CBC *Daybreak*, 9 octobre 2026 : les affirmations du conseiller vérifiées au dossier

Vérification des faits de l'entrevue sur la rue de Terrebonne

Richard Hoge, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce – 16 octobre 2026

Publié avec la transcription à https://github.com/OpenMobilityData/Terrebonne-open-sources

Traduction de la version anglaise ; en cas de divergence, l'anglais fait foi. Les citations de l'entrevue sont en anglais, langue de l'entrevue.

Sommaire

Le 9 octobre 2026, l'émission *Daybreak* de CBC Radio (Montréal) a interviewé Alexandre Teodoresco, conseiller de la Ville pour le district de Loyola dans Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, au sujet du projet de l'arrondissement de convertir en stationnement, l'hiver, une direction de la piste cyclable protégée de la rue de Terrebonne. Chaque affirmation de fait de l'entrevue a été comparée au dossier public, et les points ci-dessous disent ce que le dossier montre, y compris ce qu'une affirmation laisse de côté : les 508 pages communiquées par l'arrondissement en réponse à la demande d'accès 2026-581, les données du compteur de l'arrondissement communiquées en réponse aux demandes 2025-697 et 2026-300, les données ouvertes de la Ville de Montréal, l'étude de mobilité d'EXP de 2023, les procès-verbaux des conseils et la presse. Les heures entre crochets sont les minutes et secondes depuis le début de l'extrait de CBC ; la transcription complète est publiée avec ce document. Elle a été vérifiée à l'écoute. Ce document compare des affirmations à des documents, et à ce que le conseiller a dit au conseil d'arrondissement le 6 octobre, trois jours plus tôt ; il ne se prononce pas sur les intentions.

1. **« Less than one an hour » [03:11] est la plus petite lecture que permettent les données tabulées, et un débit n'est pas la bonne mesure.** Le compteur de l'arrondissement à Kensington a enregistré 4 891 passages de vélos du 1er décembre au 31 mars : 40,4 par jour, 1,68 à l'heure sur 24 heures, les deux directions réunies (7 460 sur la saison hivernale officielle de la Ville pour les pistes cyclables, du 16 novembre au 31 mars). Le chiffre ne tient que pour une direction à la fois, moyennée sur le jour et la nuit (vers l'est 0,96, vers l'ouest 0,73). En semaine, pendant la période hivernale que la Ville applique aux pistes cyclables, du 16 novembre au 31 mars, le compteur a donné en moyenne 7,9 à l'heure à 8 h et 6,3 à 16 h, et aucune heure de jour sous 2,3. Le risque de blessure grave ou de décès n'est pas fixé par un débit calculé sur un intervalle arbitraire, mais par le nombre total de déplacements que le changement expose, sur un hiver et sur chaque hiver où il se répète : l'hiver dernier, 4 891 déplacements sur les quatre mois, dont 2 783 dans la direction à convertir.
2. **Le « 8 » [07:03] est une somme sur six heures à une intersection, un seul jour, sous un avis de temps hivernal, et la même diapositive portait des chiffres plus élevés.** Son explication, « the sum of all the hours during the rush hour… six hours », correspond à la diapositive [2026-581, p. 62] : Grand, axe Terrebonne, 29 janvier 2025, 6 h 30 à 9 h 30 et 15 h 30 à 18 h 30 [2026-581, p. 34]. Non dit : le comptage est celui d'un seul jour, fait pendant qu'un avis d'Environnement Canada invitait les résidents à reporter les déplacements non essentiels ; la diapositive donne 10 à Cavendish ; le comptage de douze heures à Grand était de 12 [2026-581, p. 85] ; et le compteur de l'arrondissement, dont le tableau a été transmis au consultant le 28 août [2026-581, p. 19], donne 40 par jour pour les mêmes mois. Le 6 octobre, le chiffre était « 8 passages… 4 cyclists ».

