

**Compilation des enjeux soumis
dans le cadre de la consultation sur
les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder**

Projet de raccordement de l'axe Cavendish sur le
territoire de l'agglomération de Montréal par la Ville
de Montréal

3211-05-472

réalisée par le ministère de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques

28 avril 2022

LE PROJET

Le projet de raccordement de l'axe Cavendish sur le territoire de l'agglomération de Montréal est un projet de transport urbain. Outre le raccordement du boulevard Cavendish lui-même, il comprend une connexion avec l'avenue Royalmount ainsi qu'un nouveau lien vers l'est, croisant l'extrémité de la rue Paré en direction du site du futur éco-quartier Namur-Hippodrome. Ces différents tronçons, de longueurs totalisant près de 2,2 km, comprendront des voies de circulation pour véhicules, des voies consacrées au transport en commun, des pistes cyclables unidirectionnelles, de larges trottoirs et des îlots végétalisés. En raison des contraintes opérationnelles et sécuritaires relatives à l'exploitation des gares de triage ferroviaires, le raccordement du boulevard Cavendish se fera majoritairement en déblais, soit sous les voies ferrées. La configuration exacte de l'emprise et de l'aménagement du projet, de même que la nature du mode de transport collectif seront déterminés au plus tard lors de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE) en vertu du 3^e paragraphe du 1^{er} alinéa de l'article 5 de la partie II de l'annexe 1 (« la construction d'une route prévue à 4 voies de circulation ou plus ou dont l'emprise prévue est d'une largeur égale ou supérieure à 35 m sur une longueur minimale de 1 km située à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation déterminé dans le schéma d'aménagement et de développement applicable sur le territoire concerné ou dans une réserve indienne ») du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (chapitre Q-2, r.23.1), ci-après le RÉEIE. Dans l'éventualité où un mode de transport collectif structurant sur rails soit retenu, le projet serait également assujéti à la PÉEIE en vertu du 3^e paragraphe du 1^{er} alinéa de l'article 7 de la partie II de l'annexe 1 du RÉEIE (« la construction ou le prolongement d'un système de transport collectif guidé ou sur rail ou d'un métro, indépendamment de sa longueur, incluant les stations, les gares et les terminaux ainsi que les autres infrastructures connexes »).

LE CONTEXTE LÉGAL

La Loi sur la qualité de l'environnement prévoit qu'après avoir reçu la directive du ministre, l'initiateur du projet doit publier un avis annonçant le début de l'évaluation environnementale du projet et son dépôt sur le Registre des évaluations environnementales.

Cet avis doit également mentionner que toute personne, tout groupe ou toute municipalité peut faire part au ministre, par écrit, des enjeux que l'étude d'impact devrait aborder, par le biais d'une consultation publique nommée consultation publique sur les enjeux.

Les étapes de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement dans laquelle s'insère la consultation sur les enjeux sont décrites à la page 5 du présent document.

LES OBJECTIFS DE LA CONSULTATION

La consultation sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder vise à offrir à la population une vitrine pour s'exprimer sur les enjeux anticipés d'un projet, et ce, en amont de la réalisation de l'étude d'impact permettant ainsi à l'initiateur de tenir compte des préoccupations du public lors de la réalisation de son étude d'impact. Elle est effectuée de façon électronique à partir du Registre des évaluations environnementales qui est disponible sur le site Web du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Cette consultation ne remplace pas celles pouvant être menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à la suite d'un mandat donné par le ministre. ***Les consultations du BAPE ont lieu à la suite du dépôt de l'étude d'impact, donc lors d'une phase ultérieure.***

LES OBSERVATIONS SOULEVÉES LORS DE LA CONSULTATION

La consultation pour le présent projet a débuté le 16 mars 2022 et s'est terminée le 15 avril 2022. Au cours de cette période, 108 commentaires jugés pertinents ont été transmis au Ministère.

Le tableau 1 présente les observations soulevées lors de cette consultation. Elles sont présentées sous une forme synthèse et classées par enjeu, et ce, uniquement pour en faciliter le traitement par l'initiateur de projet. Il ne s'agit pas d'une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec.

Selon la section 2.2 de la directive ministérielle datée du 8 mars 2022, l'étude d'impact doit faire état de ces observations et, le cas échéant, décrire les modifications apportées au projet et les mesures d'atténuation prévues en réponse aux observations sur les enjeux soulevés. S'il y a lieu, l'étude d'impact doit également indiquer les préoccupations auxquelles l'initiateur ne peut répondre et expliquer la raison pour laquelle ces éléments n'ont pas été traités. La section 2.5 de la directive demande également que les préoccupations exprimées lors de la présente consultation soient considérées dans la détermination des enjeux du projet qui seront analysés dans l'étude d'impact.

