

exceptions, là on va faire des exceptions pour tout le monde.

700 **LA PRÉSIDENTE :**

Pour les vélos de montagne qui descendent en paquet comme vous dites, qu'est-ce que vous recommanderiez?

705 **Mme CHERYL BERGER :**

710 On a des chevaux, on a de la police avec des chevaux qui circulent un peu plus dans ces coins de sentier. J'en ai vu, mais ils sont plutôt sur la grande piste de gravier. J'en n'ai pas vu souvent dans les sentiers, puis là qui sont entre le lookout en direction sud sur le côté ouest, c'est par là qu'ils jouent. Parce que c'est des belles descentes et je comprends. Mais moi je ne savais pas qu'ils n'avaient pas le droit. Un jour il y en avait, je me suis mise de côté. Ils n'ont pas le droit d'être là. O.K. Je ne savais pas.

715 Ce n'est pas marqué, peut-être c'est un petit panneau, mais ce n'est pas marqué. Parce que ça détruit la surface aussi de la montagne. On est en train de remplacer des arbres.

**LA PRÉSIDENTE :**

720 Alors, je vous remercie beaucoup, Madame Berger.

**Mme CHERYL BERGER :**

725 Merci pour faire la séance et nous écouter. Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

730 C'est à nous à vous remercier. J'inviterais maintenant, madame Anne Pelletier et monsieur David Kaiser de la Direction générale de santé publique de Montréal.

Je pense que ce sont deux madame. Alors, l'une d'entre vous est Anne Pelletier, et madame?

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

735

Véronique Duclos.

**LA PRÉSIDENTE :**

740

Véronique Duclos?

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

745

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

Je m'excuse, c'est pour le bénéfice de la sténotypie qu'on vous identifie bien.

750

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

755

Pas de problème. Donc, Véronique Duclos. Nous on est de la Direction régionale de santé publique. D'abord, pour vous mettre un peu en contexte, la Direction régionale de santé publique a appuyé la démarche d'un projet pilote lors de sa mise en place en avril 2018. C'est un projet qu'on a appuyé par une lettre d'abord, puis on a travaillé avec les gens des services de la Ville pour bien comprendre leur proposition puis le travailler avec eux, travailler avec eux la proposition.

760

La volonté de la direction de santé publique de Montréal c'est d'élargir le débat sur l'accès physique et géographique au parc ainsi que sur la sécurité des déplacements autour du parc du Mont-Royal.

765

Cette prise de position-là nous permet aussi de réfléchir à la place des parcs dans la Ville de Montréal puis à la sécurité qui doit être pour l'ensemble des usagers.

Notre mémoire est construit autour d'une perspective de santé globale de la population puis d'une réduction des inégalités sociales de santé.

Donc, l'objectif du mémoire qu'on...

770

**LE COMMISSAIRE :**

Précisez votre territoire, le territoire que vous couvrez?

775

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

Nous on couvre le territoire de Montréal, l'île de Montréal au complet, oui. Donc, on est la Direction régionale de santé publique au CIUSSS du centre-sud de Montréal.

780

L'objectif de notre mémoire c'est de présenter une perspective de santé publique pour le mont Royal, dans le but d'orienter le débat vers un parc accessible et sécurité pour tous.

785

Donc, l'argumentaire a été construit autour de cette objection-là. Je vais laisser la parole à ma collègue Anne Pelletier.

**Mme ANNE PELLETIER :**

790

La raison pour laquelle on souhaite élargir la réflexion, c'est qu'il y a beaucoup de bénéfices associés à la présence d'un parc pour la population en termes d'espace sain et sécuritaire pour être actif. En termes d'espace frais pour gérer la chaleur. Et on l'a connue cet été. En termes d'espace perméable pour gérer les crues. En termes d'espace vert pour améliorer la qualité de l'air. En termes d'espace aussi de rassemblement pour favoriser la cohésion sociale.