3. **Le compteur qu'il a appelé « the source of truth » [07:19] n'est pas sur le portail de données ouvertes où il l'a situé.** Le jeu de données *Compteurs cyclistes permanents* de la Ville énumère 128 sites, dont 77 Éco-Compteur ; aucun n'est sur Terrebonne. Le seul site de Terrebonne est un détecteur de la Ville à Girouard dont le seul canal de Terrebonne compte la circulation vers l'ouest, depuis le 23 octobre 2025. La boucle Éco-Compteur de l'arrondissement à Kensington n'est pas sur le portail, et l'arrondissement n'en avait pas fait état publiquement avant qu'un résident n'en obtienne le relevé par la demande d'accès 2025-697 (réponse du 19 décembre 2025) ; ses données n'ont atteint le public que par cette demande et les demandes 2026-300 et 2026-581.
4. **« From 40 a day to 30 a day during December to March » [07:34] laisse de côté mars, le plus achalandé des quatre mois.** Compteur de Kensington de l'arrondissement, deux directions : décembre 40,0, janvier 32,7, février 34,9 par jour, et mars 53,5, au-dessus de la fourchette donnée et dans la saison qu'il propose de convertir. Sur les quatre mois, la piste a porté 40,4 passages par jour.
5. **« We have the data for many years » [03:33], c'est un seul hiver de comptage continu et une poignée de comptages d'un jour.** Le comptage continu sur Terrebonne a commencé le 26 juillet 2025 (détecteur des données ouvertes : 23 octobre 2025). Avant : des comptages par caméra aux intersections, un jour à la fois (Miovision, novembre 2024 et 29 janvier 2025), une journée de comptage d'EXP le 4 octobre 2022 aux deux périodes de pointe [EXP 2023, p. 13], et des comptages Telraam jusqu'en décembre 2024 [2026-581, p. 65]. La présentation de l'arrondissement fait la moyenne de cinq comptages pour les véhicules motorisés [2026-581, p. 60] et retient un seul jour pour les vélos, celui de l'avis. Le 6 octobre : « data for 3 years in a row ».
6. **« About 250 parking spots » supprimées [01:08] : proche du dossier ; l'étude date de 2023, la piste de 2024.** L'étude d'EXP de 2023 compte 475 places sur Terrebonne, 375 une fois appliqués les dégagements de 5 mètres, et 171 dans l'aménagement retenu [EXP 2023, p. 100] : une réduction de 304, ou de 204 par rapport aux 375. Aucun relevé après travaux ne figure au dossier. En 2020, la presse a rapporté 250 places supprimées par les voies temporaires de cette année-là (*Métro*, 1er septembre 2020).
7. **« At least 50 to 60 parking spots » [01:28] n'est mentionné dans aucun document communiqué, ne repose sur aucune mesure et s'accorde mal avec toute la longueur de Terrebonne, que le changement couvrirait selon lui.** Le chiffre n'apparaît nulle part dans les 508 pages de la demande 2026-581, qui ne contiennent ni inventaire, ni relevé d'occupation, ni estimation des places créées ; de son propre aveu, « it's a bit too early » et « a few rounds » avec les services restent à faire. À la question de savoir si toute la rue est visée, il a répondu oui [09:01]. Selon les chiffres d'EXP, le côté à convertir comptait environ 190 places après dégagements ; 50 à 60 sur 2,45 km, c'est environ une place par 40 à 50 m de piste retirée. Le seul relevé d'occupation au dossier est celui d'EXP, deux jours à l'automne 2022, en soirée : 35 à 70 % en semaine [EXP 2023, p. 54].

