

**LES DÉPLACEMENTS VERS
LE TRAVAIL CHEZ LES
POPULATIONS DÉFAVORISÉES
DE ST-MICHEL : DES CONDITIONS
DE MOBILITÉ DIFFICILES**

Gabriel Sicotte
supervisé par Paula Negron-Poblete

Université 
de Montréal

EFFA
EXPOSITION DES FINISSANTS /2012
DE LA FACULTÉ DE
L'AMÉNAGEMENT

Mobilité et défavorisation

La mobilité est une des variables centrales du fonctionnement de nos sociétés. Dans le contexte de démocratisation de l'automobile, les lieux où nous avons à faire sont de plus en plus éloignés les uns des autres.

« La qualité de l'insertion sociale d'un individu serait alors fonction de sa capacité de déplacement. »

- Le Breton, 2004

Face à cette nécessité, les différences d'aptitude à la mobilité sont nombreuses entre les différentes classes sociales et risquent d'entraîner une reproduction des inégalités. Ainsi, de nos jours il ne suffit pas d'avoir un travail, mais le déplacement vers celui-ci doit se faire dans des conditions acceptables de temps, distance et coût.

St-Michel: un quartier divisé

Situé au sein de l'arrondissement Villeray-St-Michel-Parc-Extension de Montréal, le quartier St-Michel est l'un des plus défavorisés de l'île.

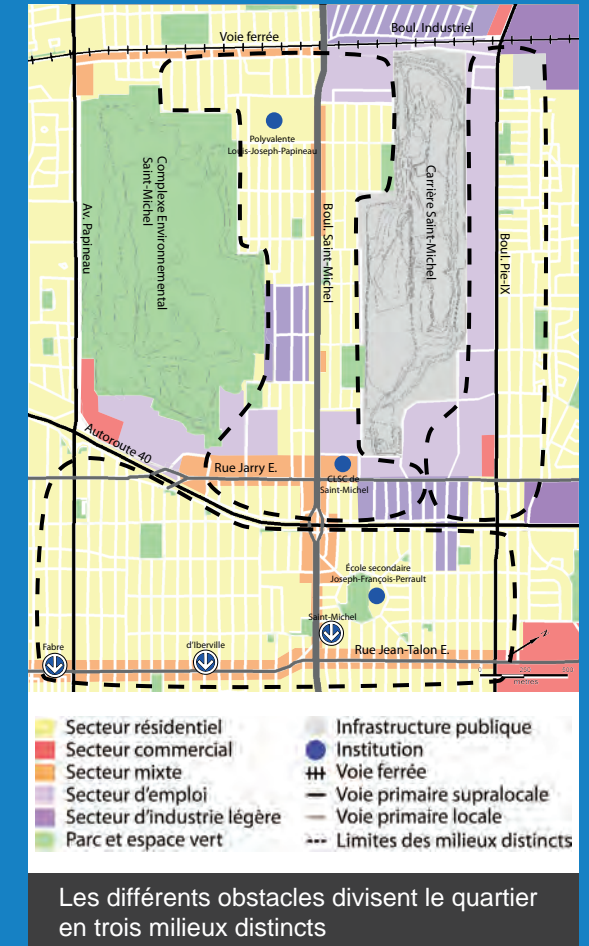
L'autoroute métropolitaine, le boulevard Pie-IX et la voie ferrée engendrent de nombreuses nuisances.

Les carrières Miron et St-Michel ont favorisé une urbanisation rapide qui donne au quartier une morphologie particulière où les résidences côtoient industries, entrepôts et ateliers. Les déplacements internes sont difficiles.

Le quartier est divisé en trois milieux urbains distincts. Le secteur du boulevard Pie-IX est isolé des commerces et services de proximité du quartier, situés principalement sur le boulevard St-Michel et la rue Jean-Talon.



L'autoroute métropolitaine reçoit une importante circulation



L'objectif de cette analyse est de connaître les conditions d'accessibilité aux lieux de travail chez les populations les plus défavorisées du quartier St-Michel.

Indicateur de défavorisation

Un indicateur de défavorisation construit à partir de 7 variables nous a permis d'identifier les secteurs de recensement (SR) les plus défavorisés.

Les sept variables utilisées sont:

- Taux de population à faible revenu avant impôt,
- Taux de familles monoparentales,
- Taux de personnes de 25 à 64 ans n'ayant aucun diplôme,
- Taux d'immigrants récents,
- Taux des ménages propriétaires et locataires ayant un taux d'effort de plus de 30%,
- Revenu moyen de la population.

Les deux SR les plus défavorisés se trouvent au sein du milieu urbain le plus isolé des trois, celui du boulevard Pie-IX.

Analyse des conditions de mobilité

Nous analyserons le comportement de mobilité des SR les plus défavorisés à partir de l'Enquête Origine-Destination 2008

Éléments observés:

- Nombre de déplacements,
- Lieux de destination,
- Modes utilisés,
- Taux de motorisation.

Les SR les moins défavorisés du quartier, dont le profil socioéconomique se rapproche davantage de celui de l'île de Montréal, seront utilisés à titre de comparaison.

