barbonne et al. (2008), proposent pour leur part une interprétation plus nuancée. Selon ces derniers,

tandis que les noyaux des principaux pôles d'emploi sont associés à la fois à des distances plus longues et à une utilisation ultra-dominante de l'automobile comme conducteur (à l'exception du centre-ville toutefois), les franges de ces pôles, qui connaissent par ailleurs un fort dynamisme sur le plan de l'emploi, sont associées quant à elles à de plus courtes distances et à une utilisation plus importante des modes de transport alternatifs à l'automobile (p.115).

Quoi qu'il en soit, le desserrement de l'emploi marque indéniablement le territoire de la région métropolitaine de Montréal.

Le desserrement de la pauvreté

Plusieurs auteurs ont observé, au cours des deux dernières décennies, un mouvement de la pauvreté vers la banlieue, mettant ainsi en lumière un changement récent dans la structure sociospatiale traditionnelle des grandes villes nord-américaines (Kneebone et Garr, 2010; Ades et al. 2012). Des études récentes montrent que la région métropolitaine de Montréal ne fait pas exception et expérimente, elle aussi, un processus de déconcentration de la pauvreté, bien que dans une moindre mesure de ce que l'on peut observer aux États-Unis (Ades et al., 2009; 2012). Dans leur étude sur l'évolution (1986 et 2006) des tendances de la distribution intra-urbaine de la pauvreté dans les huit plus grandes métropoles canadiennes, Ades et al. (2012) mettent en lumière une transformation de la configuration spatiale de la pauvreté dans la région métropolitaine de Montréal. En effet, l'utilisation d'indicateurs d'égalité, d'exposition, de concentration, d'agrégation (clustering) et de centralisation de la pauvreté³ indique qu'entre 1986 et 2006, les populations à faible revenu sur le territoire montréalais sont spatialement (1) plus ségréguées (2) plus isolées des autres catégories socioéconomiques (3) plus concentrées et (4) moins centralisées autour du centre-ville.

L'analyse de la distribution spatiale de la pauvreté (personnes à faible revenu) à partir des quotients de localisation est particulièrement intéressante (voir Figure 6)). Elle montre effectivement qu'entre 1986 et 2006 on observe dans la région montréalaise une augmentation de la concentration des personnes à faible revenu au sein de secteurs situés sur l'île de Montréal, mais à distance du centre-ville (banlieue proche), mais également au sein de secteurs plus éloignés, tels que la partie sud de l'île de Laval et la Rive-Sud. Il est même possible d'apercevoir un déclin du niveau de concentration de la pauvreté au sein de certains territoires centraux tels que le Plateau Mont-Royal ou la Petite-Bourgogne, lesquels sont des exemples bien connus d'embourgeoisement. Comme l'explique Ades et al. (2012: 351), « these two elements, the rise in poverty in areas located away from downtown as well as in some suburban areas, and the decline in the level of concentration in some inner-city neighbourhoods due to the gentrification process, could help to explain the decline in the ACE [decentralisation] index from 1986 to 2006 for Montreal (-2.66)[...]». Ainsi, malgré le fait que les concentrations de pauvreté les plus fortes soient, en 2006, localisées dans les secteurs centraux, le différentiel des quotients de localisation de 1986 et de 2006 indique un processus de décentralisation de la pauvreté à Montréal (Ades et al. 2009 ; 2012).

³ Voir Annexe B pour une description détaillée de chacun des indicateurs

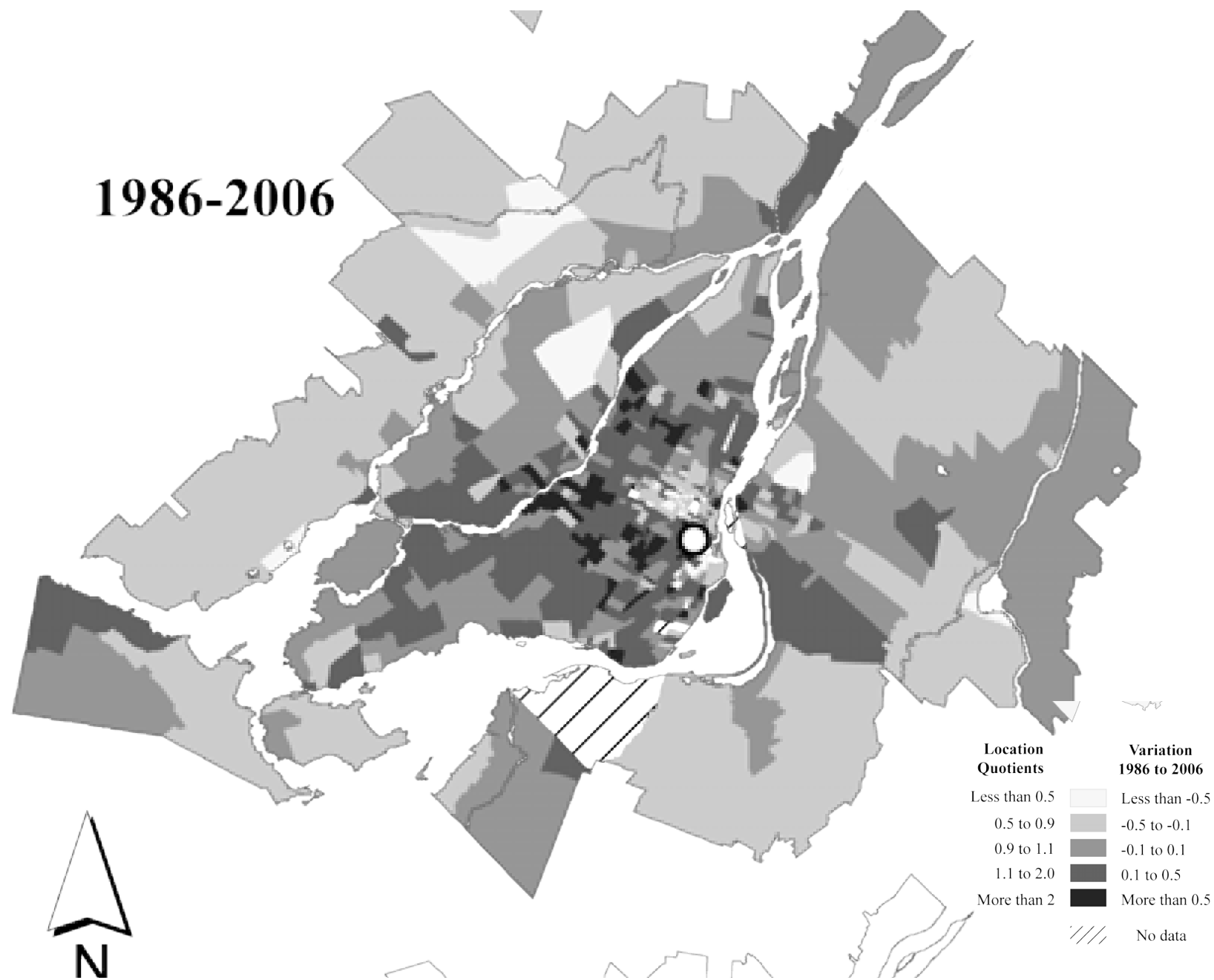


Figure 6. Évolution de la concentration de la pauvreté entre 1986 et 2006 (Ades et al. 2012)

La croissance des travailleurs pauvres

Un travailleur pauvre peut être défini comme « une personne qui, bien qu'occupant un emploi, ne parvient pas à sortir de la pauvreté » (Leloup et al., 2016a). À l'heure actuelle, 15% des travailleurs sont pauvres dans les pays développés, et cette proportion ne cesse d'augmenter (Leloup et al., 2016a). Cette tendance pourrait notamment s'expliquer par les transformations du capitalisme avancé qui ont marqué les dernières décennies. De manière générale, le passage à un régime d'accumulation post-fordiste aurait contribué à la consolidation d'un marché du travail plus flexible et plus précaire au sein duquel les revenus d'emploi sont souvent insuffisants (heures de travail réduites, faible salaire minimum) (Ulysse, 2006). De récents travaux indiquent que Montréal n'échappe pas à cette tendance. En effet, à l'aide des données de recensement (2001-2006) et des données de l'Agence du revenu du Canada (2006-2012), Leloup et al. (2016) montrent que, si globalement le nombre de personnes pauvres habitant sur le territoire de la RMR de Montréal est en légère diminution, le nombre de travailleurs pauvres est pour sa part en augmentation. Entre 2001 et 2012, le travail pauvre s'est effectivement accru, le taux de travailleurs pauvres (le ratio nombre de travailleurs pauvres/nombre total de travailleurs) passant de 7,2% à 8,4%. Le taux de croissance annuel moyen s'est ainsi élevé à 3,9% entre 2001 et 2006, et à 1,5% entre 2006 et 2012, le travail pauvre ayant augmenté d'un tiers sur l'ensemble de la période.

Au niveau de leur répartition spatiale, les travailleurs pauvres présentent des variations intramétropolitaines significatives (voir Figure 7). Deux ensembles de quartiers touchés par le phénomène se distinguent particulièrement. Le premier groupe est constitué de quartiers caractérisés par une défavorisation matérielle et sociale marquée. On y retrouve Parc-Extension (30%⁴), Côte-des-Neiges (18%), le Centre-ville (15,3%), le Centre-Sud (15,7%), Hochelaga-Maisonneuve (14,5%), Saint-Michel (17,5%), Montréal-Nord (17%), Bordeaux-Cartierville (14,8%) et Saint-Laurent (12,5%). Le second groupe comprend des quartiers centraux et de banlieue, traditionnellement moins associés à la pauvreté, soit le Plateau Mont-Royal (13,4%), La Petite-Patrie (13,5%), Villeray (13,9%), LaSalle (10,3%) et le Vieux-Longueuil (9,3%).

Entre 2006 et 2012, Leloup et al. (2016) observent par ailleurs une évolution de la distribution spatiale des travailleurs pauvres au niveau de la RMR de Montréal (voir Figure 7). Dans un premier temps, l'utilisation de quotients de localisation permet de voir qu'en 2012, les secteurs où le nombre de travailleurs pauvres est particulièrement surreprésenté par rapport au reste de la RMR sont, pour les

quartiers centraux, le Centre-Sud, Hochelaga, Parc-Extension, Côte-des-Neiges et le Sud-Ouest. En ce qui concerne les quartiers périphériques et la banlieue, on observe une surreprésentation à Bordeaux-Cartierville, Montréal-Nord, Saint-Léonard, Chomedey et au Vieux-Longueuil. Au surplus, l'évolution des quotients de localisation entre 2006 et 2012 indique un étalement du phénomène autour des zones précédemment touchées, particulièrement dans le nord-est (Saint-Léonard et Montréal-Nord), dans le sud-ouest (Lasalle) et dans le nord-ouest (Bordeaux-Cartierville et Saint-Laurent) de l'île de Montréal.

4 Taux de travailleurs pauvres

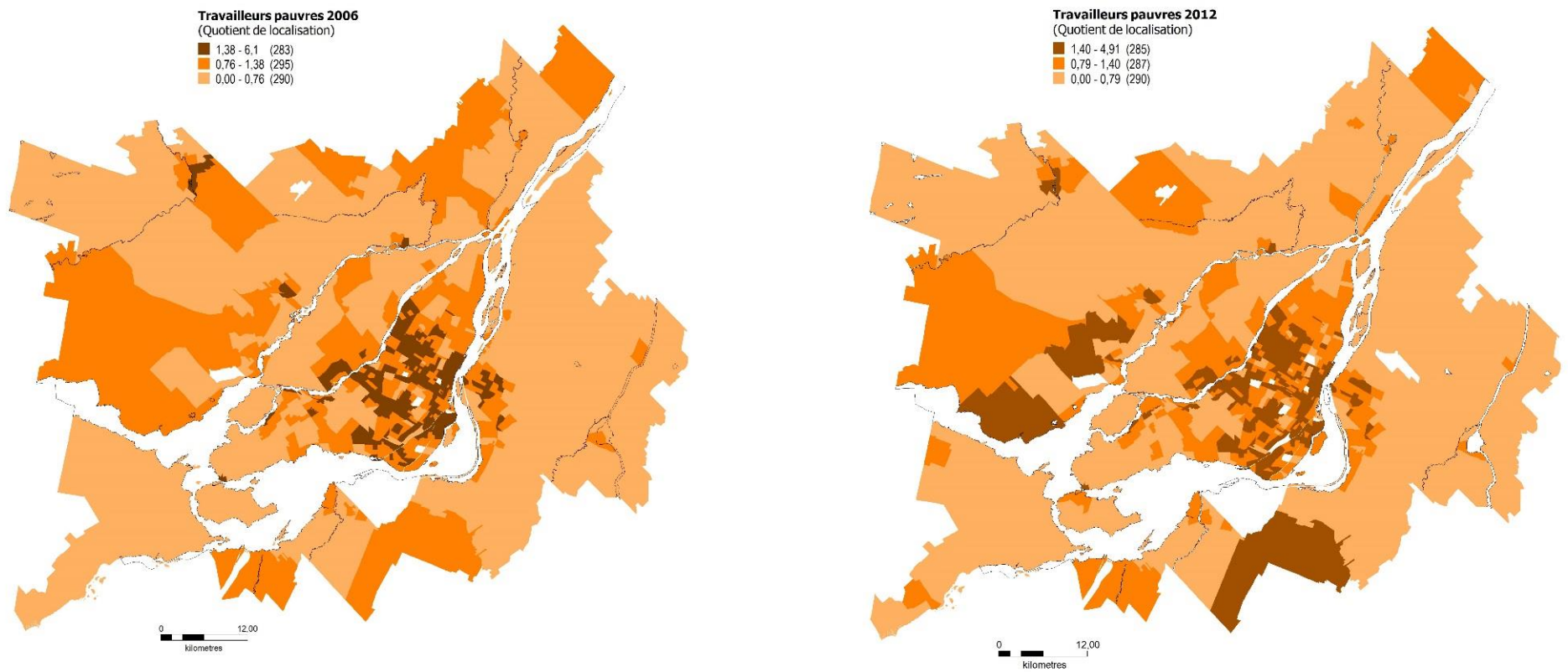


Figure 7. Concentration de travailleurs pauvres (quotients de localisation), RMR, 2006 et 2012 (Leloup et al. 2016)

CHAPITRE 3

Problématique et Méthodologie

Objectifs de recherche

Nous venons de le voir, la mobilité est non seulement devenue une valeur cardinale de nos sociétés, elle est aujourd'hui un facteur central d'intégration économique et sociale. La configuration spatiale de nos villes n'a jamais été aussi dispersée et l'accès à la mobilité aussi inégalement réparti entre les groupes sociaux. De plus, plusieurs villes nord-américaines observent un mouvement centrifuge des populations vulnérables vers des territoires dépendants de l'automobile. Toutefois, bien que des études aient récemment démontré la présence sur le territoire montréalais de cette tendance à la suburbanisation de la pauvreté (Ades et al., 2009 ; 2012), très peu d'études empiriques ont jusqu'à présent abordé les impacts de ce phénomène sur la mobilité quotidienne des populations concernées. Le déficit de mobilité des populations défavorisées apparaît ainsi aujourd'hui comme un obstacle majeur au développement de collectivités justes, inclusives et durables. Notre recherche s'inscrit dans cette problématique générale et vise à mettre en lumière ses implications au niveau du territoire montréalais.

Nous avançons ainsi dans cette recherche que cette nouvelle dynamique sociospatiale, combinée à celles moins récentes du desserrement de l'habitat et de l'emploi, risque d'avoir des effets néfastes sur la mobilité quotidienne et l'accessibilité des ménages défavorisés habitant en proche banlieue. Nous faisons ainsi l'hypothèse que la localisation résidentielle en proche banlieue des populations défavorisées a comme effet de modifier les pratiques et les stratégies de mobilité que ces dernières mettent traditionnellement en place afin de pallier à leur déficit de mobilité. Principalement, nous émettons la thèse d'une motorisation, d'un usage de l'automobile, d'une dispersion des destinations d'emploi et de distances-temps similaires à celui des mieux nantis. En somme, nous avançons l'idée selon laquelle les transformations sociospatiales mettent à mal les stratégies de proximité traditionnellement (Fol, 2009; 2010; Le Breton, 2004; 2016) mises en œuvre par les populations défavorisées.

Considérant leur caractère structurant dans la mobilité quotidienne des individus (Kwan, 1999; Dielman et al., 2002), nous nous intéresserons plus particulièrement aux déplacements domicile-travail. En effet, le travail représentait en 2013 le principal

motif de déplacement au niveau de la région métropolitaine de Montréal, avec près de la moitié (49%) des déplacements totaux (AMT, 2013).

Ainsi, cette recherche souhaiterait déterminer (1) quels sont les comportements de mobilité vers le travail des personnes défavorisées habitant en proche banlieue, (2) quelles sont les conditions dans lesquelles s'effectue cette mobilité et (3) quelles stratégies sont mises en place afin de pallier à une mobilité potentiellement contrainte ?

À notre connaissance, à l'exception de Sicotte (2013) qui a analysé la mobilité vers le travail des populations défavorisées de l'arrondissement Saint-Michel, aucune étude similaire à celle que nous entreprenons n'a encore été effectuée sur le territoire montréalais. Notre recherche permettra donc de développer une meilleure connaissance, non seulement de la mobilité des populations vulnérables habitant en proche banlieue, mais également des conditions qui marquent leurs déplacements quotidiens.

Le choix de Montréal-Nord : un territoire de proche banlieue cumulant les précarités

Afin d'analyser la mobilité quotidienne des populations défavorisées habitant en proche banlieue, nous avons choisi d'étudier le cas de l'arrondissement montréalais de Montréal-Nord. Ce choix est guidé par plusieurs considérations. Tout d'abord, Montréal-Nord est géographiquement situé en banlieue proche. Ensuite, cet arrondissement est fortement défavorisé se trouvant à l'intersection des différentes tendances sociospatiales décrites plus haut. Enfin, Montréal-Nord est caractérisé par des transformations au niveau de sa structure de l'emploi, lesquelles risquent d'affecter la mobilité vers le travail de ses résidents les plus vulnérables.

Localisation et forme urbaine

L'arrondissement de Montréal-Nord compte 83 868 habitants, présente une densité moyenne deux fois plus élevée que celle de l'ensemble de l'île de Montréal (7 594 versus 3 716 hab./km²) et est situé au nord de l'île de Montréal (voir Figure 8). Il est bordé au sud par les arrondissements Saint-Léonard et Villeray-Parc-Extension, au nord par la rivière des Prairies, à l'est par l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles et à l'ouest par l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville.

L'historique de son développement et sa forme urbaine sont caractéristiques des territoires de banlieue proche. Les premiers développements de Montréal-Nord remontent au XVIII^e siècle, lorsque les premiers colons s'installent le long de la toute première route de l'arrondissement, aujourd'hui devenue le boulevard Gouin. Jusqu'au début du XX^e siècle, sa vocation reste cependant essentiellement agricole. En 1915 Montréal-Nord acquiert le titre de municipalité, laquelle compte à l'époque à peine 1000 habitants. Par la suite, bien que l'on retrouve au début des années 1940 des développements résidentiels, commerciaux et industriels le long des boulevards Gouin, Saint-Michel et Pie-IX, le développement du secteur reste modéré. Ce sera réellement entre 1950 et 1975 que Montréal-Nord connaîtra une croissance soutenue : « Montréal-Nord, qui compte alors 12 000 habitants, subit les contrecoups du boom démographique et économique de l'après-guerre » (Arrondissement de Montréal-Nord, 2005 : 15). Dans le cadre d'un plan visant à multiplier les voies d'accès et de sortie de l'île, le jumelage du pont Pie-IX est inauguré en 1967. Cet axe routier devient alors une route régionale. En matière de développements immobiliers, la forte croissance démographique de l'agglomération de Montréal se fait sentir. Montréal-Nord devient une banlieue de plus en plus attractive. On y construit alors des duplex, des triplex, des immeubles à logement et des tours d'habitations; les rues transversales sont ouvertes; des écoles sont érigées, etc. De sorte qu'en 1970, malgré l'absence de planification préalable, le territoire est presque totalement occupé. De plus, parallèlement au développement résidentiel et institutionnel, Montréal-Nord voit se développer un parc industriel dans sa partie sud, le long de l'actuel boulevard Industriel. Aujourd'hui, bien que Montréal-Nord compte environ 2 500 établissements commerciaux et industriels, on y remarque depuis le début des années 2000 un processus de désindustrialisation (CMM, 2015).

La forme urbaine de Montréal-Nord peut de manière générale être divisée en trois grandes zones (voir figure 9). La première, située à l'ouest de l'arrondissement, est caractérisée par une trame orthogonale, laquelle s'inscrit dans la continuité du parcellaire rural du tracé primitif du Saut-au-Récollet. Ce secteur est également marqué par des aires morphologiques homogènes constituées d'îlots avec et sans ruelle. Cette configuration du tissu urbain – que l'on retrouve appliquée de manière systématique dans l'ouverture des nouveaux quartiers à partir de 1850 – est typique des troisième et quatrième phases d'expansion urbaine montréalaises (1860-1900, 1900-1940). L'arrivée du tramway électrique en 1892 contribuera notamment à accélérer le processus d'urbanisation de plusieurs secteurs centraux et périphériques, dont celui de la zone 1 (voir Figure 9) (Cardinal- Hardy, 2003). La seconde grande zone, dont le développement est plus récent, représente la partie est de Montréal-Nord et est caractérisée par « l'application d'une sorte de compromis entre l'orthogonalité du parcellaire rural et la composition pittoresque

faite de rues en boucle et intersections asymétriques »(Cardinal-Hardy, 2003 :14) (voir figure 9).



