

Repenser le désenclavement au travers de sa dimension sociale : Travail de cohabitation des échelles métropolitaine et locale en conflit sur le territoire de Pointe Saint-Charles

Redéfinir l'Enclavement :

La conception d'un nouveau Pont Champlain représente une opportunité de repenser l'aménagement des territoires enclavés par les infrastructures d'envergure métropolitaine assurant la connectivité de la Rive-Sud vers le Centre-Ville. Au-delà de la nature physique de l'enclavement, le sentiment d'abandon et l'enfermement des communautés sur elles-mêmes, qui caractérisent la population de Pointe Saint-Charles, mettent en évidence la dimension sociale de l'enclavement. Cet aspect, peu traité dans les études conventionnelles sur l'enclavement, est pourtant une façon originale de traiter la question, mobilisant des interventions moins axées sur les barrières physiques que sur les besoins de la population.

On peut distinguer l'enclavement physique de l'enclavement social. Dans le premier cas, on parle d'un espace clairement délimité par des voies de circulation achalandées à l'échelle métropolitaine, dans lequel réside une population relativement homogène. Dans le deuxième cas, il correspond au sentiment d'appartenance de la communauté et au maintien d'une identité à travers plusieurs générations. L'enclavement peut soit être volontaire, et donc bénéficier d'investissements venant des regroupements communautaires ou d'une mobilisation de ressources importantes, soit involontaire et être alors subi par la population, créant un sentiment d'isolement non désiré.

Nous montrons ici que l'enclavement est une condition relative. Son vécu et sa perception dépendent des besoins des populations, de leur condition de vie et aussi de l'échelle à laquelle on l'observe, qu'elle soit locale ou régionale.



Source : Alex Rykov Photography

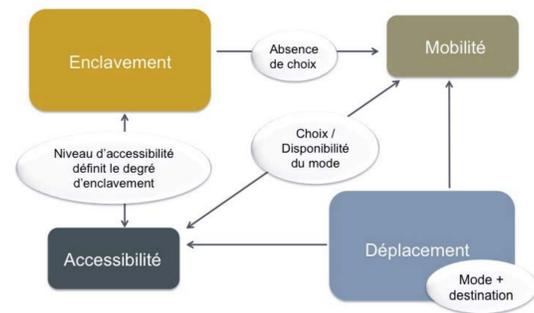


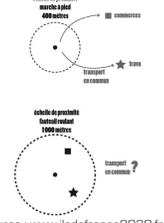
Schéma conceptuel sur l'enclavement et sa relation avec la notion de déplacement

Mandat et vision de Montréal en 2040

Le mandat consiste en l'amélioration des infrastructures de transit de la Rive-Sud vers le centre-ville passant par le Pont Champlain et traversant des quartiers fortement enclavés, notamment par les infrastructures de transport existantes. Deux échelles de vision sont à envisager, sur un horizon temporel de 30 ans. [1] À l'échelle métropolitaine, l'ouverture de Pointe Saint-Charles sur la Rive-Sud mise sur la poursuite du développement de cette dernière autour de pôles d'emplois structurants et vise à penser le Pont comme un axe de circulation bilatéral. [2] À l'échelle locale, la mobilité active est envisagée comme un facteur de désenclavement social pour Pointe Saint-Charles. La disparition progressive du besoin d'une mobilité efficace et rapide et la plus grande implication des valeurs du bien-être, de la santé et de la rentabilité motive ce focus sur la mobilité sociale.