Afin de faire ressortir les différents obstacles au déplacement, nous ferons une analyse spatiale des SR les plus défavorisés.

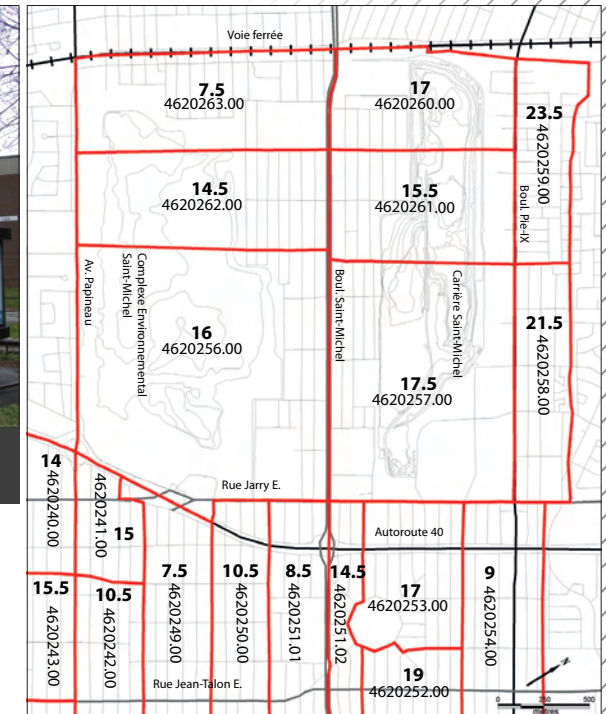


Les logements sociaux sont nombreux dans les secteurs les plus défavorisés du quartier

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

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

Comparaison des profils socioéconomiques



x.x Note de l'indicateur de défavorisation
4620XX.XX Numéro du secteur de recensement
 — Limite du secteur de recensement

Résultats de l'indicateur de défavorisation

Une dispersion différente

Les SR les plus défavorisés présentent des différences marquées par rapport aux moins défavorisés au niveau des destinations:

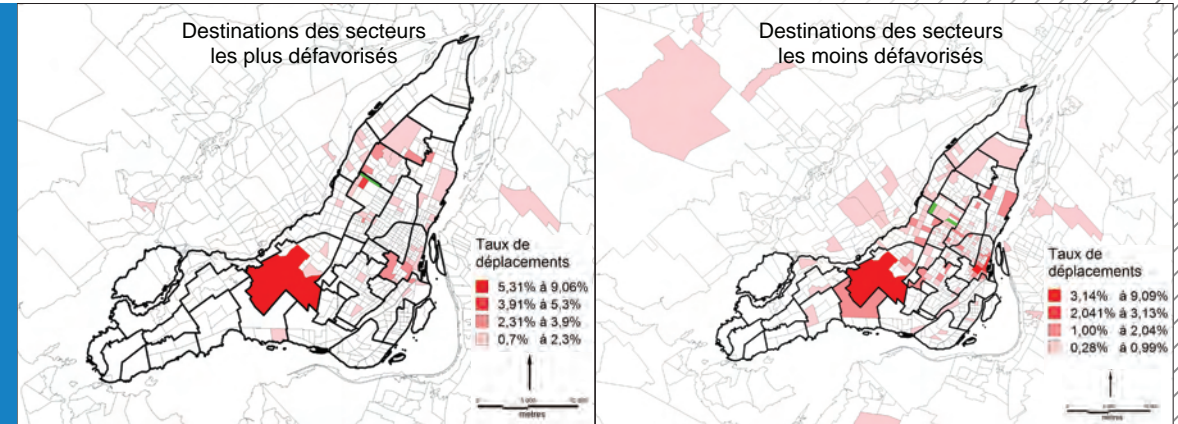
- Moins de SR de destination travail (53 vs 124).
- Des destinations moins dispersées au sein de l'espace métropolitain, concentrées autour de St-Michel, le centre-ville et dans Ville Saint-Laurent.
- St-Laurent accueille 9,05% des déplacements à partir des SR les plus défavorisés et 6,73% à partir des moins défavorisés.
- Les déplacements vers Ville St-Laurent à partir des SR les plus défavorisés se font en voiture, ce qui reflète des conditions de déplacements en transport en commun décourageantes.

Un partage modal différent

Même si le nombre de voitures par ménage est semblable (0,85 vs 0,88) malgré un revenu moyen plus faible dans les SR les plus défavorisés, les différences au niveau des modes utilisés sont nombreuses:

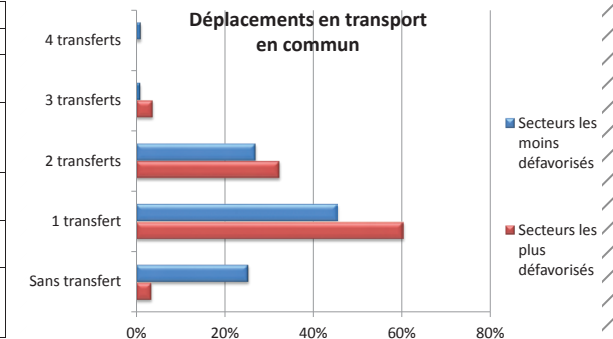
- Moins de déplacements en transport en commun (37,9% vs 42,4%).
- Plus de déplacements en voiture (55,1% vs 50,8%).
- Plus de transferts pour les déplacements en transport en commun.
- Plus de déplacements à pied (8,5% vs 4,7%).

