

Les enfants pauvres des transports alternatifs

Par **Florence Sara G. Ferraris**

Moins cher que la voiture et plus rapide que la marche, le vélo est pourtant souvent le dernier mode de transport utilisé dans les quartiers défavorisés. Faible accessibilité aux équipements, aménagement inadéquat et importants dangers entourant la pratique sont quelques-unes des raisons qui font en sorte que les habitants de ces secteurs hésitent à pédaler pour effectuer leurs déplacements quotidiens.

Un rapide coup d'œil à la carte du réseau cyclable montréalais permet de constater d'importants contrastes entre les différents quartiers de la métropole. Alors que certains arrondissements, comme le Plateau-Mont-Royal, sont striés de voies réservées aux vélos, d'autres, comme Hochelaga-Maisonneuve et Parc-Extension, n'en comptent que quelques-unes, quand elles ne sont pas tout simplement inexistantes.

Ces disparités sont bien souvent reliées aux écarts socioéconomiques qu'on observe également entre les quartiers. Ainsi, les zones plus défavorisées sont généralement celles où les infrastructures sont moindres et où le nombre de cyclistes diminue radicalement.

L'exemple du quartier Saint-Michel

À Saint-Michel, quartier situé au nord-est de Montréal, le réseau cyclable est très réduit, et à peine 5 % des déplacements qui s'effectuent dans le quartier se font à vélo. C'est également l'un des endroits où l'indice de pauvreté est le plus élevé dans la métropole. Enclavé, coïncé de part et d'autre par de larges artères fréquentées par de nombreuses voitures — Pie-IX, Papineau, Saint-Michel, pour ne nommer que celles-là —, le secteur est difficile d'accès lorsqu'on décide d'opter pour un autre mode de transport que l'automobile.

« Les quartiers les plus défavorisés d'une ville sont souvent là où les gens vont naturellement utiliser davantage les transports en commun parce qu'ils n'ont pas nécessairement les moyens de faire autrement, souligne Robin Black, chargé de projet en transport actif chez Tandem Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension. Par contre, ce sont aussi les endroits où ils sont le moins adaptés aux besoins quotidiens des résidents, entre autres à cause des horaires de travail décalés et des longues distances à parcourir pour sortir du quartier. »

Créé dans les années 80 par la Ville de Montréal, Tandem travaille à améliorer la sécurité des citoyens, notamment lors des déplacements de ces derniers. Pour y arriver, l'organisme s'affaire depuis un peu plus de deux ans à recenser « les principaux obstacles à l'adoption des modes de transport actif » et à proposer des solutions. Parmi celles-ci, un aménagement plus à l'échelle des piétons et des cyclistes, et l'élaboration de programmes qui facilitent l'accès à de l'équipement de vélo à moindre coût.

Une question de priorité

Dans un contexte où les problèmes se multiplient rapidement, les transports arrivent bien souvent en bas de la liste des priorités, bien loin derrière l'éducation et la création d'emplois, qui sont généralement ciblées par les pouvoirs publics comme facteurs de changement pour lutter contre la pauvreté.

Or, de récentes études montrent que l'effet des investissements faits dans ces deux domaines est moindre s'ils ne sont pas couplés à d'importantes améliorations de l'offre de transport. Selon une recherche de l'Université Harvard, dont les résultats de la première phase ont été diffusés au printemps dernier, les villes où l'ascension sociale se fait le plus aisément sont celles où le réseau de transport permet une mobilité efficace des résidents, ne serait-ce que parce que cela facilite l'accès aux écoles et aux lieux de travail qui se situent à l'extérieur des limites du quartier.

« On comprend que ce ne soit pas toujours une priorité lorsqu'on parle de pauvreté, insiste Robin Black de Tandem. Les élus en ont déjà plein les bras. » Il estime cependant que la mise en place d'alternatives à l'automobile solo peut avoir un effet qui dépasse largement la simple mobilité des individus. « Ajouter une offre de transport collectif et actif adéquate à l'équation, c'est diminuer les problèmes de santé liés à la pollution de l'air, c'est réduire la quantité d'accidents, c'est augmenter le nombre d'épiceries accessibles... Les transports, ce sont les mailles qui permettent de relier tous les autres facteurs qui contribuent à l'appauvrissement. »

À plus petite échelle, la mise en place d'un réseau adéquat peut, à terme, permettre aux gens de délaisser leur voiture et ainsi faire de grosses économies.

Dans cette optique, Robin Black souhaite travailler, dans les prochains mois, de concert avec des chercheurs universitaires pour déterminer les coûts directs et indirects de l'automobile et faire reconnaître les apports individuels et collectifs qui découlent du fait qu'on réduit la dépendance à ce mode de transport.

Éducation populaire

Un travail d'éducation populaire est donc à faire auprès des élus, mais également auprès des citoyens. En ce sens, une partie du travail de Tandem vise à trouver des résidents « champions » pour porter les idées qu'ils proposent. « C'est toujours une question de modèle, soutient le chargé de projet avec un regard entendu. Ce sont des gens qui sont déjà ostracisés, alors personne ne veut être le premier à faire quelque chose. Même si c'est être le premier cycliste. »

Même son de cloche dans Parc-Extension, principal quartier d'accueil des nouveaux arrivants, situé en plein cœur de la métropole. « Il y avait quelques cyclistes avant qu'on arrive, mais ce n'est rien comparé au nombre qui roule dans les rues aujourd'hui », note Elliot Montpellier, responsable du projet Culture Vélo, une initiative de Vrac environnement, un groupe d'action et de recherche en développement

durable. Encore une fois, ce sont les infrastructures et les services qui manquaient à l'appel.

Lancé en 2012, le projet vise à sensibiliser et à mieux outiller la population du quartier à la pratique du vélo comme moyen de transport utilitaire. Pour y parvenir, l'équipe a, entre autres choses, mis en place un service de réparation et d'entretien de vélo gratuit. L'organisme propose également des promenades en groupe pour initier les néophytes dans un cadre sécuritaire. « Il y a une tendance qu'on peut observer partout, renchérit-il. Quand les incitatifs sont là [que ces derniers soient physiques ou psychologiques], on constate une hausse rapide du nombre de cyclistes. Voyez aujourd'hui, on peine à suffire à la demande ! »
