

Mémoire déposé à :

L'Office de consultation publique de Montréal.

Dans le cadre de la consultation publique sur le secteur Bridge-Bonaventure

Mémoire déposé par :

Le Syndicat de la copropriété Profil-O

Date :

19 septembre 2019



Présentation :

Ce mémoire est présenté par le conseil d'administration du *Syndicat de la copropriété Profil-O*.

La copropriété Profil-O est l'un des trois complexes d'habitation de la Cité du Havre. Elle est située au 2380 de l'avenue Pierre-Dupuy, et regroupe 59 unités d'habitation.

Ce document est remis à l'Office de consultation publique de Montréal, dans le cadre de la consultation publique sur le secteur Bridge-Bonaventure.

Les idées, opinions et propositions contenues dans ce mémoire résultent de consultations et de discussions avec les copropriétaires du Profil-O, ainsi que de réunions de son conseil d'administration, et portent essentiellement sur les problématiques propres au secteur de la Cité du Havre.

Les thèmes abordés dans ce mémoire sont les suivants :

1- Désenclavement – Transport en commun – Mobilité.

2- Vocation et développement du terrain vacant situé entre le Profil-O et le 2190 avenue Pierre-Dupuy.

3- Améliorations et embellissement du quartier.

1- Désenclavement – Transport en commun – Mobilité.

Désenclavement.

Constat - Le secteur Bridge-Bonaventure : des quartiers enclavés.

La première chose que l'on constate lorsque l'on regarde une carte géographique du secteur Bridge-Bonaventure est qu'il est composé en fait de quartiers presque totalement séparés les uns des autres puisque peu de voies piétonnières et cyclables les relient.

De la Cité du Havre, l'accès au secteur de la rue Bridge et du bassin Peel ne peut se faire que de deux façons.

1- Par la rue des Irlandais, où l'absence de trottoir rend tout déplacement piétonnier ou cycliste très dangereux.

2- Par la rue des Moulins/Riverside et la rue Mill. Une grande partie de ce trajet est en fait une piste cyclable dangereuse pour les piétons qui n'ont d'autre choix que de l'utiliser, faute de trottoirs.

C'est également ce chemin que doivent emprunter les résidents de la Cité du Havre pour se rendre dans le secteur de la Pointe-du-Moulin et dans le Vieux-Montréal. S'il existe une piste cyclable entre la fin de la rue des Moulins/Riverside et la rue de la Commune, les piétons quant à eux doivent passer par la rue Mill pour se rendre au pont qui permet de traverser vers le secteur de la Commune et des rues Prince et Queen.

Tous ces trajets sont faiblement éclairés le soir et deviennent ainsi peu recommandés pour des raisons de sécurité. Il est également difficile de les emprunter l'hiver. Notons aussi que ces rues sont fréquentées par un grand nombre de camions lourds et que la rue des Moulins est une voie d'accès et de sortie du trafic de l'autoroute Bonaventure. Autres éléments qui ne favorisent pas le transit piétonnier et cycliste.

Constatons également qu'il est impossible de se rendre directement de la Cité du Havre au centre-ville de Montréal puisqu'aucune piste cyclable et aucun passage piétonnier ne relient directement ces deux secteurs pourtant voisins. Un détour par le trajet menant au Vieux-Montréal est donc la seule alternative.

Enfin, aucun lien cyclable et piétonnier ne relie la Cité du Havre et L'Île-des-Sœurs, quartier voisin et principal centre de services du secteur.

Propositions :

Une grande partie des problèmes d'accès entre les différents quartiers du secteur vient de la présence de l'autoroute Bonaventure.

La démolition de la partie surélevée de l'autoroute Bonaventure et sa transformation en boulevard urbain nous apparaît comme étant la meilleure solution pour éliminer l'enclavement des quartiers du secteur Bridge-Bonaventure et régler les problèmes d'accès piétonniers et cyclables. Le pont ou le tunnel reliant les deux parties du boulevard urbain séparées par le bassin Peel devrait aussi inclure des trottoirs et pistes cyclables.