Figure 8. Localisation de l'arrondissement de Montréal-Nord. (Données: Ville de Montréal, CMM. Traitement: Karim Hammouda)

Enfin, la troisième zone se distingue par sa fonction et sa typologie architecturale plutôt que par la configuration de sa trame viaire. Elle se divise entre le parc industriel situé le long de la voie ferrée du Canadien Pacifique, la zone industrielle située le long du boulevard Albert-Hudon et de la zone commerciale à l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Lacordaire (voir figure 9).

Une accessibilité en transport collectif et à pied limitée

De prime abord, trois limites physiques et naturelles restreignent l'accès à l'arrondissement de Montréal-Nord. On retrouve la rivière des Prairies au nord, la voie ferrée surélevée du Canadien National au sud et le ruisseau Montigny à l'est. L'ensemble de ces limites sont traversées par un nombre réduit de voies de passages, ce qui complique leur franchissement et a comme effet de concentrer sur quelques

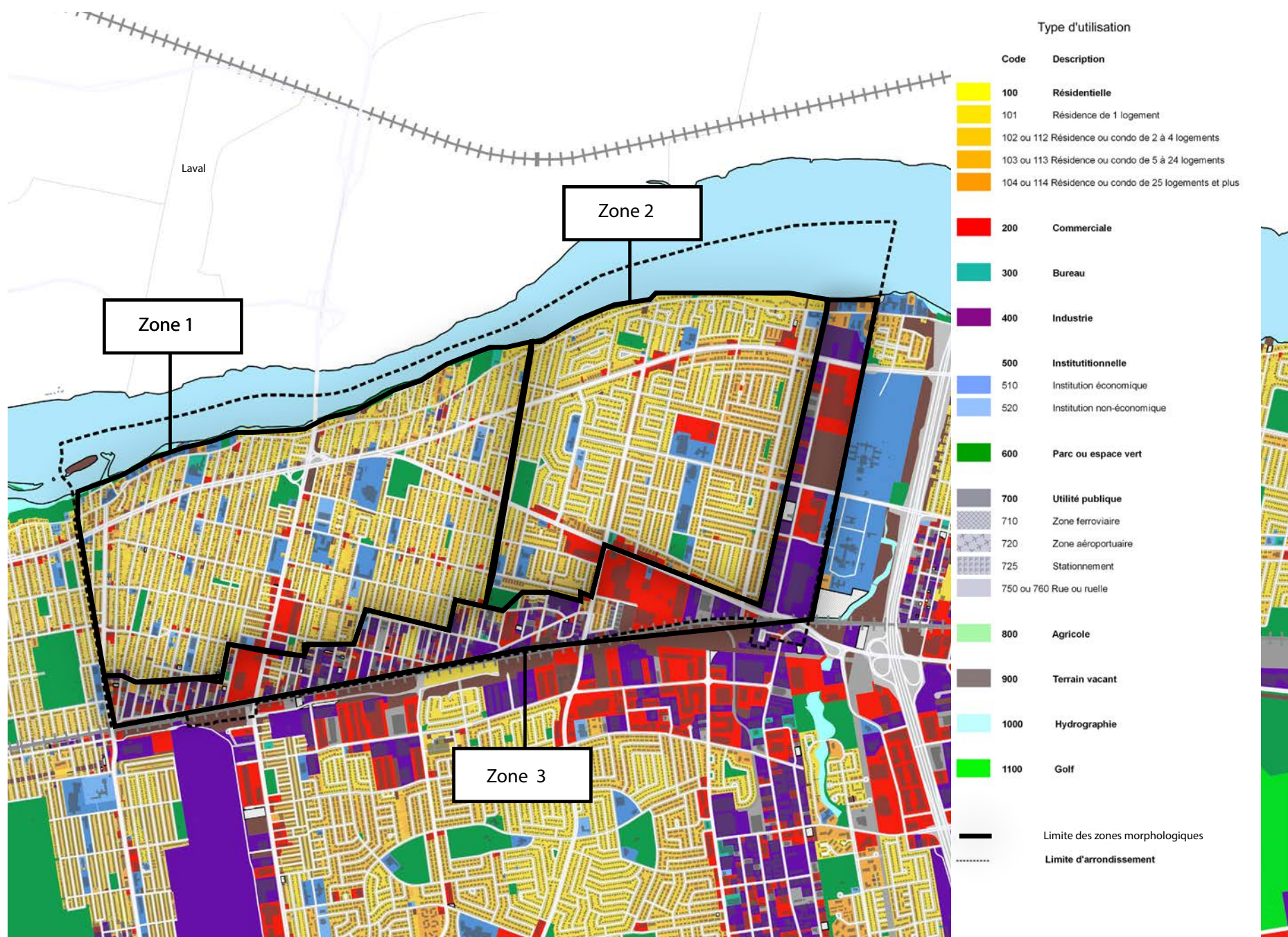


Figure 9. Zones morphologiques et utilisation du sol de l'arrondissement de Montréal-Nord (Données: Ville de Montréal; CMM. Traitement: Karim Hammouda)

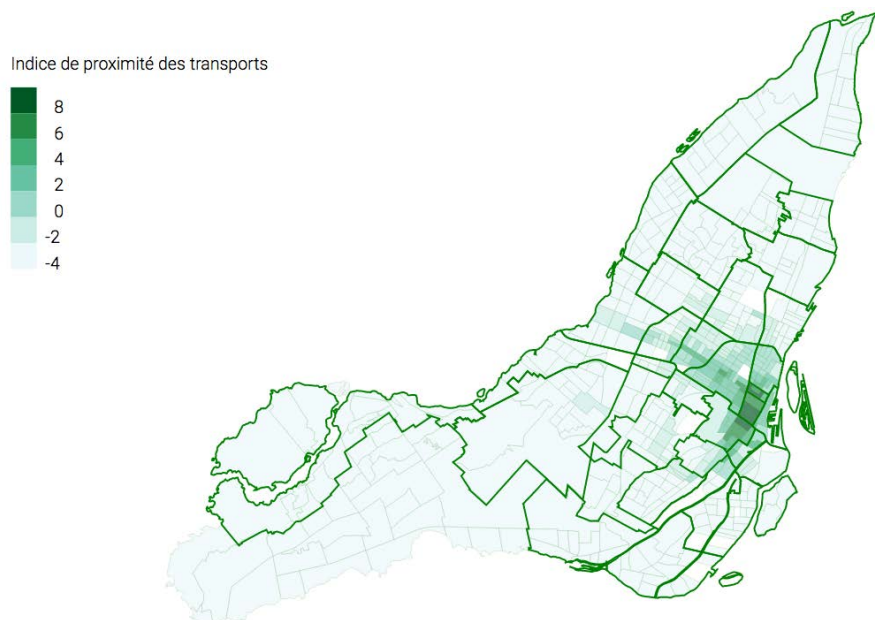


Figure 10. Accessibilité aux transports en commun (Local Logic, 2016)

passages un volume élevé de déplacements motorisés. Par ailleurs, cette situation a des conséquences non seulement en termes d'accès et de sortie de l'arrondissement, mais également sur le milieu de vie local : « la concentration de la circulation sur les boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa fait en sorte que la circulation d'échanges peut déborder sur le réseau local avec tous les inconvénients que ce type de circulation amène dans les quartiers (bruit, pollution, insécurité routière) (Arrondissement de Montréal-Nord, 2016 : 61).

L'accessibilité automobile au sein de et vers l'arrondissement est assurée par un réseau artériel et collecteur conséquent. Le franchissement des limites au nord et au sud peut s'effectuer par le réseau artériel, soit les boulevards Pie-IX, Henri-Bourassa, Lacordaire, Saint-Michel et Maurice Duplessis, il est à noter que l'ensemble du réseau artériel se connecte au réseau autoroutier à proximité, soit aux autoroutes Louis-H-Lafontaine (A25) et Transcanadienne (A40). Un réseau de voies importantes assure pour sa part les déplacements automobiles internes à l'arrondissement, soit le boulevard Gouin, les rues Charleroi et Fleury et le boulevard industriel pour ce qui est des déplacements nord-sud, et les boulevards Langelier et Albert-Hudon pour les déplacements est-ouest. Malgré les barrières physiques, l'accessibilité automobile à Montréal-Nord est particulièrement développée.

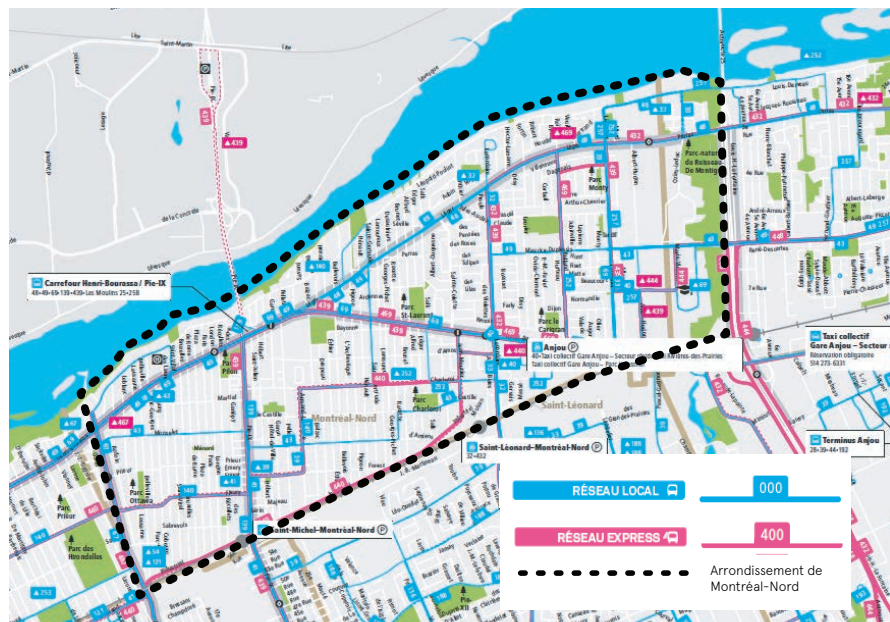


Figure 11. Réseau de transports en commun de Montréal-Nord (STM, 2016)

L'accessibilité en transport en commun est conditionnée par le même réseau routier que les automobilistes, mais elle dépend en plus des infrastructures et du niveau de service assuré par la Société de Transport de Montréal (STM). La figure 10, qui illustre le niveau d'accessibilité en transport collectif (réseaux de métro et d'autobus, infrastructures cyclables et des stations de Bixi) en fonction de la moyenne montréalaise (z-score), montre que Montréal-Nord est caractérisé par un accès réduit au réseau de transport collectif comparativement aux quartiers plus centraux de l'île de Montréal. Montréal-Nord ne compte aucune station de métro sur son territoire, mais possède toutefois depuis décembre 2014 deux gares desservies par le Train de l'Est et compte un réseau d'autobus se rabattant notamment aux stations de métro. Des mesures préférentielles pour bus sont présentes sur les axes Saint-Michel, Pie-IX, Henri-Bourassa et Léger. De manière générale, le territoire de Montréal-Nord est relativement bien desservi par le réseau d'autobus (voir figure 11). Il demeure toutefois peu compétitif comparativement à la voiture. Par exemple, une distance réticulaire de 5 km à parcourir à l'heure de pointe du matin au sein de l'arrondissement va prendre en moyenne jusqu'à deux fois plus de temps à parcourir en transport collectif qu'en automobile. De plus, l'usage du transport en commun implique souvent au moins un transfert d'autobus.

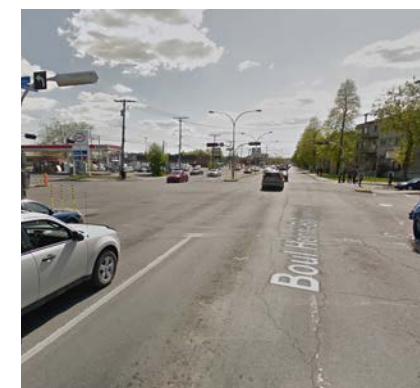
Le Plan local de déplacement (Montréal-Nord, 2016) identifie différents freins à

l'usage et au développement des transports collectifs au sein de l'arrondissement (voir tableau 1).

L'accessibilité en transport actif est pour sa part principalement conditionnée par les infrastructures piétonnes et cyclistes qui caractérisent l'arrondissement et qui assurent une pratique confortable et sécuritaire de la marche et du vélo. Bien que Montréal-Nord soit pourvu de trottoir sur pratiquement l'ensemble de ses rues, les larges boulevards à forte circulation automobile qui structurent l'arrondissement et les intersections qui s'y trouvent sont très peu conviviaux pour les déplacements à pied (voir photos ci-dessous et ci-contre). De plus, le secteur est de l'arrondissement est constitué d'une trame viaire discontinue, ce qui a comme effet d'allonger les distances.



Boulevard Léger. (Google Maps)



Boulevard Henri-Bourassa. (Google Maps)



Maurice-Duplessis. Accès est. (Google Maps)



Boulevard Pie-IX. Accès sud. (Google Maps)



Boulevard Pie-IX. (Google Maps)



Boulevard Langelier. (Google Maps)



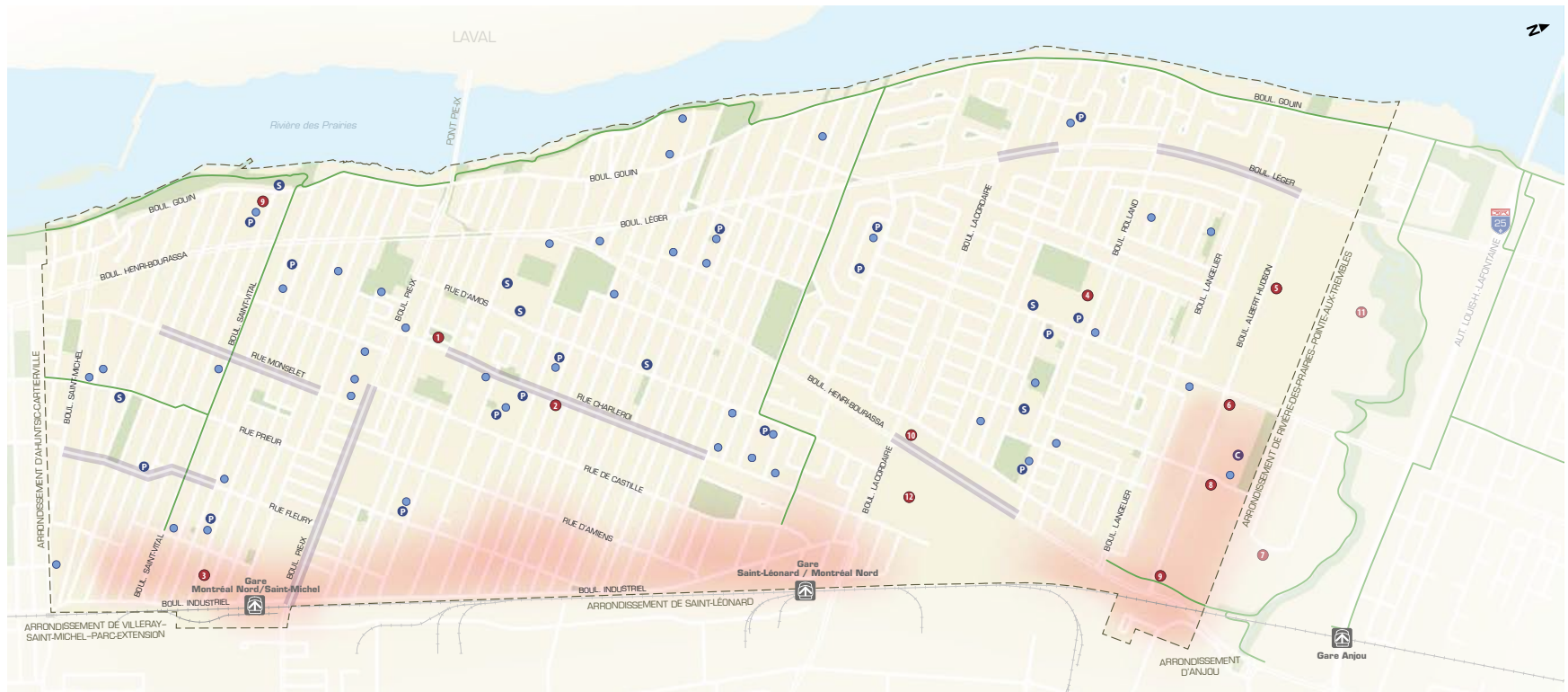
Boulevard Perras. Accès est. (Google Maps)



Boulevard Lacordaire. Accès sud. (Google Maps)

En ce qui a trait aux déplacements à vélo, l'arrondissement compte un réseau de pistes cyclables de 11,8 km, ce qui est relativement faible considérant que l'on y retrouve 183 km de chaussée. De plus, les principaux axes cyclables sont essentiellement récréatifs (par exemple le long du boulevard Gouin) et ne desservent pas efficacement l'ensemble du territoire, rendant ainsi leur accessibilité inégale.

Enfin, il est à noter que de par sa densité plutôt élevée, Montréal-Nord est – pour un territoire excentré – relativement bien pourvu en services, en activités et en offre commerciale, bien que cette dernière soit plus souvent qu'autrement située dans des zones peu attractives pour les piétons et les cyclistes, comme par exemple le long des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa (voir Figure 12).. Par ailleurs, comme l'indique la carte d'utilisation du sol (figure 9), Montréal-Nord est caractérisé par une proximité à plusieurs bassins d'emploi (industries, commerces,



Source : SPVM – PQQ 39, mai 2012 / Carte de l'arrondissement Montréal-Nord

LÉGENDE

Secteur à l'étude

Parc

Piste et voie cyclable

TRANSPORT

Gare du train de l'Est

ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

Primaire

Secondaire

Garderie

INSTITUTIONS ET PRINCIPAUX EMPLOYEURS

1 Hôtel de ville – Mairie de l'arrondissement Montréal-Nord

2 Bibliothèque Charlevoix

3 Produits Alimentaires Via Inc.

4 Bibliothèque et maison culturelle et communautaire

5 Progistix Solutions Inc.

6 Boeuf Mérite-Division Metro Richelieu Inc

7 Centre d'hébergement Champlain Marie-Victorin

8 Sobeyes Québec Inc.

9 Hôpital Marie-Clarac

10 CLSC de Montréal-Nord

11 Hôpital Rivière-des-Prairies

ARTÈRES ET CENTRES COMMERCIAUX

Artères commerciales

12 Place Bourassa

Zone d'emploi

Figure 12. Principaux générateurs de déplacements de Montréal-Nord (Montréal-Nord, 2016)

Accès	Contraintes
Transport collectifs	<ul style="list-style-type: none"> ● La voie ferrée au sud de l'arrondissement constitue une importante barrière à l'amélioration de la desserte par bus, étant donné l'absence d'artère nord-sud pour traverser la voie ferrée afin de sortir de l'arrondissement entre les boulevards Pie-IX et Lacordaire, ainsi qu'à l'est du boulevard Lacordaire; ● Pour les déplacements internes dans l'arrondissement, le transport collectif est peu compétitif par rapport à l'automobile [...]. De plus, certains secteurs sont partiellement desservis, ou la fréquence de service est déficiente; ● La congestion routière détériore la performance, particulièrement sur les artères et pour les longs trajets. [...] » (p.29).
Marche	<ul style="list-style-type: none"> ● La voie ferrée au sud crée une barrière pour les déplacements. Deux constats : on constate un manque de traverses le long de la voie ferrée (seulement 4) et les viaducs sont non-sécuritaires et peu attrayants pour les modes actifs. ● La congestion routière nuit à la convivialité des déplacements actifs. Les artères peu conviviales et sécuritaires pour les piétons. Une traversée difficile tout le long des grandes artères due à l'importance de la circulation; ● Une accessibilité universelle, et des aménagements non homogène pour les piétons. Il manque de bateaux pavés et de bancs pour se reposer et les feux piétons sont mal adaptés à cette clientèle (temps de traversée, priorité); ● La circulation des piétons est difficile dans les ruelles non aménagées; ● Une absence de trottoirs a été constaté sur certains axes; ● L'éclairage est déficient pour les transports actifs notamment dans les parcs et aux abords de la Rivière-des- Prairies. Ce manque d'éclairage intensifie le sentiment d'insécurité pour les piétons; ● Sur l'ensemble de l'arrondissement, est constatée une problématique liée au déneigement et au déglacage des rues et des trottoirs

Tableau 1. Contraintes à l'accessibilité (adapté de Montréal-Nord, 2016)

usages institutionnels). Au sein de l'arrondissement, ces lieux sont notamment situés le long du boulevard Industriel, du boulevard Albert-Hudon et du boulevard Pie-IX. Les arrondissements adjacents de Saint-Léonard et d'Anjou sont également dotés de zones industrielles et commerciales considérablement développées.