8. **Les étapes d'approbation qu'il a décrites [08:19] signifient que le conseil de la ville devra voter pour défaire une partie de ce qu'il a approuvé en 2024, pendant que l'analyse de sécurité des options faite par la Ville elle-même reste refusée.** « We vote here at the borough, then a vote at the Conseil Municipal, then it comes back to the borough » : c'est ainsi que la piste a été approuvée, par CA24 170018 (5 février 2024), CM24 0179 (19 février) et CA24 170131 (3 juin). La séance de décembre du conseil de la ville a lieu les 14 et 15 ; aucun ordre du jour de l'arrondissement ou de la ville jusqu'au 19 octobre ne comporte le point. Les documents de la ville centre au dossier, l'analyse de la Ville du 17 juin (« plusieurs compromis importants… sécurité » [2026-581, p. 6]) et l'avis du Service de sécurité incendie [2026-581, p. 5], tous deux refusés, ne sont pas mentionnés dans l'entrevue. Le marquage de 2024 était prévu pour juin ; ce changement-ci est prévu pour décembre.
9. **« So for now, we're looking at it in a way that will make it permanent » [12:22] est la troisième description de la même mesure en deux mois, après « mesure transitoire » dans le dossier de l'arrondissement et « a test » au conseil, et le mot est ambigu.** La demande de service du 20 août la qualifie de « mesure transitoire pour l'hiver 2026-2027 » [2026-581, p. 4] ; le 6 octobre, c'était « a test » ; le mandat du 13 août visait un aménagement à l'année, une piste bidirectionnelle d'un côté avec retour du stationnement [2026-581, p. 1]. La question de l'animateur portait sur le changement hivernal ; la réponse peut vouloir dire un retrait chaque hiver ou l'aménagement à l'année, et l'entrevue ne tranche pas. Le déclencheur d'un réexamen, selon lui : un doublement de la circulation cycliste hivernale.
10. **« The final study… still need to be submitted to us » [00:38] vient trois jours après l'annonce et une semaine après l'échéance de la note : de son propre aveu, le résultat a été annoncé avant que l'étude commandée pour l'évaluer ne soit en main.** La note finale d'EXP était attendue le 2 octobre [2026-581, p. 12] ; une ébauche a été transmise le 17 septembre [2026-581, p. 167] ; le résultat a été annoncé le 6 octobre ; la note est refusée au titre d'un processus décisionnel en cours (art. 39). Une demande visant la note finale est en cours (réponse attendue le 7 novembre).
11. **« Reduce vehicle traffic by two-thirds » [09:56] est exact ; mais les voitures qui restent dépasseraient désormais les cyclistes dans une seule voie enserrée entre des voitures stationnées des deux côtés, où un dépassement légal n'est pas possible.** 6 300 véhicules par jour en 2022 entre Cavendish et Grand [EXP 2023, p. 41] ; 1 375 par jour la première année du compteur de Kensington (-78 %). Dans l'aménagement hivernal, le cycliste qui va dans la direction convertie roule dans l'unique voie de circulation, entre deux rangées de voitures stationnées. Les plans de 2024 donnent à cette voie de 3,0 à 4,0 m, et les ingénieurs de l'arrondissement eux-mêmes, en soumettant les concepts des élus à la Ville en juin, ont décrit une voie de circulation de ce type, « coincée entre deux bandes de stationnement », comme « très étroite (moins de 4 mètres) », en prévoyant que le Service de sécurité incendie « pourrait s'y opposer » [2026-581, p. 8]. Un cycliste qui roule à 1,5 m des voitures stationnées pour rester hors de la zone des portières, qui dans cet aménagement s'ouvrent vers les cyclistes arrivant par l'arrière, plus le mètre qu'exige le *Code de la sécurité routière* de l'automobiliste qui dépasse, laisse au plus 1,5 m pour un véhicule de 1,8 à 2 m de large : un automobiliste ne peut pas dépasser légalement un cycliste dans cette voie, et la neige accumulée le long des voitures stationnées la rétrécit encore. Avant 2024, la rue avait une seconde voie et une ligne médiane à franchir.

12. **Par rapport à la séance du conseil du 6 octobre.** Dans son allocution au conseil d'arrondissement trois jours plus tôt, le conseiller décrivait les données comme « the official data provided by the borough » (à *Daybreak* : « the open data website ») ; le changement hivernal comme une baisse de 99 %, « from 700 during the good months to 8 » (à *Daybreak* : 30 à 40 par jour, et le 8 comme une somme sur six heures) ; « data for 3 years in a row » (« many years ») ; « more than 30 meetings » (« more than 40 ») ; et la mesure comme « a test » (« for now… permanent »). Aucun nombre de places n'a été donné dans l'allocution. Les affirmations sont mises côte à côte à la section 3.

1 Ce qui a été vérifié, et comment

L'entrevue. CBC Radio One, *Daybreak* (Montréal), extrait « Terrebonne bike path in CDN to shut down in winter », daté du 9 octobre 2026, 13 min 32 s. La transcription publiée avec ce document a été produite par transcription automatique, puis vérifiée mot à mot à l'écoute.

Sources. Demande d'accès 2026-581 (réponse de l'arrondissement du 9 octobre 2026 ; liasse 01, 167 p., citée par page) ; les données Éco-Compteur de l'arrondissement à Terrebonne/Kensington (totaux quotidiens, 2026-581, p. 74 à 81 ; données horaires par direction, demande 2026-300) ; les données ouvertes de la Ville (*Compteurs cyclistes permanents*, liste des sites et fichiers 2025-2026, et *Comptages des véhicules, cyclistes et piétons*, téléchargés le 16 octobre 2026) ; l'étude de mobilité d'EXP de 2023 et les procès-verbaux de 2024 de ce dépôt ; le document budgétaire de l'arrondissement du 6 octobre 2026 ; l'allocution du conseiller au conseil d'arrondissement du 6 octobre ; la presse.

Termes. À la section 2, *conforme* signifie que le dossier appuie l'affirmation telle qu'elle a été faite, et *invérifiable*, que le dossier ne permet pas d'en juger. Une affirmation peut être exacte dans ses termes et laisser de côté ce que le dossier montre aussi ; les points du sommaire disent ce qui a été laissé de côté.