Cela ne peut évidemment se faire du jour au lendemain, mais d'ici là certaines mesures pourraient être prises afin de faciliter l'accès entre les divers quartiers du secteur.

Selon nous, il est primordial d'établir des liens pédestres et cyclistes sécuritaires et accessibles toute l'année entre la Cité du Havre et les secteurs voisins.

En rendant sécuritaire le passage vers la rue Bridge via la rue des Irlandais par la construction de trottoirs et d'un lien cycliste adéquat.

En ajoutant une troisième voie de transit pédestre et cycliste à mi-chemin entre la rue des Irlandais et la rue Mill.

L'espace sous l'autoroute Bonaventure devrait être transformé en promenade urbaine piétonnière et cycliste et remplacer la piste cyclable actuelle, beaucoup trop dangereuse. Cet espace devrait être bien éclairé, agrémenté de murales et d'art urbain et praticable toute l'année.

Un lien cycliste devrait être établi entre la Cité du Havre et L'Île-des-Sœurs. Une promenade fluviale est déjà proposée par la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain. Sa réalisation nous semble essentielle.

Une passerelle devrait être construite au-dessus du Bassin Peel afin de relier la rue Riverside/Mill et la pointe ouest de la rue de la Commune, mettant fin aux détours existants vers le boulevard Robert-Bourassa et le centre-ville.

Transport en commun

Constat - Le transport en commun est inexistant à la Cité du Havre.

La Cité du Havre est certainement le seul quartier de la ville de Montréal qui n'est desservi par aucun circuit d'autobus. Le seul arrêt de la STM est celui du circuit 168, coin Pierre-Dupuy et chemin des Moulins. Cet arrêt est situé à presque un kilomètre du Profil-O (*et à presque un et demie d'Habitat 67*), et est souvent inaccessible l'hiver. Il n'existe non plus aucun lien entre la Cité du Havre et la station de métro Jean-Drapeau qui devrait logiquement desservir le quartier.

Pour pallier ces manques, les citoyens du quartier ont donc recours à une navette privée qu'ils financent à même leurs frais de copropriété. Contribuant de façon importante aux revenus de la Ville de Montréal par nos diverses taxes, nous estimons donc avoir minimalement droit à un service de transport en commun sans avoir à financer une navette privée. Il s'agit là clairement d'une anomalie à corriger.

Ironiquement, un très grand nombre d'autobus circulent à intervalle régulier sur l'avenue Pierre-Dupuy, ceux-ci servant au transport des employés et de la clientèle du Casino de Montréal.

Notons finalement qu'avec l'arrivée prochaine du REM reliant l'Île-des-Sœurs et le centre-ville de Montréal, le circuit d'autobus 168 perdra une grande partie de ses usagers.

Proposition :

Un circuit d'autobus reliant la station de métro Jean-Drapeau et le centre-ville de Montréal, en passant par le Casino de Montréal et l'avenue Pierre-Dupuy devrait être mis sur pied.

Ce circuit devrait éventuellement se rendre à la future station REM du Bassin Peel.

Mobilité

Constat - L'accès automobile à la Cité du Havre, une problématique de circulation de transit, mais une priorité pour ses résidents.

L'avenue Pierre-Dupuy voit son trafic automobile augmenter. En plus du trafic local, elle est l'une des deux seules voies d'accès au Casino. Un autre problème est son utilisation comme raccourci entre la Rive-Sud ou l'est de la ville et le centre-ville de Montréal.

La limite de vitesse de 50 km/h est très peu respectée sur l'avenue. Il est également très difficile pour les piétons de la traverser, car un seul feu de circulation, situé à la sortie des stationnements d'Habitat 67 et de Tropiques Nord, permet un contrôle du trafic automobile. Pour la même raison, il est parfois très difficile pour les copropriétaires de Profil-O de sortir des stationnements de la propriété.

Des changements en cours dans l'aménagement des quais du port de Montréal provoqueront aussi une augmentation de la circulation sur l'avenue Pierre-Dupuy puisqu'un accès aux stationnements du port sera dorénavant possible à partir de l'avenue, juste avant le Profil-O. Cela compliquera davantage les entrées et sorties de notre complexe résidentiel.