En somme, à l'exception de l'automobile, et dans une moindre mesure l'autobus, il est possible d'affirmer que l'accessibilité de l'arrondissement de Montréal-Nord est plutôt limitée. Toutefois, la mixité des usages et la proximité relative à des zones d'emploi sont des facteurs qui viennent en partie compenser l'offre limitée en modes de transports alternatifs à l'automobile.

Desserrement de la pauvreté et travailleurs pauvres

Montréal-Nord est un arrondissement de proche banlieue caractérisé par une défavorisation sociale et matérielle élevée. À titre indicatif, le tableau 2 montre qu'au niveau des caractéristiques socioéconomiques des individus et des ménages, l'arrondissement présente des écarts relativement marqués par rapport au reste de l'île de Montréal. De plus, l'indice de défavorisation matérielle et sociale de l'Insitut

National de la Santé publique du Québec (NSPQ) indique une forte défavorisation sur l'entièreté de l'arrondissement, à l'exception d'un secteur adjacent au boulevard Lacordaire (voir Figure 13).

De plus, non seulement Montréal-Nord est un exemple de territoire de banlieue proche marqué par la précarité, mais ce dernier expérimente de manière simultanée deux tendances sociospatiales récentes, soit le desserrement de la pauvreté et la croissance des travailleurs pauvres. Concernant le desserrement de la pauvreté, l'étude d'Ades et al. (2012) montre effectivement qu'entre 1986 et 2006, la pauvreté s'est concentrée encore plus dans cet arrondissement que dans la RMR de Montréal (voir Figure 6). Par ailleurs, en 2012, les travailleurs pauvres de l'arrondissement de Montréal-Nord étaient surreprésentés par rapport au reste de la région montréalaise (voir Figure 7).

Diminution des emplois locaux à faible valeur ajoutée

Jusqu'au début des années 2000, l'industrie du vêtement occupait une place importante au sein de l'économie de Montréal-Nord. À titre indicatif, en 2001, cette

	Montréal-Nord	Île de Montréal
Familles monoparentales	28,8	21,6
Population de 25 à 64 ans sans diplôme postsecondaire	48,9	30,9
Travailleurs à temps partiel	19,5	18,1
Ménages à taux d'effort élevé	38,2	34,4
Revenu moyen de la population de 15 ans et plus	22 210	28 286
Population de 18 à 64 ans à faible revenu après impôt	31,1	26,1
Immigration récente (depuis 2006)	9,6	8,8
Taux de chômage	14,1	9,7

Tableau 2. Profil socioéconomique de Montréal-Nord (Statistique Canada, 2011)

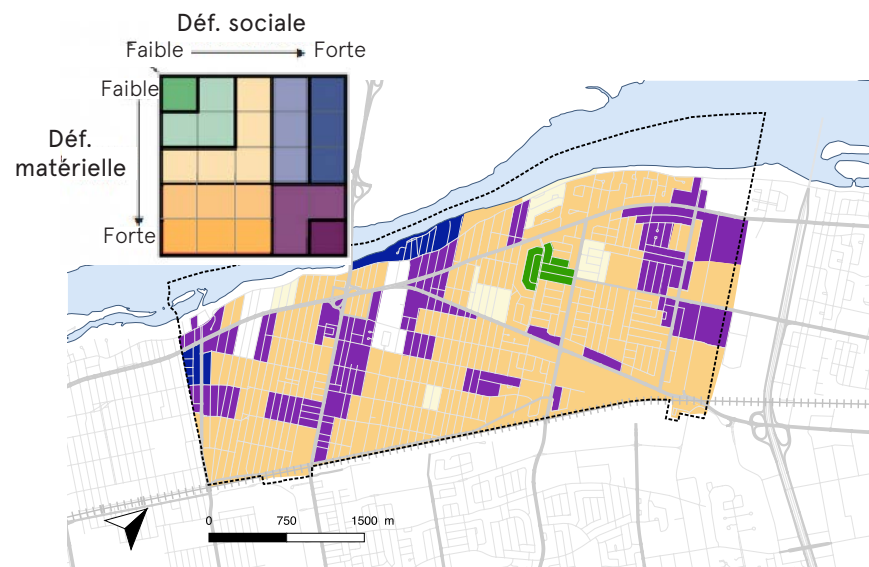


Figure 13. Défavorisation combinée de Montréal-Nord (INSPQ, 2011)

industrie était le plus important secteur d'emploi. Aujourd'hui, avec l'ouverture des marchés mondiaux et la délocalisation, cette industrie n'existe pratiquement plus sur le territoire de l'arrondissement. De manière générale, depuis 2007, « la désindustrialisation de Montréal-Nord a provoqué une contraction de son économie. De 2007 à 2012, l'emploi a reculé de manière continue au rythme moyen de 2,0 % par an » (CMM, 2015 : 12). Ainsi, puisque la population nord-montréalaise est faiblement scolarisée et est plus propice à occuper des emplois nécessitant des compétences moindres, une diminution des emplois à faible valeur ajoutée au

sein de l'arrondissement peut avoir des incidences négatives sur l'accès à l'emploi de cette population. En 2015, la base économique de Montréal-Nord était toutefois toujours en majeure partie fondée sur des secteurs demandant peu de qualifications telles que le commerce de gros, le commerce de détail, la fabrication et la réparation et l'entretien. (CMM, 2015).

Ainsi, en plus de l'exode des emplois locaux à faible valeur ajoutée, le choix de l'arrondissement de Montréal-Nord comme terrain d'étude est caractérisé par une forte défavorisation et il expérimente simultanément les phénomènes de desserrement de la pauvreté et de croissance des travailleurs pauvres.

Méthodologie

Dans le but de déterminer la nature des comportements de mobilité vers le travail des populations défavorisées habitant à Montréal-Nord, nous procéderons en deux temps. Premièrement, nous considérerons l'arrondissement de Montréal-Nord dans son ensemble. Nous réaliserons ainsi un portrait de la mobilité vers le travail des résidents de l'arrondissement, lequel sera comparé au portrait de l'agglomération de Montréal. Cette analyse nous permettra de faire ressortir les habitudes de déplacements qui distinguent les travailleurs nord-montréalais de ceux du reste de l'île de Montréal.

Deuxièmement, afin de raffiner davantage notre compréhension de ce qui caractérise la mobilité quotidienne des populations défavorisées de Montréal-Nord, nous identifierons les secteurs de recensement les plus défavorisés et les moins défavorisés de l'arrondissement, puis nous procéderons à une comparaison des habitudes de déplacements vers le travail pour ces secteurs respectifs. Nous pourrions ainsi explorer les différences de pratiques de mobilité vers le travail selon le niveau de défavorisation, et ce, à l'intérieur même de l'arrondissement. Pour chacun des secteurs étudiés, nous réaliserons un portrait qualifiant sa forme urbaine et les conditions socioéconomiques de ses résidents.

Mesurer la défavorisation

La construction de notre indice de défavorisation est largement inspirée de celui développé par Apparicio et al. (2009; 2011). Nous avons privilégié l'approche de ces auteurs, car elle s'appuie sur l'acceptation selon laquelle « 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 » (Apparicio, 2011 : 8). Suivant ce cadre, l'indice de défavorisation qu'ils développent 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 généralement associées à la pauvreté (le chômage, la monoparentalité et la faible scolarité) (Apparicio et al., 2011).

Nous avons donc repris la méthode développée par Apparicio et al. (2009; 2011) et appliquée par Sicotte (2013). Nous avons également repris trois des quatre indicateurs utilisés pour la construction de l'indice d'Apparicio et al. (2011), soit la part de personnes à faible revenu, la part des familles monoparentales et la part des 25-64 ans sans diplôme postsecondaire. Considérant l'intérêt particulier de cette recherche pour la mobilité quotidienne des travailleurs défavorisés, nous avons retiré l'indicateur de chômage afin que les secteurs où peu de personnes travaillent aient moins de chance d'être surreprésentés lors de l'identification des secteurs les plus défavorisés de Montréal-Nord. De plus, suivant la même logique, les données sur les groupes d'âge moins enclins à être des travailleurs ont été exclues dans la construction de l'indice. Ainsi, appartenir au groupe des 65 ans et plus n'a pas été retenu comme indicateur pour mesurer la défavorisation, même si nous reconnaissons que cette donnée est pertinente dans d'autres contextes de recherche. En outre, considérant la composition socioculturelle de Montréal-Nord, nous avons ajouté des indicateurs sur l'immigration et l'appartenance à une minorité visible. Enfin, deux autres indicateurs que nous jugeons pertinents ont été ajoutés, soit la part des ménages locataires ou propriétaires ayant un taux d'effort de plus de 30% et le revenu médian d'emploi de la population de 15 ans et plus. Le tableau 3 fait la synthèse des différentes indicateurs utilisées pour la construction de notre indice.

Afin de calculer notre indice de défavorisation, les valeurs relatives aux 7 variables sont tout d'abord divisées en quartiles. Une pondération allant de 1 à 4 est ensuite attribuée aux différentes valeurs selon le quartile auquel elles appartiennent. La variable du revenu médian a pour sa part une pondération moins élevée (0,5 à 2), car nous considérons que la dimension financière est déjà en partie représentée par la variable de faible revenu. Les valeurs de pondération (1 à 4 ou 0,5 à 2) sont ensuite additionnées pour chacun des secteurs de recensement de l'arrondissement Montréal-Nord. Chaque secteur de recensement peut ainsi obtenir un indicateur allant de 6,5 (moins défavorisé) à 26 (plus défavorisé). Les secteurs de recensement obtenant un résultat de 20/26 et plus sont alors considérés comme les plus défavorisés de l'arrondissement tandis que ceux obtenant un résultat de moins de 11,5/26 sont considérés comme les moins défavorisés.

Indicateur	Dimension	Points en fonction du quartile
Part de la population ayant déclaré appartenir à une minorité visible	Minorité visible	1,2,3 ou 4
Part des 18-64 ans à faible revenu	Pauvreté économique	1,2,3 ou 4
Revenu médian d'emploi à temps plein de la population de 15 ans et plus	Revenu d'emploi	0,5, 1, 1,5 ou 2
Part de familles monoparentales dans l'ensemble des familles	Monoparentalité	1,2,3 ou 4
Part des immigrants arrivés au Canada entre 2006 et 2011	Immigration récente	1,2,3 ou 4
Part des ménages locataires ou propriétaires ayant un taux d'effort de plus de 30%	Taux d'effort	1,2,3 ou 4
Part de la population de 25 à 64 ans ne possédant pas de diplôme postsecondaire	Éducation	1,2,3 ou 4
Total		Entre 6,5 et 26

Tableau 3. Indicateurs et pondération retenus dans la construction de l'indice de défavorisation

Mesurer les habitudes de déplacements vers le travail

La mesure des comportements et des conditions de déplacement des travailleurs de Montréal-Nord et de ses secteurs les plus défavorisés se fait essentiellement à partir des données de l'Enquête Origine-Destination 2013⁵ de niveau 2 (v.13.2b). La version de niveau 2 de l'Enquête OD est totalement désagrégée. Chaque enregistrement du fichier représente un déplacement individuel, accompagné de l'information sur la personne et le ménage associés. Elle permet donc une grande flexibilité dans le traitement des données.

Les données que l'on y retrouve permettent notamment de recueillir des informations concernant la motorisation des ménages (e.g. nombre moyen de voitures par ménage, part des ménages sans automobile, etc.), le mode utilisé et le nombre de correspondances effectuées lors des déplacements pour le travail, et la répartition spatiale des destinations pour le travail. En outre, l'identification des destinations liées au travail permettra de calculer les distances-temps de ces déplacements selon le mode utilisé à l'aide de la plateforme Google Maps.

⁵ « Cette enquête a été réalisée au cours de l'automne 2013 dans la région métropolitaine de Montréal et les environs. Il s'agit d'une recherche par entrevues téléphoniques qui a pour but de tracer un portrait général de l'ensemble des déplacements faits par les résidents de la région, peu importe le moyen de transport utilisé » (Secrétariat aux Enquêtes Origine-Destination métropolitaines, 2013)

3 368 nord-montréalais au sein de 1 475 ménages ont répondu aux entrevues téléphoniques de l'Enquête Origine-destination pour l'année 2013. Au total, 7660 observations ont été enregistrées, parmi lesquelles 6 664 représentent un déplacement individuel, tous motifs confondus. 792 déplacements vers le travail ont été comptabilisés, soit 11,8% des déplacements totaux observés. Les destinations des déplacements domicile-travail sont réparties sur un total de 294 secteurs de recensement.

CHAPITRE 4

Résultats: une mobilité contrainte indiquant une accessibilité spatiale à l'emploi limitée

Montréal-Nord : des déplacements automobiles de banlieue à banlieue

L'arrondissement de Montréal-Nord ne se distingue pas considérablement du reste de l'agglomération de Montréal au niveau de la motorisation des ménages et de la répartition des modes de transport utilisés pour se rendre au travail. Il est à noter que la comparaison avec l'agglomération montréalaise a été privilégiée, car c'est généralement à cette échelle que les territoires de proche banlieue sont le plus représentés. L'échelle de la RMR de Montréal compte une part trop importante de territoires de banlieue éloignée, lesquels ne partagent pas les mêmes caractéristiques que la banlieue proche. La comparaison à cette échelle aurait donc été inadéquate.

Les données de motorisation montrent dans un premier temps que les ménages nord-montréalais possèdent, en moyenne, sensiblement le même nombre moyen de voitures par ménage que l'ensemble des ménages de l'agglomération de Montréal, soit respectivement 0,97 et 1 voiture par ménage (voir tableau 4). Cette similarité s'observe également en ce qui concerne le taux de motorisation des ménages, lequel est entendu ici comme la part des ménages ayant au moins une voiture (voir tableau 4).

	Autos par ménage	Taux de motorisation des ménages
Montréal-Nord	0,97	0,71
île de Montréal	1	0,71

Tableau 4. Niveau de motorisation des ménages de Montréal-Nord et de l'agglomération de Montréal (Enquête Origine-Destination 2013, Version 13.2b.)

La prudence dans l'interprétation de ces données est toutefois de mise, car l'aplanissement des différences territoriales causées par l'utilisation de la moyenne à l'échelle de l'agglomération tend à occulter les écarts de motorisation entre les territoires centraux et excentrés. Il est en ce sens fort probable que le degré de motorisation des ménages soit généralement supérieur à la moyenne montréalaise au sein des territoires périphériques et, inversement, qu'il soit inférieur à la moyenne au niveau des quartiers centraux. Suivant ce cadre, nous avançons que, malgré une moyenne similaire à celle de l'agglomération de Montréal, le niveau de motorisation des ménages de Montréal-Nord s'avère relativement faible pour un territoire de proche banlieue. Ceci s'observe notamment en comparant le nombre moyen d'automobiles par ménage de Montréal-Nord à celui de territoires comparables, tels que Saint-Léonard (1,13), Anjou (1,11), ou Ahuntsic (1,00).

Au niveau de la répartition modale (Figure 14), les données de l'Enquête Origine-Destination 2013 indiquent qu'une part substantielle (59%) des déplacements vers le travail des résidents de Montréal-Nord sont effectués en automobile. Les déplacements en transport collectif et à pieds représentent pour leur part respectivement 32,7 % et 6,5 % des déplacements domicile-travail. L'usage du vélo est par ailleurs négligeable (0,7%). De manière générale, on remarque ainsi que, malgré un degré de motorisation similaire – voir relativement plus faible – que celui de l'agglomération montréalaise, les travailleurs de Montréal-Nord tendent à utiliser davantage l'automobile pour atteindre leur lieu d'emploi, et ce, au détriment des autres modes.

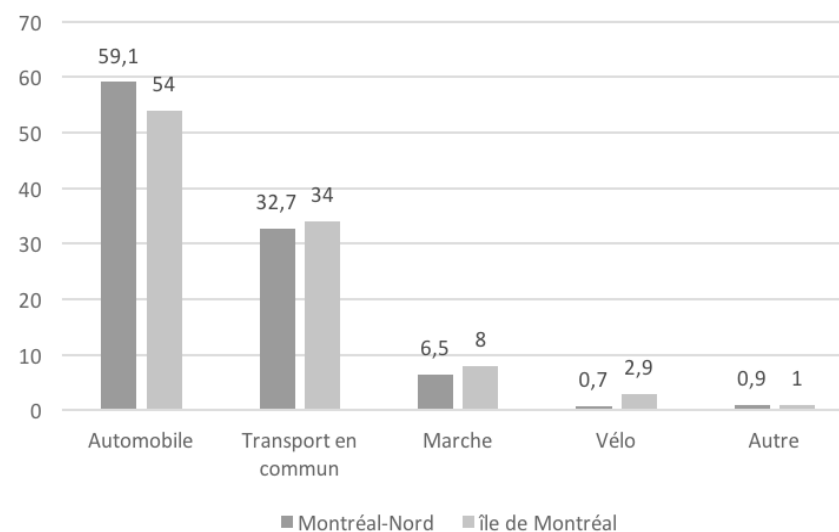


Figure 14. Part modale des déplacements vers le travail, 2013 (Ville de Montréal, 2014)

Il est à noter que l'effet d'aplanissement territorial induit par la moyenne s'applique également aux données de répartition modale. À titre indicatif, si l'on compare la part modale de territoires avec une localisation similaire à Montréal-Nord, on y observe effectivement un usage de l'automobile légèrement plus marqué (Saint-Léonard : 64,5% ; Anjou : 62,7%). Cependant, à Ahuntsic-Cartierville, la part des déplacements vers le travail fait en automobile (54,9%) est plus faible qu'à Montréal-Nord. Nous supposons que la présence de la station de métro Henri-Bourrassa sur le territoire de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville explique en partie cette faible proportion.

L'utilisation plutôt prononcée de l'automobile dans les déplacements domicile-travail permet notamment de mieux comprendre la nature dispersée de la distribution spatiale des destinations d'emploi des résidents de Montréal-Nord (voir Figure 15). En effet, bien que l'on puisse distinguer une certaine concentration des destinations d'emploi au sein des arrondissements de Saint-Laurent, Ville-Marie (centre-ville), Anjou et Montréal-Nord, la distribution spatiale est de manière générale assez diffuse et s'étend de part et d'autre de l'île, en couronnes nord et sud.

Il est tout de même intéressant de noter la concentration relativement importante (13,5%) de destination d'emplois au sein même de l'arrondissement de Montréal-Nord. Encore plus intéressante est la répartition modale associée aux déplacements vers ces lieux locaux d'emploi, laquelle, comme le montre la figure 16, est polarisée entre l'automobile, la marche et, dans une moindre mesure, le transport collectif. L'usage aussi extensif de la marche est d'autant plus intéressant que, comme nous l'avons montré dans le chapitre précédent, dans l'ensemble, la forte circulation automobile et la lourde présence d'infrastructures de transport (grands boulevards, stationnements, etc.) rend les conditions de marchabilité plus difficiles et moins agréables.

Ainsi, à ce niveau général d'analyse, il est possible d'affirmer que les comportements de mobilité vers le travail des résidents de Montréal-Nord ne se distinguent pas significativement de ceux de la population de l'agglomération de Montréal. La répartition diffuse des destinations d'emplois dans l'espace métropolitain abonde notamment en ce sens. Toutefois, la situation géographique excentrée et l'accessibilité plutôt limitée de Montréal-Nord nous permettent d'émettre l'hypothèse d'une légère sous-motorisation et sous-utilisation de l'automobile des résidents de Montréal-Nord comparativement aux autres territoires excentrés de l'île de Montréal. Par ailleurs, la présence d'une certaine polarisation de la distribution spatiale des destinations liées au travail, notamment au niveau local, laisse entrevoir des pratiques de mobilité quotidienne différenciées au sein de l'arrondissement. La prochaine section de résultats d'attardera justement à analyser la différenciation de ces pratiques selon les groupes les plus et les moins défavorisés de Montréal-Nord.