À des fins d'information, l'ensemble des commentaires, tels que transmis lors de la consultation publique, sont présentés en annexe. Rappelons toutefois que le ministre s'est réservé le droit de ne pas inclure ceux comportant des propos injurieux, diffamatoires, discriminatoires, grossiers, crus ou offensants, nominatifs ainsi que ceux ayant un but commercial ou promotionnel.

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

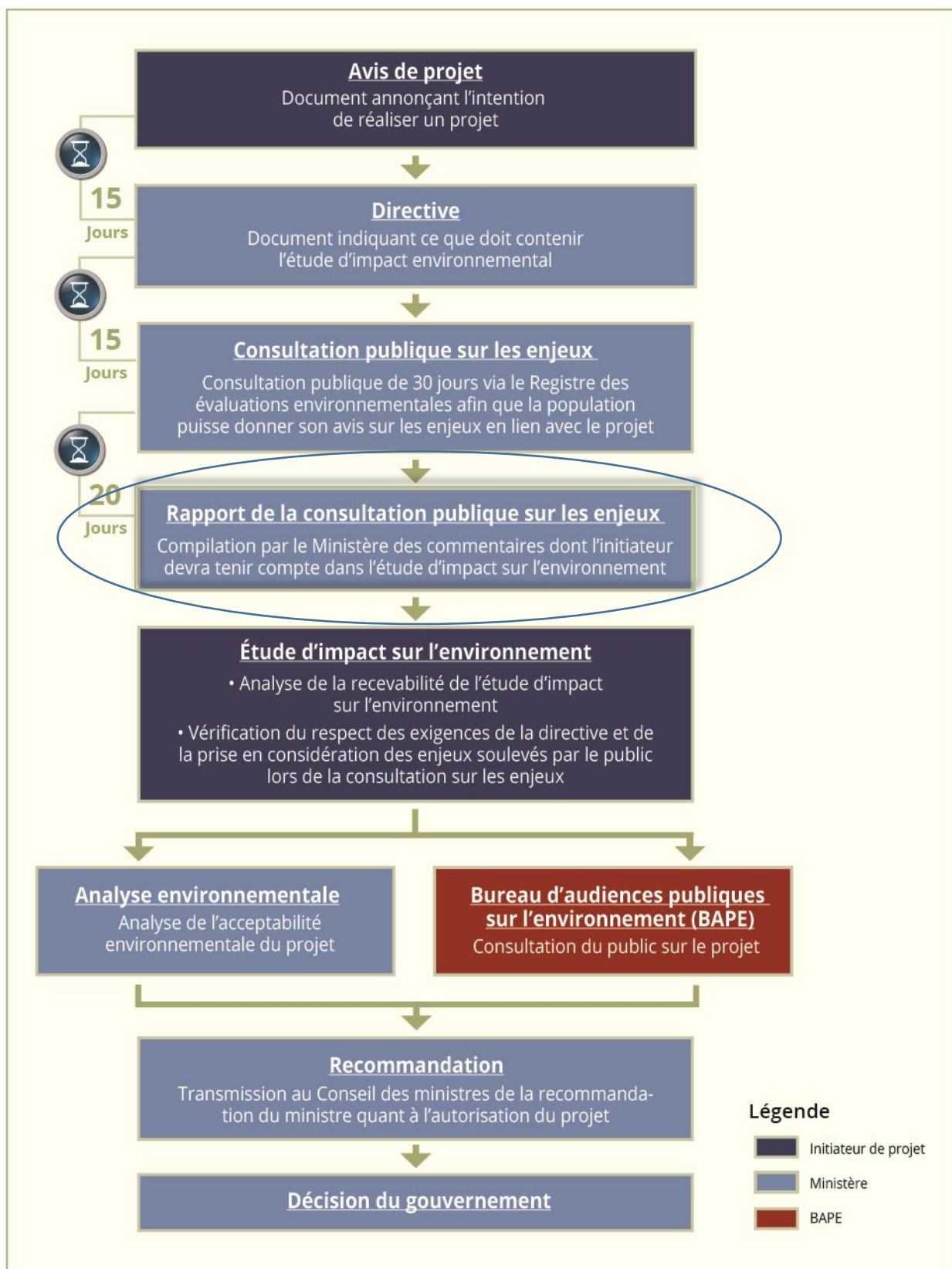


Tableau 1 : Synthèse des observations et des enjeux soulevés par le public

Enjeux	Observations
L'acceptabilité sociale du projet	Favoriser l'acceptabilité sociale du projet de façon à assurer la prise en compte des besoins et préoccupations de la population. Par exemple, certains s'opposent à la réalisation du projet voulant que le secteur demeure plus enclavé afin que le secteur conserve une vocation plus résidentielle (ex. : maintien de la qualité de vie, de la quiétude et du sentiment de communauté). D'autres appuient la réalisation du projet et se questionnent plutôt sur la possibilité d'intégrer au projet plus d'accès et de voies de circulation pour les véhicules automobiles.
La justification du concept retenu	- Justifier la pertinence du projet, la portion transport en commun de ce dernier et le choix du type de transport en commun (ex. : autobus vs tramway, etc.). - Expliquer le choix du tracé et des accès, retenus et non retenus, et justifier les secteurs non desservis. - Clarifier le choix d'une infrastructure souterraine, plutôt que d'opter pour une structure aérienne (ex. : coûts de constructions et d'entretiens, etc.). - Présenter une évaluation des coûts vs les bénéfices du projet. Cette évaluation devra contenir notamment les coûts de construction et d'entretien, les impacts sur les taxes municipales, la façon dont les coûts seront partagés entre les différentes municipalités, etc.