La question de la circulation automobile sur l'avenue Pierre-Dupuy a déjà été abordée par les copropriétaires des trois complexes de copropriété de la Cité du Havre dans un mémoire conjoint déposé à la Commission de consultation publique de Montréal lors de la consultation sur l'avenir du parc Jean-Drapeau, à l'automne 2018. Ce mémoire est joint en annexe.

Nous proposons à l'époque un maintien de la circulation de transit sur l'avenue Pierre-Dupuy, en spécifiant toutefois que si des mesures de mitigation du trafic automobile devaient être instaurées, nous revendiquions alors un statut de circulation locale, pour des raisons d'accès et de sécurité.

Dans son rapport publié en avril 2019, les commissaires ont effectivement proposé une telle mitigation.

Propositions :

Advenant des mesures allant dans le sens d'une mitigation du trafic de transit entre le pont de la Concorde et le pont Jacques-Cartier, un système de vignettes ou l'équivalent devrait être mis sur pied afin de permettre aux résidents de la Cité du Havre de continuer d'utiliser le chemin les reliant au pont Jacques-Cartier, leur octroyant ainsi un statut de circulation locale.

Des mesures devraient être prises afin de ralentir la vitesse du trafic automobile sur l'avenue Pierre-Dupuy. Que ce soit par la baisse de la vitesse permise et/ou l'ajout de feux de circulation ou de panneaux d'arrêt.

Le nombre de passages piétonniers et cyclistes devrait être augmenté.

2- Vocation et développement du terrain vacant situé entre le Profil-O et le 2190 avenue Pierre-Dupuy.

Constat - Une vocation doit être trouvée pour ce terrain.

Héritage de l'Expo 67, le grand terrain boisé situé entre le Profil-O et le 2190 Pierre-Dupuy (ancien musée d'art contemporain) reste à l'abandon, bien qu'il soit entretenu par ses propriétaires.

En tant que voisins immédiats de ce terrain, nous sommes à même de constater les problèmes que cela peut engendrer, particulièrement lorsque le terrain n'est pas enneigé et donc accessible.

Bien qu'interdit d'accès, ce terrain est abondamment fréquenté. Nous sommes continuellement témoins d'actes de vagabondage, de consommation de drogues, de sollicitation sexuelle et de grossière indécence. La fréquentation de ce terrain par la clientèle des grands festivals de musique de l'île Ste-Hélène et du Grand Prix de Montréal est également problématique et nous force souvent à augmenter notre personnel de surveillance.

De plus, la présence de ce grand terrain vague le long de l'avenue Pierre-Dupuy a un impact sur la sécurité de nos déplacements piétonniers de soir et de nuit.

Par contre, nous croyons que le développement futur de cet espace doit être fait de façon très prudente et en tenant compte de plusieurs facteurs.

Tout d'abord, ce terrain constitue l'un des rares îlots de verdure du secteur Bridge-Bonaventure. Il semble important pour nous d'en conserver la plus grande partie possible. Il offre aussi un accès au fleuve dont les Montréalais et Montréalaises doivent profiter. De plus, l'aspect historique du lieu doit aussi être tenu en compte. Des vestiges de l'Expo 67 sont encore présents un peu partout, et le tracé de certains chemins menant aux divers pavillons existe toujours, parfois même bordé par les structures restantes des lampadaires de l'exposition universelle. Nous considérons que ces éléments doivent être préservés et davantage mis en valeur.

Par conséquent, nous croyons qu'un développement résidentiel massif ne devrait pas être envisagé pour la Cité du Havre.

Propositions :

Nous croyons que la plus grande partie du terrain vague actuel devrait être transformée en parc dont devrait pouvoir bénéficier l'ensemble de la population de Montréal et des environs, ainsi que les touristes qui visitent la ville.

La rive donnant sur le fleuve devrait être aménagée en promenade panoramique piétonnière et cyclable, et reliée au réseau des pistes cyclables de Montréal.

