Demande d’accès 2026-581 : ce que révèle le dossier de l’arrondissement

Sommaire et analyse des documents communiqués le 9 octobre 2026

Richard Hoge, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce – 9 octobre 2026 (révisé le 16 octobre)

Publié avec les documents sources à https://github.com/OpenMobilityData/Terrebonne-access-requests

Traduction de la version anglaise ; en cas de divergence, l’anglais fait foi.

Sommaire

Le 11 septembre 2026, j’ai demandé à l’arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce les documents relatifs à l’étude d’ingénierie qu’il avait commandée sur la rue de Terrebonne : qui l’a demandée, pourquoi, ce qu’elle devait examiner, ce qu’elle a coûté et ce qu’elle a livré. L’arrondissement a répondu le 9 octobre par 508 pages (dossier 2026-581). L’étude elle-même n’a pas été communiquée. Ce qui l’a été suffit à établir ce qui suit.

1. **L’objectif a été fixé avant l’étude.** Le 10 juin 2026, la division de l’ingénierie de l’arrondissement écrivait à la division de l’aménagement des rues de la Ville que les élus souhaitaient revoir l’aménagement de 2024 « avec l’objectif de redonner la bande de stationnement qui avait été retranchée », que les ingénieurs de l’arrondissement avaient *déjà* émis un avis technique sur les deux concepts esquissés par les élus, et que ceux-ci voulaient « un avis officiel, neutre et externe ». Le mandat finalement confié à EXP le 20 août a pour titre, en partie, « évaluer la place du stationnement sur rue, dans le but d’en augmenter le nombre ».
2. **L’équipe vélo de la Ville elle-même a soulevé des enjeux de sécurité.** Le Service de l’urbanisme et de la mobilité a remis une analyse en mode express le 17 juin ; le résumé qu’en fait l’arrondissement, rédigé cinq jours plus tard, indique que les options « présentent plusieurs compromis importants sur le plan de la sécurité, du confort des usagers vulnérables et de la cohérence du réseau cyclable ». Cette analyse n’a pas été communiquée. L’avis du Service de sécurité incendie du 13 juillet est caviardé en entier.
3. **La mesure hivernale est qualifiée de transitoire ; le mandat du cabinet de la mairesse était permanent.** Le 13 août, la cheffe de cabinet de la mairesse d’arrondissement a fixé le mandat par écrit : une piste cyclable bidirectionnelle d’un côté de Terrebonne, de Loyola à Côte-Saint-Luc, « qui respecte les normes minimales prévues par la loi », et « le retour du stationnement d’un côté de la rue ». Aucune mesure hivernale n’y figure. La demande de services, une semaine plus tard, a ajouté un Volet 1, le retrait des aménagements cyclables en hiver, à titre de « mesure transitoire pour l’hiver 2026–2027 », avant le Volet 2, la piste bidirectionnelle permanente. La conversion hivernale annoncée le 6 octobre est la première étape d’une réduction à l’année de l’espace cyclable qui n’a jamais été divulguée au public.
4. **L’« étude » est une note technique de six semaines et de 14 755 $, avec une date de conseil fixée d’avance.** Demande de services le 20 août ; offre le 25 août ; bon de commande le 26 août ; réunion de démarrage le 3 septembre ; version préliminaire le 17 septembre ; version finale due le 2 octobre ; annonce le 6 octobre. Le personnel de l’arrondissement a écrit au consultant le 18 août que « l’objectif de nos élus est de pouvoir agir sur vos conclusions pour un horizon début octobre » et, le 10 septembre, que la version préliminaire devait être livrée au plus tard le 18 « pour respecter notre calendrier du Conseil d’arrondissement du 5 octobre ».

5. **Les comptages de vélos cités au conseil reposent sur les données les plus faibles du dossier et sous-estiment l'usage hivernal ; le dossier contenait les données du compteur permanent pour l'hiver dernier, qui attestent un usage hivernal moyen au moins cinq fois plus élevé que le chiffre cité. L'annonce du conseiller n'a pas tenu compte de ces données plus robustes.** Le conseiller a dit à la séance (en anglais) que « we have counters everywhere, we have more counters than before. So we know exactly how many people use it, when and how » et que « we go from 700 during the good months to 8 … So that's 4 cyclists, right? Including me ». Le « 8 », et le « 12 » qu'il a cité en réponse à une question du public, proviennent de la présentation des comptages de l'arrondissement de février 2025 : il ne s'agit ni de vélos par jour ni de vélos par heure, mais de vélos comptés au moyen d'une caméra temporaire (Miovision) installée aux intersections Cavendish et Grand pendant six heures de pointe d'une seule journée, le 29 janvier 2025, lors du premier hiver de la piste, alors que le déneigement était souvent en retard, et *une journée où Environnement Canada avait émis un avis de temps hivernal et où la population était invitée à reporter les déplacements non essentiels* ; la même caméra a enregistré une baisse d'environ le quart des automobiles sur les approches Terrebonne et des piétons par rapport au comptage de novembre, et de 95 % des vélos. La diapositive ne précise rien de tout cela. Avant le premier courriel du dossier (10 juin) et le mandat du cabinet du maire (13 août), un compteur permanent avait déjà enregistré chaque vélo passé sur la rue pendant tout l'hiver suivant, soit une année entière plus récente ; les ingénieurs de l'arrondissement ont offert ses données à la Ville le 10 juin, et son tableau était entre les mains du consultant en août : 4 891 passages de décembre à mars (41 par jour ; 46 les jours de semaine), et un deuxième été à environ 700 par jour. Pour la question qui touche à la sécurité, l'exposition, le chiffre pertinent est le nombre total de déplacements hivernaux, et non le comptage d'une journée choisie ; ce total était en la possession de l'arrondissement et n'a pas été cité au conseil. La baisse de « 99 % » citée à la séance, 700 contre 8, oppose le plus grand nombre d'une diapositive, Grand en septembre 2024 compté sur les quatre approches, au plus petit nombre de la suivante, Grand en janvier 2025 sur l'axe Terrebonne seulement ; comparées de façon équivalente, les diapositives elles-mêmes donnent 97 à 98 %, étiquettent janvier à -95 %, et le compteur donne environ 93 % d'une saison entière à l'autre. Les deux sources s'entendent sur le fait que la baisse est forte ; elles diffèrent sur le nombre absolu, et une seule d'entre elles donne « quatre personnes ». Quelle qu'en soit l'explication, une mesure présentée comme fondée sur les données reposait sur six heures de comptage en une seule journée et a ignoré des milliers d'heures de comptage plus récent sur tout un hiver.
6. **Le besoin de stationnement hivernal supplémentaire n'a jamais été mesuré.** Dans les 508 pages, il n'y a aucun inventaire des cases sur rue, aucun relevé d'occupation, aucun sondage auprès des résidents et aucune estimation du nombre de cases que la conversion créerait ; les « 50 à 60 cases » que le conseiller a données à l'APC-NDG lors de la rencontre de consultation, et qu'il a reprises à l'émission *Daybreak* de CBC le 9 octobre (« at least 50 to 60 parking spots », en ajoutant qu'il était « a bit too early » et qu'il restait « a few rounds during the workshops with the services » avant « the final number »), ne figurent nulle part dans les documents communiqués. Le mandat demande au consultant de compter les cases qu'un aménagement « pourrait permettre de recréer » et de mesurer « l'amélioration de la disponibilité du stationnement » ; l'offre promet une analyse de « l'impact sur le nombre de places » et ne prévoit aucun travail de terrain ; le consultant a travaillé à partir d'imagerie aérienne. Ce que la note dit du stationnement est donc un décompte de cases qu'on pourrait tracer, non une mesure du besoin. Rien dans le dossier n'indique combien de nuits d'hiver le stationnement près de Terrebonne est réellement complet.