795

Alors, la présence de véhicules automobiles à l'intérieur d'un parc peut réduire les bénéfices associés à la présence, tous les bénéfices associés. Donc, au fait d'être dans un parc ou à proximité d'un parc.

800

Notre point de vue s'applique aussi, s'inscrit aussi dans une mouvance où on a étudié ce qui s'est fait ailleurs, c'est-à-dire plusieurs autres grandes villes, principalement aux États-Unis, mais aussi en Europe, ont tenté l'expérience de fermer des routes de parc.

805 On pense à Central Park à New York. On pense à Prospect Park à Brooklyn ce printemps, au Goldon Gate qui ferme la route de son parc à toutes les fins de semaine, tous les samedis et dimanches depuis plusieurs années. À Piedmont Park à Atlanta qui est peut-être un peu moins connu, mais qui le fait aussi, qui l'a aussi fait. Puis à Paris, les berges de la rivière Seine où on a fermé trois kilomètres.

810 Dans tous ces cas, le résultat a été une augmentation de la fréquentation de chacun de ces parcs et le résultat sur la congestion routière était minime, voire absente. Donc, pas plus de circulation aux abords ou très, très peu ou de manière très temporaire.

815 Pour cette raison, notre première recommandation est d'éliminer de manière permanente la circulation de transit automobile dans le parc du Mont-Royal.

820 Un des bénéfices associés à la réduction de la circulation de transit dans le parc du Mont-Royal pendant le projet pilote, c'est la réduction des niveaux sonores. En fait, on a eu l'opportunité avec le projet pilote qui s'en venait, de faire des mesures de son avant et pendant le projet pilote. Ce que je vous présente là ce sont les données de niveau sonore moyen pris juste avant et pendant le projet pilote en heure de pointe du matin.

825 Donc, on voit qu'avant le projet pilote les niveaux sonores étaient beaucoup plus élevés que pendant le projet pilote. Donc, il y a quand même un changement. Si je me souviens bien la norme, ce qui est souhaitable c'est autour de 55 et on est encore légèrement au-dessus, mais c'est beaucoup plus agréable en terme de bruit au niveau de la montagne.

830 On s'est aussi penché sur la zone d'accès au parc du Mont-Royal. Parce qu'on se dit que si on n'y accède pas en voiture, il faut y accéder autrement. On a regardé ce à quoi ça ressemblait en termes de marche. On a tracé un rayon de 15 minutes de marche autour de la montagne. On a calculé que 66 000 ménages résident à l'intérieur de ce rayon de 15 minutes de marche. Donc, pour accéder au parc en terme d'activités de détente, de rassemblement, de loisir, il y a un potentiel immense pour les gens de s'y rendre à pied.

835 Bien sûr, si on parle de 15 minutes au pied de la montagne, pas au sommet. Mais on voit les différents accès qui ont été utilisés.

840 Par contre, un des obstacles rencontrés par les potentiels marcheurs au mont Royal sont les nombreuses routes à traverser, principalement des artères.

845 Ici, on vous présente une cartographie des piétons blessés à l'intérieur de rayon-là. Beaucoup pour illustrer que les problèmes de sécurité ne sont pas seulement sur Camillien-Houde, mais surtout au pourtour de la montagne. Ce qui fait que c'est bien de réduire la circulation à l'intérieur, mais il faudrait penser à ce qu'on fait autour.

850 Pour ça, la Direction régionale santé publique recommande d'implanter des mesures physiques permanentes sur l'axe Camillien-Houde et Remembrance dans le but de contraindre la circulation de transit et d'améliorer la sécurité, la convivialité de la marche et du vélo. Mais aussi d'aménager le parc du Mont-Royal de manière à protéger les piétons et les cyclistes des véhicules motorisés circulant à proximité du parc. On parle des accès au bas de la montagne qui sont des accès souvent très, très larges pour la circulation automobile où la configuration des routes est très difficile à gérer pour un piéton ou un cycliste.