Source : Google Street View



Source : www.iledefrance2030.fr



Illustration de l'Orientation 2 et des actions relatives à la mobilité active à Pointe Saint-Charles



Fonctionnement d'un HUB de mobilité, à la fois outil d'interconnexion et zone d'échanges et de services

Orientation 2 Désenclaver Pointe Saint-Charles par l'accessibilité sociale

Cette orientation vise à consolider les efforts d'aménagement et de gouvernance à l'échelle locale afin de renforcer la mobilité active du secteur de Pointe Saint-Charles et de surmonter les barrières physiques en présence sur le territoire. Trois objectifs sont mis en avant dans le but d'accroître l'accessibilité sociale de Pointe Saint-Charles : (1) Prioriser la mobilité active pour augmenter le rayon de mobilité (2) Assurer une meilleure accessibilité aux espaces verts, collectifs et de loisirs afin de stimuler les relations interpersonnelles (3) Renforcer l'attractivité des artères locales et leur potentiel de sociabilité. Une des actions principales liées à cette orientation consiste à revoir l'aménagement des axes majeurs afin d'inverser la place accordée aux automobiles et à la mobilité active, et de les rendre compatibles aux nouvelles formes de mobilité pouvant émerger d'ici 2040. Il est également envisagé de concevoir le long de ces axes un réseau de stations de marche de façon à percevoir le déplacement non plus comme une démarche fonctionnaliste mais plutôt comme une expérience sensorielle en soi.



Exemple d'espace pouvant être alloué à la mobilité active à Pointe Saint-Charles. Inspiration Tramway des Maréchaux, Paris. Source : www.linternaute.com



Exemple de station de marche/halte. Source : www.archipel-architecture.ca



Mobilité de demain. Source : www.gizmog.com

Orientation 3 Garantir la synergie entre les dynamiques locale et métropolitaine

La pleine réalisation des deux orientations précédentes requiert la cohabitation des différentes échelles d'intervention. L'intégration des systèmes de transport à la ville, et plus spécifiquement au secteur, au moyen de stations « augmentées » implantées le long du tracé du SLR, ainsi que la régulation du transit automobile au sein du quartier de Pointe Saint-Charles visent à concilier deux échelles de déplacement actuellement en conflit. Cette cohabitation peut également être assurée par le maintien d'une diversité sociale sur le territoire, pouvant être garantie par la mise en œuvre d'un accompagnement de la mutation résidentielle et l'imposition de critères de diversité aux futurs promoteurs. A titre d'exemple, la conception d'un HUB de mobilité au nord du Parc d'entreprises de la Pointe Saint-Charles permettrait à la fois d'assurer l'interconnectivité entre les multiples réseaux convergeant en ce point stratégique (SLR, Bus Express, trains de banlieue, pistes cyclables, voies piétonnes et boulevard urbain), mais également d'offrir une grande diversité de services aux populations locales. La gare n'est plus qu'un simple lieu de transit et devient un pôle ouvert sur la ville et le quartier, facilitant les correspondances entre les différentes échelles de mobilité.



Orientation 1 Renverser les échanges entre Montréal et la Rive-Sud

La réalisation de cette orientation passe par l'atteinte de 4 objectifs. Il importe dans un premier temps de créer sur la Rive-Sud un réseau de pôles d'emplois structurés par secteur. Ces pôles seront connectés entre eux par un réseau de transport métropolitain performant. Dans l'optique d'optimisation de ce réseau, le nouveau Pont Champlain doit être utilisé intelligemment en tant qu'axe de circulation bilatéral. Le nouveau pont inclura un SLR liant le Centre-Ville à Brossard, et étant connecté aux réseaux de transport existants via des «HUBs» de mobilité. Le SLR sera conçu pour pouvoir emprunter les voies de rail existantes. Il sera intégré au réseau de trains de banlieue afin d'optimiser le fonctionnement de l'ensemble du réseau métropolitain. Finalement, la planification des pôles d'emplois et des transports doit être intégrée au sein d'une même structure de gouvernance performante et représentative des multiples intérêts en jeu.

Intégration du SLR, reliant le Centre-Ville à Brossard, et connecté aux réseaux de transport existants via des HUBs de mobilité



A droite :
Phasage des différentes interventions proposées, synchronisées avec les projets en cours de rénovation du Pont Champlain et de construction du boulevard urbain

A gauche :
Convergence des différents réseaux de transport vers le HUB de mobilité de Pointe Saint-Charles