Scénario 1 :

Parc commémoratif de l'Expo 67 : Utiliser les lieux actuels et les vestiges de l'Expo pour en faire un lieu ludique de commémoration de l'exposition universelle.

Plusieurs œuvres et sculptures datant d'Expo 67 pourraient avoir leur place dans ce parc et retrouver leur sens premier.

On pourrait aussi trouver dans ce parc des espaces d'information qui recréeraient l'histoire et l'esprit de l'Expo.

L'utilisation des nouvelles technologies (p. ex., Cité mémoire) et de la réalité augmentée pourraient bonifier encore davantage cette expérience.

Le lieu deviendrait à la fois un parc et un espace historique, touristique et éducatif.

L'édifice du 2190 Pierre-Dupuy pourrait être transformé en pavillon d'accueil avec centre d'interprétation et commerces de proximité.

Scénario 2 :

Parc de la Cité du Havre : Le terrain pourrait être transformé en grand parc aménagé avec espaces de loisirs, de repos et de pique-nique dont pourrait bénéficier toute la population de la ville.

La grandeur du terrain disponible permettrait vraiment de créer un parc à usages multiples.

Des terrains d'exercice de sport de participation pourraient y être construits, un parc à chiens pourrait être aménagé, etc.

Encore ici, le 2190 Pierre-Dupuy pourrait trouver une vocation de pavillon d'accueil et de services.

Le rappel du nom Parc de la Cité du Havre n'est pas anodin. C'est ainsi que le parc de Dieppe était nommé avant 2017, et nous croyons que ce nom pourrait à nouveau être utilisé en raison de sa signification historique et géographique.

Développement résidentiel :

Nous croyons que tout développement résidentiel doit tenir compte de l'importance de conserver l'espace vert de la Cité du Havre. Il doit aussi tenir compte de l'esprit des lieux et des développements résidentiels existants. Finalement, les limites des voies d'accès à la Cité du Havre font en sorte qu'une augmentation trop importante de la population du quartier n'est aucunement souhaitable et pourrait créer d'importants problèmes de circulation routière.

Les trois complexes résidentiels existants partagent certaines caractéristiques et certaines valeurs qui devraient être également partagées par des développements futurs.

Ainsi, conformément à la vision de Moshe Safdie, les appartements des trois complexes actuels ont à la fois vue sur la ville et vue sur le fleuve. Les trois complexes sont à peu près d'égale hauteur et sont espacés les uns des autres à peu près par la même distance.

Ces caractéristiques font partie des raisons pour lesquelles ces édifices ont été choisis par leurs résidents. Et nous croyons que ces caractéristiques doivent être préservées.

Propositions :

Par conséquent, nous proposons que s'il devait y avoir développement résidentiel sur la portion non développée du secteur, ce développement devrait être limité à la bordure de l'avenue Pierre-Dupuy.

Ces nouveaux complexes devraient respecter la hauteur des complexes existants et garder le même type d'espacement entre chaque édifice. Aucun nouvel édifice ne devrait nuire à la vue des complexes d'habitations existants. Et chaque nouvel édifice devrait aussi bénéficier de vues à la fois sur la ville et sur le fleuve.

Un tel développement ferait en sorte qu'une très grande partie du terrain vague existant garderait sa vocation verte et deviendrait en quelque sorte le cœur (et le poumon) du quartier. De plus, cela tiendrait compte de la limite de capacité des voies d'accès au quartier.

3- Améliorations et embellissement du quartier.

Enfin, voici en vrac quelques constatations et suggestions qui s'adressent davantage à des problématiques actuelles inhérentes au quartier de la Cité du Havre.

Constat : Les infrastructures piétonnières sont en très mauvais état, très mal entretenues l'hiver et souvent impraticables pendant cette saison, ce qui constitue une situation très dangereuse pour les résidents.

Propositions :

Assurer un meilleur déneigement des trottoirs de l'avenue.

Refaire le trottoir du côté sud de l'avenue Pierre-Dupuy, et l'élargir lorsque c'est possible.