855 Ensuite, on s'est intéressé à l'accès au transport collectif. C'est une carte qui permet de retracer l'accès en autobus, métro. Un trajet de 45 minutes ou moins et on a choisi de le faire le samedi matin, parce que c'est un moment de grande affluence. Donc, plutôt que d'y aller avec l'heure de pointe, on a choisi d'y aller avec un moment où l'affluence au parc est grande plutôt que le service.

860 Les points que vous voyez, les différents points que vous voyez, les différents ronds, ce sont les stations de métro. Le reste c'est le contour qui permet d'accéder en 45 minutes.

865 Notre constat c'est qu'à l'intérieur de ce secteur-là, environ un tiers de la population se déplace en transport en commun régulièrement selon l'enquête origine destination. Pourtant, pour accéder à la montagne on a vu des données de la Ville qui disaient que seulement sept pour cent (7%) des gens qui se sont rendus sur la montagne l'ont fait en transport collectif. Il y aurait donc lieu de proposer une augmentation de l'offre de transport collectif pour créer une alternative efficace à l'automobile.

870 C'est bien de penser à restreindre la circulation automobile, mais il faudrait voir comment on peut améliorer l'accès autrement.

875 Et finalement, j'ai un peu de misère avec la gestion de ma souris. Étant donné qu'on a énoncé d'emblée qu'on voulait élargir la réflexion. Pour nous, il serait important aussi de penser à élaborer des interventions pour les autres grands parcs de Montréal afin d'améliorer l'accès par des modes alternatifs à l'auto ainsi que la sécurité des déplacements pour s'y rendre.

880 La consultation sur le retrait de la circulation de transit sur Camillien-Houde était une opportunité pour réfléchir plus largement à la sécurité des piétons et des cyclistes à l'intérieur des parcs.

885 Donc, un bref rappel des recommandations. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

890 Merci beaucoup, Mesdames. Juste une petite question technique avant de passer la parole à mes collègues.

À la page 11 dans votre mémoire, le tableau sur les niveaux sonores. Vous en avez parlé dans votre présentation. Qui a fait les relevés?

895 **Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

C'est nous.

**LA PRÉSIDENTE :**

900 La Direction de santé publique elle-même?

**Mme ANNE PELLETIER :**

905 Oui. C'est nos propres relevés.

**LA PRÉSIDENTE :**

910 O.K. Merci beaucoup.

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

915 Avec des outils standardisés. Je ne sais pas la méthode qui a été utilisée, mais c'est avec des outils reconnus.

**LA PRÉSIDENTE :**

920 Oui. On va prendre ce que vous donnez là. Notre expertise est certainement moindre que la vôtre.

**LA COMMISSAIRE :**

925 J'avais une question sur les recommandations. C'était à la page 20. Vous écrivez : « Éliminer de manière permanente la circulation de transit automobile. » Et dans la recommandation qui suit, vous parlez de contraindre la circulation de transit.

**Mme ANNE PELLETIER :**

930 Bien en fait, on souhaite que ça soit éliminé, mais ça ne se fera pas de manière spontanée s'il n'y a pas de mesures physiques qui sont prises pour contraindre la circulation. On conçoit qu'il y a des gens qui vont quand même continuer à traverser, peu importe. Il y a toujours des réfractaires, des délinquants. C'est sûr que la circulation, s'il n'y a pas de mesures physiques qui sont prises, va continuer quand même, probablement  
935 dans une moins grande proportion, mais il y a quand même des gens qui vont s'y risquer.

**LA COMMISSAIRE :**

940 Est-ce que ce que vous proposez dans ce cas-là c'est vraiment un processus de transition à contraindre et se rendre à éliminer?

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

945 En fait, on pourrait éliminer de manière permanente la circulation de transit automobile par de la signalisation par exemple. On pourrait dire « la circulation automobile est interdite sur Camillien-Houde ». Il y aurait une pancarte qui nous indiquerait ça.