2 Constats en détail

2.1 Comptages de vélos

Débit hivernal [03:11]. À l'animateur qui demandait si « less than one cyclist per hour is using the bike path on either side », le conseiller a répondu « Indeed. » Compteur de Kensington, 1er décembre 2025 au 31 mars 2026 : 4 891 passages (2 783 vers l'est, 2 108 vers l'ouest) en 121 jours. Par heure sur 24 heures : 1,68 dans les deux directions, 0,96 vers l'est, 0,73 vers l'ouest. En semaine de 7 h à 19 h (87 jours, 1 044 heures) : 3 318 passages, 3,18 à l'heure. Par mois, deux directions : décembre 40,0, janvier 32,7, février 34,9, mars 53,5 par jour. Le canal ouest sous-compte depuis le 1er mars 2026 environ (voir la note 2026-300 dans le dépôt des demandes d'accès) ; les chiffres vers l'ouest sont des minimums. Détecteur de la Ville à Girouard, vers l'ouest seulement : 3 150 passages en 115 jours avec données, 27,4 par jour, 1,14 à l'heure. En semaine du 16 novembre au 31 mars, deux directions, par heure : 7,9 à 8 h, 6,3 à 16 h, 6,0 à 17 h ; l'heure de jour la plus basse, 11 h, 2,3 ; moyenne sur 24 heures, 2,6.

Le « 8 » [07:03]. Diapositive « Nombre de vélo aux heures de pointes axes est/ouest » [2026-581, p. 62] : Terrebonne/Grand, janvier 2025, 8 (-95 % par rapport à octobre 2022) ; Terrebonne/Cavendish, 10. Heures de pointe selon la présentation de l'arrondissement [2026-581, p. 34] : 6 h 30 à 9 h 30 et 15 h 30 à 18 h 30. Le tableau Miovision de Grand du 29 janvier 2025 est à la [2026-581, p. 85]. Le comptage de 12 heures à Grand ce jour-là, sur l'axe Terrebonne, était de 12. Allocution du 6 octobre : « We go from

7700 [700] during the good months to 8. That's 8 passages, right? So that's 4 cyclists. » Les tableaux Miovision de la journée enregistrent tous les modes : sur les mêmes six heures, 617 automobiles sur les deux approches Terrebonne et 605 piétons, contre 8 vélos ; par rapport au 20 novembre 2024, les automobiles étaient en baisse de 23 %, les piétons de 26 % et les vélos de 95 % [2026-581, p. 82]–[2026-581, p. 88], [2026-581, p. 131]–[2026-581, p. 137]. Environnement et Changement climatique Canada avait émis ce matin-là un avis de temps hivernal pour Montréal.

La source de données ouvertes [07:19], [03:36]. Liste des sites de *Compteurs cyclistes permanents*, 16 octobre 2026 : 128 sites (77 Éco-Compteur, 51 Ville). Sur Terrebonne : `det-00118-01`, `-02`, `-03`, « Girouard/Terrebonne », source « Ville » ; seul `det-00118-01` enregistre une direction de Terrebonne (« Ouest »). Données quotidiennes depuis le 23 octobre 2025. Le jeu de données des comptages aux intersections (*Comptages des véhicules, cyclistes et piétons*) contient des comptages sur Terrebonne jusqu'en septembre 2023 et aucun ensuite. La boucle de Kensington est l'Éco-Compteur mentionné dans le courriel de la division de l'ingénierie de l'arrondissement du 10 juin 2026 (« Nous disposons également d'un compteur permanent Éco-Compteur sur le corridor » [2026-581, p. 8]) ; ses données ne sont pas sur le portail. L'auteur n'a trouvé aucun document ni aucune déclaration publique de l'arrondissement mentionnant le compteur de Kensington avant que son relevé ne soit obtenu par la demande d'accès 2025-697 (déposée le 27 novembre 2025, réponse le 19 décembre 2025), qui a aussi communiqué la documentation de l'équipement.

Années de données [03:33]. Le 6 octobre, le conseiller a parlé de « having data for 3 years in a row ». Données disponibles : comptages d'EXP de 2022 ; comptages Miovision aux intersections de juillet 2024 à septembre 2025 [2026-581, p. 82]–[2026-581, p. 164] ; comptages Telraam jusqu'en décembre 2024 [2026-581, p. 65] ; boucle de Kensington depuis le 26 juillet 2025 ; détecteur des données ouvertes depuis le 23 octobre 2025. Les comptages d'EXP de 2022 ont été faits en une journée, le mardi 4 octobre 2022, aux deux périodes de pointe, à 17 intersections [EXP 2023, p. 13]. La présentation de l'arrondissement fait la moyenne de cinq comptages pour les véhicules motorisés [2026-581, p. 60] et retient un seul jour pour les vélos.