Le temps de déplacement à pied est très long à partir des SR les plus défavorisés. Cela prend jusqu'à 45 minutes pour se rendre vers les destinations de travail sur le boul. St-Michel situées environ à 1,3 Km à vol d'oiseau



Des destinations pour le travail moins nombreuses et moins dispersées au sein de l'espace métropolitain à partir des secteurs les plus défavorisés

	SR les plus défavorisés		SR les moins défavorisés	
	Nombre	%	Nombre	%
Déplacements en voiture	1066,72	55,1%	2697,08	50,8%
Déplacements en transport en commun	732,89	37,9%	2252,04	42,4%
Déplacements à pied	163,78	8,5%	251,89	4,7%
Déplacements à vélo	0	0,0%	112,43	2,1%
Total des déplacements pour le travail	1935,22		5313,44	



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

Une utilisation différente des modes de déplacements

De nombreux obstacles aux déplacements

Les habitants des SR les plus défavorisés font face à de nombreux obstacles dans leurs déplacements.

La majorité des déplacements vers l'extérieur des SR les plus défavorisés passent par le boul. Pie-IX, ne serait-ce que pour traverser la voie ferrée.

- Les six voies du boulevard en font un axe très large et très passant.
- L'accès vers les arrêts d'autobus est décourageant.
- Le faible encadrement du boulevard rend les piétons vulnérables aux intempéries.

La trame des rues est discontinue et oblige à faire différents détours lorsqu'on y circule. Les déplacements à pied vers le boulevard St-Michel nécessitent le passage par la rue Jarry

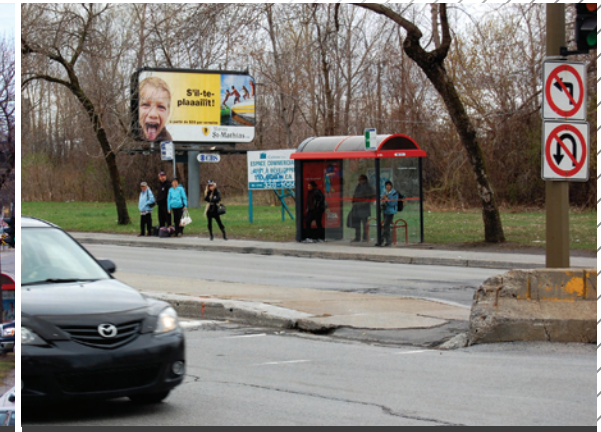
au Sud ou le boul. Industriel au Nord dans des conditions difficiles.

- Le passage sous la voie ferrée est étroit et mal séparé du trafic automobile.
- Le boul. Industriel accueille une circulation importante et ne possède pas de trottoir sur son côté Sud.
- La rue Jarry accueille aussi une circulation importante et son trottoir est entrecoupé de stationnements et poteaux électriques.

Ces différents obstacles rendent les SR les plus défavorisés inadaptés aux déplacements actifs, ce qui pourrait expliquer l'usage de la voiture même pour les courtes distances.



Une circulation lourde sur le boulevard Pie-IX



Conditions d'accès décourageantes aux arrêts d'autobus à l'Ouest du boul. Pie-IX



Une maille discontinue au sein des secteurs les plus défavorisés de St-Michel



La traverse de la voie ferrée passe nécessairement par le boulevard Pie-IX

Constats généraux

Les conditions de mobilité des SR les plus défavorisés sont difficiles vers les lieux de travail, mais aussi pour l'ensemble des déplacements quotidiens. Ainsi, malgré un revenu moindre, ces populations doivent opter pour l'utilisation de la voiture pour le travail.

L'analyse révèle aussi que la part des déplacements pour le loisir est plus petite dans les SR les plus défavorisés. Les populations de ces secteurs tendent à limiter leurs déplacements à ceux qui sont essentiels, tels que le travail.

Des propositions adaptées à des besoins précis

Améliorer les conditions de mobilité des habitants afin de leur offrir des chances

équivalentes au reste de la population et d'éviter leur exclusion sociale. Cela devra passer par des propositions adaptées à des besoins précis.

Des projets tels que le train de l'Est et le système rapide par bus sur le boul. Pie-IX pourront-ils tenir compte des besoins de ces secteurs? Comment améliorer le lien en transport en commun vers les secteurs d'emploi de Ville St-Laurent? Serait-il possible d'adapter les boulevards Pie-IX, Industriel et la rue Jarry aux déplacements actifs et d'en faire des milieux plus agréables pour les piétons? Le réaménagement du boul. Pie-IX pourrait être l'occasion de mettre en valeur le parc Ovila Légaré et mieux exploiter les terrains vacants et les stationnements le long de cet axe.



Le parc Ovila Légaré constitue un potentiel intéressant au réaménagement du boulevard Pie-IX