Élargir et transformer la piste cyclable en promenade cyclable et piétonnière et avec installations de bancs pour l'observation du panorama montréalais et d'Habitat 67.

Ces deux mesures, jumelées à une modernisation de l'éclairage, permettraient aussi d'embellir l'avenue et de l'harmoniser avec la fonction des complexes d'habitation existants ainsi qu'avec le panorama omniprésent de la ville de Montréal.

Constats : Nous sommes témoins de graves problèmes d'itinérance, de comportements de nature sexuelle et de prostitution sur le terrain non-développé situé entre le Profil-O et les studios MELS.

Nous éprouvons aussi des problèmes de sécurité le soir sur le trottoir entre le 2190 Pierre-Dupuy et le Profil-O.

Propositions :

Instauration de patrouilles policières régulières sur le terrain vacant de l'avenue Pierre-Dupuy.

Amélioration de l'éclairage sur l'avenue dans sa portion non-habitée.

Constats : L'entrée ouest de l'avenue consiste en un stationnement à gauche et en un vaste terrain gazonné à droite (anciens studios de Radio-Canada).

De nombreux blocs de bétons bordent le trottoir de l'avenue entre son entrée ouest et Tropiques Nord.

Propositions :

Remplacer le terrain gazonné coin Pierre-Dupuy et Chemin des Moulins par une esplanade gazonnée, piétonnière et cycliste.

Enlever les blocs de bétons et les tas d'asphaltes et de gravier qui bordent le trottoir et les remplacer par des monticules gazonnés et paysagés.

Parc de Dieppe

Constats : Plusieurs installations du parc ont besoin d'être rénovées.

Certaines clôtures sont absentes, manquantes ou abimées.

Certaines sections du parc sont fermées à cause des risques de glissement de terrain dus à la crue des eaux.

L'accès au parc n'est pas invitant.

Propositions :

Réparation de la structure et des dalles de la pergola à l'extrémité est du parc.

Réparation et remise à niveau des bancs lorsque nécessaire.

Réparation des clôtures et installation d'une clôture entre la partie sud du parc et le fleuve.

Réaménagement ou fermeture des sections du parc jugées dangereuses.

Mise en valeur de la structure du pont de la Concorde qui mène au parc et du stationnement sous le pont. Meilleur éclairage et peinture colorée ou thématifiée (murales, art urbain).

Conclusion :

Il est important pour nous d'améliorer les options de transport et de mobilité de la Cité du Havre.

Cela devrait passer par le désenclavement du quartier et l'amélioration de ses liens avec les quartiers voisins.

Le quartier doit aussi être mieux desservi par les transports publics.

En cas de mitigation du trafic de transit sur les îles du parc Jean-Drapeau, un statut de circulation locale doit être accordé aux résidents de l'avenue Pierre-Dupuy.

L'amélioration et l'embellissement des infrastructures actuelles nous semblent prioritaires.

Le développement du terrain situé entre le Profil-O, le 2190 Pierre-Dupuy et les studios MELS devrait être fait dans un grand souci de préservation et de mise en valeur des espaces verts existants au profit de l'ensemble de la population de la région montréalaise.

Tout développement résidentiel devrait respecter l'esprit des lieux, préserver l'ensemble des espaces verts actuels et ne devrait pas se faire au détriment des complexes résidentiels existants.

Ce mémoire a été rédigé par M. André Ducharme et déposé par le conseil d'administration du Syndicat de la copropriété Profil-O.

Mme Francine Allaire, présidente
M. Luc Beaulieu, vice-président
Mme Cindy Benchimol, secrétaire
M. André Ducharme, administrateur
M. André Plouffe, administrateur
M. Jean Renaud, observateur
M. François Gougeon, observateur

Mémoire déposé à :

L'Office de consultation publique de Montréal.

Dans le cadre de la consultation publique sur l'avenir du parc Jean-Drapeau.

Mémoire déposé par :

Habitat 67

Le Syndicat des copropriétaires de Tropiques Nord

Le Syndicat de la copropriété Profil-O

Sujet :

La circulation automobile dans les îles du parc Jean-Drapeau

Date :

Le 14 septembre 2018

Présentation :

Ce mémoire est présenté conjointement par la *Société en commandite complexe d'habitation '67, le Syndicat des copropriétaires de Tropiques Nord*, et le *Syndicat de la copropriété Profil-O*.