Enfants l'hiver [09:22]. « I've very, very, very rarely seen any kids use it during winter. » Aucun compteur au dossier n'enregistre l'âge. Invérifiable.

2.2 Stationnement

Environ 250 places supprimées [01:08]. EXP 2023 : 230 places vers l'ouest et 248 vers l'est sur Terrebonne [EXP 2023, p. 46] ; 475 dans la situation actuelle, 375 après la règle de dégagement de 5 mètres, 171 dans le scénario 3, celui qui a été retenu [EXP 2023, p. 100]. Approbation du projet : CA24 170018 (5 février 2024) et CM24 0179 (19 février 2024) ; déploiement en mai et juin 2024 (dossier 1246880002). *Métro*, 1er septembre 2020, sur les voies temporaires de cette année-là : elles « a éliminé 250 places de stationnement des deux côtés de la rue ».

50 à 60 places [01:28]. Absent des 508 pages. La demande de service demande à EXP de déterminer les places que l'aménagement « pourrait permettre de recréer » [2026-581, p. 4] ; le résultat d'EXP est refusé. Le point C4 de la demande, qui visait les inventaires et relevés d'occupation du stationnement, a reçu pour réponse des tableaux de comptage de circulation. À titre de comparaison seulement : selon les chiffres d'EXP, l'écart entre 375 et 171 places est de 204, environ 100 par côté ; le dossier ne dit pas quels tronçons la conversion couvrirait. À *Daybreak*, le conseiller a confirmé que toute la rue est visée [09:01] et a dit que les places seraient « reinstated » là où c'est possible [08:46] ; à 6 à 6,5 m la place, 50 à 60 places occupent 300 à 400 m d'une piste de 2,45 km.

Occupation [05:41]. Le conseiller a cité « only 60% of the parking used » comme exemple d'un chiffre sur lequel il ne se fonderait pas. EXP a fait ses relevés le jeudi 29 septembre et le samedi 1er octobre 2022, en trois périodes d'une heure se terminant au plus tard à 19 h 30 [EXP 2023, p. 13] : « le taux d'occupation varie entre 35% et 70% la semaine et entre 10% et 60% la fin de semaine » [EXP 2023, p. 54]. Aucune mesure ultérieure, hivernale ou de nuit ne figure au dossier.

2.3 Processus et calendrier

Trois votes [08:19]. Charte de la Ville de Montréal, art. 85 : l'offre d'un arrondissement de fournir un service relevant du conseil de la ville prend effet lorsque celui-ci l'accepte. Terrebonne fait partie du réseau artériel (2,54 km marqués artériels dans la couche RAAV de la Ville, couvrant la piste). Séquence de 2024 : CA24 170018 (offre), CM24 0179 (acceptation), CA24 170131 (3 juin 2024, ordonnance OCA24 17042, sens unique). Ordres du jour consultés : arrondissement, 1er juin, 6 juillet, 8 septembre et 6 octobre 2026 (séances ordinaires) et 6 octobre (budget) ; conseil de la ville, 24 août, 21 septembre et 19 octobre 2026. Aucun ne comporte de point décisionnel sur Terrebonne. La carte de déclaration du conseiller indique que la proposition doit être examinée par « the borough council and City Council ». L'entrevue ne mentionne ni l'analyse de la Ville du 17 juin ni l'avis du Service de sécurité incendie du 13 juillet, les deux documents de la ville centre au dossier, tous deux refusés [2026-581, p. 5], [2026-581, p. 6]. La séance de décembre du conseil de la ville a lieu les 14 et 15. La signalisation et le marquage de 2024 étaient prévus pour la fin de juin (dossier 1246880006) ; le changement annoncé doit être fait avant Noël.

Permanent [12:22]. Réponse complète à la question « what are the chances the borough makes this change permanent? » : « We certainly don't want to be changing, you know, the layout of all the bike paths every year… But, yeah, so for now, we're looking at it in a way that will make it permanent. But if there's really a big change in the data… we'll certainly look at it. » Le 6 octobre : « So this is what we're going to propose. It's going to be a test. » Mandat du 13 août du cabinet de la mairesse d'arrondissement : une « piste cyclable bidirectionnelle d'un côté » avec « le retour du stationnement d'un côté de la rue » [2026-581, p. 1]. Demande de service du 20 août : « Volet 1 – existant… (mesure transitoire pour l'hiver 2026-2027) » et « Volet 2 – faisabilité d'une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale » [2026-581, p. 4]. La question de l'animateur portait sur le changement hivernal ; la réponse ne dit pas si « permanent » signifie un retrait chaque hiver ou l'aménagement à l'année du mandat du 13 août.