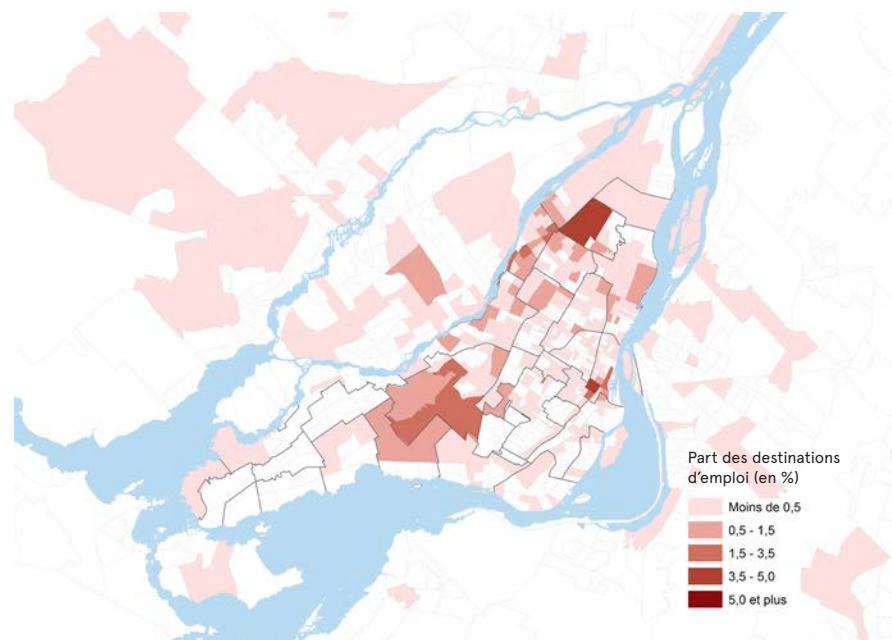


Figure 15. Répartition spatiale des destinations relatives aux déplacements vers le travail ayant comme origine Montréal-Nord (Données: Enquête Origine=Destination 2013 Version 13.2b. Traitement: Karim Hammouda)

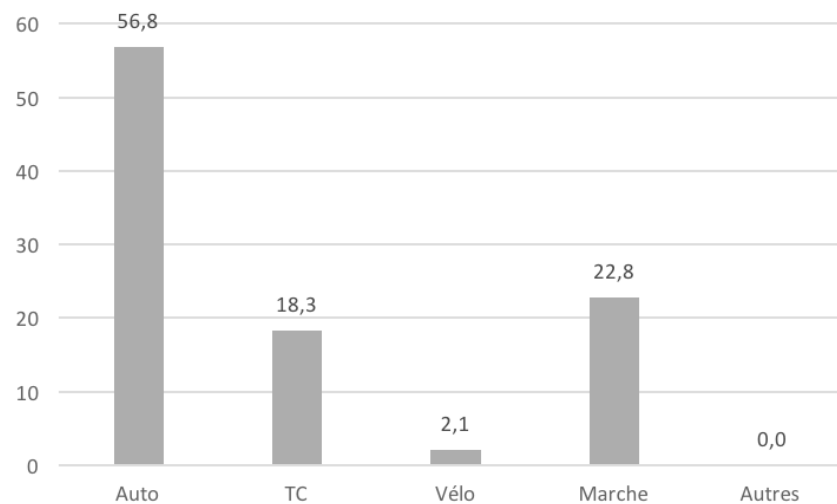


Figure 16. Part modale des déplacements vers le travail au sein de l'arrondissement de Montréal-Nord. (Données: Enquête Origine-Destination 2013 Version 13.2b. Traitement: Karim Hammouda)

Les secteurs Albert-Hudon et Pie-IX : les plus défavorisés de l'arrondissement

Des conditions socioéconomiques difficiles

L'identification puis la comparaison des secteurs les moins défavorisés et les plus défavorisés de Montréal-Nord est une stratégie permettant de mieux distinguer les habitudes de déplacements vers le travail propres aux populations les plus vulnérables de l'arrondissement. Pour ce faire, l'indicateur de défavorisation élaboré lors du deuxième chapitre a été appliqué à l'ensemble des secteurs de recensement de Montréal-Nord. Le tableau 5 indique l'indice de défavorisation associé à chacun des secteurs de recensement ainsi que les secteurs retenus comme étant les plus et les moins défavorisés.

L'ensemble des secteurs de recensement retenus ont été regroupés en quatre grands secteurs, soit les deux secteurs les plus défavorisés – que nous nommerons Albert-Hudon (4620610.05, 4620610.06, 4620610.07) et Pie-IX (4620612.00)– et les deux secteurs les moins défavorisés – que nous nommerons Ste-Colette (4620617.01, 4620617.02) et Parc Charleroi (4620611.01) (voir Figure 17). Nous nous intéresserons plus particulièrement aux secteurs Albert-Hudon et Pie-IX, les deux autres servant principalement de territoire de référence afin d'effectuer les comparaisons.

Sans surprise, la situation socioéconomique des secteurs Albert-Hudon et Pie-IX reflète un niveau élevé de défavorisation et se distingue à la fois des secteurs les moins défavorisés de Montréal-Nord et de l'agglomération de Montréal. Le tableau 6 montre effectivement qu'il existe des écarts parfois drastiques entre les conditions socioéconomiques des secteurs les plus défavorisés et le reste de l'agglomération, notamment au niveau de la part de familles monoparentales (34,8% versus 20,6%), de la part de résidents adultes sans diplôme (29,6% versus 12,1%), de la fréquence du faible revenu (37,3% versus 24,6%), du revenu moyen (23 446 versus 36 748) et du taux de chômage (18,3% versus 9,7%). Des différences substantielles à l'avantage des secteurs les moins défavorisés de Montréal-Nord sont également observables comparativement aux secteurs Albert-Hudon et Pie-IX, et ce, sur l'ensemble des dimensions identifiées dans le tableau, à l'exception de la part des travailleurs à temps partiel.

En outre, bien que les conditions socioéconomiques des secteurs les plus défavorisés soient moins avantageuses que celles des secteurs les moins défavorisés, il est

important de noter que les secteurs Ste-Colette et Parc Charleroi ne sont pas pour autant favorisés, si on les compare à l'ensemble de l'agglomération montréalaise. Les conditions socioéconomiques de ces derniers se rapprochent tout de même de celles de l'agglomération de Montréal, sauf au niveau des dimensions relatives au revenu moyen et à la scolarité, comme l'indique le tableau 6.

Enfin, le profil socioéconomique du secteur Pie-IX montre que les conditions socioéconomiques que l'on y retrouve, bien que limitées, sont meilleures que celles caractérisant le secteur Albert-Hudon, notamment au niveau de la part des familles monoparentales, de la part de la population à faible revenu et du taux de chômage (voir tableau 6).

Des professions à faibles salaires

Le tableau 7 fait le portrait de la structure professionnelle qui caractérise les secteurs les plus défavorisés de l'arrondissement de Montréal-Nord. On remarque d'abord que près de 70% des emplois exercés par les résidents de ces secteurs sont concentrés dans quatre catégories professionnelles, soit Vente et services (30,8%), Affaires, finance et administration (14%), Métiers, transport, machinerie et domaines apparentés (13,1%), et Fabrication et service d'utilité publique (11,2%).

Or, à l'exception de la catégorie Affaires, finance et administration, qui possédait en 2016, au Québec, un salaire horaire moyen de 25,04 dollars, les catégories professionnelles prépondérantes au sein des secteurs Albert-Hudon et Pie-IX sont celles offrant parmi les salaires horaires moyens les plus bas (voir tableau 7). Cette situation coïncide notamment avec le faible niveau d'éducation des populations de ces secteurs.

Ainsi, lorsque l'on regarde la carte d'utilisation du sol (figure 17), on constate la présence des zones commerciales et industrielles au sein de Montréal-Nord et au niveau des arrondissements adjacents (Saint-Léonard, Saint-Michel, Anjou), indiquant une proximité des travailleurs précaires nord-montréalais à des zones d'emplois et donc une accessibilité géographique à l'emploi potentiellement bonne. Cette proximité peut notamment favoriser une diminution des coûts de mobilité vers le travail. Cependant, comme nous le verrons dans les sections suivantes, les conditions de mobilité de ces secteurs risquent de déprécier en partie cette accessibilité spatiale.

Secteurs de recensement	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	Indice de défavorisation
4620610.01	3	2	2	3	3	1,5	4	18,5
4620610.02	2	2	2	3	1	1,5	1	12,5
4620610.03	1	1	1	4	2	1	2	12,0
4620610.04	4	4	3	1	2	1	4	19,0
4620610.05	4	4	4	1	4	2	4	23,0
4620610.06	3	3	3	4	4	1	2	20,0
4620610.07	4	1	2	3	4	2	4	20,0
4620611.01	3	2	2	2	1	0,5	1	11,5
4620611.02	2	3	3	3	2	1	3	17,0
4620612.00	3	4	4	2	3	1	3	20,0
4620613.00	2	4	4	2	3	2	2	19,0
4620614.00	2	2	3	4	2	0,5	3	16,5
4620615.00	2	3	4	3	3	1,5	3	19,5
4620616.00	4	2	3	2	3	2	3	19,0
4620617.01	1	3	2	2	1	1,5	1	11,5
4620617.02	1	1	1	1	1	1,5	1	7,5
4620618.00	3	1	1	4	2	0,5	2	13,5
4620619.00	1	3	1	1	4	0,5	2	12,5

Secteurs plus défavorisés

Secteurs moins défavorisés

V1: Part de familles monoparentales dans l'ensemble des familles

V2: Part des immigrants arrivés au Canada entre 2006 et 2011

V3: Part de la population ayant déclaré appartenir à une minorité visible

V4: Part de la population de 25 à 64 ans ne possédant pas de diplôme postsecondaire

V5: Part des ménages locataires ou propriétaires ayant un taux d'effort de plus de 30%

V6: Revenu médian d'emploi de la population de 15 ans et plus ayant travaillé toute l'année à temps plein

V7: Part des personnes à faible revenu avant impôt

Tableau 5. Secteurs les plus et les moins défavorisés de Montréal-Nord selon l'indice de défavorisation

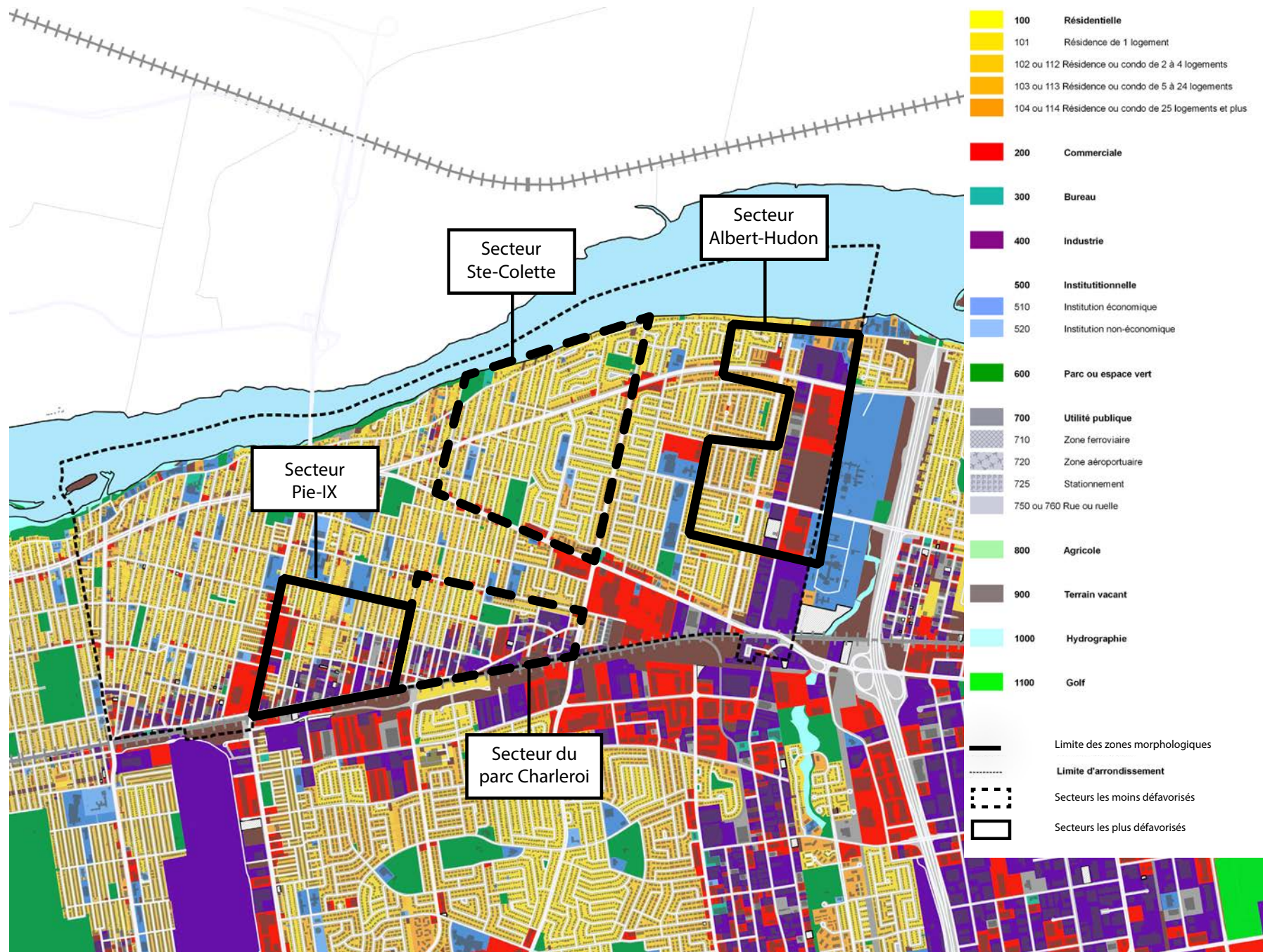


Figure 17. Utilisation du sol et limites des secteurs les plus et les moins défavorisés (Données: Ville de Montréal, CMM. Traitement: Karim Hammouda)

	Secteurs les plus défavorisés		Secteurs les moins défavorisés		Agglomération de Montréal
	Albert-Hudon	Pie-IX	Ste-Colette	Parc Charlevoix	
Familles monoparentales	38,7	30,9	22,5	30,1	20,6
Population de 25 à 64 ans sans diplôme	30,6	28,6	22,1	29,0	12,1
Travailleurs à temps partiel	12,9	12,4	20,0	21,4	20
Ménages propriétaires ou locataires dont les frais de logement dépassent 30% de leur revenu total	43,0	39,7	31,6	33,5	33,5
Revenu moyen de la population de 15 ans et plus	22 581	24 311	27 509	27 372	36 748
Population à faible revenu après impôt	41,5	33,1	26,3	19,4	24,6
Taux de chômage	20,2	16,3	11,5	9,7	9,7
Population totale	10 785	4 195	9 265	2 810	1 844 500
Part des travailleurs dans la population totale	34,2	38,6	47,0	49,3	51,2

Tableau 6. Conditions socioéconomiques des différents secteurs à l'étude (Statistique Canada, 2011)

	Secteurs les plus défavorisés		Agglomération de Montréal	Salaire horaire moyen (2016)
	Albert-Hudon	Pie-IX		
Vente et services	32,8	28,7	24,1	15,82
Affaires, finance et administration	15,7	12,3	20,2	25,04
Métiers, transport, machinerie et domaines apparentés	14,2	12	9,4	23,76
Fabrication et services d'utilité publique	10,4	12	5,6	19,02
Secteur de la santé	8	10,8	5,8	26,13
Enseignement, droit et services sociaux, communautaires et gouvernementaux	7,6	10,2	10,5	29,28
Gestion	5	8,3	10,0	37,07
Sciences naturelles et appliquées et domaines apparentés	3,3	3,1	8,0	33,73
Arts, culture, sports et loisirs	1,1	1,2	5,5	22,94
Ressources naturelles, agriculture et production connexe	0,9	0,9	0,5	19,87

Tableau 7. Secteurs professionnels et salaires moyens selon le secteur (Statistique Canada, 2011)

Des territoires aux conditions d'accessibilité limitées

Le secteur Albert-Hudon : un territoire enclavé favorable aux déplacements automobiles

Le secteur Albert-Hudon est délimité au nord par le boulevard Gouin (lequel donne sur la Rivière-des-Prairies), au sud par la rue Marie-Victorin, à l'ouest par le boulevard Rolland et à l'est par le Parc-nature du Ruisseau-De Montigny (lequel est suivi de l'autoroute 25). La forme urbaine du secteur est assez typique des développements urbains d'après-guerre conçus en fonction de l'automobile. On y retrouve des îlots résidentiels de tailles moyennes, mais variées s'insérant dans une trame orthogonale discontinue structurée par six boulevards d'une largeur de trois voies (boulevards Gouin, Rolland et Albert-Hudon) à six voies de circulation (boulevards Langelier, Léger, Maurice-Duplessis). Au surplus, les boulevards Perras et Maurice-Duplessis – qui relèvent plus de l'autoroute que du boulevard urbain (voir photos ci-contre) – sont les seules voies de franchissement des barrières à l'est du secteur (ruisseau Montigny et autoroute 25).

Les activités commerciales y sont pour la plupart localisées le long des grands axes de transports routiers tels que le boulevard Léger au nord et le boulevard Langelier (nord-sud) (voir photos ci-contre). Les principaux espaces commerciaux du secteur Albert-Hudon ne dépassent pas pour la plupart deux étages et sont pourvus d'une marge de recul accueillant les espaces de stationnement. La concentration commerciale la plus significative est localisée au nord du secteur et prend la forme de petits centres commerciaux typiques des strips de banlieue. On y retrouve essentiellement des commerces de proximité (pharmacie Jean-Coutu, épicerie Provigo, bar, restaurant, boucherie, dépanneur, café, etc.).

Il est à noter qu'il existe également un sous-pôle commercial et institutionnel à proximité de la Maison culturelle et communautaire de Montréal-Nord, lequel s'insère davantage au sein du tissu résidentiel. En effet, en plus de l'offre commerciale, plusieurs équipements publics et organismes communautaires (École secondaire Henri-Bourrassa, Maison culturelle et communautaire de Montréal-Nord, Arena Rollad, Hopital Rivière-des-Prairies, Cegep Marie-Victorin, Les Fourchettes de l'espoir, Paroles d'exclu.es, etc.) sont localisés à proximité du secteur à l'étude.

Par ailleurs, la partie est du secteur Albert-Hudon regroupe –le long du boulevard du même nom – une concentration significative d'activité industrielle et de commerce de gros. Cette zone reprend essentiellement la forme classique des secteurs industriels, soit de grands îlots constitués de bâtiments à grande surface d'un étage

et d'espaces de stationnement.

Au niveau de la typologie architecturale, bien que l'on retrouve quelques maisons détachées au nord du secteur (Impasse Gouin), dans l'ensemble, le bâti est relativement homogène, soit des immeubles multilogements de deux à trois étages. En outre, la présence de logements sociaux dans la partie nord du secteur (Avenue Chartrand) explique la plus forte concentration de défavorisation à cet endroit.



Boulevard Maurice-Duplessis.
(Google Maps)



Boulevard Perras. (Google Maps)



Boulevard Léger. (Google Maps)



Boulevard Langelier. (Google Maps)

Enfin, il est important de noter que le territoire comprend un réseau d'autobus relativement bien développé. Comme l'illustre la figure 18, le réseau qui traverse le secteur Albert-Hudon possède également un rayon de desserte s'étendant jusqu'aux arrondissements Saint-Laurent à l'ouest, Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles à l'est et Ville-Marie au sud. La desserte vers Laval au nord est pour sa

part inexistante. Par ailleurs, plusieurs lignes d'autobus se rabattent sur les lignes de métro orange et verte. Au niveau de la fréquence des passages, on retrouve, comme l'indique le tableau 8, plusieurs lignes appartenant au réseau 10 min max (33, 48, 49, 69), lesquels passent généralement aux dix minutes pour une période allant du matin jusqu'en fin d'après-midi. En dehors de cette période, la fréquence sur ce réseau est réduite à deux à trois passages par heure. Les lignes du réseau local ont pour leur part une fréquence réduite, passant environ deux fois par heure. Enfin, quatre lignes express desservent le secteur à l'étude. Bien que ces dernières aient l'avantage d'être plus rapides en raison du nombre réduit d'arrêts sur leur trajet, les autobus de ce réseau ont une fréquence élevée durant les heures de pointe, mais très faible en dehors de celles-ci (approximativement deux fois par heure, dépendant des lignes).

Ainsi, de manière générale, bien que le secteur Albert-Hudon soit caractérisé par une forte densité et une mixité des usages relativement intéressante, son enclavement, son ambiance et son design (trame non continue, faible connectivité, intersections peu sécuritaires, larges boulevards, forte circulation motorisée, aménagements favorables à l'automobile, stationnements, etc.) sont autant de facteurs rendant les conditions de déplacements actifs plus difficiles pour les usagers. La desserte en transport en commun, bien que limitée, y est cependant relativement bien développée.

Le secteur Pie-IX : un territoire enclavé, mais davantage propice aux déplacements actifs

Le secteur Pie-IX est délimité au nord par la rue de Castille, au sud par la voie ferrée du Canadien National, à l'ouest par le boulevard Pie-IX et à l'est par l'avenue Pigeon. Situé au centre-sud de Montréal-Nord, ce secteur est marqué par deux barrières physiques limitant l'accès à la partie est de l'arrondissement ainsi qu'à l'arrondissement Saint-Léonard plus au sud. Le boulevard Pie IX, avec ses six voies de circulation, son achalandage automobile très élevé, ses aménagements peu conviviaux aux piétons et ses larges traverses, apparaît effectivement comme une rupture morphologique dont le franchissement peut paraître laborieux, voire pénible pour les usagers non motorisés (voir photo ci-contre). De plus, le chemin de fer du Canadien National agit pour sa part comme une barrière encore plus hermétique, d'autant plus qu'à l'exception du boulevard Pie-IX, il n'existe aucun passage à niveau ou viaduc vers le sud sur l'ensemble du secteur Pie-IX. L'autre accès proche est le boulevard Lacordaire, à l'intersection du boulevard Industriel, laquelle intersection n'est pas davantage conviviale aux piétons (voir photo ci-contre).