950 Ce qu'on dit dans la deuxième mesure, dans la deuxième recommandation c'est « on doit avoir des mesures physiques qui contraintes ça ». Donc, avoir vraiment une barrière physique qui dit « on ne peut pas traverser de l'autre côté », donc il n'y a pas de circulation de transit qui est possible.

**LA COMMISSAIRE :**

955 D'accord.

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

960 C'est en ce sens-là. Je ne sais pas si ça répond à votre question?

**LA COMMISSAIRE :**

965 Oui, ça va. Je vais continuer. Si on mettait une barrière physique, les autobus, le transport collectif, qu'est-ce qu'on en, comment est-ce qu'on...

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

970 Bien là, on se ramène à notre autre, c'est augmenter l'offre de transport collectif pour créer une alternative efficace à l'automobile. La barrière elle peut être physique, mais elle n'a pas besoin d'être complète. C'est plutôt, c'est vraiment pour le transit. D'ailleurs, il y a des ingénieurs très qualifiés à la Ville de Montréal qui sont beaucoup mieux, dans une meilleure position que nous pour répondre à ce type d'enjeu là, mais qui connaissent les enjeux que ça peut générer, puis qu'ils ont les solutions à ces problématiques-là.

975

**LA COMMISSAIRE :**

980           Merci.

**LE COMMISSAIRE :**

985           Vous dites que pour contraindre la circulation de transit ça prend des barrières physiques. Est-ce que vous appliquez le même raisonnement pour la cohabitation entre les différents modes de transport vélos, piétons, automobiles.

**Mme ANNE PELLETIER :**

990           Ça prend des aménagements pour encadrer chacun des modes de transport. Est-ce que ça prend un trottoir, une piste cyclable ainsi qu'une route pour les voitures. C'est encore là, une fois à la Ville de décider, mais mieux c'est encadré plus ça va être facile pour tout le monde de comprendre et de trouver sa place.

995           **LE COMMISSAIRE :**

              Mais vous pensez, si je résume, vous pensez que ça prend des aménagements physiques, parfait.

1000           Là, j'ai une question à cinq piastres pour vous autres. On parle d'augmenter l'offre de transport collectif. Alors, moi ça doit faire 40 ans que je m'intéresse au transport collectif à Montréal, puis il me semble que ça fait bien des années qu'on dit ça : « Au mont Royal, ça prendrait une meilleure offre de transport. » Et vous conviendrez probablement que pour éliminer ou pour réduire en tout cas la circulation automobile il faudrait d'abord, je dirais à offrir une alternative valable, pour éliminer des cases de stationnement sur le mont Royal il faudrait d'abord offrir une alternative.

1010           Qu'est-ce que vous suggérez vous à la limite ce que nous on pourrait suggérer pour qu'enfin ça se fasse. Parce qu'on en parle, on en parle, on en parle puis à chaque fois qu'il y a une consultation là-dessus, on se redit la même chose, puis ça n'avance pas.

              Cette année on a eu plusieurs témoignages qui nous disent que l'offre de transport

collectif est encore piètre sur le mont Royal. Alors, qu'est-ce qu'il faut faire pour que ça s'améliore. Avez-vous une réponse à ça?

1015

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

On en a des réponses.

1020

**Mme ANNE PELLETIER :**

On va y aller une à la fois. Bien, en fait la Ville a pris quand même beaucoup de données, de l'information sur la provenance des gens puis leur mode de transport. Mais ça serait intéressant d'avoir une meilleure idée d'où proviennent les visiteurs du mont Royal. Parce que là, ce qu'on a vu c'est que les deux lignes d'autobus c'est pratiquement des circuits superposés. Ça fait que ce n'est peut-être pas en ce sens qu'il faut aller pour améliorer l'offre ou en tout cas, tenter les gens de l'utiliser davantage. Ça, ça serait une première piste, dans le fond de mieux comprendre, de mieux connaître les usagers du parc puis leur provenance.