La consultation et l'information du public	Élargir le processus de consultation et d'information du public sur l'ensemble des secteurs situés à proximité du projet.
L'efficacité et l'intermodalité du transport actif et collectif	- Justifier l'avantage du transport en commun par rapport au statu quo ou par rapport à l'utilisation de la voiture (ex. : temps de parcours). La capacité à attirer une nouvelle clientèle est remise en question. - Démontrer la compatibilité, l'accessibilité et l'interconnectivité du projet aux réseaux de transport actifs et collectifs actuels et projetés (ex. : autobus, métro, réseau express métropolitain, pistes cyclables, liens piétons, taxis, etc.).
L'amélioration de la fluidité des déplacements	- Évaluer si le choix de prolonger le boulevard Cavendish favorisera l'utilisation de la voiture. Plusieurs commentaires font part d'un problème de congestion déjà existant dans le secteur et mentionnent que le projet fera augmenter le nombre de voitures et aggravera le problème de circulation et de congestion. - Indépendamment de l'augmentation ou non du nombre de voitures sur le réseau routier par le projet, mettre en évidence le désengorgement du transport en commun (ex. : le nombre de voitures qui seraient retirées par le volet transport en commun du projet, projections de l'utilisation du transport en commun, etc.). - Faire la démonstration que les voies réservées au transport en commun représentent la solution pour réduire la congestion et améliorer la fluidité du trafic dans le secteur plutôt que d'opter pour un fonctionnement avec gestion dynamique des voies ou des voies partageables. - Faire la démonstration de la nécessité d'avoir deux pistes cyclables et deux trottoirs unidirectionnels à la place d'une piste cyclable et un trottoir bidirectionnel. - Prendre en compte la possibilité que le trafic puisse se déplacer si la congestion automobile s'aggrave, plus particulièrement dans les rues adjacentes au prolongement du boulevard Cavendish.