Ces trois complexes d'habitation en copropriétés (*Habitat 67, Tropiques Nord et Profil-O*) sont situés sur l'avenue Pierre-Dupuy, à la Cité du Havre, à Montréal, et regroupent 327 unités d'habitation.

Ce document est remis à l'Office de consultation publique de Montréal, dans le cadre de la consultation publique sur l'avenir du parc Jean-Drapeau, et porte plus particulièrement sur la circulation automobile dans les îles du parc et vers celles-ci.

Contexte historique et géographique :

La Cité du Havre et les îles du parc Jean-Drapeau sont étroitement liées de bien des façons.

Historiquement, d'abord, puisque la Cité du Havre, l'île Ste-Hélène, l'île Notre-Dame et la Ronde se sont vues réunies dans le cadre de l'Expo 67 et que, de bien des façons, ce lien tient toujours.

La Cité du Havre était l'un des seuls points d'entrée de l'Exposition universelle. On y retrouvait la Place d'accueil d'où les visiteurs pouvaient prendre l'Expo Express et dont le trajet longeait l'actuelle avenue Pierre-Dupuy, afin de se rendre aux autres sites de l'Expo.

La Cité du Havre regroupait également plusieurs pavillons thématiques, un centre de télédiffusion, une salle de spectacle et les bureaux administratifs de l'exposition.

On y retrouvait, et on y retrouve toujours, Habitat 67, l'un des symboles de l'Expo, l'une de ses seules constructions encore existantes, classée monument historique par le ministère de la Culture du Québec, considérée aujourd'hui comme l'une des attractions touristiques majeures de Montréal, et l'un des pôles d'attraction du parc Jean-Drapeau.

L'axe de circulation ainsi créé existe encore aujourd'hui. L'avenue Pierre-Dupuy étant reliée aux îles du parc Jean-Drapeau par le pont de la Concorde, elle demeure l'un des deux seuls accès au parc, que ce soit par le réseau routier, ou par le réseau cyclable, tous deux fortement utilisés.

Le lien géographique entre la Cité du Havre et le parc des îles est donc tout naturel. En ce sens, la Cité du Havre a autant de proximité géographique avec le parc des îles qu'avec la ville de Montréal.

La Cité du Havre et le transport automobile :

L'avenue Pierre-Dupuy, de par sa position géographique, est dans une situation particulière en ce qui concerne le transport.

Aucun circuit de transport en commun ne la dessert. Elle n'est reliée d'aucune façon à la station de métro Jean-Drapeau, bien que cette station du réseau de la STM soit la plus près de l'avenue (2 km) et devrait, logiquement, la desservir.

La Cité du Havre est l'unique quartier de Montréal qui n'est accessible que par une seule rue. La circulation automobile n'y est donc possible que par deux voies d'entrée et/ou de sortie.

On peut y accéder par l'autoroute Bonaventure ou ses voies de service, d'un côté, ou par l'île Ste-Hélène et le pont de la Concorde, de l'autre.

Pour les résidents de la Cité du Havre, l'accès au pont Jacques-Cartier par l'île Ste-Hélène est le seul accès direct vers l'est. Les seules autres avenues possibles, que ce soient le pont Victoria (lorsque le sens de la circulation le permet), le pont Champlain, ou l'autoroute Ville-Marie, impliquent toutes des détours importants, tant en temps qu'en distance.

À titre d'exemple, voici les distances et durées d'un trajet entre Habitat 67 et le centre commercial Place Longueuil, à l'heure de pointe du matin.

Par le parc des Îles et le pont Jacques Cartier :
6,4 kilomètres. 12 minutes.

Par les autoroutes Bonaventure et Ville-Marie et le pont Jacques-Cartier :
11 kilomètres. 25 minutes.

Par l'autoroute Bonaventure, le pont Champlain et l'autoroute 132 :
20 kilomètres 50 minutes.