7. **L'argument en faveur du retrait d'une piste repose sur l'idée que les pistes sont plus larges que leur circulation cycliste ne le justifie ; cette idée est l'opinion des élus, non l'avis des ingénieurs.** Le courriel du 10 juin rapporte la préoccupation des élus selon laquelle la largeur des pistes était « jugée disproportionnée par rapport au volume de cyclistes observé … selon les élus », et le conseiller Teodoresco a repris le point devant l'APC-NDG lors de la rencontre de consultation, mais non à la séance du conseil du 6 octobre. Aucun ingénieur au dossier ne l'endosse. Les ingénieurs de l'arrondissement décrivent les solutions de rechange comme « une voie de circulation très étroite (moins de 4 mètres) » et « un aménagement bidirectionnel très étroit » ; l'équipe vélo de la Ville y a vu « plusieurs compromis importants » ; et le mandat du 13 août demande un aménagement « qui respecte les normes minimales prévues par la loi », ce qui revient à admettre que les concepts de juin ne les respectaient pas. La largeur d'une piste est fixée par le gabarit du cycliste, l'espace de dépassement et le matériel de déneigement, dont aucun ne dépend du nombre de personnes qui roulent ; rien au dossier ne décrit les pistes actuelles comme plus larges que la norme ne l'exige.
8. **Une option limitée aux opérations de déneigement faisait partie du mandat.** L'offre d'EXP énumère, parmi les scénarios à comparer, « la fermeture en période de déneigement seulement ». Le conseiller a dit à l'APC-NDG, lors de la rencontre qu'il a ensuite citée au conseil comme sa consultation de l'Association, que le stationnement limité aux tempêtes avait été écarté parce qu'on ne pouvait en informer les résidents ; l'option n'a pas été mentionnée dans son allocution du 6 octobre, et l'analyse sur laquelle repose cette mise à l'écart se trouve dans la note qui n'a pas été communiquée.
9. **L'exercice ne suit pas la méthode que la Ville a elle-même publiée pour réviser une piste cyclable.** Le 10 février 2026, l'administration a lancé son audit du réseau cyclable sur le principe « recueillir les données, analyser et corriger au besoin » : analyse technique, collecte de données et observation terrain pendant la haute saison, sous la direction du Service de l'urbanisme et de la mobilité, avec des résultats attendus à la fin de 2026 ; le même communiqué nomme Terrebonne parmi les rues où la Ville travaille avec l'arrondissement sur la sécurité. Sur Terrebonne, l'objectif a été fixé avant toute analyse, l'analyse du SUM a été défavorable et refusée, le mandat visait à augmenter le stationnement, aucune donnée n'a été recueillie, et le changement a été annoncé alors que l'audit de la Ville était toujours en cours.
10. **Le refus de communiquer le rapport technique repose sur un motif qui s'éteint avec la décision.** La note et l'analyse de la Ville sont refusées en vertu de l'article 39, qui s'applique « jusqu'à ce que la recommandation ait fait l'objet d'une décision ». Le 6 octobre, le conseiller a dit que les élus étaient « now ready to give our orientation to the services » et que le retrait saisonnier « is what we're going to propose » ; sa déclaration signée ajoute que « one thing is certain: residents will see changes before Christmas 2026 ». La *Montreal Gazette* en a rendu compte le lendemain sous le titre « Terrebonne St. will drop to one bike lane in winter to allow more parking, borough says » et le sous-titre « Councillor justifies decision by noting there's a sharp drop-off in cycling traffic during the winter » ; les mots sont ceux du journal, non du conseiller. Le 9 octobre, à l'émission *Daybreak* de CBC, il a dit que l'étude finale « still need[s] to be submitted to us » et que le changement passe par le conseil d'arrondissement, le conseil municipal, puis de nouveau le conseil d'arrondissement. Ou bien la recommandation a fait l'objet d'une décision et le motif n'existe plus, ou bien elle ne l'a pas été et le résultat a été annoncé avant la décision. Une demande de révision peut être adressée à la Commission d'accès à l'information dans les 30 jours, soit d'ici le **8 novembre 2026**.

1 Ce qui a été demandé et ce qui a été reçu

La demande (11 septembre 2026 ; accusé de réception le 14 septembre sous le numéro 2026-581) comportait cinq volets : A, origine et objet ; B, approvisionnement et contrat ; C, méthodologie et exécution ; D, livrables et révision ; E, traitement interne et communications. La lettre de réponse traite chaque point l'un après l'autre et joint huit fichiers. Les deux liasses substantielles sont :

- **Liasse 01** (01 Doc_req 2026-581.pdf, 167 pages) : les chaînes de courriels, la demande de services, l'offre de services d'EXP, le bon de commande, le formulaire de la réunion de démarrage, la présentation d'analyse des comptages de février 2025 et sa mise à jour de 2025, les totaux quotidiens de la boucle de comptage Kensington (du 26 juillet 2025 au 31 août 2026) et les tableaux de comptage Miovision aux intersections pour 2024–2025.
- **Liasse 02** (02 DOC requis 2026-581.pdf, 341 pages) : l'appel d'offres public pour les ententes-cadres 2025–2027 (59-25-ET-01), le règlement de gestion contractuelle, le dossier décisionnel et les résultats du comité de sélection, ainsi que la soumission gagnante de WSP pour le contrat 1. Rien n'y concerne Terrebonne en particulier ; la liasse documente le véhicule contractuel par lequel EXP a été retenue.

Les fichiers communiqués sont publiés tels que reçus dans le dépôt OpenMobilityData/Terrebonne-access-requests sur GitHub, sous `2026-581/raw/` ; le matériel dérivé, dont le présent document, est tenu à part sous `2026-581/derived/`. Les autres pièces jointes sont la résolution du conseil octroyant les ententes-cadres (CA25 170126, 9 juin 2025), l'avis de recours et des copies des articles de la Loi invoqués (9, 23, 24, 37, 39, 53 à 59). La lettre de réponse se trouve à Request 2026-581 ; la demande originale à Terrebonne study access request.

Points sans documents. L'arrondissement n'a rien trouvé pour A2 (financement externe), C3 (réunions de suivi), E2 (plans de communication) et E3 (documents de conception ou de mise en œuvre antérieurs à la réception du rapport final). Le point C3 se concilie mal avec les courriels communiqués, qui fixent les rencontres de travail n^{o} 1 et n^{o} 2 sur Teams et renvoient aux notes qu'en a prises le consultant [01, p. 23–24, 167] ; le formulaire de démarrage indique qu'« on pourra produire des comptes rendus distincts pour les prochaines rencontres ». Ou bien ces comptes rendus n'ont pas été produits, ou bien on ne les a pas cherchés.

