



Conseil Intermunicipal des Transports de La Presqu'île
4, rue Saint-Michel
Vaudreuil-Dorion, QC
450-424-2485

www.citlapresquile.qc.ca Twitter : @CITLapresquile

LES TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS COMME VECTEUR DE REVITALISATION POUR LES ARTÈRES HARWOOD ET LOTBINIÈRE

MÉMOIRE DU CIT LA PRESQU'ÎLE
déposé dans le cadre des consultations sur la requalification du secteur
Harwood / De Lotbinière

PRÉSENTÉ À LA VILLE DE VAUDREUIL-DORION

Le 12 janvier 2015

LE CONSEIL INTERMUNICIPAL DES TRANSPORTS DE LA PRESQU'ÎLE

Le CIT La Presqu'Île (CITPI) a été constitué en vertu d'un décret gouvernemental (la *Loi sur les conseils intermunicipaux*) le 21 novembre 1984. À l'époque, les villes de Vaudreuil, Dorion, Pincourt, L'Île-Perrot, Hudson et Rigaud ratifient l'entente permettant la constitution d'un CIT.

Ce n'est toutefois qu'en mai 2005 que débute les opérations du CITPI. En 2015, celui-ci entamera sa 10^e année d'opération, faisant de lui le plus jeune Conseil Intermunicipal de Transport de la région métropolitaine de Montréal, et une des plus jeunes autorités organisatrice de transport du Québec.

Les efforts conjoints de la population locale, des élus municipaux des sept villes membres ou clientes ainsi que du CITPI font en sorte qu'aujourd'hui, le transport en commun fait partie du paysage urbain de la région, et qu'il est devenu nécessaire dans la lutte contre l'accroissement de la congestion routière, contre les modes de vie centrées sur l'automobile, et contre la pollution de l'air.

Avec la mise en service de plusieurs circuits ces dernières années, le CIT La Presqu'Île a connu une croissance de 17,5% de son achalandage en 2013 pour atteindre 720 332 passagers cette même année (données du Ministère des Transports, 2014). Les données préliminaires indiquent une croissance en 2014 de quelques dizaines de milliers de déplacements. En janvier 2015, le CITPI compte 24 circuits d'autobus et exploite une flotte de 34 véhicules.

En tant que fournisseur de transport collectif à une part de plus en plus importante de la population, et motivé par la volonté de prendre part au projet de requalification des artères Harwood et Lotbinière, le CIT La Presqu'Île dépose un mémoire dans le cadre des consultations sur Harwood pour les raisons suivantes :

- La MRC de Vaudreuil-Soulanges, et tout particulièrement la Ville de Vaudreuil-Dorion, accueilleront au cours des prochaines décennies des milliers de nouveaux ménages.
- De plus, en raison du nombre limité de terrains disponibles pour l'établissement de ces ménages, et considérant la présence d'un grand territoire réservé aux activités agricoles dans le MRC de Vaudreuil-Soulanges, les projets de densification

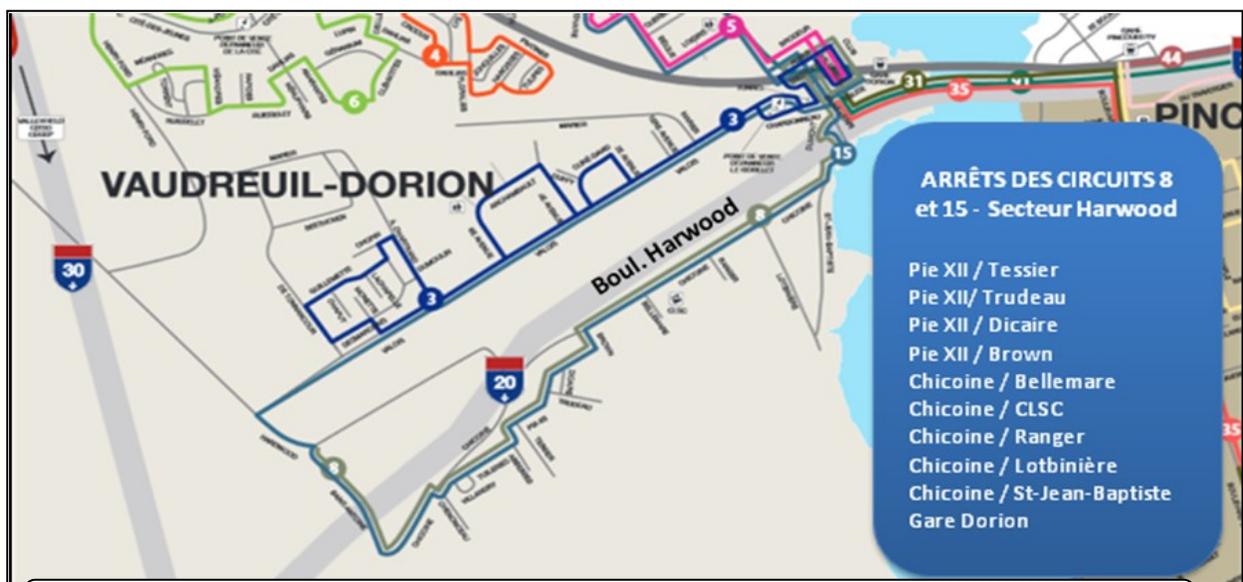
domiciliaires et l'utilisation des transports collectifs et actifs devront faire partie de la solution.