1025

1030

**LE COMMISSAIRE :**

Une enquête origine-destination des gens qui transitent à ce moment par la montagne. C'est ce que vous dites?

1035

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

Bien, ça pourrait être intéressant de l'inclure. Mais il y a aussi de réfléchir le transport collectif autrement que par la demande en transport collectif comme on le fait actuellement. S'il y a une forte demande, il y a une augmentation ou la pression sur le réseau est augmentée. Alors, que dans un contexte comme celui-ci, on devrait plutôt réfléchir le transport collectif d'une manière inversée, c'est-à-dire de voir, on souhaite que les gens se rendent là en transport en commun, on souhaite leur offrir une alternative. Donc, c'est plutôt à l'offre de transport comme un service à la population et non comme une pression sur le réseau à laquelle on doit répondre.

1040

1045

**LE COMMISSAIRE :**

1050           Donc, améliorer l'offre pour susciter la demande?

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

1055           Oui. Il faudrait le voir de manière... Bien, je pense que dans un contexte comme celui-ci, il faudrait le voir de manière inversée pour que l'argumentaire soit mieux construit. Parce qu'il n'y aura jamais de pression sur l'autobus qui part du métro Mont-Royal puis qui se rend en haut de la montagne. Le nombre d'usagers n'augmentera pas. Alors, qu'est-ce qu'on veut c'est un service qui permet de se rendre là.

1060           **LE COMMISSAIRE :**

              Mais je pose ma question, je ne veux pas vous prendre, je ne veux pas vous poser un lapin, c'est pas une question difficile.

1065           **Mme ANNE PELLETIER :**

              Oui. Allez-y.

**LE COMMISSAIRE :**

1070           Je vous pose la question, qu'est-ce qu'il faut recommander pour qu'enfin ça se fasse? Parce que ça fait longtemps que tout le monde dit : « Il faut améliorer... »

1075           Je vais vous poser une sous-question. Est-ce que là-dessus, actuellement c'est la STM naturellement qui est l'organisateur du transport collectif à Montréal. La STM gère 150 quelques lignes, dont la plupart beaucoup plus importantes quantitativement que celle du mont Royal. Je me demande des fois si la STM a intérêt, pas parce que je juge les gens, mais la manière que le système de gestion est fait, est-ce qu'il y a quelqu'un qui a intérêt vraiment à mettre le paquet pour améliorer le transport collectif au mont Royal, et si la  
1080           réponse est non, qu'est-ce qu'on pourrait faire?

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

1085 En fait, on pourrait-tu vous faire un autre mémoire?

**Mme ANNE PELLETIER :**

1090 Je peux souligner en fait que la STM est à revoir son offre de transport collectif actuellement. C'est en consultation, je pense, actuellement. Donc, c'est peut-être le moment d'en parler.

1095 Mais aussi, il faut le voir un peu plus largement, c'est peut-être l'accès au mont Royal oui, mais l'accès à l'ensemble des parcs en transport collectif, parce que je ne pense pas que le mont Royal soit le seul parc où l'accès en transport collectif est déficient. Et est-ce qu'on veut une population en santé, une population qui a accès à ses parcs. Puis comment on veut que la population s'y rende.

1100 Donc, c'est une question beaucoup plus large que la question que vous nous posez en fait qu'on doit se poser en premier lieu, je pense.

**LE COMMISSAIRE :**

1105 O.K. Je vais aller ailleurs. Vous demandez, vous proposez de d'aménager le parc du Mont-Royal de manière à protéger les piétons et les cyclistes des véhicules motorisés circulant à proximité, donc à l'extérieur du mont Royal. Pouvez-vous expliciter là-dessus s'il vous plaît?

**Mme ANNE PELLETIER :**

1110 Bien, il y a les entrées de Camillien-Houde et Remembrance en tant que telles. Il y en a d'autres, mais il y a celles-là qui ne sont pas évidentes à manoeuvrer pour les piétons, les cyclistes en termes de configuration où on a du Parc, Côte-Sainte-Catherine, Mont-Royal. On parle d'un six voies d'un côté, quatre voies de l'autre. Ça, c'est aménagé à la  
1115 faveur de l'automobile avec des vitesses élevées, peu d'aménagement pour les piétons, les cyclistes qui souhaitent traverser. On propose d'aménager ces entrées-là.