2 Chronologie établie par le dossier

Date	Événement	Source
2022–2023	Étude de circulation d'EXP pour la piste protégée (mandat précédent) ; scénario retenu : sens unique divergeant à partir de Cavendish, retrait d'une bande de stationnement.	[01, p. 8]
2024	Réaménagement réalisé ; 2,5 km à sens unique, pistes unidirectionnelles des deux côtés.	[01, p. 3]
Juil. 2024 – juin 2025	Comptages Miovision de l'arrondissement à Cavendish, Grand et Walkley ; Telraam à King-Edward et Royal.	[01, p. 82–158]
29 janv. 2025	Comptages Miovision d'une seule journée à Cavendish et Grand : 18 et 12 vélos sur l'axe Terrebonne en 12 heures ; 10 et 8 pendant les deux périodes de pointe.	[01, p. 85, 155]
Févr. 2025	Présentation « Suivi de projet – Analyse des comptages » ; mise à jour plus tard en 2025 avec les comptages de janvier et de juin et les chiffres de $-95/-96$ %.	[01, p. 27–73]
26 juil. 2025	Mise en service de la boucle de comptage Kensington.	[01, p. 74]

Date	Événement	Source
Nov. 2025	Élections municipales.	—
10 juin 2026	Le chef de division (Trottier) au SUM : les élus veulent rétablir la bande de stationnement ; deux coupes de rue dessinées (chaussée désignée ; piste bidirectionnelle très étroite) ; l'arrondissement a déjà émis un avis technique ; les élus en veulent un externe ; rencontre avec la mairesse d'arrondissement prévue le 18 juin.	[01, p. 7–8]
17 juin 2026	Le SUM remet son analyse technique express (non communiquée).	[01, p. 6–7]
22 juin 2026	L'arrondissement demande l'avis du SIM ; résume la conclusion du SUM comme « plusieurs compromis importants » sur le plan de la sécurité.	[01, p. 5–6]
13 juil. 2026	Réponse du SIM (corps du texte caviardé).	[01, p. 5]
13 août 2026	La cheffe de cabinet (D'Amours) au directeur de l'aménagement urbain (Admo), c.c. le directeur d'arrondissement, la mairesse d'arrondissement et le conseiller Teodoresco : la mairesse veut une étude externe formelle ; mandat : piste bidirectionnelle d'un côté, de Loyola à Côte-Saint-Luc, respectant « les normes minimales prévues par la loi », et retour du stationnement d'un côté. Transmis à la division de l'ingénierie le jour même.	[01, p. 1–2]
18 août 2026	Soulière à EXP : la nouvelle mairesse d'arrondissement veut une note technique ; la rapidité est ce qui compte pour les élus ; l'objectif est d'agir à un conseil d'arrondissement au début d'octobre.	[01, p. 21–22]
20 août 2026	Demande de services 59-26-ET-01_002 à EXP.	[01, p. 3–4]
25 août 2026	Offre d'EXP : 14 755 $; note finale le 2 octobre.	[01, p. 9–13]
26 août 2026	Bon de commande 1796945, 17 706 $ avec contingence.	[01, p. 15–17]
28 août 2026	L'arrondissement envoie à EXP la présentation des comptages de 2025 et le tableau de la boucle de comptage ; EXP envoie sa première analyse intermédiaire (côté sud privilégié pour une piste bidirectionnelle).	[01, p. 19]
3 sept. 2026	Réunion de démarrage (Teams).	[01, p. 26]
10 sept. 2026	Arrondissement : version préliminaire requise pour le 18 septembre « pour respecter notre calendrier du Conseil d'arrondissement du 5 octobre ».	[01, p. 23]
11 sept. 2026	Dépôt de la présente demande d'accès.	—
11 et 14 sept. 2026	Rencontre de travail n^{o} 2 (stationnement et hiver) et commentaires.	[01, p. 167]
17 sept. 2026	Livraison de la note préliminaire, filigrane « BROUILLON ».	[01, p. 167]
2 oct. 2026	Note finale due. Aucun bordereau de transmission de la version finale ne figure dans les documents communiqués.	[01, p. 12, 26]
6 oct. 2026	Séance du conseil ; annonce de la conversion hivernale.	—
8 oct. 2026	Dépôt d'une seconde demande d'accès (note finale et diapositives).	—
9 oct. 2026	Réponse à la présente demande.	—
9 oct. 2026	Entrevue du conseiller à l'émission *Daybreak* de CBC ; transcription et vérification des faits dans le dépôt open-sources.	—

3 Constats détaillés

3.1 L'objectif était fixé avant toute analyse

Le courriel du 10 juin, du chef de la Division des études techniques de l'arrondissement à la Division de l'aménagement des rues de la Ville, est le plus ancien document communiqué et le plus important [01, p. 7–8] :

> « Les élus de l'arrondissement souhaitent revoir l'aménagement cyclable de la rue Terrebonne réalisé en 2024, avec l'objectif de redonner la bande de stationnement qui avait été retranchée. … Les préoccupations exprimées concernent principalement la largeur des aménagements cyclables, jugée disproportionnée par rapport au volume de cyclistes observé. Selon les élus, il serait possible de réduire l'espace consacré aux cyclistes afin de rétablir la deuxième bande de stationnement retirée lors de la reconfiguration de 2024. »

> « Vous comprendrez que nous avons déjà émis un avis technique quant à la faisabilité de ces 2 concepts, toutefois, les élus souhaitent obtenir un avis officiel, neutre et externe à l'arrondissement. »

Trois choses en découlent. L'objectif, rétablir la bande de stationnement, est présenté comme le but des élus, non comme une question. Les ingénieurs de l'arrondissement avaient déjà donné un avis, et l'avis externe a été demandé parce que les élus en voulaient un autre ; la phrase ne dit pas quel était l'avis interne, mais la description que fait le courriel des deux concepts (« une voie de circulation très étroite (moins de 4 mètres) coincée entre deux bandes de stationnement » ; « un aménagement bidirectionnel très étroit » de 2,4 m avec une zone tampon de 0,3 m) et sa prévision que le Service de sécurité incendie « pourrait s'y opposer » laissent peu de doute. Enfin, la justification avancée pour l'exercice est celle qui a servi en public depuis : la piste est trop large pour le nombre de cyclistes.

Le courriel se termine par un post-scriptum qui concerne les chiffres utilisés par la suite : « Nous disposons également d'un compteur permanent Éco-Compteur sur le corridor. Au besoin, nous pourrons vous transmettre les données disponibles » [01, p. 8]. En juin 2026, les ingénieurs de l'arrondissement savaient que le compteur permanent existait, le tenaient pour la donnée pertinente et en offraient les données à la Ville.

L'« avis technique » interne n'était pas visé par ma demande et n'a pas encore été demandé. Il devrait l'être.