L'étude finale [00:38]. L'offre d'EXP fixe la note finale au 2 octobre 2026 [2026-581, p. 12] ; le formulaire de démarrage indique « NT finale 2-Oct-26 » [2026-581, p. 26] ; l'ébauche a été transmise le 17 septembre [2026-581, p. 167]. La réponse du 9 octobre refuse la note en vertu des art. 9, 37 et 39 de la Loi sur l'accès. À la période de questions du 6 octobre (transcription automatique, non vérifiée), le conseiller a parlé d'avoir reçu « le dernier rapport » la semaine précédente. La note avait donc une semaine de retard le jour de l'entrevue, et le résultat qu'elle devait évaluer avait été annoncé trois jours plus tôt.

Date de réouverture [13:08]. « I look at the data and the weather. » Aucune date de réouverture ne figure dans la réponse ; le conseiller a décrit la saison comme « December to March » [07:34].

Quel côté [00:38]. L'orientation donnée est de garder la piste qui va à contresens de la circulation automobile. La demande de service vise le maintien d'une bande et le retrait de l'autre sans nommer de côté [2026-581, p. 4] ; le formulaire de démarrage demande à EXP de considérer le sens de la circulation automobile par rapport au sens des cyclistes [2026-581, p. 26]. Aucune analyse de sécurité de cette option ne figure dans la réponse ; la seule conclusion de sécurité qui subsiste est le résumé, par l'arrondissement, de l'analyse de la Ville du 17 juin portant sur des concepts antérieurs : « plusieurs compromis importants sur le plan de la sécurité » [2026-581, p. 6].

2.4 Circulation et type de rue

Deux tiers de circulation en moins [09:56]. EXP 2023, débit journalier de 2022 entre Cavendish et Grand : 1 800 vers l'ouest et 4 500 vers l'est, 6 300 au total [EXP 2023, p. 41]. Compteur de Kensington, première année (26 juillet 2025 au 25 juillet 2026) : 501 817 véhicules motorisés, 1 375 par jour (-78 %). Entrées aux heures de pointe à Grand : 2 101 en octobre 2022, puis 770 à 1 138 (-46 à -63 %) [2026-581, p. 34].

La voie qui reste. Les plans annexés à l'étude de 2023 donnent à la voie de circulation à sens unique de 3,0 à 4,0 m, le plus souvent 3,5 à 3,6 m [EXP 2023, p. 346], à côté d'une bande de stationnement de 2,3 à 2,5 m et des pistes protégées ; avant 2024, la rue était à double sens, une voie par direction, avec du stationnement des deux côtés (dossier 1246880006 : « la circulation véhiculaire est permise dans les 2 directions avec 1 bande de stationnement de chaque côté »). Dans l'aménagement hivernal, le côté converti devient du stationnement ; le cycliste qui va dans cette direction roule dans l'unique voie de circulation entre des voitures stationnées des deux côtés, et l'automobiliste qui le dépasse doit laisser un mètre (*Code de la sécurité routière*, art. 341) à l'intérieur de cette voie, faute de seconde voie ou de ligne médiane à franchir. La largeur de la voie de circulation dans l'aménagement hivernal n'est pas indiquée dans la réponse. Les concepts de juin décrits à la Ville étaient un autre aménagement dans l'ensemble (une chaussée désignée, sans piste protégée), mais ils comportaient le même élément, une voie de circulation « très étroite (moins de 4 mètres) coincée entre deux bandes de stationnement », dont les ingénieurs de l'arrondissement prévoyaient que le Service de sécurité incendie « pourrait s'y opposer » [2026-581, p. 8]. L'arithmétique d'un dépassement dans une telle voie : le cycliste garde environ 1,5 m des voitures stationnées pour rester hors de la zone des portières (dans cet aménagement, les voitures stationnées sont orientées comme le cycliste, et les portières s'ouvrent vers les cyclistes qui arrivent par l'arrière) ; l'automobiliste qui dépasse doit laisser 1 m (art. 341) ; une voiture mesure de 1,8 à 2 m de large ; la somme dépasse 4 m. L'hiver, la neige accumulée le long des voitures stationnées rétrécit encore la voie.