- Les transports actifs et collectifs sont quelques-uns des principaux vecteurs de revitalisation urbaine. Ils contribuent à l'aménagement de villes plus densément peuplées et plus dynamiques sur le plan culturel et économique, et ils structurent l'urbanisation, conformément aux orientations exprimées par le PMAD.
- Enfin, à l'heure actuelle, le CIT La Presqu'Île n'offre pas de service directement sur le boulevard Harwood, et il est dans sa ferme intention de le faire au cours des prochaines années, et pour ce faire, il est nécessaire d'inclure des aménagements pour les transports actifs et collectifs sécuritaires et attrayants pour les usagers et les piétons.

Le présent mémoire expose quelques arguments en faveur de l'intégration du transport actif et collectif à la revitalisation du boulevard Harwood. Il décrit les projets envisagés par le CIT La Presqu'Île en matière de transport collectif dans ce secteur, ainsi que les aménagements urbains qui seraient requis ou envisageables pour faciliter l'intégration du transport collectif sur cette artère achalandée.

Situation actuelle

Le CIT la Presqu'Île dessert présentement le secteur avec un circuit en heure de pointe (le circuit 8), ainsi qu'un circuit en journée et en soirée (le circuit 15). Ces deux circuits circulent actuellement sur la rue Chicoine via la rue St-Jean-Baptiste. En effet, ils n'empruntent pas le



Les circuits 8 et 15 circulent présentement sur la rue Chicoine. (source : www.citlapresquile.qc.ca)

boulevard Harwood car en heure de pointe les temps de parcours sont trop variables pour pouvoir constituer un horaire fiable, principalement en raison de la congestion. L'absence d'espaces réservés pour les autobus permettant de faire des arrêts sécuritaires (des surlargeurs) constitue un autre problème. Le secteur est actuellement desservi de 5h33 à 00h08, du lundi au vendredi, avec un passage aux 20 minutes en heure de pointe et un passage environ toutes les 1h20 en journée et en soirée.

Il y a une réelle demande de la part des usagers de la région pour des déplacements à destination du boulevard Harwood. Les destinations privilégiées sont très variées et s'étalent sur une bonne distance. Suite à l'analyse de nos statistiques d'achalandages, nous constatons que les embarquements et débarquements sont bien répartis tout au long de la rue Chicoine, considérant les multiples possibilités de monter et descendre tout au long du circuit 15. Le CIT La Presqu'Île n'a toutefois pas de données sur la destination finale de ses clients.

Pour ce qui est du circuit 8, les gens se dirigent principalement vers la gare de Dorion où plusieurs options de correspondances s'offrent à eux. De cette gare, les usagers peuvent se rendre vers Montréal en train, ou encore vers Pin court, L'Île-Perrot, Ste-Anne-de-Bellevue (via les circuits 31 ou 35) et la Gare de Vaudreuil en autobus (via le circuit 5), de même que le Cégep Gérald-Godin (Circuit 91). D'ailleurs, il est important de noter que tous les circuits sont synchronisés entre eux, offrant de multiples possibilités aux usagers du transport collectif. Dans l'ordre, les arrêts Chicoine/Ranger, Chicoine/Bellemare et Chicoine/Lotbinière sont les plus utilisés du secteur en 2014.