Ce secteur, bien que moins dense, est de manière générale plus propice aux déplacements à pied que le secteur Albert-Hudon. L'ensemble du tissu urbain – à l'exception du boulevard Pie-IX à l'ouest et du boulevard Industriel au sud – est composé de rues locales s'inscrivant dans une trame orthogonale. De plus, la taille relativement réduite des îlots (leur taille s'apparente à celle des quartiers centraux) permet une meilleure connectivité du réseau de rue, ce qui réduit les distances à parcourir lorsque l'on s'y déplace. Peu d'activités commerciales sont toutefois localisées à même le tissu résidentiel. Le principal pôle commercial du secteur est le boulevard Pie-IX, dont l'accès est plutôt aisé, mais qui, une fois sur place, présente un environnement particulièrement répulsif pour les piétons et les cyclistes. Dans une moindre mesure, la rue Charleroi plus au nord est une artère commerciale où l'on retrouve quelques commerces de proximité.



Intersection boulevard Pie IX/ rue Forest. (Google Maps)



Intersection boulevard industriel/ boulevard Lacordaire. (Google Maps)



Zone industrielle du secteur Pie-IX. (Google Maps)



Commerces sur la rue Charleroi. (Google Maps)

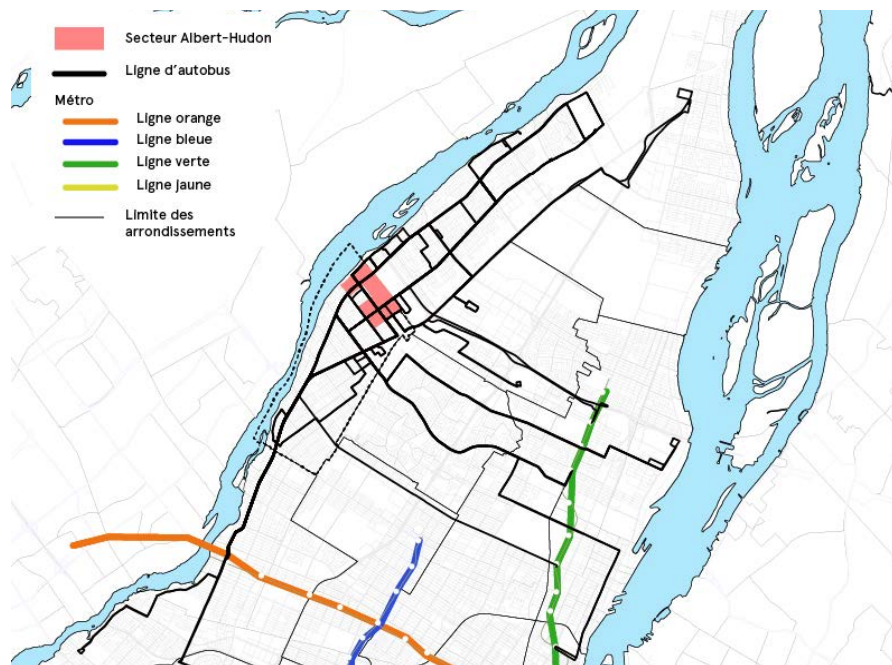


Figure 18. Lignes d'autobus traversant le secteur Albert-Hudon.
(Données: Ville de Montréal, STM, CMM. Traitement: Karim Hammouda)

Ligne	Nom	Type
33	Langelier	Réseau 10 min max
40	Henri-Bourassa-Est	Réseau local
43	Monselet	Réseau local
48	Perras	Réseau 10 min max
49	Maurice-Duplessis	Réseau 10 min max
69	Gouin	Réseau 10 min max
252	Navette Or Montréal-Nord	Navette Or
257	Navette Or Rivière-des-Prairies	Navette Or
353	Lacordaire / Maurice-Duplessis	Réseau de nuit
380	Henri-Bourassa	Réseau de nuit
432	Express Lacordaire	Réseau express
439	Express Pie-IX	Réseau express
444	Express Cégep Marie-Victorin	Réseau express
469	Express Henri-Bourassa	Réseau express

Tableau 8. Lignes d'autobus traversant le secteur Albert-Hudon
(Statistique Canada, 2011)

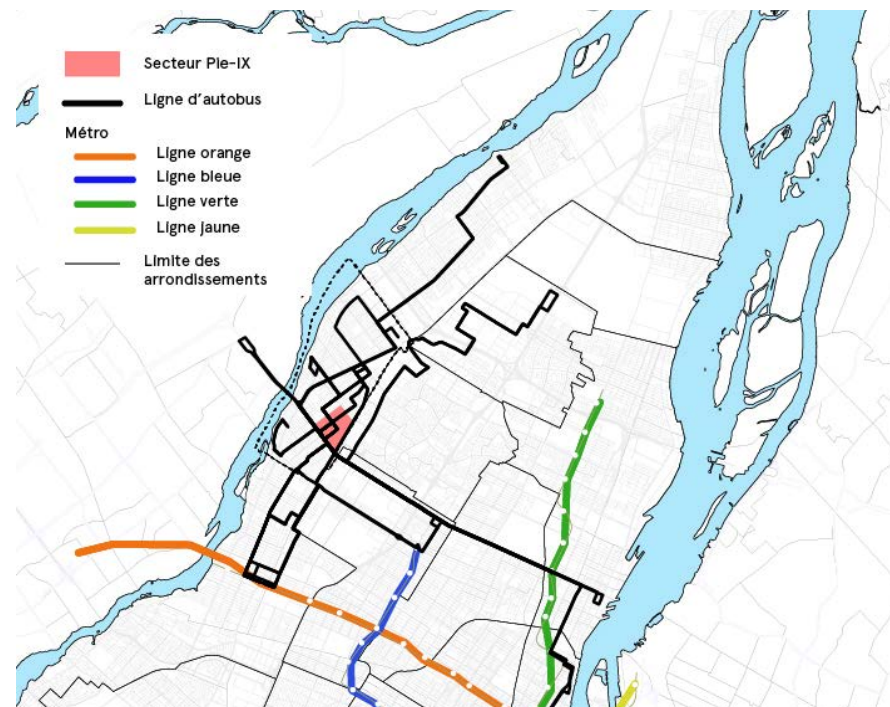


Figure 19. Lignes d'autobus traversant le secteur Pie-IX
(Données: Ville de Montréal, STM, CMM. Traitement: Karim Hammouda)

Ligne	Nom	Type
39	Des Grandes-Prairies	Réseau local
41	Quartier Saint-Michel / Ahuntsic	Réseau local
43	Monselet	Réseau local
139	Pie-IX	Réseau 10 min max
140	Fleury	Réseau local
355	Pie-IX	Réseau de nuit
439	Express Pie-IX	Réseau express
440	Express Charlevoix	Réseau express

Tableau 9. Lignes d'autobus traversant le secteur Pie-IX (Statistique Canada, 2011)

Il existe par ailleurs un bassin significatif de commerces de gros, de garages et d'industries légères sur toute la portion sud du secteur, ce qui représente également un bassin d'emplois considérable. La configuration morphologique de cette zone d'emploi est typique des zones industrielles, soit des édifices peu entretenus d'environ un étage, avec de grandes surfaces et comprenant beaucoup d'espaces de stationnements.

Le secteur Pie-IX présente une typologie architecturale plus diversifiée que le secteur Albert-Hudon. La partie ouest allant du boulevard Pie-IX à la rue Pelletier est majoritairement constituée de maisons unifamiliales détachées, tandis que la partie est pour sa part constituée d'immeubles multi logements de deux étages en moyenne.

En termes d'accessibilité en autobus, on remarque que le secteur Pie-IX est moins bien desservi, tant en termes de nombre de lignes passant sur son territoire, qu'en termes de rayon de desserte et de fréquence de passage. En effet, concernant la fréquence, on remarque que comparativement au secteur Albert-Hudon, la desserte en transport en commun du secteur Pie-IX est composée en majeure partie de lignes d'autobus passant généralement de deux à trois fois par heure (réseau local) (voir Figure 19 et Tableau 9).

En somme, bien qu'enclavé sur ses flancs ouest et sud, et bien que ses activités commerciales se concentrent sur un boulevard typique des strips de banlieue, le secteur Pie-IX, de par sa plus grande connectivité, ses aménagements moins axés sur l'automobile et, dans une moindre mesure, sa mixité, présente des conditions de mobilité et d'accessibilité plus favorables à la marche et au vélo que le secteur Albert-Hudon.

Une faible motorisation et un usage marqué des transports collectifs et de la marche

Le tableau 9 indique que la population des secteurs les plus défavorisés de Montréal-Nord est significativement moins motorisée que les secteurs les moins défavorisés. On remarque que la part des ménages des secteurs Albert-Hudon et Pie-IX possédant au moins une automobile est de 13,5% moins élevée que pour les secteurs du Parc Charlevoix et Ste-Colette. De plus, si l'on compare le nombre de voitures par ménage, on observe que les ménages des secteurs les moins défavorisés de l'arrondissement possèdent plus de voitures que les secteurs les plus défavorisés.

Cette faible motorisation des populations les plus vulnérables coïncide également avec une utilisation plus restreinte de l'automobile (48,5% versus 61,6%) dans leurs déplacements vers le travail, comme le montre le tableau 9. Conformément à cette tendance, on remarque que les travailleurs des secteurs les plus défavorisés utilisent davantage l'autobus (38,6% versus 28,3%) et la marche (8% versus 4,1%) dans leur mobilité domicile-travail que ceux des secteurs les moins défavorisés.

	Indice motorisation des ménages	Automobile par ménage
Secteurs plus défavorisés	0,70	0,97
Secteurs moins défavorisés	0,81	1,11

Tableau 9. Motorisation des ménages selon les secteurs à l'étude (Enquête Origine-Destination 2013, Version 13.2b.)

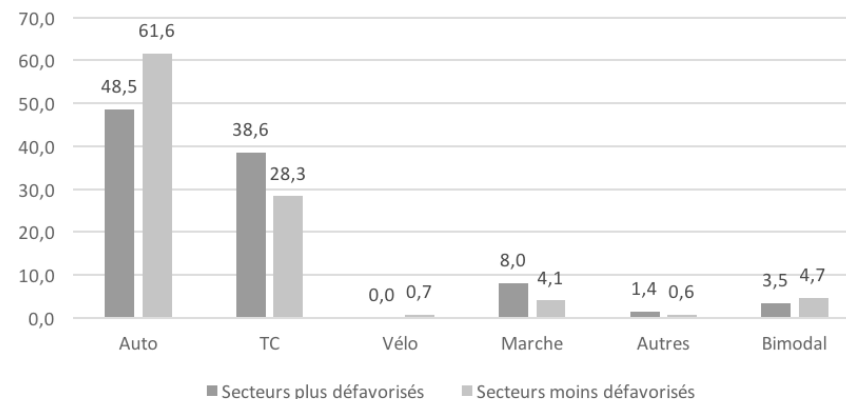


Figure 20. Part modale des déplacements vers le travail selon le niveau de défavorisation (Enquête Origine-Destination 2013, Version 13.2b.)

Une répartition spatiale des destinations d'emploi polarisée

Les figures 21 et 22 représentent respectivement la distribution spatiale des destinations d'emploi des secteurs les plus et les moins défavorisés de Montréal-Nord. De prime abord, la comparaison des deux cartes met en évidence une distribution des lieux d'emploi significativement moins dispersée et davantage polarisée pour les travailleurs défavorisés des secteurs Albert-Hudon et Pie-IX. Trois principaux pôles d'emploi apparaissent assez clairement. Le premier pôle (31,7% des destinations d'emploi) est structuré autour de l'arrondissement de Montréal-Nord et regroupe notamment des secteurs des arrondissements adjacents d'Anjou, de Saint-Léonard, de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension et de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles. Le second pôle (20,3% des destinations d'emploi) correspond à un secteur du centre-ville (arrondissement Ville-Marie). Enfin, le troisième pôle (4,8% des destinations d'emploi) occupe la partie sud de l'arrondissement Saint-Laurent. Ces trois pôles de destinations d'emploi attirent ainsi 56,8% de l'ensemble des déplacements vers travail des résidents des secteurs les plus défavorisés et coïncident par ailleurs avec le profil professionnel de ces derniers. L'annexe C identifie géographiquement les limites de ces trois pôles.

Le pôle Sant-Laurent comprend une concentration d'industries, de commerces de gros, de centres d'achat (Place Vertu, Méga-Centre Côte Vertu, etc.) et de commerces de détail de grandes surfaces (Ikea, Walmart, IGA, etc.), ce qui correspond aux secteurs professionnels Vente et services, Métier, transports, machinerie et domaine apparentés et Fabrication et services d'utilité publique.

Le pôle de Montréal-Nord et ses environs comprend pour sa part plusieurs zones industrielles et de commerce de gros (Montréal-Nord, Anjou, Rivière-des-Prairies, Saint-Michel) ainsi que zones de commerces de détail, lesquels prennent souvent la forme de centres d'achat situés le long des axes routiers (le boulevard Lacordaire dans l'arrondissement de Saint-Léonard, par exemple). Il est à noter que Montréal-Nord concentre également une proportion significative d'établissements institutionnels (écoles, hôpitaux, etc.) offrant des opportunités d'emplois à plus ou moins faible valeur ajoutée.

Le pôle du centre-ville est essentiellement constitué d'une forte concentration de bureaux et de commerces (hôtellerie, restauration, détail). Il est en ce sens probable que les travailleurs des secteurs les plus défavorisés qui s'y rendent œuvrent en vente et service ou en affaires, finance et administration, ces derniers étant possiblement

les travailleurs les plus favorisés des secteurs les plus défavorisés.

En outre, malgré la polarisation des lieux d'emploi des résidents des secteurs Albert-Hudon et Pie-IX, on remarque néanmoins que certains individus sont prêts à effectuer des distances considérables (Mirabel et Saint-Bruno-de-Montarville) afin d'accéder à leur lieu d'emploi.

Ainsi, la répartition spatiale des destinations de travail des travailleurs des secteurs les plus et les moins défavorisés de Montréal-Nord indique des comportements de mobilité quotidienne différenciés, lesquels se traduisent notamment par une tendance à la polarisation des lieux d'emplois des individus les plus défavorisés. Inversement, on observe une dispersion plus prononcée des destinations de travail des populations les moins défavorisées. À titre indicatif, les destinations d'emplois des travailleurs provenant des secteurs les moins défavorisés sont réparties au sein de 103 secteurs de recensement (versus 85 pour les résidents des secteurs les plus défavorisés) et de 20 arrondissements et villes liées (versus 17). De plus, on remarque que les travailleurs des secteurs les moins défavorisés ont tendance à se déplacer davantage en couronnes nord et sud.

Des choix modaux qui ne correspondent pas aux temps de déplacement les plus courts

L'étude des distances-temps des déplacements vers le travail permet notamment d'évaluer plus en détail si les contraintes auxquelles font face les travailleurs les plus défavorisés de Montréal-Nord - faible motorisation, possession automobile réduite, localisation résidentielle - ont un impact sur les conditions d'accessibilité des zones d'emploi. Dans le but de calculer les distances-temps, nous avons tout d'abord identifié les cinq principales destinations pour le travail pour chacun des secteurs à l'étude (Albert-Hudon, Pie-IX, Ste-Colette et Parc Charleroi). Afin que les zones de destination ne soient pas restreintes aux limites des secteurs de recensement, nous avons fusionné les secteurs de recensement qui étaient limitrophes et qui partageaient une continuité géographique (pas de barrière physique ou naturelle qui les sépare, par exemple). Une fois les principaux secteurs de destination pour le motif travail déterminés, nous avons - à l'aide des données d'utilisation du sol (2014) de la Communauté métropolitaine de Montréal - créé des secteurs (polygones) ne comprenant que les zones d'emploi au sein de ces secteurs. Les points de destination au sein de ces secteurs d'emplois ont ensuite été créés en utilisant leurs centroïdes. Le même principe a été utilisé afin d'identifier les points d'origine à partir des zones résidentielles des secteurs à l'étude. Enfin, le temps et la distance de déplacements

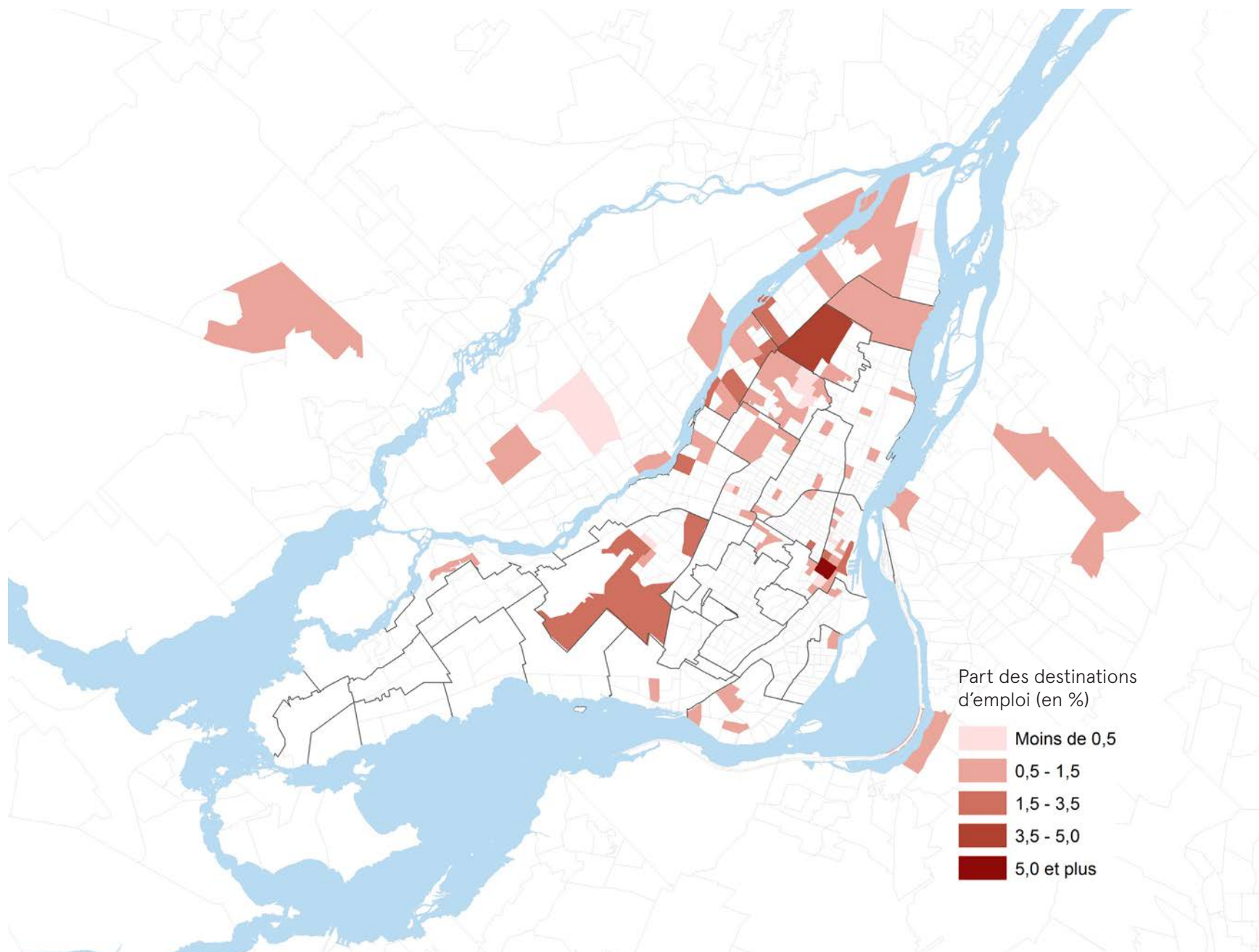


Figure 21. Distribution spatiale des destinations d'emplois des résidents des secteurs les plus défavorisés
 (Données: Enquête Origine-Destination 2013, Version 13.2b. Traitement: Karim Hammouda)

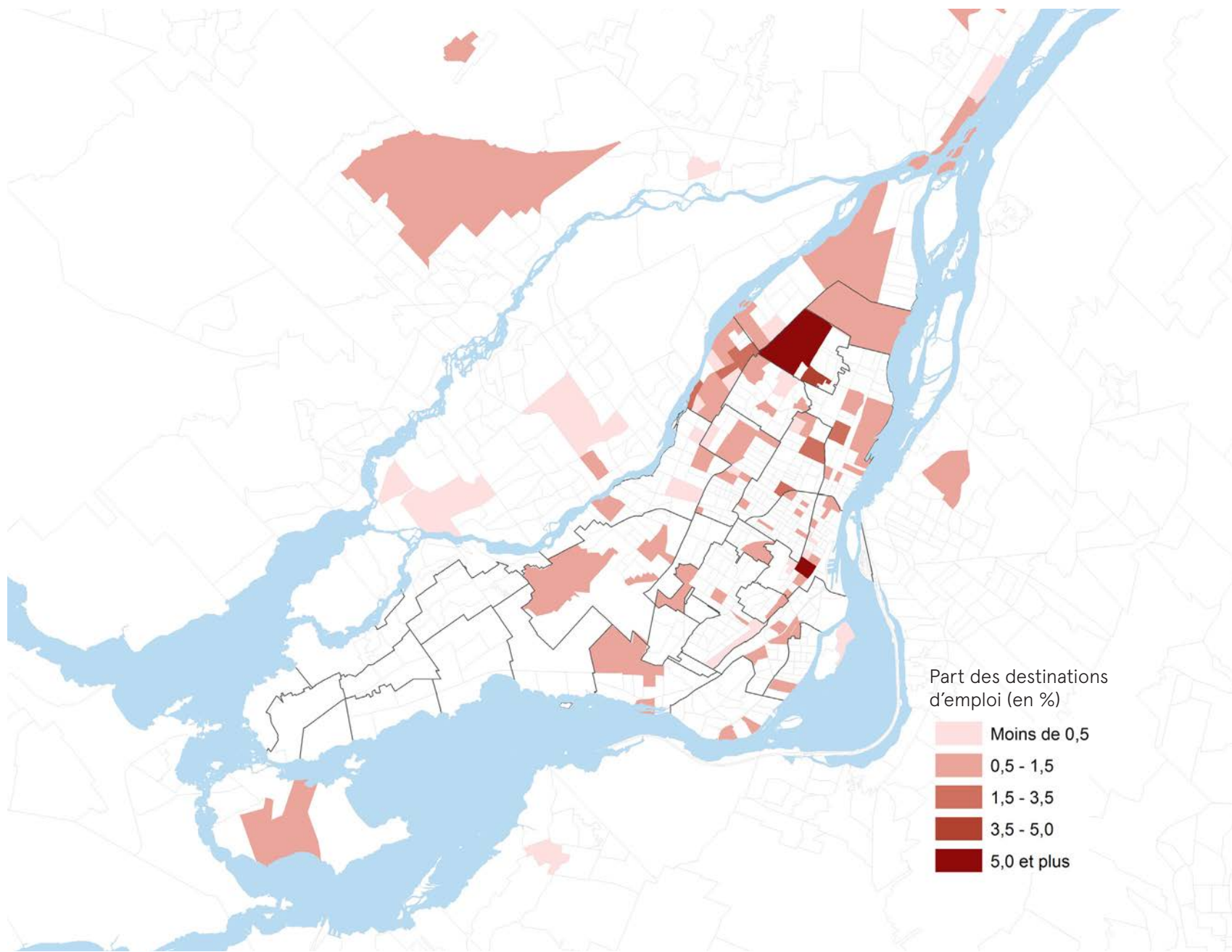


Figure 22. Distribution spatiale des destinations d'emplois des résidents des secteurs les moins défavorisés (Données: Enquête Origine-Destination 2013, Version 13.2b. Traitement: Karim Hammouda)

entre les points d'origine et de destination ont été calculés à l'aide de la plateforme Google Maps.