Enjeux	Observations
	• Expliquer le choix d'une seule voie de circulation dans chaque direction pour les véhicules automobiles. Plusieurs craignent un goulot d'étranglement puisque le boulevard Cavendish possède, en amont et en aval du projet, plus d'une voie de circulation par direction pour les véhicules automobiles. • Étudier la possibilité de synchroniser les feux de circulation pour assurer la fluidité de la circulation. • Évaluer des solutions pour contrer les entraves occasionnées par les travaux de construction. • Considérer la possibilité d'augmenter l'accès aux autoroutes 40 et 15. • Prévoir immédiatement les besoins futurs dans le présent projet (ex. : le développement résidentiel dans le secteur de l'hippodrome).
Le maintien de la sécurité des résidents et des usagers	• Évaluer les risques d'accident du projet. • Démontrer les différents moyens d'assurer la sécurité pour les résidents (ex. : feux pour traverse des piétons de longue durée, etc.) et les usagers (ex. : clôtures ou moyens d'isoler les voies utilisées par les cyclistes et piétons des voies de circulation pour véhicules et transport en commun, etc.). • Évaluer l'accessibilité en général, pour personnes âgées (ex. : personnes à mobilité réduite, fauteuils roulants, etc.), les jeunes enfants (ex. : poussettes), les cyclistes, etc. • Démontrer l'efficacité à entrer et sortir de la portion en déblai (tunnel) du prolongement du boulevard Cavendish en cas de situation d'urgence (ex. : accidents, inondations, feux, etc.) pour les utilisateurs (piétons, cyclistes, automobilistes) et les véhicules d'urgence. • Considérer la possibilité d'interdire l'accès aux camions au prolongement du boulevard Cavendish.
Le maintien de la qualité de vie	• Prendre en considération les impacts sur la qualité de vie des résidents des quartiers adjacents au projet, à savoir le bruit, la pollution lumineuse, les vibrations lors des phases de construction et d'exploitation, l'effet sur les services existants (ex. : desserte du transport en commun, commerces, stationnement, etc.). • Présenter les mesures de mitigation des nuisances, tant à la phase construction qu'à la phase d'exploitation (impacts sonores, vibrations et poussières, camionnage, congestion, durée des travaux, pollution lumineuse, etc.), pour atténuer les impacts du projet sur la qualité de vie.
La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)	• Évaluer si le fait de seulement avoir une voie réservée pour les véhicules automobiles dans chacune des directions augmentera la congestion et les émissions de GES associés.
La conservation de la qualité de l'atmosphère	• Évaluer l'augmentation de la pollution atmosphérique dans le secteur.
La lutte contre les changements climatiques	• Comparer les émissions de GES du projet par rapport au statu quo. • Démontrer la prise en compte de la lutte contre les changements climatiques dans le projet ainsi que son adaptation aux changements climatiques. • Évaluer la possibilité que l'utilisation du prolongement du boulevard Cavendish soit autorisée seulement aux transports communs et aux véhicules sans émissions (ex. : véhicules électriques).
Le maintien de la santé publique	• Tenir compte des impacts que pourrait avoir la détérioration de la qualité de l'air sur la santé physique de la population résidente située à proximité du projet (ex. : personnes âgées, enfants, etc.).

Enjeux	Observations
	• Limiter la création d'îlots de chaleur.
Le maintien de la qualité des habitats floristiques et fauniques	• Prioriser la conservation des habitats floristiques et fauniques existants. • Favoriser le maintien de zones de verdure et la plantation de végétaux.
Le maintien de la valeur foncière des propriétés	• Évaluer la diminution de la valeur foncière des propriétés en périphérie du projet.
L'intégration harmonieuse dans le milieu	• Démontrer que les ouvrages s'intègrent au paysage environnant (ex. : milieux bâti et naturel).

ANNEXE

RECUEIL DES COMMENTAIRES REÇUS AU COURS DE LA CONSULTATION

Avis de non-responsabilité

Il est à noter que les commentaires suivants sont ceux qui ont été fournis par des tiers au cours de la consultation publique sur les enjeux du projet et reproduits tels quels dans la présente annexe. Ils ne peuvent être considérés comme constituant une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec. Le Ministère n'assume aucune responsabilité tant dans leur forme que dans leur contenu.

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	L'impact de l'augmentation de la circulation et du bruit sur le boulevard Cavendish pour les résidents	Je vis au 6ème étage d'un condo sur Cavendish et Kildare. C'est déjà une route bruyante. Je suis très préoccupé par l'augmentation de la circulation, du bruit et des accidents qui s'ensuivent le long de ce couloir, ce qui m'affecterait moi-même et de nombreuses autres personnes vivant ici.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	L'impact de l'augmentation de la circulation et du bruit sur le boulevard Cavendish pour les résidents	Je vis au 6ème étage d'un condo sur Cavendish et Kildare. C'est déjà une route bruyante. Je suis très préoccupé par l'augmentation de la circulation, du bruit et des accidents qui s'ensuivent le long de ce couloir, ce qui m'affecterait moi-même et de nombreuses autres personnes vivant ici.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	In light of the incredible delay that it has taken just to get this project to the public inquiry phase, all levels of government need to make this project a priority. That being said, a second lane for cars is an absolute must.	Public safety and action.	
Citoyen	Hampstead	yes, indeed, it's time.....waited long enough.however, NO WAY.....totally unacceptable one laneeach direction.	the noise, the pollution and the maneuverability during this project.	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Turn around (U-Turn) areas.	Two concerns. First only side streets that are secondary have one car lane in each direction (example, Blossom, Wentworth, Parkhaven, the North South side streets). Some parts of main streets such as Mackle, Kildare, Guelph, Westminster are two car widths in each direction. Cavendish from CSL Road through past Mackle is three lanes in both directions. If only one lane in each direction is allocated for cars there will be tremendous bottleneck. As a main thoroughfare Cavendish needs two car widths in both directions. Second, there are currently two North to Southbound turn around areas North of Mackle and zero turnaround areas Southbound. For resident of the Ritz and Manoir Mackle located between Louis Pasteur and Mackle, where the garage door exits onto Cavendish, there is no method of going North on Cavendish. There needs to be a free turnaround lane created going South just prior to Mackle for cars to be able to head North, otherwise people will be forced to turn right or left at Mackle going South and unfortunately many people might illegally use the gas station or Cavendish mall parking lot to turn around. This can easily be created immediately after the garage and driveway exit from Manoir Mackle.	Reference overhead and or Google Maps.
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Un projet qui devrait être achevé il y a 25 ans. Il faut faciliter la connexion de côté st. Luc avec la 40 le plus vite et efficace que		