Les intentions du CIT La Presqu'Île pour le secteur Harwood

Dès 2015, le CIT La Presqu'Île souhaiterait modifier une portion des trajets actuels des circuits 8 (heure de pointe) et 15 (journée et soirée). En effet, ces trajets pourraient emprunter le boulevard Harwood, entre St-Jean-Baptiste et Lotbinière (ou Ranger) pour permettre à la clientèle d'accéder plus facilement aux pôles d'emplois et aux commerces. Le CIT songe également à établir à très court terme une agence pouvant vendre des billets et passes mensuelles d'autobus et de trains dans un commerce du boulevard Harwood. Par ces mesures, le CIT La Presqu'Île cherche également à rendre son réseau plus accessible aux différents organismes œuvrant auprès des personnes atteintes de déficiences physiques et/ou intellectuelles localisées sur le boulevard Harwood ou à proximité. Ainsi, le CIT a pour objectif d'intégrer une partie de cette clientèle actuellement desservie par le transport

adapté (Transport Soleil) ou par un autre moyen, au réseau de transport collectif, lorsque possible.

À long terme, le CIT La Presqu'Île souhaite que son service dans ce secteur ait une portée non seulement locale, mais également régionale, avec des liaisons plus faciles avec les municipalités voisines, (telles que celles sur l'Île Perrot, Les Cèdres, etc), ainsi qu'avec l'île de Montréal.



Un MiDibus, tel que ceux prévus sur le réseau du CIT La Presqu'Île (source : *The Winnipeg Free Press*, 2013)

L'aménagement sur le boulevard Harwood d'édifices avec une mixité commerciale au rez-de-chaussée et résidentielle aux étages, ainsi que d'espaces sécuritaires pour les piétons et usagers du transport en commun permettrait au CIT de réarticuler son réseau de transport en commun, par exemple en privilégiant l'accès au boulevard Harwood comme lieu de passage pour ses autobus. Le CIT La Presqu'Île souhaiterait ainsi procéder à l'aménagement d'arrêts d'autobus à même les accotements, juste avant les feux de circulation des principales intersections du boulevard Harwood, si bien entendu le tout pouvait lui permettre d'assurer la fluidité de son service tout en privilégiant la sécurité des usagers, des piétons et des automobilistes.

À partir du printemps 2015, le CIT La Presqu'Île remplacera progressivement une portion de la flotte de minibus qu'il exploite actuellement par des MiDibus, des autobus «semi-urbains» de 30 pieds de longueur à plancher bas, qui seront mieux adaptés à la circulation sur des routes achalandées. En effet, la taille plus imposante de ces autobus (par rapport aux minibus actuels) fait en sorte qu'ils seront plus respectés par les automobilistes, les camionneurs, en plus d'être plus facilement identifiable par les usagers éventuels. De plus, les autobus seront équipés de support à vélo pour encourager les usagers à concilier le transport en commun avec le transport actif.

Le CIT compte éventuellement faire rouler ce type de véhicule sur le boulevard Harwood, lorsque la demande et l'achalandage le justifieront. Pour faciliter l'accessibilité de ces MiDibus à plancher bas, il serait important de prévoir une hauteur de trottoir facilitant

l'accès direct aux autobus (par une hauteur de trottoir similaire aux planchers d'autobus), entre autres pour les fauteuils roulants, les poussettes, les marchettes, etc.

Le transport collectif au cœur de la revitalisation urbaine

Le transport collectif est souvent associé à une démarche de revitalisation urbaine, car il permet d'offrir de nouvelles opportunités de déplacements et de développement en rendant plus accessible de nouveaux quartiers complets, composés entre autres d'entreprises de services, de commerces de proximité et de logements, à l'ensemble de la population. Ainsi, le transport en commun exerce un pouvoir d'attraction sur les commerces, les familles et l'ensemble de la communauté en contribuant directement et concrètement au rayonnement économique de la ville.

Le CIT reçoit régulièrement des appels de personnes souhaitant s'informer de l'offre en transport collectif dans la région car ceux-ci étudient la possibilité de venir s'y établir. Certains ménages ne possèdent aucun ou un seul véhicule, certains comptent une personne à mobilité réduite, ou des étudiants, ou encore des personnes souhaitant diminuer leur dépendance à la voiture. L'accessibilité des transports en commun, qui se traduit par la proximité au réseau, ainsi que la sécurité des lieux, la fluidité et la fréquence du service, constituent des avantages très importants dans la prise de décision de nombreux ménages lorsque vient le temps de choisir leur futur lieu de résidence.

Ainsi, en plus d'attirer de nouveaux résidents et commerces, la proximité de services de transport collectif constitue un argument supplémentaire pour attirer de nouveaux services publics et gouvernementaux (écoles, hôpitaux) et municipaux (parcs, bibliothèques), de même que des investissements privés, contribuant au développement de notre communauté.