Comme nous effectuons une analyse qui distingue les quatre secteurs à l'étude, nous avons trouvé pertinent de rappeler dans le tableau 8 l'indicateur de défavorisation et le nombre moyen d'automobiles par ménage pour chacun des secteurs. Ainsi, on remarque une différence particulièrement marquée entre le secteur Albert-Hudon et Pie-IX en termes de motorisation des ménages.

	Indice de défavorisation	Auto/ménage
Albert-Hudon	21,0	0,3
Pie-IX	20,0	0,8
Ste-Colette	9,5	1,2
Parc Charleroi	11,5	1,1

Tableau 8. Indice de défavorisation et nombre moyen d'auto par ménage pour les quatre secteurs à l'étude (Enquête Origine-Destination 2013, Version 13.2b.)

Les tableaux 9, 10, 11, 12 montrent la distance et les temps de déplacements nécessaires pour atteindre les principales destinations d'emploi, et ce, pour quatre modes: automobile, transport collectif, marche et vélo.. Les nuances de gris représentent un ordre de grandeur de la part modale associée à chacune des destinations. Le plus foncé étant le principal mode utilisé et le moins foncé, le moins utilisé.

De manière générale, les tableaux des secteurs Albert-Hudon et Pie-IX indiquent que la voiture est utilisée lorsque la distance (approx. 20 km) et l'écart de temps entre l'automobile et les autres modes est très important. Pour ce qui est des déplacements plus rapprochés (approx. 1 à 5 km), le transport collectif et la marche sont généralement privilégiées, et ce, même si ces derniers signifient un temps de déplacement parfois deux fois plus élevé. Ainsi, on remarque que, dans la mesure du possible, les secteurs les plus défavorisés tendent à miser sur les modes autres que l'automobile, même lorsque cela signifie des temps de déplacements plus longs ou des conditions plus difficiles. Par exemple, on observe que dans le cas de deux destinations du secteur Albert-Hudon (zone 3 et 4), la marche est privilégiée malgré le caractère peu convivial de ce territoire. Les travailleurs du secteur Pie-IX ont pour leur part davantage tendance à utiliser la voiture et démontrent un arbitrage entre le choix modal et le temps de déplacement plus optimal, ce qui est probablement dû à

la plus grande motorisation des ménages de ce secteur. Nous émettons l'hypothèse que ce degré élevé de motorisation pourrait notamment être dû à la moins grande défavorisation de ce secteur, à son accessibilité automobile élevée (notamment par le boulevard Pie-IX) et à sa moins grande accessibilité en transport en commun, notamment vers Anjou.

En ce qui concerne les distances-temps des déplacements vers le travail des secteurs les moins défavorisés, le cas du secteur le plus favorisé des deux – Ste-Colette – est particulièrement parlant. En effet, on remarque que pour l'ensemble des destinations, l'automobile est privilégiée avant tout autre mode. Ainsi, le choix modal correspond toujours au temps de déplacement le plus court. Ce motif ne s'applique cependant pas au secteur du Parc Charleroi, lequel présente un arbitrage entre choix modaux et temps de déplacement relevant davantage de la logique à l'œuvre dans les secteurs les plus défavorisés. Bien qu'un nombre important de facteurs puissent expliquer ce constat, nous en proposons deux d'ordre plutôt méthodologique : (1) l'Enquête OD 2013 a enregistré peu de déplacements distincts à partir de ce secteur (une seule ligne dans la matrice de déplacement), ce qui peut avoir affecté la signification des résultats ; (2) le secteur du Parc Charleroi, bien qu'étant un des moins défavorisés de l'arrondissement, reste relativement défavorisé et présente un indice de défavorisation supérieur à celui de Ste-Colette (voir tableau 8), ce qui peut expliquer des comportements davantage similaires à ceux des secteurs Albert-Hudon et Pie-IX.

En somme, l'analyse de l'arbitrage entre le choix modal et les distances-temps à parcourir permet d'affirmer qu'il existe de manière générale une inadéquation entre le mode utilisé par les individus les plus vulnérables et l'optimisation de leur temps de déplacement – particulièrement pour le secteur Albert-Hudon – ce qui tend à indiquer une mobilité davantage contrainte et des conditions d'accessibilité moindres pour ces derniers.

Des conditions de mobilité vers le travail plus difficiles

Jusqu'à présent, les conditions socioéconomiques et professionnelles, le faible degré de motorisation des ménages, l'usage significatif des transports collectifs et de la marche, la faible marchabilité des territoires, la polarisation spatiale des destinations d'emploi ainsi que les choix modaux et les temps de déplacements non optimaux, sont autant de facteurs cumulatifs indiquant une mobilité contrainte et

Destinations	Concentration des destinations (%)	Distance de réticulaire (km)	Temps de déplacement (min)				Part modale (%)					
			Automobile	Transport collectif	Marche	Vélo	Automobile	Transport collectif	Marche	Vélo	Autres	Bimodal
Zone 1 (Centre-Ville) (4620061.00; 4620129.02; 4620056.00; 4620062.00; 4620055.01)	10	19,6	35	61	n.a.	71	40,5	25,8	0	0	0	33,8
Zone 2 (Saint-Laurent) (4620417.02; 4620415.06; 4620415.04)	7,4	23,8	29	83	n.a.	72	71,8	28,2	0	0	0	0
Zone3 (Saint-Léonard) (4620605.04; 4620605.03; 4620604.01)	5,4	4,1	9	20	48	14	31,8	32,3	35,9	0,0	0,0	0,0
Zone 4 (Montréal-Nord est) (4620290.05; 4620610.07)	4,7	1,4	4	15	17	6	18,7	34,0	47,3	0,0	0,0	0,0
Zone 5 (Montréal-Nord centre) (4620616.00; 4620615.00)	4,3	3,8	11	24	45	14	34,5	65,5	0	0	0	0
Total	31,8											

Tableau 9. Distances-temps des déplacements vers le travail selon la destination et le mode utilisé pour le secteur Albert-Hudon (Enquête Origine-Destination 2013, Version 13.2b., Google Maps)

Destinations	Concentration des destinations (%)	Distance de réticulaire (km)	Temps de déplacement (min)				Part modale (%)					
			Automobile	Transport collectif	Marche	Vélo	Automobile (%)	Transport collectif (%)	Marche (%)	Vélo (%)	Autres (%)	Bimodal (%)
Zone 1 (Centre-Ville) (2630061.00; 4620069.00; 4620062.00; 4620055.01; 4620063.00)	20,1	15,4	35	42	n.a.	57	46,3	46,7	0	0	0	7,0
Zone 2 (Montréal-Nord) (4620612.00; 4620613.00)	11,1	1,1	4	11	14	4	31,2	0,0	68,8	0,0	0	0
Zone 3 (Anjou) (4620594.02)	6,8	7,2	17	59	87	24	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zone 4 (Saint-Léonard) (4620603.01; 4620602.01; 462600.03)	5,8	5,6	16	38	72	23	39,3	60,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Zone 5 (Montréal-Nord nord) (4620887.07)	5,1	1,2	4	10	11	3	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	48,9											

Tableau 10. Distances-temps des déplacements vers le travail selon la destination et le mode utilisé pour le secteur Pie-IX (Enquête Origine-Destination 2013, Version 13.2b., Google Maps)

Destinations	Concentration des destinations (%)	Distance de réticulaire (km)	Temps de déplacement (min)				Part modale (%)					
			Automobile	Transport collectif	Marche	Vélo	Automobile (%)	Transport collectif (%)	Marche (%)	Vélo (%)	Autres (%)	Bimodal (%)
Zone 1 (Centre-Ville) (4620061.00; 4620129.02; 4620063.00; 4620062.00;)	9,5	22,2	40	53	n.a.	70	65,0	30,5	0,0	0,0	0,0	4,5
Zone 2 (Montréal-Nord sud-est) (4620179.00; 4620178.00)	6,9	2,4	7	19	28	8	69,4	30,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Zone3 (Anjou) (4620594.02)	5,3	6,3	16	42	75	20	60,1	39,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Zone 4 (Rosemont/Homa) (4620030.00; 4620189.00)	4,1	10,1	24	50	n.a.	39	52,5	47,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Zone 5 (Montréal-Nord nord-ouest) (4620614.00; 4620615.00; 4620619.00)	4	3,3	9	16	38	14	59,9	17,3	0,0	22,8	0,0	0,0
Total	29,8											

Tableau 11. Distances-temps des déplacements vers le travail selon la destination et le mode utilisé pour le secteur Ste-Colette (Enquête Origine-Destination 2013, Version 13.2b., Google Maps)

Destinations	Concentration des destinations (%)	Distance de réticulaire (km)	Temps de déplacement (min)				Part modale (%)					
			Automobile	Transport collectif	Marche	Vélo	Automobile (%)	Transport collectif (%)	Marche (%)	Vélo (%)	Autres (%)	Bimodal (%)
Zone 1 (Centre-Ville) (4620056.00; 4620062.00; 4620063.00)	11,9	17,3	39	56	n.a.	62	34,1	65,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Zone 2 (Saint-Michel) (4620256.00; 4620257.00)	9,3	4,8	14	32	59	18	37,4	62,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Zone 3 (Montréal-Nord) (4620612.00; 4620613.00)	6,5	2,1	5	13	23	7	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
Zone 4 (Saint-Léonard) (4620593.01)	5,6	7,1	18	48	n.a.	24	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zone 5 (Villeray) (4620240.00; 4620239.00)	5,4	7,2	18	51	n.a.	28	67,7	32,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	38,7											

Tableau 12. Distances-temps des déplacements vers le travail selon la destination et le mode utilisé pour le secteur du Parc Charlevoi (Enquête Origine-Destination 2013, Version 13.2b., Google Maps)

des conditions de mobilité vers le travail plus difficiles pour les populations les plus vulnérables de l'arrondissement.

D'autres comportements de mobilité pointent par ailleurs en ce sens. On remarque en effet que les populations des secteurs Albert-Hudon et Pie-IX ont tendance à avoir des heures de départ vers le travail plus atypiques que les populations des secteurs Ste-Colette et du Parc Charlevoi. La figure 23 montre ainsi que les travailleurs des secteurs les plus défavorisés de Montréal-Nord sont plus enclins que les travailleurs des secteurs les moins défavorisés à partir pour le travail à l'aube (00 :00 -05 :59), très tôt le matin (6 :00 -7:59) et la nuit (21 :00-23 :59). Considérant la plus grande dépendance des travailleurs des secteurs les moins nantis au transport en commun et la fréquence réduite des autobus hors des heures de pointe, cette situation peut avoir comme effet non seulement de restreindre l'accessibilité spatiale à l'emploi, mais d'engendrer des situations pénibles (retards au travail, temps d'attente élevés, sentiment d'insécurité lors de déplacement la nuit ou en soirée, etc.).

Par ailleurs, comme l'illustre la figure 24, les plus populations les vulnérables ont généralement tendance à effectuer davantage de transferts modaux lors de leurs déplacements vers le travail, ce qui augmente le temps de déplacement et rend le trajet plus pénible.

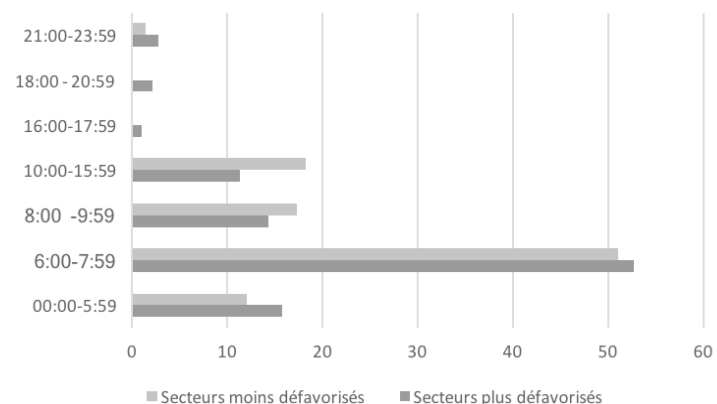


Figure 23. Part des déplacements vers le travail selon l'heure de départ (Enquête Origine-Destination 2013, Version 13.2b.)

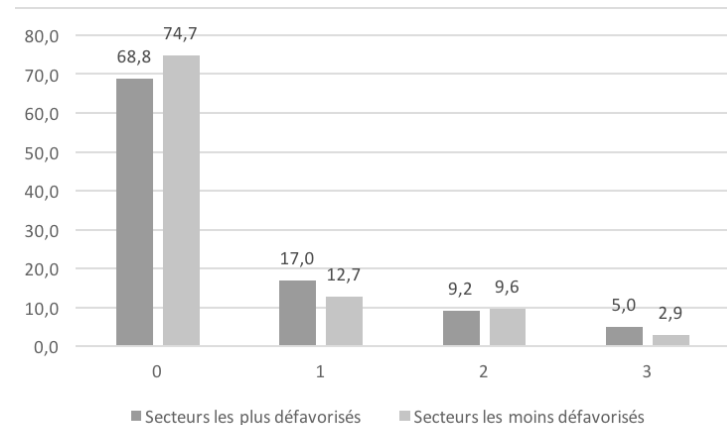


Figure 24. Part des déplacements vers le travail selon le nombre de transferts modaux (Enquête Origine-Destination 2013, Version 13.2b.)

CHAPITRE 5

Discussion

Nous l'avons vu au premier chapitre, la littérature sur la mobilité des populations défavorisées tend à démontrer que la mobilité quotidienne de ces populations est généralement caractérisée par un fort ancrage local. Affichant un niveau de motorisation significativement plus faible, ces dernières auraient effectivement tendance à mettre en œuvre des stratégies visant à tirer le meilleur parti des ressources de proximité. Ceci se traduit de manière générale par un moins grand nombre de déplacements, par des distances et des temps de déplacements réduits ainsi que par un usage important des transports collectifs et de la marche. Les déplacements liés au travail n'échapperaient par ailleurs pas à cette tendance, les groupes les plus précaires limitant leur périmètre de recherche d'emploi à proximité de leur lieu de résidence. Suivant ce cadre, les recherches sur le sujet indiquent que le choix modal, l'ancrage territorial et la localisation résidentielle relèveraient de tactiques mises en place par ces groupes afin d'accéder aux ressources urbaines malgré un déficit de ressources et d'accès à la mobilité. Notre recherche a tenté de vérifier si ces principaux constats s'appliquent aux cas précis des populations défavorisées habitant à Montréal-Nord. Ce chapitre vise à mettre en perspective nos principaux résultats par rapport du contexte théorique présenté au premier chapitre.

Une stratégie modale pour pallier à la faible motorisation des ménages

Contrairement à ce que nous avons imaginé, les ménages les plus défavorisés de Montréal-Nord ne sont pas contraints à une motorisation forcée due à leur localisation résidentielle en proche banlieue. En fait, nos résultats concordent avec ceux des recherches précédentes (Fol, 2010a; 2010b; 2009 ; Jouffe, 2015 ; Le Breton, 2004, 2016), soit que les ménages précaires sont significativement moins motorisés que les ménages les mieux nantis. Ce résultat indique dans un premier temps une accessibilité davantage restreinte ainsi que des déplacements potentiellement plus éprouvants, en ce sens qu'ils s'effectuent à l'aide de modes moins efficaces et moins conviviaux en contexte de proche banlieue (service de transport collectif moins efficace, distances à parcourir plus grandes, sentiment d'insécurité, environnement

répulsif pour les piétons, etc.). La faible motorisation des ménages pauvres et la faible utilisation de l'automobile supposent par ailleurs la mise en place par ces derniers de stratégies visant à mitiger les effets pervers de la relative dépendance automobile du territoire dans lequel ils habitent. En effet, nos résultats révèlent la mise en œuvre d'une stratégie modale par les résidents les plus défavorisés de Montréal-Nord, qui se traduit par une utilisation significative des modes alternatifs à l'automobile, dont le transport collectif et la marche. Les difficultés liées à la faible possession automobile sont ainsi relativisées par la présence d'un système de transport en commun relativement bien développé (pour un territoire de proche banlieue) et d'une desserte de certaines zones d'emplois à faible valeur ajoutée.

L'analyse des distances-temps des déplacements vers le travail a toutefois démontré que ce repli sur les transports en commun génère pour ces populations des inégalités d'accès se comprenant notamment en termes de temps de déplacements significativement plus longs. Au surplus, lorsque l'on s'attarde aux choix modaux privilégiés pour chacune des principales destinations d'emploi, on remarque que lorsque certains secteurs d'emploi sont trop éloignés du lieu de résidence (Centre-Ville, arrondissement Saint-Laurent) ou sont peu desservis par l'autobus (Anjou), les travailleurs défavorisés de Montréal-Nord tendent à privilégier l'automobile, ce qui représente pour ces derniers un effort financier potentiellement important, lequel risque d'être épongé au niveau de la sphère domestique, tel qu'observé dans d'autres contextes urbains (Jouffe, 2015; Enaux et al.2012). En outre, notons que, conformément à la théorie du mauvais appariement spatial, si cet effort financier lié au déplacement devient plus important que les bénéfices relatifs au travail exercé (ex. par le revenu), les risques que ces travailleurs se retirent du marché de l'emploi augmentent (Gobillon et al., 2007). Par ailleurs, comme le mentionne Jouffe, il faut se rappeler que, peu importe le mode utilisé, la mobilité contrainte « se traduit par un budget consacré aux transports nettement plus élevé en périphérie qu'au centre des aires urbaines » (Jouffe, 2014 : 93).

Cette tactique misant sur les modes alternatifs à l'automobile est également observable au niveau des déplacements à pied des travailleurs défavorisés de Montréal-Nord, ce qui rejoint là aussi les constats de la littérature à ce sujet (Le Breton, 2004 ; Fol, 2009). L'usage de la marche afin d'accéder aux lieux d'emplois s'avère toutefois une expérience différente dans le contexte d'une proche banlieue comme Montréal-Nord qu'au sein de quartiers plus centraux. Bien que la relative proximité de nombreuses zones d'emplois aux lieux de résidences permette aux nord montréalais les plus défavorisés d'accéder à moindres coûts financiers à un travail, cette pratique implique des conditions d'accès difficiles. Ainsi, considérant l'environnement souvent hostile au piéton qui caractérise l'arrondissement de

Montréal-Nord est ses environs (particulièrement le secteur Albert-Hudon et les liens permettant de sortir de l'arrondissement) et les temps de déplacement parfois particulièrement élevés qu'elle implique (e.g. se rendre du secteur Albert-Hudon à Saint-Léonard prend 48 minutes), la marche s'avère dans certains cas une pratique éprouvante. Dans d'autres cas cependant, on remarque que la présence d'un bassin d'emploi à faible valeur ajoutée au sein même de l'arrondissement permet des déplacements à pied plutôt courts, ce qui nous pousse à souligner la nature stratégique de la localisation résidentielle des résidents défavorisés de Montréal-Nord.