Par le pont Victoria :

Trajet impossible. Fermé en direction sud. C'est le contraire à l'heure de pointe du soir.¹

Contrairement à bien des automobilistes, de plus en plus nombreux, qui utilisent le pont de la Concorde et le chemin McDonald comme raccourci vers ou en provenance de la Rive-Sud ou de l'est de Montréal, nous jugeons que cet itinéraire doit donc être considéré comme étant vital et essentiel pour les résidents de la Cité du Havre.

Selon une évaluation faite par le Casino de Montréal, le fait de limiter l'accès automobile aux seuls stationnements du Casino, sans possibilité de transit, doublerait le nombre d'automobilistes utilisant l'avenue Pierre-Dupuy afin de s'y rendre, le faisant ainsi passer de 23,000 à 47,000 véhicules et plus, par semaine.

Les désagréments que cela pourrait nous occasionner sont nombreux et incluent l'accès à nos complexes d'habitation, le bruit, l'augmentation de la pollution ainsi qu'un risque d'accident beaucoup plus élevé.

Nous croyons également que, pour des raisons de sécurité (*accident majeur, travaux routiers, incendie, urgence médicale, évacuation*), il est primordial de conserver les deux axes d'accès à notre quartier afin de pouvoir y entrer et en sortir le plus rapidement possible dans toutes les directions et de garder nos complexes d'habitation facilement accessibles à tout véhicule d'urgence, peu importe sa provenance.

Il arrive d'ailleurs parfois que pour diverses raisons, l'accès ouest de l'autoroute Bonaventure vers l'avenue Pierre-Dupuy soit fermé, rendant extrêmement complexe l'entrée par l'ouest vers la Cité du Havre. L'accès par l'est devient alors la seule alternative logique.²

¹ Source Google Maps, 5 septembre 2018, 7 :45h am... Nous avons fait une première simulation le mardi 4 septembre 2018. Ce matin-là, un incident sur le pont Champlain faisait en sorte que la durée de ce trajet était de 90 minutes.

² À titre d'exemple, la sortie 2 de l'autoroute Bonaventure direction ouest a été fermée du 31 août au 3 septembre 2018. Rendant impossible l'accès direct à l'avenue Pierre-Dupuy.

En conclusion :

Dans le document intitulé *État des lieux du parc Jean-Drapeau*, on souligne avec justesse la question de l'augmentation de la circulation automobile de transit sur les îles du parc Jean-Drapeau. Nous sommes à même de le constater puisqu'en tant que résidents de l'avenue Pierre-Dupuy, nous en subissons également parfois les inconvénients.

Ce document laisse également entendre qu'il pourrait être envisagé de mettre en pratique des mesures de mitigation du trafic de transit. La question numéro 7 du questionnaire intitulé *Transports et déplacements au parc Jean-Drapeau* va également en ce sens.

Nous sommes conscients que vous en êtes aux étapes de consultation et de réflexion sur ce sujet, mais avant qu'une décision impliquant une limitation ou une interdiction de la circulation de transit dans le parc des îles ne soit prise, nous aimerions que notre situation très particulière soit considérée.

Le cas échéant, nous croyons que les résidents de la Cité du Havre devraient avoir droit à un statut de circulation locale qui pourrait leur permettre de pouvoir continuer à emprunter en tout temps cet axe routier.

Nous vous remercions de nous avoir permis de nous exprimer à ce sujet, et demeurons disponibles pour des discussions futures, s'il y a lieu.

Jean Saine
Président
Habitat 67

Normand Létourneau
Représentant des commandités et directeur général
Habitat 67

Alain Perez
Président du conseil d'administration
Syndicat des copropriétaires de Tropiques Nord

Roger Lajoie
Administrateur
Syndicat des copropriétaires de Tropiques Nord

Francine Allaire
Présidente du conseil d'administration
Syndicat de la copropriété Profil-O

Luc Beaulieu
Administrateur
Syndicat de la copropriété Profil-O

André Ducharme
Chargé de dossier
Syndicat de la copropriété Profil-O