Le document suivant dans la séquence est la directive du cabinet de la mairesse du 13 août [01, p. 1–2], de la cheffe de cabinet au directeur de l'aménagement urbain, avec copie au directeur d'arrondissement et aux deux élus :

> « Après discussion, Mme la mairesse souhaite qu'une étude technique formelle soit réalisée par une firme externe afin d'évaluer la reconfiguration de la piste cyclable sur la rue Terrebonne. Le mandat serait le suivant : évaluer le scénario d'implantation d'une piste cyclable bidirectionnelle d'un côté de la rue Terrebonne (entre le campus Loyola et Côte-Saint-Luc) qui respecte les normes minimales prévues par la loi et le retour du stationnement d'un côté de la rue. »

Deux choses ressortent. Le mandat, tel que le cabinet l'a formulé, est permanent et couvre toute la longueur : une piste bidirectionnelle d'un côté et le stationnement rétabli de l'autre, sans mention de l'hiver. Et « qui respecte les normes minimales prévues par la loi » présuppose que les concepts examinés en juin ne les respectaient pas : les concepts décrits le 10 juin étaient une voie de circulation de moins de 4 m entre deux bandes de stationnement et une piste bidirectionnelle de 2,4 m, les ingénieurs de l'arrondissement avaient déjà donné leur avis à leur sujet, et le SUM y avait vu « plusieurs compromis importants ». La directive d'août demande une version qui franchisse le minimum légal. Le retrait hivernal en est absent ; il apparaît une semaine plus tard dans la demande de services rédigée par le personnel, à titre de mesure transitoire avant la mesure permanente. Le 6 octobre, le conseiller Teodoresco a dit de cette option : « we try to keep bidirectional one side, putting it on one side of the road, right? It was too complicated and no real upside for anyone ». En conversation avec l'auteur, il a dit que les ingénieurs de l'arrondissement n'endosseraient pas une piste bidirectionnelle sur Terrebonne,

si légale soit-elle ; le dossier est compatible avec les deux affirmations, et la question qu'elles laissent ouverte est de savoir si le Volet 2 demeure le plan.

3.2 L'équipe vélo de la Ville et le Service de sécurité incendie

L'analyse du SUM du 17 juin [01, p. 6–7] est refusée en vertu des articles 37 et 39. Sa conclusion survit dans les mots de l'arrondissement, dans la demande du 22 juin au Service de sécurité incendie [01, p. 6] :

> « À la demande de l'arrondissement, le Service de l'urbanisme et de la mobilité a procédé à une analyse technique préliminaire des scénarios envisagés. Cette analyse conclut que les options étudiées présentent plusieurs compromis importants sur le plan de la sécurité, du confort des usagers vulnérables et de la cohérence du réseau cyclable par rapport à l'aménagement actuellement en place. »

Le courriel d'accompagnement du SUM demande à être tenu informé « des orientations qui seront retenues à la lumière de ces éléments » [01, p. 7] ; les documents communiqués ne contiennent aucune réponse. La réponse du Service de sécurité incendie du 13 juillet [01, p. 5] se résume à une phrase d'introduction suivie d'un caviardage qui couvre le reste de la page. Quoi qu'elle dise, l'arrondissement a posé la question parce qu'il s'attendait à une objection à une voie de moins de 4 mètres entre deux rangées de voitures stationnées. Le 6 octobre, le conseiller a dit à la séance que « we can keep the same capacity, the same level of safety for our kids, and bring back … more parking » ; l'analyse du SUM est la seule évaluation de sécurité du dossier dont la conclusion soit connue, et c'est celle citée ci-dessus.

La séquence importe : l'unité experte de la Ville a signalé des enjeux de sécurité le 17 juin ; puis l'arrondissement a retenu un consultant externe le 20 août avec un mandat dont l'objet déclaré était d'augmenter le stationnement. Une note rédigée selon ce mandat n'est pas une évaluation indépendante de l'opportunité de retirer la piste ; c'est un exercice de conception portant sur la façon de le faire.

3.3 Le mandat et ce qu'il demandait

La demande de services du 20 août [01, p. 3–4] est explicite quant à l'objet et à la portée. Le titre : une note technique pour évaluer une piste bidirectionnelle d'un côté « et voir à évaluer la place du stationnement sur rue, dans le but d'en augmenter le nombre ». Parmi les tâches :

> « Énumérer les mesures à mettre en oeuvre, en deux volets, pour le retrait des aménagements cyclables durant la saison hivernale. Volet 1 – existant : pistes cyclables unidirectionnelles bilatérales (mesure transitoire pour l'hiver 2026–2027). Volet 1 alternatif : maintien et entretien hivernal d'une des deux bandes cyclables, et retrait de l'autre. Volet 2 – faisabilité d'une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale. »

Le « Volet 1 alternatif » est, mot pour mot, la mesure annoncée le 6 octobre. Il figure dans les instructions de l'arrondissement au consultant six semaines avant que celui-ci ne fasse rapport. Et il est qualifié de transitoire : le plan à plus long terme, dans le même document, est le Volet 2, une seule piste bidirectionnelle avec une bande de stationnement rétablie de l'autre côté à l'année. On n'a pas dit au conseil que la mesure hivernale est la première étape d'une reconfiguration permanente, mais le mandat le dit.

L'offre d'EXP [01, p. 9–13] reprend la portée et ajoute les scénarios hivernaux qu'elle comparerait :

> « … la fermeture complète de la piste et son remplacement par du stationnement en hiver; la fermeture en période de déneigement seulement; ou, dans le cas des bandes unidirectionnelles actuelles, la fermeture partielle avec une chaussée désignée et du stationnement des deux côtés de façon permanente ou seulement lors des périodes de déneigement durant la saison hivernale. »

La formule limitée aux opérations de déneigement, que le conseiller a écartée à la séance, était donc l'un des scénarios que le consultant était payé pour évaluer. Si la note la déconseille, et pour quels motifs, c'est précisément ce que le document refusé montrerait.

Prix : 14 755 $ d'honoraires plus 2 951 $ de contingence, 17 706 $ avant taxes [01, p. 16], aux taux horaires de l'entente-cadre. Livrables : deux courriels intermédiaires, une note préliminaire, une note finale et une réunion de clôture. Aucun travail de terrain, aucun comptage, aucun relevé d'occupation ; le consultant a reçu la présentation de 2025 de l'arrondissement et le tableau du compteur le 28 août et a travaillé à partir de ceux-ci et de l'imagerie aérienne de Google, Street View étant périmé [01, p. 19].

3.4 Un calendrier dicté par la date du conseil

Le courriel du 18 août qui ouvre le dossier [01, p. 21–22] :

> « … la nouvelle mairesse souhaite que nous lui présentions une note technique concernant la faisabilité de réaliser une piste cyclable bidirectionnelle, unilatérale, sur la rue de Terrebonne et voir, en plus de cette faisabilité, dans quelle mesure cet aménagement peut augmenter le nombre de cases de stationnement sur rue. … sachez que l'important pour nos élus est que votre proposition puisse se faire très rapidement, ainsi que la réalisation de la note en soi. L'objectif de nos élus est de pouvoir agir sur vos conclusions pour un horizon début octobre, lors d'un conseil d'arrondissement. »

Et le 10 septembre [01, p. 23] : « Mon gestionnaire m'a rappelé hier qu'il est très important que la note technique préliminaire nous soit acheminée au plus tard le 18 septembre prochain pour respecter notre calendrier du Conseil d'arrondissement du 5 octobre prochain. » La version préliminaire du consultant, le 17 septembre, porte un filigrane « BROUILLON » parce que « le délai serré ne nous a pas permis de faire faire une relecture attentive » [01, p. 167]. La note finale était due le 2 octobre, un vendredi ; l'annonce a été faite le mardi suivant.