« Les rues vélo » [10:14]. Une *vélorue* est désignée par règlement municipal en vertu du *Code de la sécurité routière* (art. 496.1 à 496.8 ; 30 km/h). Orientation du gouvernement du Québec : au plus 1 000 véhicules par jour, idéalement 500, hors du réseau de camionnage. Guide d'aménagement de Montréal : moins de 1 000 véhicules par jour, camionnage local seulement, 30 km/h. Terrebonne : 1 375 véhicules par jour la première année du compteur ; réseau artériel ; camions interdits sauf livraison locale ; 30 km/h. Terrebonne ne figure pas sur la liste des vélorues de la Ville.

2.5 Autres affirmations

Comité exécutif [00:25]. La description de l'animateur (« responsible for optimization in municipal performance and innovation ») correspond à l'annonce de la Ville du 18 novembre 2025. Conforme.

Depuis 2020 [00:08]. « First put in place in 2020 » (animateur) : des voies temporaires ont été installées en 2020 et retirées en septembre 2020 à la suite d'une motion du conseil ; les bandes actuelles datent de 2024. En partie conforme.

Réunions [02:37]. « More than 40 meetings and work sessions » ; le 6 octobre, « more than 30 meetings on this topic with the services ». La réponse nomme une rencontre avec la mairesse d'arrondissement le 18 juin [2026-581, p. 8], la réunion de démarrage du 3 septembre [2026-581, p. 26] et une rencontre de travail le 11 septembre [2026-581, p. 167] ; pour les ordres du jour ou comptes rendus des rencontres de suivi, la réponse indique qu'aucun document n'a été trouvé. Invérifiable.

Zones scolaires [10:52]. « $1.5 million over the next two years. » Le budget présenté le 6 octobre 2026

par l'arrondissement mentionne « 760 000 $ spécifiquement pour sécuriser et apaiser les abords des écoles » et un ajout de 700 000 $ sur deux ans au budget des mesures d'apaisement. Le montant de 1,5 million de dollars n'y figure pas. Invérifiable tel quel.

Campagne [01:53]. « 4,000 doors » : aucune source. Que la piste ait été un enjeu de campagne concorde avec la presse (*Montreal Gazette*, 26 novembre 2025 et 7 octobre 2026).

3 Comparaison avec la séance du 6 octobre

Le 6 octobre 2026, le conseiller s'est adressé au conseil d'arrondissement au sujet de Terrebonne et a répondu aux questions du public. L'allocution est citée d'après les sous-titres de la webdiffusion (« Taliban » corrigé en Terrebonne ; le « 7700 » des sous-titres est 700, comme le montrent les diapositives). Sa carte de déclaration du même jour est citée telle que publiée. Les affirmations de la période de questions sont citées d'après une transcription de la webdiffusion vérifiée sur la vidéo, avec le minutage de l'enregistrement de la webdiffusion.

Sujet	6 octobre	*Daybreak*, 9 octobre	Le dossier
Le « 8 »	« We go from 7700 [700] during the good months to 8. That's 8 passages, right? So that's 4 cyclists, right? Including me, right? »	« it basically was eight during all of the hours. So, it was the sum of all the hours during the rush hour. So, that's six hours » [07:03]	Somme sur six heures de pointe, une intersection (Grand), un jour (29 janvier 2025), deux directions [2026-581, p. 62], [2026-581, p. 34]
Niveau hivernal	« in winter, the volume of traffic diminishes by 99% »	« less than one an hour » [03:11] ; « from 40 a day to 30 a day during December to March » [07:34]	Compteur de Kensington : 40,4 par jour de décembre à mars, 747 par jour en juin 2026 (-95 %)
Source des données	« 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 »	« the source of truth is to look at the open data website that we have, which is connected directly to Eco-Counter » [07:19]	Le 8 et le 700 sont des comptages Miovision des diapositives de l'arrondissement ; l'Éco-Compteur de Kensington appartient à l'arrondissement et n'est pas sur le portail (section 2.1)
Années de données	« now having data for 3 years in a row »	« we have the data for many years to confirm that » [03:33]	Un seul hiver continu (2025-2026) ; comptages d'un jour auparavant
Essai ou permanent	« So this is what we're going to propose. It's going to be a test. We're going to see the data this year, and hopefully try to make it even better after. »	« So for now, we're looking at it in a way that will make it permanent » [12:22]	« mesure transitoire pour l'hiver 2026-2027 » (20 août) [2026-581, p. 4]