Je pense que du côté de Remembrance il y a carrément rien.

1120 **LE COMMISSAIRE :**

O.K. Donc, circulant à proximité du mont Royal on s'entend que ça signifie immédiatement, les abords immédiats?

1125 **Mme ANNE PELLETIER :**

On peut aller plus largement, mais de débiter par les accès principaux, ça serait un bon début.

1130 **LE COMMISSAIRE :**

D'accord. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1135

Moi je vais faire une intervention dans la foulée de celle de mon collègue. C'est parce que dans la cartographie pour illustrer cette recommandation-là, la figure 5. On remarque entre autres que bon, dans un rayon de 15 minutes au sud, ça veut dire à peu près à quelle hauteur. Au sud on doit être rendu à René-Lévesque?

1140

**Mme ANNE PELLETIER :**

Oui, dans ce coin-là.

1145 **LA PRÉSIDENTE :**

Jusqu'à René-Lévesque, oui?

**Mme ANNE PELLETIER :**

1150

À peu près.

**LA PRÉSIDENTE :**

1155 J'ai une remarque à vous faire. C'est que si on part, mettons d'Atwater/René-Lévesque, vous pensez que ça prend 15 minutes pour se rendre aux marches, peut-être si on a des jeunes pattes de 15 ans.

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

1160 On l'a calculé celui-là, parce qu'on a eu le même argument que vous quand on a présenté les premières cartes puis qu'on a réalisé « ah, peut-être que 15 minutes, O.K. » On a réduit le temps de marche à, il faudrait dire le temps, puis il y a un calcul qui a été fait.

**Mme ANNE PELLETIER :**

1165 C'est un 15 minutes de marche à cinq kilomètres/heure précisément. Donc, c'est une marche...

**LA PRÉSIDENTE :**

1170 On n'a pas besoin de petit vélo électrique.

**Mme ANNE PELLETIER :**

1175 Non, non. C'est ça. C'est une marche qui est acceptable, c'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

1180 Mais peut-être plus difficile pour des personnes d'un certain âge ou qui ont des mobilités...

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

1185 Évidemment, je pense que là, la carte est adaptée à la population générale, mais elle ne serait pas adaptée à la population qui aurait besoin...

**LA PRÉSIDENTE :**

1190 Oui. C'est parce que finalement, en fait peut-être que vous allez dire que je dis une chose outrageante. C'est parce que finalement si on regarde très, très proche de la montagne, le nombre d'endroits où il y a des piétons blessés n'est pas si élevé, c'est-à-dire il y en a une du côté qui serait Parc et avenue des Pins?

1195 **Mme ANNE PELLETIER :**

Exactement.

**LA PRÉSIDENTE :**

1200 Après ça, là il y a Peel là, j'imagine, c'est Peel, puis on contourne, là.

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

1205 Celle-là?

**LA PRÉSIDENTE :**

1210 Oui.

**Mme ANNE PELLETIER :**

1215 Puis ici, Parc, Mont-Royal, ça serait l'autre. On parle entre six et dix blessés quand même à chaque fois.

**LA PRÉSIDENTE :**

Combien?

1220 **Mme ANNE PELLETIER :**

Entre six et dix blessés à chaque fois.

**LA PRÉSIDENTE :**

1225

Entre?

**Mme ANNE PELLETIER :**

1230

Six et dix. Si vous regardez la légende, les points ce n'est pas...

**LA PRÉSIDENTE :**

1235

La taille des points, oui.

**Mme ANNE PELLETIER :**

Ce n'est pas un point une personne.

1240

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Oui.