3.5 D'où viennent les chiffres

Dans son allocution, le conseiller a dit (en anglais) : « if we looked at the official data provided by the borough and we have counters everywhere, we have more counters than before. So we know exactly how many people use it, when and how. So we're able to see that in winter, the volume of traffic diminishes by 99%. We go from 700 during the good months to 8. That's 8 passages, right? So that's 4 cyclists, right? Including me », ajoutant que l'arrondissement disposait maintenant de « data for 3 years in a row ».[1] En réponse à une question du public, il a renvoyé aux diapositives et donné un chiffre de 12 déplacements à l'heure de pointe en janvier et un chiffre de 8. Les diapositives sont dans les documents communiqués [01, p. 51–73] : la présentation d'analyse des comptages de février 2025, mise à jour au cours de 2025. Son tableau des vélos (« MAJ 2025 ») donne, pour les deux périodes de pointe de trois heures combinées, 12 vélos à Cavendish et 12 à Grand toutes directions confondues en janvier 2025, et 10 et 8 sur l'axe Terrebonne, contre 347 et 425 en juin 2025, étiquetés -95 % et -96 % [01, p. 61–62]. Les tableaux Miovision sous-jacents montrent que les chiffres de janvier proviennent d'une

[1] Transcrit de l'enregistrement de la séance du 6 octobre 2026 diffusé par l'arrondissement, https://www.youtube.com/live/0k_KZf9uxTk.

seule journée, le 29 janvier 2025 [01, p. 85, 155] ; les totaux complets sur douze heures ce jour-là étaient de 18 à Cavendish et de 12 à Grand sur l'axe Terrebonne.

Trois observations. Premièrement, il s'agit de comptages par caméra d'une seule journée à deux intersections, lors du premier hiver de la piste, effectués avant que le compteur permanent n'existe ; le titre de la diapositive, *aux heures de pointes*, signifie que le huit est le total des deux périodes de pointe de trois heures (6 h 30 à 9 h 30 et 15 h 30 à 18 h 30 [01, p. 57]) ; ce n'est donc ni un chiffre quotidien ni un chiffre horaire, et la diapositive elle-même ne donne aucune indication qu'il s'agit du comptage d'une seule journée ; la lecture de 8 passages comme 4 cyclistes suppose que chacun est passé devant la caméra aux deux périodes de pointe, ce que les tableaux n'enregistrent pas. Deuxièmement, l'arrondissement disposait du relevé du compteur permanent au moment de l'annonce : la même liasse contient les totaux quotidiens du 26 juillet 2025 au 31 août 2026 [01, p. 74–81] ; les ingénieurs de l'arrondissement avaient offert les données du compteur à la Ville en juin [01, p. 8] et envoyé le tableau au consultant le 28 août [01, p. 19]. Il montre 4 891 passages entre le 1er décembre et le 31 mars (41 par jour ; 46 les jours de semaine ; 63 les jours de semaine sur la saison de déneigement du 16 novembre au 31 mars) et un deuxième été à environ 700 par jour. Troisièmement, le « 700 » et le « 8 » que le conseiller a opposés l'un à l'autre pour une baisse de « 99 % » ne sont pas des chiffres comparables. Le 8, c'est Grand, axe Terrebonne seulement, six heures de pointe, 29 janvier 2025 [01, p. 62]. Le seul nombre voisin de 700 sur les diapositives est 707 : Grand, 19 septembre 2024, six heures de pointe, mais sur *les quatre approches*, y compris les vélos circulant sur Grand elle-même, que le 8 exclut [01, p. 61] ; c'est aussi le plus grand comptage pour une seule intersection de toute la présentation. Diviser le plus petit nombre d'une diapositive par le plus grand de l'autre donne 98,9 %. Comparée de façon équivalente sur les diapositives elles-mêmes, même intersection, même axe, mêmes six heures, la baisse de septembre 2024 à janvier 2025 est de 98,2 % (de 452 à 8) et, depuis les comptages d'été de part et d'autre de cet hiver, d'environ 97 % (de 283 et 281 à 8) ; les diapositives elles-mêmes étiquettent janvier à -95 %. Le compteur permanent donne environ 93 % entre la totalité de l'été et la totalité de l'hiver. La baisse est forte selon toutes les mesures ; le « 99 % » est le seul appariement des nombres disponibles qui l'atteint. Quant aux « data for 3 years in a row » (à *Daybreak* : « we have the data for many years »), les comptages de vélos communiqués vont de septembre 2024 à août 2026 et couvrent deux hivers : le premier par la caméra, une seule journée ; le second par le compteur permanent.

À l'émission *Daybreak* de CBC, le 9 octobre, le conseiller a lui-même décrit le 8 comme « the sum of all the hours during the rush hour… six hours » [07:03], la lecture qui en est faite ici, et a situé le niveau hivernal à « from 40 a day to 30 a day during December to March » [07:34], des chiffres qui correspondent aux moyennes mensuelles du compteur de Kensington pour décembre, janvier et février (40,0, 32,7 et 34,9 par jour ; mars était à 53,5) ; il a nommé comme source « the open data website… which is connected directly to Eco-Counter » [07:19]. Le jeu de données *Compteurs cyclistes permanents* de la Ville ne recense aucun Éco-Compteur sur Terrebonne ; les données de la boucle de Kensington n'ont atteint le public que par les demandes d'accès 2025-697, 2026-300 et la présente. L'entrevue est vérifiée énoncé par énoncé dans le dépôt open-sources.

La journée elle-même. Le 29 janvier 2025 était un mercredi pour lequel Environnement et Changement climatique Canada avait émis un avis de temps hivernal pour Montréal : de cinq à dix centimètres de neige avec poudrerie, les pires conditions devant durer jusqu'à midi, et la population invitée à reporter les déplacements non essentiels.[2] Les tableaux Miovision de Grand pour cette journée consignent tous les modes, et non seulement les vélos [01, p. 82–88]. Pendant les mêmes six heures de pointe, la caméra

[2] Jessica Barile, « Montrealers urged to delay non-essential travel as snowstorm hits, up to 10 cm possible », CityNews Montreal, 29 janvier 2025, 9 h 13, https://montreal.citynews.ca/2025/01/29/montrealers-urged-to-delay-non-essential-travel-as-snowstorm-hits-up-to-10-cm-possible/.

a compté 2 298 automobiles sur les quatre approches (617 sur les deux approches Terrebonne), 108 autobus, 20 camions et 605 piétons, contre les 8 vélos sur l'axe Terrebonne, dont trois à la pointe du matin et cinq à celle de l'après-midi. Par rapport au comptage précédent à la même intersection, le 20 novembre 2024 [01, p. 131–137], les automobiles sur les approches Terrebonne étaient en baisse de 23 % (de 802 à 617), les piétons de 26 % (de 818 à 605) et les vélos sur l'axe de 95 % (de 154 à 8) ; par rapport au 19 septembre 2024, les automobiles étaient en baisse de 11 %, les piétons de 31 % et les vélos de 98 %. Tous les modes ont reculé ce jour-là ; le vélo a reculé le plus, comme lors de toute journée de neige, et c'est précisément pourquoi une seule journée ne mesure pas une saison. La diapositive d'où le 8 a été lu n'indique ni la date ni la météo. Les comptages par mode pour chaque journée Miovision du dossier sont tabulés dans derived/miovision_counts_by_mode_2026-581.xlsx.