Sujet	6 octobre	*Daybreak*, 9 octobre	Le dossier
Réunions	« more than 30 meetings on this topic with the services, with professionals »	« more than 40 meetings and work sessions » [02:37]	Trois rencontres nommées dans la réponse (section 2.5)
Portes	« door knocking on 1000s of doors »	« I've knocked on 4,000 doors » [01:53]	Aucun document
Places de stationnement	Aucun nombre dans l'allocution ni sur la carte de déclaration	« at least 50 to 60 parking spots » [01:28]	Absent de la réponse (section 2.2)
Étapes et calendrier	Carte : « several steps remain . . . borough council and City Council . . . residents will see changes before Christmas 2026 »	Vote de l'arrondissement, vote du conseil municipal, retour à l'arrondissement ; « it's very tight » ; « implement those changes before Christmas » [08:19]	Concordants entre eux et avec le précédent de 2024 (trois votes)
Le « 8 » (période de questions)	En français : « des journées où il y a huit personnes qui l'utilisent » [webdiffusion 1:45:43] ; « c'est huit comptages pour quatre cyclistes » [webdiffusion 1:46:42]. En anglais : « eight trips in January . . . Per hour. Heure de pointe. » [webdiffusion 2:22:06]	Comme ci-dessus : une somme sur six heures [07:03]	Somme sur six heures [2026-581, p. 62]
L'étude	En français : « on a reçu le dernier rapport qui nous permettait de prendre une décision en consensus la semaine passée » [webdiffusion 1:22:46]. En anglais : « we have the study . . . an internal working document » [webdiffusion 2:25:39]	« the final study by the services and the experts still need to be submitted to us » [00:38]	Note finale attendue le 2 octobre [2026-581, p. 12] ; refusée
Consultation	« we will not have another moment to consult now before the implementation » [webdiffusion 2:24:49]	« we're all about looking at the data, looking at the impact, consulting the population » [11:58]	–
Essai	En français : « on va le tester cette année » [webdiffusion 1:47:06]	« for now. . . permanent » [12:22]	Comme ci-dessus

4 Ce que cette vérification n'établit pas

Elle compare des affirmations à des documents. Elle n'établit pas pourquoi une affirmation a été faite et ne tire aucune conclusion sur les intentions. Les données de comptage ont des limites : une panne du 29 au 31 mai 2026 ; le canal ouest de Kensington qui sous-compte depuis le 1er mars 2026 environ ;

le détecteur des données ouvertes à Girouard qui ne compte qu'une direction, avec des lacunes. La note finale d'EXP et l'analyse de la Ville, qui pourraient contenir des chiffres absents de la réponse, sont refusées.

5 Sources

Source	Où
Entrevue	CBC *Daybreak*, 9 octobre 2026 : https://www.cbc.ca/listen/live-radio/1-15-daybreak-montreal/clip/16243474-terrebonne-bike-path-cdn-shut-winter ; transcription : ce dépôt
Demande 2026-581	Réponse de l'arrondissement du 9 octobre 2026, liasse 01 : PDF ; résumés et tableaux du compteur dans le dépôt des demandes d'accès
Demandes 2025-697, 2026-300	Compteur de Kensington, données horaires par direction : 2026-300
Données ouvertes	https://donnees.montreal.ca/dataset/cyclistes ; https://donnees.montreal.ca/dataset/comptage-vehicules-pietons ; https://donnees.montreal.ca/dataset/reseau-arteriel-administratif (téléchargés le 16 octobre 2026)
EXP 2023	Étude de mobilité – rue de Terrebonne (p. 13, 41, 46, 54, 100)
Procès-verbaux	Approbation du projet de 2024 (CA24 170018, CM24 0179) ; CA24 170131 : https://ville.montreal.qc.ca/documents/Adi_Public/CA_Cdn/CA_Cdn_PV_ORDI_2024-06-03_19h00_FR.pdf (p. 11)
Budget	https://ville.montreal.qc.ca/documents/Adi_Public/CA_Cdn/CA_Cdn_ODJ_LPP_EXTRA_2026-10-06_16h00_FR.pdf (p. 14, 31)
Comité exécutif	https://montreal.ca/communiques-de-presse/la-mairesse-martinez-ferrada-devoile-son-comite-executif
Vélorues	https://www.quebec.ca/transports/municipalites/infrastructures-routieres/velorue ; https://montreal.ca/articles/velorues-des-voies-cyclables-accessibles-aux-automobilistes-54165
6 octobre 2026	Webdiffusion du conseil d'arrondissement (allocution ; période de questions) : https://www.youtube.com/live/0k_KZf9uxTk ; carte de déclaration du conseiller
Presse	*Métro*, 1er septembre 2020 ; *Montreal Gazette*, 26 novembre 2025 et 7 octobre 2026