Une stratégie de localisation résidentielle capitalisant sur les ressources locales

À la vue de nos résultats, le choix de se localiser au sein de cet arrondissement apparaît comme un choix stratégique permettant à ces derniers un arbitrage entre des capacités financières et de mobilité limitées et une nécessité d'accès aux ressources urbaines. En effet, bien qu'excentré et généralement peu convivial aux déplacements actifs, Montréal-Nord demeure un arrondissement urbain doté d'une relative variété d'aménités urbaines (activités commerciales, équipements collectifs, zone industrielle, organismes communautaires), d'un réseau d'autobus desservant relativement bien le territoire, d'un marché locatif abordable et d'un terreau communautaire et social bien développé. Il nous appert ainsi que l'ensemble de ces caractéristiques – que l'on retrouve rarement rassemblées en territoire de banlieue – rend possible la réalisation d'ajustements permettant aux populations défavorisées de diminuer les coûts associés à la mobilité quotidienne et au logement. Ceci s'inscrit dans ce qu'affirme Jouffe (2014), pour qui « comme le revenu, la localisation résidentielle fait partie des déterminants des capacités stratégiques de mobilité » (p.96). Malgré tout, bien que Montréal-Nord soit pourvu de ressources urbaines et sociales, l'accessibilité et les conditions de mobilité des populations défavorisées qui y habitent demeurent de manière générale plus faibles et plus difficiles que celles des populations plus nanties où que celles des groupes vulnérables résidant dans des quartiers centraux. Conformément aux recherches antérieures, nos résultats indiquent que les populations les plus défavorisées de la proche banlieue semblent tirer profit des ressources de proximité. Cependant, considérant l'inscription territoriale de Montréal-Nord, cette proximité est relative et s'inscrit dans des conditions d'accessibilité et de déplacements difficiles.

Une stratégie d'ancrage local et de polarisation des destinations d'emploi

L'analyse de la répartition spatiale des destinations d'emploi a effectivement montré que la population des secteurs les plus défavorisés de Montréal-Nord tend à travailler au sein de trois principaux pôles, dont le plus important est constitué de Montréal-Nord et des arrondissements voisins. Cette polarisation des destinations d'emploi à proximité relative du lieu de résidence s'inscrit dans la lignée des constats des études antérieures (Fol, 2010b; Jouffe, 2014; Le Breton 2016) et témoigne des contraintes d'accessibilité et de mobilité vers le travail qu'expérimentent les nord montréalais les plus vulnérables. On remarque que ces contraintes poussent ces derniers à mobiliser des stratégies d'ancrage territorial visant la réduction de leur mobilité. Ainsi, il est possible d'affirmer que cette polarisation des destinations d'emplois autour du quartier de résidence s'inscrit dans la logique voulant que « la proximité de l'emploi [...] a pour effet de réduire les coûts de déplacement (transports, mais aussi d'éventuels frais de garde d'enfants) et d'augmenter leurs revenus » (Fol, 2010b). Le contraste avec la distribution spatiale des lieux d'emploi des résidents des secteurs les moins défavorisés – qui est significativement plus dispersée – témoigne ainsi à la fois d'un accès spatial restreint aux possibilités d'emploi pour les moins bien nantis et d'une tactique visant à optimiser les ressources disponibles. Cependant, bien qu'à relative proximité des lieux d'emploi, l'aménagement urbain qui caractérise les trajets à parcourir afin de se rendre à ces derniers comprend plusieurs barrières physiques et naturelles et est très peu attrayant pour les piétons et les cyclistes. Cette situation peut alors avoir comme effet de dissuader certains individus d'utiliser de ces modes ou encore de rendre pénibles les déplacements de ceux qui les utilisent.

Au-delà du pôle d'emploi structuré autour de Montréal-Nord, une part importante des déplacements vers le travail est concentrée au sein des arrondissements Saint-Laurent et Ville-Marie (centre-ville). Le centre-ville reste ainsi un pôle d'emploi relativement attractif pour les populations les plus défavorisées de Montréal-Nord. La plus grande spécialisation territoriale de l'emploi au sein de ces deux territoires pourrait expliquer qu'une part importante de travailleurs défavorisés décident de s'y rendre en automobile ou en transport collectifs, et ce, malgré les coûts monétaires et temporels élevés associés à de ces modes respectifs.

En somme, nos résultats montrent que malgré leur localisation en proche banlieue montréalaise, la majorité des populations défavorisées de Montréal-Nord ne semblent pas soumises à une « motorisation contrainte » et/ou à une surmobilité subie. Leurs

comportements de mobilité et les stratégies mises en oeuvre sont généralement similaires à ceux décrits dans la littérature sur le sujet. Ainsi, tout comme les ménages pauvres des quartiers centraux, les ménages pauvres de la proche banlieue mobilisent des stratégies modales (autobus, marche), résidentielles (localisation excentrée, mais près d'aménités urbaines) et spatiales (polarisation, insularité) visant à minimiser leur mobilité et maximiser leur accessibilité. Cependant, une des différences majeures réside dans les conditions dans lesquelles s'effectue cette mobilité vers le travail. L'inscription territoriale de la proche banlieue nord-montréalaise et de ses environs est effectivement marquée par l'enclavement et l'automobilité, deux caractéristiques territoriales rendant les conditions d'accessibilité difficiles, surtout en transport actif. D'autant plus que la marche, il ne faut pas l'oublier, est une composante importante des déplacements en transport en commun.

Dans le même ordre d'idées, on a observé que les populations les plus défavorisées ont des heures de départ vers le travail plus atypique (plus grande part de déplacements hors des heures de pointe). Considérant que la fréquence des transports collectifs est généralement plus faible en dehors des heures de pointe, ceci peut avoir un effet négatif sur les conditions d'accès aux lieux d'emploi des nord-montréalais dépendants de l'autobus. En outre, les personnes les plus vulnérables de Montréal-Nord expérimentent généralement un nombre supérieur de transferts modaux lors de leurs déplacements vers le travail, ce qui peut indiquer des déplacements plus complexes et donc plus pénibles. Le cumul de ces facteurs rend ainsi compte d'une mobilité contrainte, d'une accessibilité réduite (parfois volontairement) et de conditions de déplacements vers le travail difficiles.

Ainsi, contrairement à notre hypothèse de départ, il est possible d'affirmer que, malgré le triple desserrement intra métropolitain, la localisation résidentielle de la population défavorisée à Montréal-Nord permet une accessibilité à l'emploi qui, bien que contrainte, ne condamne pas les groupes les plus précaires à une surmobilité subie. Que ce soit au niveau de la motorisation des ménages, des modes utilisés ou de la répartition spatiale de l'emploi, nos résultats indiquent des comportements de mobilité similaires à ceux mis en évidence au sein de recherches antérieures. De plus, notre analyse tend à montrer que les déplacements vers le travail des populations défavorisées - même s'ils s'inscrivent dans des stratégies capitalisant sur la proximité et qui se soustraient par là à l'injonction générale à la mobilité - sont généralement marqués par une accessibilité réduite et des conditions de mobilité éprouvantes, et ce, tant sur le plan institutionnel qu'environnemental.

Enfin, bien qu'il nous soit impossible d'affirmer avec certitude les impacts de ce déficit de mobilité et d'accès aux opportunités d'emploi sur l'intégration économique

et sociale des populations défavorisées de Montréal-Nord, l'ensemble de nos résultats, combiné aux conclusions des recherches antérieures effectuées sur le sujet, nous pousse à supposer que les différentes contraintes qui conditionnent les déplacements vers le travail de ces populations ne facilitent pas leur intégration sociale et économique (insularité, pauvreté, taux de chômage élevé, etc.).

CHAPITRE 6

Recommandations: vers un droit à l'accessibilité

Miser sur l'accessibilité afin donner aux individus défavorisés le choix de leur mobilité quotidienne

Les comportements de mobilité et les différentes stratégies mobilisées par les populations les plus défavorisées de Montréal-Nord afin de pallier à leurs faibles capacités de mobilité pousse à émettre un constat nuancé quant aux mesures à prendre afin d'améliorer l'accès de ces populations à l'emploi. À l'instar des tendances actuelles en matière de politiques de mobilité, notre analyse nous conduit à proposer des recommandations visant une mise en capacité plutôt qu'une mise en mouvement des groupes vulnérables. En effet, considérant la nature stratégique que revêt pour les résidents de Montréal-Nord leur localisation résidentielle (mixité fonctionnelle, proximité à des zones d'emplois, terreau social et communautaire bien développé, parc locatif abordable, desserte en transport collectif relativement bonne, etc.), il nous apparaît impératif que l'intervention publique dans le domaine des transports et de l'intégration sociale reconnaisse et mette en valeur les stratégies privilégiant l'ancrage local plutôt que l'exigence de mobilité. Nous nous inscrivons en ce sens dans la lignée des conclusions de Jouffe (2014), pour qui « la limitation de la mobilité ne fait pas que marquer un renoncement à la ville [...] [mais] valide aussi un choix de l'ancrage local comme projet valorisé, concurrent à ce qu'offre la mobilité intense » (Jouffe, 2014 : 97). Les politiques, programmes et mesures devraient ainsi relever d'une approche visant à donner le choix du type de mobilité que les individus préfèrent exercer et non pas à renforcer l'injonction à la mobilité. En ce sens, nos recommandations privilégient l'utilisation du principe d'accessibilité plutôt que celui de mobilité. La notion d'accessibilité comme principe directeur nous apparaît plus pertinente pour guider l'action publique. En effet, le concept d'accessibilité comme principe directeur intègre l'idée de choix en mettant notamment « l'accent sur les opportunités et non sur les comportements réels et [en amenant] à raisonner en termes de potentiel et non de résultats » (Fol et Gallez, 2013 : 7). De plus, contrairement à la notion de mobilité, le concept d'accessibilité, en intégrant une meilleure articulation urbanisme-transport, n'implique pas systématiquement une augmentation des déplacements. En termes de politiques publiques, il appert qu'une approche visant la défense du droit à l'accessibilité ouvre un spectre d'interventions

plus grand et plus adapté à la réalité des populations défavorisées qu'une approche fondée sur le droit à la mobilité. Une telle approche a ainsi l'avantage de « de donner aux individus ou collectifs défavorisés les moyens de maîtriser leur mobilité, y compris pour la réduire si tel est leur souhait » (Jouffe, 2014 : 97).

Améliorer les capacités de mobilité vers le travail

La réduction des inégalités d'accessibilité et de mobilité des populations défavorisées passe inévitablement par une amélioration des capacités de mobilité de celles-ci. Afin d'être efficaces, les politiques publiques à mettre en œuvre à cet effet doivent toutefois s'inscrire dans un paradigme de planification des transports concevant la mobilité non pas comme une fin en soi, mais comme un moyen parmi d'autres afin d'accéder aux destinations souhaitées. Considérant le triple desserrement sociospatial et la séparation des fonctions urbaines qui caractérisent la région montréalaise, les populations défavorisées de la proche banlieue doivent parfois franchir des distances significatives afin d'accéder aux lieux d'emploi, même lorsque ces destinations sont considérées comme locales ou à proximité (Fol, 2009). Suivant ce cadre, la mobilité est une approche contribuant à surmonter les inégalités d'accès générées par les grandes distances caractéristiques de la proche banlieue nord-américaine. Ainsi, le développement d'un réseau de transport collectif adapté aux besoins et aspirations des groupes les plus précaires est essentiel. Ceci passe notamment par un maillage plus serré des réseaux, des passages plus fréquents en dehors des heures de pointe et une meilleure connexion des quartiers défavorisés aux zones d'emplois correspondant aux compétences des travailleurs qui y habitent (banlieue à banlieue). Par exemple, dans le cas de Montréal-Nord, les territoires de Saint-Léonard, Anjou, Saint-Laurent et Saint-Michel gagneraient à être mieux desservis.

La même logique s'applique par ailleurs aux transports actifs. La mise en place d'aménagements améliorant les conditions de déplacements à pied et l'amélioration des infrastructures cyclables au niveau des principaux trajets menant aux zones d'emploi de proximité fait partie des mesures à mettre impérativement en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des populations défavorisées à leurs lieux de travail. Nous l'avons vu, les mauvaises conditions de mobilité – surtout au niveau environnemental – représentent un grand enjeu d'accessibilité pour les individus défavorisés ayant un emploi à plus ou moins grande proximité de leur lieu de résidence. Le réaménagement des principaux trajets vers les destinations locales d'emploi est un exemple parmi d'autres d'actions à privilégier.

Rapprocher les services et les emplois locaux

L'amélioration à long terme de l'accessibilité et des conditions de mobilité des ménages défavorisés nécessite non seulement une plus grande articulation en la planification urbaine et la planification des transports, mais également une articulation intégrant davantage la dimension sociale du développement urbain et des transports. Cette articulation vise à dépasser l'approche strictement axée sur l'amélioration des moyens de transport en rapprochant les services et les zones d'emplois des habitants des quartiers pauvres, surtout au sein des territoires dépendants de l'automobile. Nous avons d'ailleurs observé que l'avantage stratégique de Montréal-Nord au niveau de la localisation résidentielle des travailleurs pauvres réside justement dans cette mixité relative des usages résidentiels, commerciaux et industriels. La proximité aux services et lieux d'emplois permet effectivement de contrer les exigences de mobilité et les conséquences sociales de la dépendance automobile qui pèsent sur les moins nantis. En ce sens, il serait pertinent de développer - à l'instar du « accessibility planning » en Grande-Bretagne - un mode d'intervention visant à faire en sorte que les différentes autorités municipales et planificatrices s'assurent d'intégrer les enjeux d'accessibilité à leurs projets.

En outre, il est important que les territoires qui comme Montréal-Nord possèdent un patrimoine industriel ou commercial privilégient le maintien des activités génératrices d'emplois et évitent le plus possible la conversion de ces secteurs en zone résidentielle. Le maintien des zones d'emploi existantes est en ce sens tout aussi important que l'intégration de nouvelles zones. En ce sens, l'exode des emplois à faible valeur ajoutée que vit depuis plusieurs années Montréal-Nord menace à moyen et long termes l'accessibilité à l'emploi des travailleurs défavorisés et devrait faire l'objet de mesures de rétention de l'emploi local.

Tenir compte des projets de mobilité irréalisés dans la planification des transports

L'absence de données qualitatives (provenant d'entretiens, par exemple) ne nous a malheureusement pas permis de faire un portrait des déplacements désirés, mais non réalisés pour cause d'un accès déficient à la mobilité. Ce type de portrait donne un aperçu bien plus précis des inégalités d'accès à la mobilité et est très instructif pour l'élaboration de politiques publiques éclairées. Sans ces informations sur les « immobilités contraintes » des moins nantis, il est effectivement difficile de rendre compte de leurs besoins réels dans la planification urbaine et des transports. Pourtant,

à l'instar de notre recherche, les méthodes traditionnelles de la planification des transports ne tiennent pas compte de cette « demande cachée » afin de déterminer les modalités et le niveau d'offre en transport à pourvoir afin d'améliorer le réseau. En ce sens, l'approche dominante en planification des transports aurait tendance à reproduire les iniquités de mobilité en négligeant systématiquement les besoins non considérés dans la pratique actuelle (Levine, 2013). Nous défendons que l'atteinte d'une meilleure équité dans la planification des transports et l'amélioration des conditions d'accessibilité des populations défavorisées passent nécessairement par une prise en compte de ces désirs inassouvis d'accessibilité. En effet, « under this framework, desired future states of accessibility and its distribution are envisioned, and transportation planning's quantitative toolkit is employed to infer necessary paths toward that goal » (Levine, 2013: 157).

Soumettre la planification des transports aux principes de justice environnementale

Dans le but d'assurer une juste représentation de la dimension sociale de la mobilité dans la planification urbaine et des transports, il serait pertinent de développer un système d'évaluation des projets selon les principes de justice environnementale. Suivant Cairns, Greig et Wachs (2003), « la justice environnementale appliquée aux transports consiste essentiellement à assurer une égale répartition entre les populations des bénéfices et des inconvénients liés aux transports » (cité dans Fol, 2009 : 179). Ainsi, la mise en place d'un tel processus permettrait de poser des actions lorsqu'une situation d'iniquité est observée. Selon Fol (2009), l'application des principes de justice environnementale dans la planification des transports servirait à « [1] permettre l'accès le plus équitable possible des groupes défavorisés (pauvres et minorités) aux transports; [2] veiller à ce que ces groupes ne subissent pas plus que les autres les effets négatifs des infrastructures de transport; [3] donner à ces groupes une part plus importante dans les processus de décision en matière de transport (p. 179).

Favoriser une approche multisectorielle de l'accès à la ville

La mobilité quotidienne est une notion fondamentalement multidimensionnelle. L'importance que revêt l'articulation urbanisme-transport dans la promotion de l'accès à la ville pour tous tient en grande partie de cette nature transversale.

Dans ce contexte, les enjeux liés à l'accessibilité spatiale des plus vulnérables ne peuvent être traités que de du point de vue du transport et doivent être pris en charge de manière concertée par l'ensemble des secteurs de gestion municipale concernés. D'autant plus qu'à l'heure actuelle, la dimension sociale reste le parent pauvre du développement et de la mobilité durable. Ainsi, le recours à des politiques territorialisées en matière d'inégalité d'accès à la ville permettrait une intervention publique davantage représentative des besoins des populations et de la complexité des enjeux d'accessibilité.

CONCLUSION

Partant du postulat que la mobilité quotidienne est un fait sociospatial, notre recherche a pu mettre en évidence les liens de réciprocité qui existent entre les comportements de mobilité, les caractéristiques socioéconomiques des individus et la composition morphologique de la ville. À l'aide de l'Enquête Origine-Destination 2013, nous avons pu constater des pratiques de mobilité vers le travail différenciées en fonction du degré de défavorisation du territoire d'appartenance des travailleurs. Contrairement à notre hypothèse de départ voulant que l'inscription territoriale plus marquée de la dépendance automobile en proche banlieue nord-américaine entraînerait à une motorisation subie des travailleurs pauvres qui y résident, nous avons constaté la mise en oeuvre par ces derniers de stratégies traditionnellement déployées au sein d'environnements présentant une plus grande densité et mixité des usages (quartiers centraux, proche banlieue française) (Jouffe, 2014; Le Breton, 2016, Fol, 2009). En effet, nos principaux résultats montrent que, même si les travailleurs des secteurs les plus défavorisés de Montréal-Nord sont significativement moins motorisés, ces derniers contournent en partie cette contrainte en utilisant davantage les modes alternatifs à l'automobile (stratégie modale), en capitalisant sur l'accès aux ressources locales que permet leur localisation résidentielle (stratégie de localisation résidentielle) et en favorisant l'accessibilité par la proximité plutôt que par la mobilité (stratégie d'ancrage territorial). Ainsi, bien que la mise en oeuvre de ces stratégies est en elle-même le symptôme d'une mobilité contrainte et d'une accessibilité limitée, elle met également en lumière la nature stratégique que revêt l'arrondissement de Montréal-Nord pour ces populations. La présence d'une desserte en autobus relativement efficace, la proximité relative à des bassins d'emploi et l'abordabilité du parc locatif apparaissent comme autant de facteurs permettant un arbitrage entre des capacités de mobilité et financières réduites et une nécessité d'accès à l'emploi et aux aménités urbaines.

Toutefois, la dimension territoriale de la dépendance automobile - grandes distances à parcourir, infrastructures routières, environnement hostile aux piétons et cyclistes, etc. - entraîne des impacts négatifs sur les conditions d'accès des travailleurs défavorisés, d'autant plus que la marche, comme nous l'avons vu, est une composante importante de la mobilité de ces derniers. La morphologie urbaine axée sur les déplacements automobiles que l'on retrouve à Montréal-Nord en général, et dans le secteur Albert-Hudon en particulier, peut effectivement rendre les autres types de déplacements difficiles, voir éprouvants.

L'analyse des comportements de mobilité des populations défavorisées habitant à Montréal-Nord a par ailleurs permis de montrer que la planification urbaine et des transports devraient privilégier une approche fondée sur le concept d'accessibilité plutôt que sur celui de mobilité. Deux grandes catégories d'actions peuvent être mises en oeuvre en ce sens. Premièrement, il est impératif de mettre en place des mesures visant à développer une desserte en transport en commun qui correspond aux besoins et aux aspirations de mobilité des populations défavorisées. Par exemple, privilégier le développement de réseaux de «banlieue à banlieue» connectant les quartiers défavorisés aux bassins d'emploi qui correspondent aux compétences des travailleurs pauvres qui y habitent. Les grands projets de transport collectif comme le Service rapide par bus (SRB) projeté sur le boulevard Pie-IX ou le Train de l'Est n'ont toutefois toujours pas intégré ces considérations et s'inscrivent toujours dans une logique de desserte périphérie-centre, et ce, même si la distribution intramétropolitaine de l'emploi est polycentrique.