Pour être complet : la présentation ne contient aucune donnée de Kensington, et ne le pouvait pas, la boucle ayant été mise en service le 26 juillet 2025, après la dernière mise à jour de la présentation (juin 2025). Sa diapositive de méthodologie mentionne bien l'Éco-Compteur, « utilisé par le SUM depuis 2013 », comme l'une des trois sources de comptage avec Miovision et Telraam [01, p. 29, 53] ; les seules données continues de la présentation sont celles des capteurs citoyens Telraam de King-Edward et de Royal, qui donnent environ 242 vélos par jour [01, p. 65]. Le tableau du compteur est parvenu au consultant en pièce jointe distincte du même courriel du 28 août que la présentation [01, p. 19]. Le consultant avait donc les deux documents dès la première semaine du mandat, et l'arrondissement savait depuis juin au moins laquelle des deux sources était la meilleure [01, p. 8] ; laquelle la note retient ne pourra être connu qu'à sa communication.

3.6 Ce que le dossier contient sur le stationnement

L'objet déclaré de l'exercice est d'augmenter le stationnement ; il vaut donc la peine de noter ce que les documents communiqués contiennent de ce côté. Le courriel du 10 juin énonce l'objectif et donne un seul chiffre, géométrique : la voie de circulation de moins de 4 mètres entre deux bandes de stationnement [01, p. 8] ; rien sur la demande. La demande de services charge EXP de « mesurer … le nombre de cases de stationnement que cet aménagement pourrait permettre de recréer » et de mesurer « l'amélioration de la disponibilité du stationnement sur de Terrebonne » [01, p. 3–4] : des questions posées au consultant, non des réponses. L'offre d'EXP promet « une analyse de l'impact sur le nombre et l'accessibilité des espaces de stationnement » et un livrable « incluant l'impact sur le nombre de places de stationnement sur rue » ; sa liste de services ne comprend aucun relevé d'occupation ni aucun comptage d'aucune sorte [01, p. 10–11]. Le courriel du 28 août montre que la première analyse intermédiaire portait sur le côté de la rue qui devrait recevoir une piste bidirectionnelle, l'analyse du stationnement devant suivre, et que le consultant travaillait à partir d'imagerie aérienne [01, p. 19] ; le formulaire de démarrage prévoit l'« Analyse de côté de rue du stationnement et aménagement hivernal » pour le 11 septembre [01, p. 26]. La présentation des comptages ne contient aucune diapositive sur le stationnement. La réponse au point C2 de la demande, qui visait la collecte de données derrière l'étude « including locations, dates, seasons and hours of counts », est « the attached documents include presentations », et les présentations sont des comptages de vélos et de véhicules aux intersections.

Les documents communiqués ne contiennent donc aucun chiffre mesuré sur le stationnement, de quelque nature que ce soit : ni inventaire, ni occupation, ni sondage, ni estimation des cases créées. Les « 50 à 60 cases » que le conseiller a données à l'APC-NDG lors de la rencontre qu'il a ensuite présentée au conseil comme sa consultation de l'Association, et qu'il a reprises à l'émission *Daybreak* de CBC le 9 octobre, n'y figurent pas. Ce que la note refusée dit du stationnement sera un décompte géométrique de cases qu'on pourrait marquer, ce que le mandat demandait ; rien dans le mandat ni dans les livrables ne produirait une mesure du besoin, ni du nombre de nuits où ces cases seraient nécessaires.

3.7 Ce qui a été refusé, et pour quels motifs

- **Article 39** (une analyse produite à l'occasion d'une recommandation, « jusqu'à ce que la recommandation ait fait l'objet d'une décision ») : la note d'EXP dans toutes ses versions, l'analyse du SUM et les commentaires échangés sur les livrables.
- **Article 37** (avis ou recommandations faits depuis moins de dix ans, y compris par un consultant) : les mêmes documents, plus l'avis du SIM.
- **Article 9, deuxième alinéa** (les ébauches, brouillons et notes préparatoires ne sont pas des documents de l'organisme public) : les livrables intermédiaires et la note préliminaire.
- **Articles 23 et 24** (renseignements commerciaux de tiers) : des parties des documents d'appel d'offres et de l'offre d'EXP ; la ventilation des heures et des honoraires jointe à l'offre ne figure pas dans les documents communiqués.
- **Articles 53 à 59** : renseignements personnels, appliqués aux noms et coordonnées dans les courriels ; en pratique, les noms du personnel restent visibles.

L'article 39 est le motif qui porte tout le poids, et il est limité dans le temps par ses propres termes. Le conseiller a annoncé la mesure le 6 octobre, en disant que les élus étaient « now ready to give our orientation to the services, and the services will tell you how the mechanics of what the adjustment will happen during this winter » et que le retrait saisonnier « is what we're going to propose. It's going to be a test ». Sa déclaration à la *Gazette* du 7 octobre dit que « one thing is certain: residents will see changes by Christmas 2026 », tout en disant que le changement « still need[s] to go through several steps » ; le journal a publié son compte rendu sous le titre « Terrebonne St. will drop to one bike lane in winter to allow more parking, borough says » et le sous-titre « Councillor justifies decision by noting there's a sharp drop-off in cycling traffic during the winter », des mots qui sont ceux de la *Gazette*, non les siens.[3] Une déclaration signée, publiée sur sa page de médias sociaux dans les jours suivant la séance, réunit les deux moitiés dans ses propres mots : « The solution we are currently developing with experts is to maintain the bike lane as is during the summer and remove it on one side only during the winter season. Several steps remain before this proposal can be implemented, including consideration by the city's decision-making bodies, namely the borough council and City Council. One thing is certain: residents will see changes before Christmas 2026. » (La solution que nous élaborons actuellement avec des experts consiste à maintenir la piste telle quelle l'été et à la retirer d'un seul côté l'hiver. Plusieurs étapes restent à franchir, dont l'examen par le conseil d'arrondissement et le conseil municipal. Une chose est certaine : les résidents verront des changements avant Noël 2026.) À l'émission *Daybreak* de CBC, le 9 octobre, il a dit que « the final study by the services and the experts still need to be submitted to us » [00:38]. L'arrondissement ne peut pas avoir les deux à la fois : si la recommandation a fait l'objet d'une décision, l'article 39 ne s'applique plus et la note doit être communiquée sous la seule réserve de l'article 37, qui est discrétionnaire et ne couvre pas le contenu factuel ; si elle n'en a pas fait l'objet, l'annonce publique d'un résultat décidé était prématurée. L'article 14 de la Loi exige que le contenu factuel soit extrait et communiqué lorsqu'une restriction ne vise qu'une partie d'un document ; la réponse ne le fait pas pour la note.