**Mme ANNE PELLETIER :**

1245

Donc, en fait ça, le point c'était vraiment pour illustrer que le problème de sécurité est très, très large. Aux accès on en a aussi des problèmes de sécurité. Et puis effectivement, vous avez mis le doigt sur le fait que le problème de sécurité est très répandu.

1250

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

1255

Et ça, ce n'est pas unique au parc du Mont-Royal.

**LA PRÉSIDENTE :**

1260 Non, non, effectivement. Puis il n'y en a pas sur la voie de transit.

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

1265 Il y en a quelques-uns.

**LA PRÉSIDENTE :**

Il y un petit mini rouge, tout petit, tout petit. Bien alors, une autre question, oui?

1270 **LA COMMISSAIRE :**

Je me demandais si en regardant ces données-là il y avait eu des changements? Alors, vous avez 2006 à 2015, est-ce qu'il y a une augmentation ou une réduction?

1275 **Mme ANNE PELLETIER :**

On n'a pas calculé les tendances.

**LA COMMISSAIRE :**

1280 Vous n'avez pas calculé?

**Mme ANNE PELLETIER :**

1285 Non.

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

1290 Puis le nombre de blessés quand on le prend point par point ne sera jamais assez élevé pour qu'on fasse une tendance, puis ça serait, d'abord ça serait comme intellectuellement un peu malhonnête de faire une tendance point par point. On pourrait le faire globalement sur un chiffre global pour un secteur donné, mais on ne pourrait pas le

1295 faire par intersection, à moins qu'il y ait eu des aménagements puis qu'on veuille évaluer le avant après. Puis qu'on soit vraiment dans un contexte d'évaluation.

Cependant, si on l'avait fait pour ça, on aurait étiré un peu nos données.

**LA COMMISSAIRE :**

1300 Mais si on avait pu le faire par exemple par population, nombre de blessés par 100 personnes?

**Mme ANNE PELLETIER :**

1305 Par des taux?

**LA COMMISSAIRE :**

Oui, un taux.

1310 **Mme ANNE PELLETIER :**

Mais ce n'est pas impossible de le faire, mais dans un secteur aussi petit, je ne suis pas certaine que c'est possible.

1315 **LA COMMISSAIRE :**

O.K.

1320 **LA PRÉSIDENTE :**

1325 En fait, ces données-là c'est un cumulatif des blessés entre 2006 et 2015. C'est qu'on aurait été curieux, et si par hasard vous aviez des données année après année de voir entre autres est-ce qu'il y a eu, c'est en croissance vraisemblablement parce qu'il y a de plus en plus de voitures.

Deuxièmement, est-ce qu'il y a des années comme en 2006, je suis persuadée qu'il y

1330 avait moins de cônes orange dans la ville qu'il y en a en ce moment. En gros, il y a peut-être des éléments de conjoncture qui font que ça occasionne davantage. Et ça aurait été intéressant quand même aussi d'avoir ces données-là. Vous allez peut-être nous dire qu'on outrepassé notre mandat puis avec raison.

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

1335 Bien non, puis pour nous c'est toujours intéressant de parler des données qu'on est capable d'obtenir et de pouvoir les voir. On a tendance à les mettre plusieurs années, parce que juste une année ça ne veut pas dire grand-chose.

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

1340 Puis c'est pour ça que c'est neuf ans. On essaie d'avoir des portraits plus de cette manière-là. Cependant, quand il y a des aménagements qui sont faits sur des territoires on est capable de faire un avant après, mais on va prendre quelques années avant et quelques années après pour s'assurer que ça soit juste pour qu'on n'ait pas juste des accidents, justement des artéfacts de quelque chose qui serait artificiel.

**LA PRÉSIDENTE :**

1350 Bien. Alors, on n'a pas d'autres questions. Il me reste à vous remercier.

**Mme ANNE PELLETIER :**

Merci à vous.

**Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1360 Bonne fin de soirée. Alors, j'inviterais monsieur Nicolas Zoghby, s'il vous plaît.