Bien intégrer le transport collectif à une artère achalandée

Il est de notre avis que dans le but d'améliorer la desserte du secteur Harwood, il faut d'abord être en mesure de créer un sentiment de sécurité pour les cyclistes, les usagers du transport en commun et les piétons. Ceci permettra d'attirer davantage de résidents et d'activités dans le secteur. Selon le CIT, la densification du secteur Harwood doit se réaliser d'abord en allouant davantage d'espaces aux citoyens à l'aide de places publiques, de trottoirs plus larges, d'aires de repos et d'arbres. Les espaces adjacents au boulevard sont

trop souvent vacants ou dédiés à des stationnements qui, par endroit, sont sous-utilisés. L'accotement plutôt large dont est doté le boulevard Harwood permettrait aux autobus du CIT d'effectuer des arrêts sécuritaires et pourrait offrir la possibilité d'agrandir l'espace réservé aux piétons.

Le CIT espère que la démarche de revitalisation du boulevard Harwood s'accompagnera de l'aménagement de mobiliers urbains pour les transports actifs et collectifs tels que des abribus équipés de bancs, des poubelles et bancs sur les trottoirs, des supports à vélo, des trottoirs plus larges, de l'éclairage adéquat, des abris pour les intempéries, des intersections avec des traverses de piétons sécuritaires ainsi que des espaces verts pour encourager le transport actif, rendant ainsi la circulation sur cette artère beaucoup plus agréable. Ces initiatives en inciteraient plusieurs à délaisser la voiture au profit de la marche ou du transport en commun et réduirait probablement la quantité de cases de stationnement nécessaire à l'automobile sur cette artère. Le CIT est d'avis que ces mesures contribueraient à attirer des investisseurs sur le boulevard Harwood et ainsi à accélérer sa revitalisation.

Nous croyons également que la revitalisation du secteur Harwood doit passer par son désenclavement, soit en l'intégrant davantage au reste de la Ville. Pour la vaste majorité des citoyens, ce secteur n'est accessible que par l'avenue St-Charles (et le tunnel piéton qui y est situé), et par le chemin Harwood (via la rue Henry-Ford). Or, l'avenue St-Charles est souvent congestionnée en heure de pointe, et se situe à trois kilomètres de distance de l'accès suivant via la rue Henry-Ford. Le CIT La Presqu'Île est convaincu que la création d'une nouvelle artère traversant la voie ferrée parallèle au boulevard Harwood, ou encore la création d'un nouveau parcours piéton jusqu'à la rue Valois, permettrait de désenclaver le secteur.

Le CIT La Presqu'Île offre son soutien au projet de revitalisation du secteur Harwood

Afin de se distinguer de ce qui se retrouve généralement dans les municipalités en périphérie de Montréal, le CIT La Presqu'Île espère que la Ville de Vaudreuil-Dorion favorisera la construction d'immeubles résidentiels de forte densité et d'édifices commerciaux de proximité offrant des produits et services complémentaires, créant un quartier complet et réduisant la nécessité de vastes stationnements. Ce type d'environnement encouragerait la marche, le vélo et le transport en commun en créant des milieux vivants et dynamiques, permettant ainsi à la Ville de Vaudreuil-Dorion de se

distinguer des autres villes. Un tel projet permettrait de créer un milieu de vie de qualité, dynamique, sécuritaire et attrayant, ce qui constituerait un avantage indéniable pour la Ville.

Le CIT La Presqu'Île offre ainsi son soutien à la Ville de Vaudreuil-Dorion pour la réalisation de ce projet de revitalisation du secteur Harwood, ainsi que son expertise en transport de personnes.

Plus un milieu urbain est densifié, plus un service de transport collectif est accessible, convoité, fréquent et sécuritaire. C'est pourquoi le CIT La Presqu'Île est d'avis que la revitalisation du secteur Harwood par sa densification et la création d'un nouveau milieu de vie davantage urbain (offrant une mixité des activités) que suburbain (séparant les activités résidentielles des activités commerciales et institutionnelles) dégage une vision des plus inspirantes pour les années, et surtout les générations à venir.

COUVERTURE DU SERVICE DU CIT LA PRESQU'ÎLE EN LIAISON AVEC LA GARE DORION EN JANVIER 2015



CIRCUITS EN HEURE DE POINTE SEULEMENT : **CIRCUIT 3 – VALOIS** **CIRCUIT 5 – GARE VAUDREUIL/GARE DORION** **CIRCUIT 8 - CHICOINE** **CIRCUIT 9 (PROJETÉ) MARIER**
CIRCUITS TOUTE LA JOURNÉE, JUSQU'À MINUIT : **CIRCUIT 15 VAUDREUIL-DORION TOUTE LA JOURNÉE** **CIRCUIT 35 GARE DORION/PINCOURT/Î-P/STE-ANNE-DE-BELLEVUE**