Le motif de l'article 9 est faible pour la version préliminaire du 17 septembre. C'était un livrable contractuel, transmis au client pour révision, et les commentaires de l'arrondissement ont façonné la version finale. Le mot « brouillon » en filigrane n'en fait pas une ébauche personnelle au sens de l'article 9, et la Commission l'a dit dans des cas comparables.

[3] Jesse Feith, *Montreal Gazette*, 7 octobre 2026, mise à jour 18 h 11.

4 Ce que le dossier établit et n'établit pas

4.1 Sur le processus décisionnel

Le dossier montre un objectif fixé par les élus au printemps ; un avis technique interne déjà donné par les ingénieurs de l'arrondissement, après quoi un avis externe a été sollicité ; une analyse de sécurité de l'équipe vélo de la Ville reçue en juin et jamais mentionnée en public ; un mandat rédigé en août dont l'objet déclaré était d'augmenter le stationnement, avec une date de conseil déjà choisie ; et une présentation de comptages qui a écarté les données du compteur permanent de l'arrondissement au profit d'un comptage d'une seule journée de l'hiver précédent, et aucune mesure de la demande de stationnement. Que les élus aient raison ou non de vouloir plus de stationnement est une autre question ; ce que les documents établissent, c'est l'ordre dans lequel la décision et sa justification ont été produites, et cet ordre diffère du récit donné à la séance du 6 octobre.

4.2 Sur l'option limitée aux opérations de déneigement

L'arrondissement a payé pour une évaluation qui comprenait « la fermeture en période de déneigement seulement » et a dit à l'APC-NDG, lors de la rencontre qu'il a ensuite citée au conseil comme sa consultation de l'Association, que l'option avait été écartée parce qu'on ne pouvait en informer les résidents ; l'option n'a pas été mentionnée dans l'allocution du 6 octobre. Le raisonnement, s'il va plus loin, se trouve dans la note refusée.

4.3 Sur ce qui est prévu au-delà de cet hiver

Le cabinet de la mairesse a demandé le 13 août une piste bidirectionnelle permanente avec retour du stationnement ; « mesure transitoire pour l'hiver 2026–2027 » et Volet 2, ensemble, décrivent la conversion hivernale comme une première étape vers celle-ci. C'est une mesure différente de celle qui a été annoncée, avec un profil de sécurité différent : les « compromis importants » du SUM concernaient précisément ces coupes de rue. Elle n'a pas été divulguée au public. La déclaration du conseiller selon laquelle la piste sera maintenue « as is during the summer » est le premier propos public qui s'y rapporte ; elle ne dit pas si l'option bidirectionnelle a été abandonnée, et la question devrait être posée directement. Dans son allocution, le conseiller a décrit l'option bidirectionnelle comme « too complicated and no real upside for anyone », le retrait hivernal comme « a test » (« We're going to see the data this year, and hopefully try to make it even better after ») et l'ensemble comme « part of a longer term, more sophisticated bike plan … for next year ». La mesure porte donc quatre descriptions au dossier : « mesure transitoire pour l'hiver 2026–2027 » dans la demande de services, « seasonal » et « a test » dans l'allocution, et, à l'émission *Daybreak* de CBC trois jours plus tard, « so for now, we're looking at it in a way that will make it permanent » [12:22], à revoir « if there's really a big change in the data and the behavior… winter traffic doubles for bikers ». La même déclaration nomme le conseil municipal parmi les instances qui doivent examiner la proposition, et à *Daybreak* le conseiller a décrit les étapes ainsi : « we vote here at the borough, then a vote at the Conseil Municipal, then it comes back to the borough » [08:19], le chemin qu'a suivi le projet de 2024 en trois votes (CA24 170018, 5 février ; CM24 0179, 19 février ; CA24 170131, 3 juin 2024, l'ordonnance de sens unique) ; cela place le service d'aménagement des rues de la Ville elle-même, auteur de l'analyse du 17 juin, sur le chemin de l'approbation.

4.4 Au regard de la méthode de révision de la Ville

Deux mandats. La piste elle-même a été construite à la suite d'une étude d'une autre nature. L'administration élue en 2021 avait été transparente, dans sa campagne, sur son engagement à étendre le réseau cyclable, et l'étude EXP de 2023 qu'elle a commandée sur Terrebonne n'était que la diligence raisonnable en cours de route vers la réalisation de cet engagement : une étude de faisabilité et de conception pour un projet déjà décidé, dont la tâche était de confirmer l'absence d'obstacle et d'arrêter l'aménagement, et dont les limites, que les opposants à la piste ont relevées à l'époque, étaient celles d'une étude de conception. En matière d'infrastructures cyclables, la campagne de l'administration élue en 2025 reposait sur un engagement à fonder les décisions sur des études : non pas sur le retrait de pistes, mais sur « un audit complet de toutes les infrastructures cyclables de Montréal dans les 100 premiers jours », afin de « revoir, sécuriser ou retirer les infrastructures cyclables là où c'est nécessaire », la cheffe se décrivant comme « pro-vélo ». Le conseiller a lui-même décrit cet engagement, le 6 octobre, comme pris au porte-à-porte : « when you do door knocking on 1000s of doors, and you see the most important issue for people there . . . the bike path that has become such a synonym of not being consulted . . . we have made a commitment and we have to act on this promise ».[4] Une étude appelée à décider si une piste reste porte un poids qu'une étude de conception ne porte pas, et l'administration a énoncé le 10 février 2026 ce qu'une telle étude comporte.

La norme que l'administration s'est donnée pour réviser une piste cyclable est publique. Le communiqué de la Ville du 10 février 2026 lançant son audit du réseau cyclable décrit la méthode comme « recueillir les données, analyser et corriger au besoin », avec « analyse technique, collecte de données et observation terrain » sur quatre pistes existantes (Rachel, Côte-Sainte-Catherine, de la Commune, Meilleur) pendant la haute saison, sous la direction du Service de l'urbanisme et de la mobilité, des résultats attendus vers la fin de 2026, et une révision du Plan vélo pour établir « des critères clairs, cohérents et harmonisés » ; la mairesse a expliqué que « les documents qu'on nous a remis ne répondaient pas aux préoccupations exprimées sur le terrain », d'où le choix de recueillir d'abord ses propres données. Le même communiqué nomme Terrebonne, avec Hochelaga, Gouin et Henri-Bourassa, parmi les rues où la Ville travaille avec l'arrondissement sur la sécurité.[5] Cet audit est le premier du genre. Le 10 novembre 2025, le directeur général adjoint de la Ville responsable de l'urbanisme, de la mobilité et des infrastructures écrivait au directeur général qu'« aucun audit de sécurité n'a été réalisé à proprement parler pour l'ensemble du réseau », la pratique courante étant que le Service de l'urbanisme et de la mobilité « assure une veille du bon fonctionnement des nouveaux aménagements cyclables sur une période déterminée et l'historique des accidents » ; dans sa réponse à la demande d'accès 2025-12847, la Ville a identifié cette note et ses annexes comme les documents se rapportant à l'audit du SUM auquel la mairesse d'arrondissement avait fait référence à la séance du conseil du 26 novembre 2025, et aucun d'eux ne mentionne Terrebonne. Le seul audit de sécurité du SUM que la note donne en exemple, le plan de suivi du REV Bellechasse, a mesuré le stationnement autour de la piste : la capacité tronçon par tronçon, et l'occupation relevée par lecture automatisée des plaques pendant trois soirées et comparée à un