La deuxième approche que nous avons identifiée consiste à favoriser la proximité aux aménités urbaines, notamment par une meilleure articulation urbanisme-transport. Dans le cas de Montréal-Nord, ceci se traduit notamment par le maintien sur son territoire et sur les territoires adjacents (Anjou, Rivières-Des-Prairies, Saint-Léonard, etc.) des bassins d'emploi existant et correspondant aux compétences des travailleurs défavorisés (industries, commerces de détail, commerces de gros, etc.). Par exemple, suivant ce cadre, il serait impératif de préserver les usages commerciaux et industriels du secteur Albert-Hudon lors de son réaménagement, lequel est prévu dans le plan stratégique «Montréal-Nord 2020».

De manière générale, notre recherche démontre toute l'importance d'intervenir dans le sens d'une mise en capacité plutôt que d'une mise en mouvement des populations défavorisées. Un processus de planification équitable doit en ce sens avoir comme objectif premier de donner aux individus le choix de leur mobilité quotidienne, peu importe leurs capacités socioéconomiques (ou physiques), et ce, surtout en contexte de proche banlieue où la dépendance automobile est plus marquée. En somme, comme l'explique Jouffe (2014: 97), «l'enjeu est finalement de donner aux individus ou collectifs défavorisés les moyens de maîtriser leur mobilité, y compris pour la réduire si tel est leur souhait».

En outre, si la morphologie urbaine de Montréal-Nord comme territoire de proche banlieue s'est révélée propice à la mise en oeuvre de stratégies de compensation face à la faible motorisation des populations défavorisées, il serait intéressant dans une recherche ultérieure d'effectuer cette même étude, mais pour un territoire de banlieue éloignée encore plus dépendant de l'automobile. Il serait par ailleurs

intéressant d'y intégrer une approche qualitative (e.g. entretiens) afin de permettre une mise en récit des mobilités quotidiennes individuelles et d'évaluer plus en détail les conditions dans lesquelles s'effectue cette mobilité.

Enfin, certaines limites de notre étude méritent par ailleurs d'être mentionnées. Tout d'abord, peu de données de l'Enquête Origine-Destination (2013) nous ont permis d'évaluer précisément la pénibilité des déplacements vers le travail des résidents des secteurs les plus précaires de Montréal-Nord. Des entrevues auraient pour cela été nécessaires, ce qui n'a pu être possible dans le cadre de cette recherche. En effet, l'ensemble des démarches mises en oeuvre afin de recruter des participants n'a mené à aucun résultat. Nous avons dans un premier temps approché les organismes communautaires de l'arrondissement afin que ces dernières nous mettent en contact avec des résidents en situation de précarité. Toutefois, peu de personnes fréquentant ces organismes étaient sur le marché de l'emploi. Nous avons également contacté des associations de locataires de logements sociaux, mais ces dernières n'ont pas été mesure de nous aider. Enfin, des affiches ont été posées dans les organismes communautaires et dans le réseau de bibliothèques de l'arrondissement. Une seule personne nous a contacté suite à cette dernière démarche, et ce, deux mois plus tard. La recherche de participant s'est ainsi étendue sur une période d'environ deux mois, à la suite de laquelle nous avons abandonné toute démarche.

Enfin, en associant des données agrégées (indice de défavorisation par secteur de recensement) à des données individuelles (Enquête Origine-Destination), notre méthodologie s'appuie sur l'assomption selon laquelle les déplacements provenant des secteurs les plus défavorisés sont faits par des individus défavorisés - et inversement-, ce qui ne peut être confirmé hors de tout doute. Cependant, dans le cas qui nous concerne, la représentativité des données utilisées (Statistique Canada, 2011; Secrétariat aux Enquêtes Origine-Destination métropolitaines, 2013) permet de conclure à la fiabilité de cette association.

BIBLIOGRAPHIE

Ades, J., Apparicio, P., Seguin, A-M. (2009). Assiste-t-on à l'émergence de nouvelles formes de distribution de la pauvreté dans les grandes métropoles canadiennes?, Inédits no 2009-05

Ades, J., Apparicio, P., Seguin, A-M. (2012). Are new patterns of low-income distribution emerging in Canadian metropolitan areas?, *The Canadian Geographer*, 56(3), p. 339-361

Agence Métropolitaine de Transport (AMT). (2013). Secrétariat aux enquêtes Origine-Destinations métropolitaines. Enquête Origine-Destination 2013, Mobilité des personnes de la région métropolitaine de Montréal, Faits saillants, Montréal

Apparicio, P., Gagnon, M., Massé, E., Charrette, A., Seguin, A-M, Negron, P. (2011). Portrait socioéconomique du territoire de la MRC de Bellechasse. Repéré à <https://goo.gl/V2s6rX>

Apparicio, P., Seguin A-M., Leloup, X. (2007). Modélisation spatiale de la pauvreté à Montréal : apport méthodologique à la régression géographique pondérée, *Le géographe canadien*, 51(4), p.412-427

Apparicio, P. (2014). Atlas de la zone métropolitaine de l'emploi de Montréal : de l'organisation spatiale du marché du travail à l'organisation spatiale des déplacements domiciles-travail. Édition 2014

Aubin-Beaulieu, J. (2013). Accessibilité à des opportunités d'emploi pour les populations défavorisées : quel est le portrait pour Montréal, Laval et Longueuil ?, (Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Montréal). Repéré à <http://espace.inrs.ca/2446/>

Bacqué, MH., Fol, S. (2007). L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction, *Revue suisse de sociologie*, 33(1), 89-104

Barbonne, R., Shearmur, R., Coffey, W. (2008). Les nouvelles dynamiques intra-métropolitaines de l'emploi favorisent-elles des migrations pendulaires plus « durables » ? Le cas de la région métropolitaine de Montréal, 1998-2003, *Géographie, économie, société*, 1 (10), p. 103-120

Boltanski L., Chiapello, E. (1999). *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard

Brunette, J. (2009). Étalement urbain en région montréalaise : impacts et aménagement durable, (Mémoire de maîtrise, Université de Sherbrooke). Repéré à <https://goo.gl/WtqcFm>

Cardinal-Hardy (2003). Étude de la forme urbaine : caractérisation du secteur Centre-Est, Rapport final

Cass, N., Shove, E., Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access, *The sociological review*, 53(3), 539-555

Chalas Y. (2008). Introduction, dans Chalas Y. et Paulhiac F. (dir.) *La mobilité qui fait la ville*, Actes des troisièmes rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'urbanisme de Grenoble, Éditions du CERTU

Chamboredon J.C., Mathy, J.P., Méjean A., Weber F. (1985) « L'appartenance territoriale comme principe de classement et d'identification », *Sociologie du Sud-Est*, 41, p. 61-88

Cooke, T. (2010). Residential mobility of the poor and the growth of poverty in inner ring suburbs, *Urban Geography*, 179-193

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). (2011). Carte 5, Pôles d'emploi, Plan métropolitain d'aménagement et de développement

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). (2015). L'emploi local dans la région métropolitaine de Montréal. Repéré à <https://goo.gl/ck2ZM8>

Dupuy, G. (2000). Automobilités : quelles relations à l'espace?, dans Bonnet, M., Aubertel, P. (dir), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, 37-51

Enaux. C., Lannoy, P., Lord, S. (2011). Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires, *Articulo - Journal of Urban Research*. Repéré à <http://articulo.revues.org/1765>

Fol, S. (2009). *La mobilité des pauvres*, Paris, Belin

Fol, S. (2010a). Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité, *Regards sociologiques*, 40, 27-43

- Fol, S. (2010b). Encouragement ou injonction à la mobilité, *Revue Projet*, 1(314), p. 52-58
- Fol, S., Gallez, C. (2013) Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville, Colloque International Futurs Urbains, France
- Gibout, C., Toupin, F. (2000). Mobilité subie, déplacements choisis. Le cas de la « surmobilité » contrainte en région Tourangelle. Agence d'urbanisme de l'Agglomération de Tours. Repéré à <http://goo.gl/dl7wYn>
- Gobillon, L., Harris, S., Zenou, Y. (2007) The mechanism of spatial mismatch, *Urban studies*, 44 (12), 2401-2427
- Hanlon, B., Vicino, T. (2007). The fate of inner suburbs : Evidence from metropolitan Baltimore, *Urban Geography*, 28(3), p. 249-275
- Haumont, A. (2006). Le droit à la mobilité : vers un cadre conceptuel renouvelé ?, dans Bonnet, M., Aubertel, P. (dir), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF
- Hess, D.B. (2005). Access to Employment for Adults in Poverty in the Buffalo-Niagara Region, *Urban Studies*, 42 (7), p. 1177-1200.
- Holliday, A., Dwyer, R. (2009) Suburban neighborhood poverty un U.S. Metropolitan areas in 2000, *City and Community*, 8 (2), 155 - 176
- Holzer, H., Quigley, J., Raphael, S. (2003). Public Transit and the Spatial Distribution of minority employment : Evidence from a natural experiment, *Journal of policy analysis and management*, 22 (3), p. 415-441
- Ihlanfeldt, K., Young, M. (1996). The spatial distribution of black employment between the central city and the suburbs, *Economic Inquiry*, XXXIV, pp. 693-707
- Jouffe, Y. (2014). La mobilité des pauvres. Contraintes et tactiques, *Informations sociales*, 2(182), p.90-99
- Jouffe, Y., Caubel, D., Fol, S., Motte-Baumvol, B. (2015). Faire face aux inégalités de mobilité, *Cybergeog : European Journal of Geography*, Repéré à <http://cybergeog.revues.org/26697>
- Kaufmann, V. (2004). Motility : mobility as capital, *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 (4), 745-756
- Kenworthy J., Laube, F. (1996). Automobile dependence in cities : an international comparison of urban transport and land use patterns with implications for sustainability, *Environmental impact assessment review*, 16, p. 279-308
- Kingsley, T., Pettit, K. (2003) Concentrated poverty : A change in course. Urban Institute. Repéré à <http://goo.gl/3gv477>
- Kneebone E., Garr, E. (2010) The suburbanization of poverty: Trends in metropolitan america, 200 to 2008, Brooking Institute. Repéré à <http://goo.gl/suo6tz>
- Kwan, M.P. (1999). Gender, the home-work link and space-time patterns of non-employment activities, *Economic Geography*, 75(4) , p. 370-394
- Le Breton, E. (2004). Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire, dans Orfeuill, JP. (dir) *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Paris, Éditions de l'Aube
- Le Breton, E. (2016). Mobilité et société dispersée. Une approche sociologique, Paris, L'Harmattan
- Leloup, X., Desrochers, F., Rose, D. (2016). Les travailleurs pauvres dans la RMR de Montréal. Profil statistique et distribution spatiale. Rapport complet, INRS-Centre urbanisation culture et société
- Levine, J. (2013). Urban Transportation and Social Equity: Transportation-Planning Paradigms That Impedes Policy Reform, dans Carmon, N., Fainsten, S. (dir.), *Policy, planning, and People*, Philadelphie, University of Pennsylvania Press
- Lewis, P., Thomas-Maret, I., Laforest, A., Métrivier, D. (2011). Localisation des activités métropolitaines : quels impacts sur le navettage à Montréal ?, *Environnement urbain*, 5, p. 38-51
- Linteau, P-A. (1975). Montréal: 1950-1914, *Revue d'histoire urbaine*, 4(1), p. 31-35
- Mignot D., Rosales-Montano, S. (2006). Vers un droit à la mobilité pour tous. Inégalités et territoires et vie quotidienne, Paris, La documentation française

Mokhtarian, P., Papon, F., Goulard, M., Diana, M. (2015). What makes travel pleasant and/or tiring? An investigation based on the French National Travel Survey, *Transportations*, 42, p. 1103-1128

Montréal-Nord (2016). Plan local de déplacement

Negron, P. (2012). Arrimer les compétences individuelles des personnes âgées et l'accessibilité des territoires de banlieue pour une mobilité durable, *Vertigo*. Repéré à <http://vertigo.revues.org/11761> ; DOI : 10.4000/vertigo.11761

Newman, P., Kenworthy, R. (1996). The land use –transport connection, *Land use policy*, 13(1), p. 1-22

Orfeuill, JP. (2004). Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir, Paris, Éditions de l'Aube

Orfeuill, JP. (2010). La mobilité, nouvelle question sociale?, *Sociologies*, Repéré à <http://sociologies.revues.org/3321>

Pouyanne, G. (2007). Note de recherche. Une estimation du lien entre forme urbaine et choix modal. Le cas de six aires urbaines françaises, *Revue d'économie régionale et urbaine*, 3 octobre, 521-541

Shearmur, R., Manzagol, C., Coffey, W. (2000). L'évolution spatiale de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal, 1981-1996, *Cahiers de géographie du Québec*, 44(123), p. 325-339

Shearmur, R., Coffey, W., Dubé, C., Barbonne, R. (2007). Intrametropolitan Employment Structure: Polycentricity, Scatteration, Dispersal and Chaos in Toronto, Montreal and Vancouver, 1996-2001, *Urban Studies*, 44 (9), p. 1713-1738

Secrétariat à l'Enquête Origine-Destination (2013). Enquête Origine-Destination 2013 : La mobilité des personnes dans la région de Montréal, version 13.2b. Sous la direction du ministère des Transports du Québec, du Secrétariat de la région métropolitaine, de l'Agence métropolitaine de transport, de la Société de transport de Montréal, de la Communauté métropolitaine de Montréal, du Réseau de transport de Longueuil, de la Société de transport de Laval, et de l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal.

Shearmur, R. G. et W. J. Coffey. (2002). Urban Employment Subcenters and Sectoral

Clustering in Montreal: Complementary Approaches to the Study of Urban Form, *Urban Geography*, 23(2), p. 103-130.

Statistique Canada. (2011). Recensement de la population, 2011: Profil des secteurs de recensement

Statistique Canada. (2016). Recensement de la population, 2016: Profil des secteurs de recensement

Terral, L., Shearmur, R. (2008). Vers une nouvelle forme urbaine ? Desserrement et diffusion de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal, *L'espace géographique*, 1 (37), p.16-31

Ulysse, P.J. (2006). Travail et pauvreté. Quand le travail n'empêche plus d'être pauvre, *Forum de développement social de l'île de Montréal*.

Veltz, P. (1996). Mondialisation, villes et territoires, l'économie d'archipel, Paris, PUF

Viard, J. (1994). La société d'archipel, Paris, Éditions de l'Aube

Ville de Montréal (2005). Évaluation du patrimoine urbain. Arrondissement de Montréal-Nord.

Vincent-Geslin, S. (2015). Être mobile pour (mieux) exister socialement? Réflexion autour du couple déplacement/mobilité, dans Lord, S., Negron-Poblete, P., Torres, J. (dir), *Mobilité et exclusion, quelles relations?*, Québec, Presses de l'Université Laval

Wiel M. (2002). Ville et automobile, Paris, Descartes et Cie

Zenou, Y., Gauthier, P. (2010). Car ownership and the labor market of ethnic minorities, *Journal of Urban economics*, 67, p. 392-403

ANNEXE A – DÉTERMINANTS DE LA PÉNIBILITÉ DES DÉPLACEMENTS (ADAPTÉ DE MOKHATARIAN ET AL. 2015)

Agréabilité des déplacements quotidiens

Caractéristiques individuelles	Relation
Sociodémographique	L'ensemble des groupes d'âge (à l'exception des 21-24 ans qui ne sont pas étudiants) ont plus de chance de trouver les déplacements plaisants par rapport au groupe de référence (25-34 ans).
Santé	Les personnes entravées dans leurs déplacements, qui ont des problèmes de santé ou qui sont obèses, mais également les personnes très actives et en santé, ont plus de chance de trouver les déplacements déplaisants. Étonnement, la probabilité que les handicapés trouve le déplacement déplaisant est moindre.
Zone de résidence	Comparativement aux personnes habitant au centre-ville, les ruraux ont plus de chance de trouver les déplacements plaisants.

Caractéristiques des déplacements

Motif	Les déplacements pour le travail ont considérablement plus de chance d'être considérés comme déplaisants.
Heure de départ	Les personnes arrivant tôt ont plus de chance de percevoir le déplacement comme plaisant. Au surplus, les personnes arrivant à l'heure ont pour leur part plus de chance de trouver le déplacement déplaisant que ceux arrivant en retard.
Durée	Les trajets de 20 minutes et plus ont davantage de chance d'être perçus comme déplaisants. À partir d'une durée de 40 minutes, le niveau de déplaisance devient exponentiel (5 fois plus élevé). Les déplacements nécessitant un temps de marche de plus de 5 minutes ou un temps d'attente de 5 à 15 minutes ont également plus de chance d'être considérés comme déplaisants.
Distance	Les déplacements entre 1 et 10 km ont plus de chance d'être perçus comme déplaisants comparativement aux déplacements plus courts ou plus longs.
Activités durant le déplacement	Parler avec d'autres personnes (sur place ou à distance) augmente la probabilité que les déplacements soient perçus comme plaisants.

ANNEXE A – DÉTERMINANTS DE LA PÉNIBILITÉ DES DÉPLACEMENTS (ADAPTÉ DE MOKHATARIAN ET AL. 2015)

Fatigue physique et mentale (tiring) relative aux déplacements quotidiens

Caractéristiques individuelles	Relation
Sociodémographique	Les très jeunes enfants ont significativement plus de chance de trouver les déplacements fatiguants à la fois physiquement et mentalement comparativement au groupe de référence (24-34 ans). Il est également plus probable que le groupe des 21-24 ans perçoivent les déplacements comme plus fatiguants. Enfin, le groupe des 50-64 ans a étonnement moins de chance de trouver les déplacements plus fatiguants physiquement (possible biais d'auto selection)
Santé	De manière générale, les personnes moins en santé ou à mobilité réduite ont plus de chance de trouver les déplacements plus fatiguants.
Zone de résidence	Il est plus probable que les personnes vivant en banlieue trouvent les déplacements plus fatiguants physiquement et mentalement que celles vivant au centre-ville

Caractéristiques des déplacements

Motif	Les déplacements vers le travail sont les plus fatiguants tant physiquement que mentalement.
Heure de départ	Les départs en soirée ou durant la nuit augmentent la chance que les personnes trouvent le déplacement physiquement et mentalement fatiguants.
Durée	Plus les déplacements sont longs plus la probabilité que les navetteurs les trouvent fatiguants est élevée. De plus, les déplacements impliquant plus de marche sont également ressentis comme plus fatiguants, à la fois mentalement et physiquement.

ANNEXE B- DESCRIPTION DES INDICATEURS DE LA SÉGRÉGATION RÉSIDENTIELLE (ADES. ET AL. 2012: 346)

The dimensions of residential segregation

Dimension	Selected index	Interpretation of the index
Evenness	<i>IS</i> : Segregation Index (Duncan and Duncan 1955)	This index, which ranges from 0 to 1, measures a group's overrepresentation or underrepresentation in the spatial units of the metropolitan area. The more unevenly a population group is distributed across these spatial units, the more segregated it is. The index value expresses the proportion of the group that would have to move to obtain a perfectly even distribution.
Exposure	<i>xPx</i> : Isolation Index (Bell 1954)	The isolation index measures the probability that a member of a group shares the same spatial unit with a member of his/her own group. It ranges from 0 to 1; the maximum value indicates that the group is totally isolated within the spatial units in the urban area. It indicates the degree of potential contact between members of the same group.
Concentration	<i>ACO</i> : Absolute Concentration Index (Massey and Denton 1988)	Concentration refers to the physical space occupied by a group. The less of the metropolitan area a group occupies, the more concentrated it is. The <i>ACO</i> index ranges from 0 to 1, values that respectively correspond to a minimal concentration (the residential location of members of group X in a large portion of the metropolitan area) and a maximal concentration (the residential location of members of group X in a very small portion of the metropolitan area).
Clustering	<i>ACL</i> : Absolute Clustering Index (Massey and Denton 1988)	This dimension refers to the contiguity or proximity of spatial units where the group lives. The more contiguous spatial units a group occupies—forming an enclave within the city—the more clustered and therefore segregated it is, according to this dimension. The <i>ACL</i> index ranges from 0 to 1 and expresses the proportion of group X living in adjacent spatial units.
Centralization	<i>ACE</i> : Absolute Centralization Index (Massey and Denton 1988)	The centralization index measures the degree to which a group is located near the centre of the metropolitan area, usually defined as the central business district (CBD). The closer a group is to the city centre, the more centralized and thus segregated it is, according to this dimension. The <i>ACE</i> index varies from -1 to 1. It is negative when a group tends to live far from the downtown area and positive when members tend to live near the downtown area. A value of 0 indicates that the group is perfectly distributed across the city. The index is based on the matrix of distance between each census tract centroid and the centre of the city. The centre of each metropolitan area was assumed to coincide with the centroid of its CBD, chosen using official city maps.

Formulas for the indices can be found in the appendix.

ANNEXE C- PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOI DES SECTEURS LES PLUS DÉFAVORISÉS DE MONTRÉAL-NORD