[4] CBC News, « How do Montreal's top mayoral candidates compare on election issues? » (comparaison des plateformes, octobre 2025), https://newsinteractives.cbc.ca/features/2025/montreal-municipal-election/ ; CBC News, « Are Montreal bike paths a boon or burden? See what mayoral hopefuls are promising », https://www.cbc.ca/1.7648562 ; La Presse, « Martinez Ferrada veut revoir l'ensemble du réseau cyclable », 11 août 2025, https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2025-08-11/elections-municipales/martinez-ferrada-veut-revoir-l-ensemble-du-reseau-cyclable.php. Les citations de la plateforme sont traduites de l'anglais de CBC.

[5] Ville de Montréal, « 10 actions en 100 jours : la Ville de Montréal annonce un état des lieux pour une mobilité planifiée », 10 février 2026, https://montreal.ca/communiques-de-presse/10-actions-en-100-jours-la-ville-de-montreal-annonce-un-etat-des-lieux-pour-une-mobilite-planifiee ; Journal Métro, « Montréal lance son audit des pistes cyclables », 10 février 2026, https://journalmetro.com/actualites/politique/3208452/montreal-lance-son-audit-des-pistes-cyclables/.

relevé antérieur à la piste.[6] L'audit de février 2026 est toujours en cours. Outre l'audit, la Ville a tenu une consultation en ligne sur le réseau cyclable en juin et juillet 2026 ; son propre échéancier situe l'analyse des résultats et la poursuite de la consultation publique (« détails à venir ») à l'automne 2026, la rétroaction auprès de la population au printemps-été 2027 et le nouveau plan vélo à l'automne 2027.[7] Mesuré à cette méthode, le dossier Terrebonne montre un objectif fixé avant l'analyse, une analyse du SUM défavorable et refusée, un mandat dont l'objet était le stationnement, aucune collecte de données d'aucune sorte, et une annonce faite alors que l'audit, la consultation et le plan de la Ville étaient toujours en cours. Que les deux processus soient formellement liés est une question pour l'administration ; le contraste de méthode et l'ordre des dates, eux, sont des affaires de dossier.

4.5 Ce que le dossier n'établit pas

La conclusion du SUM n'est connue que telle que l'arrondissement l'a résumée ; l'avis du SIM est inconnu ; le contenu de la note d'EXP est inconnu, et il se peut fort bien qu'elle déconseille les options plus étroites et recommande la mesure hivernale comme la moins mauvaise. « Disproportionnée » est le compte rendu, par le personnel, de l'opinion des élus, non un constat. Aucune des citations ci-dessus ne devrait être poussée au-delà de ce qu'elle dit. Elles établissent la séquence et l'objet ; elles n'établissent pas ce que le consultant a conclu, ce qui est la raison d'obtenir la note.

5 Index des documents

Les numéros de page renvoient à la page du PDF de chaque liasse communiquée.

Document	Contenu	Emplacement
Lettre de réponse	Réponses point par point ; motifs de refus ; avis de recours.	Request 2026-581, 8 p.
Liasse 01		01 Doc_req, 167 p.
Directive du cabinet	Courriel du 13 août de la cheffe de cabinet fixant le mandat (piste bidirectionnelle, retour du stationnement), transmis les 13 et 14 août.	p. 1–2
Chaîne SIM / SUM	Demande au SUM du 10 juin ; réponses des 12 et 17 juin ; demande au SIM du 22 juin ; réponse du SIM du 13 juillet (caviardée).	p. 5–8
Demande de services	20 août 2026, mandat 59-26-ET-01_002.	p. 3–4
Offre d'EXP	25 août 2026 ; portée, scénarios, échéancier, 14 755 $.	p. 9–13
Bon de commande	26 août 2026, nº 1796945, 17 706 $.	p. 15–17
Courriels avec EXP	18 au 28 août : mandat, plan de travail, intrants, première analyse intermédiaire.	p. 19–22

[6] Ville de Montréal, réponse à la demande d'accès 2025-12847 (6 janvier 2026) : note de la Direction générale adjointe, Urbanisme, mobilité et infrastructures, au directeur général, « Réseau cyclable – Audits correctifs et préventifs », 10 novembre 2025, p. 1 ; annexe 1.12, « Plan de suivi – REV dans l'axe Bellechasse » (octobre 2021), p. 29–41. Les documents sont reproduits dans ce dépôt sous `2025-12847/`. La demande citait les mots de la mairesse d'arrondissement à la séance du 26 novembre 2025 : « on a dernièrement eu accès à l'audit qui a été fait par le SUM, qui a été demandé par la dernière administration ».

[7] Ville de Montréal, Réalisons Montréal, « La place du vélo à Montréal », échéancier du projet, https://realisons.montreal.ca/projects/place-du-velo (consulté le 13 octobre 2026) ; CBC News, « Montreal cyclists question objectivity, privacy in city's survey on bike lanes », 1er juillet 2026.

Document	Contenu	Emplacement
Démarrage	Formulaire de la réunion du 3 septembre, livrables et dates ; courriels du 10 septembre sur l'échéance du conseil du 5 octobre.	p. 23–26
Présentation des comptages	« Suivi de projet – Analyse des comptages », février 2025, et mise à jour « MAJ 2025 ».	p. 27–49 ; 51–73
Boucle de comptage	Totaux quotidiens Kensington, vélos et véhicules motorisés, 26 juillet 2025 – 31 août 2026.	p. 74–81
Tableaux Miovision	Comptages aux intersections par période de 15 minutes et par classe : Grand, Cavendish, Walkley, Royal ; juillet 2024 – septembre 2025 ; le 29 janvier 2025 aux p. 82–88 et 152–158.	p. 82–164
Livraison de la version préliminaire	Transmission de la note préliminaire, 17 septembre 2026.	p. 167
Liasse 02	Appel d'offres pour l'entente-cadre 59-25-ET-01, règlement, dossier décisionnel (p. 169–177), grille d'évaluation, soumission de WSP.	02 DOC requis, 341 p.
Résolution	CA25 170126, 9 juin 2025 : ententes-cadres à WSP (1,60 M$) et à EXP (1,70 M$).	03 Résolution, 2 p.
Extraits de la Loi	art. 9, 23–24, 37, 39, 53–59 ; avis de recours.	act_extracts/, 5 fichiers
Dérivé	Totaux quotidiens Kensington extraits en CSV à partir des p. 74–81.	CSV
Dérivé	Comptages Miovision par mode (automobiles, autobus, camions, vélos, piétons), six heures de pointe et 12 h, toutes approches et axe Terrebonne, pour chaque journée de comptage, d'après les p. 82–164 ; le 29 janvier 2025 à Grand détaillé.	XLSX, CSV