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
		possible. Ça va épargner des heures gaspillées en faisant la detour vers Decarie, le montant d'essence et CO2 épargné valorisent le projet. Est aussi une issue de secours pour les citoyens de Cotestluc.		
Citoyen	Côte-Saint-Luc	It is very important to ensure Cavendish Link extension has at least 2 lines each way for passenger vehicles to pass, as well as dedicated line for public transit, a bicycle line from both sides and a pedestrian passes from both sides.	I am concerned that this extension will not have a road wide enough to comfortably accommodate all types of traffic and this will create a bottlenecks, heavy and slow traffic and negatively affect environment due to car engines idling in heavy and slow traffic. This is why the extension shall have at least 2 lines each way for passenger vehicles and an additional dedicated line each way for public transit basses, bike line and pedestrian passage.	
Citoyen	Dollard-Des Ormeaux	A two lane road is of no use. Better not to build		
Citoyen	Côte-Saint-Luc	I don't see any real benefit for Cote St Luc citizens	Increased traffic through Cote St Luc	We should aim for cleaner air and reduced exhaust emissions. This project would increase pollution.

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc		I am very concerned that the traffic coming and going down Cavendish Blvd. Will be too overwhelming for the Seniors and for people whose apartments and condos face the street. It will be dangerous to cross and very noisy as the condo buildings are right on the street. It will detract from the quiet neighborhood which is mainly Seniors. While I know there is a lot of traffic on Fleet and Decarie Blvd is very congested, I do not think having Cavendish vpbecome an expressway is the answer to the problem.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Oui les résidents de Cote St Luc ne veulent pas en grande majorité une ouverture il n'y a pas aucun avantage à ouvrir.	Achalandages non nécessaire Il n'y a aucune grande route sur le chemin. Il n'y a aucune raison pour passer par Cote St Luc dit habiter. Il n'y a aucun avantage pour les résidents de Cote St Luc qui paye des taxes très élevé.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Svp ne mettez pas de piste cyclable sa va nuir a la circulation du trafic.	Il faut ouvrir plus de ruesCavendish nest pas assez.Mackle a RoyalmountEt Kildare au metro Namur ancien hippodrome.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	One lane for traffic in either direction is not enough	There should be at least 2 lanes in each direction to better deal with present and future needs	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Air quality with increase of traffic. If heavy traffic is not moving, we will lose our air quality as it is now. Many seniors living in this area, whose lungs are already not as good because of factors such as being a smoker in the past will suffer with this increase of car traffic. Younger generations, of course, are usually in better health where lungs are concerned. Noise pollution is also a concern. If a Rockland Road as in Town of Mount Royal solution would be considered, that might alleviate the problems mentioned. Traffic lights timed to turn green at intersections at 40k/ hour. Slow, steady and moving well. For the residences on that artery, there is a steady stream of cars, no trucks and it still is convenient for drivers using that artery from Metropolitan Blvd to Jean Talon.	Do not want Decarie Expressway on Cavendish Blvd. very residential area and would like it to have the same character. If I wanted to live on Sherbrooke St or downtown, where traffic noise and traffic jams are normal, I would have moved there. I like the suburb I live in now. Close enough to the downtown core or the airport - 20 minutes with no traffic and that is just fine. But quiet and clean! This is also all about the quality of life after a Cavendish extension is built. Many seniors as well as young families with children live either on or near Cavendish Blvd. It's a quiet residential neighborhood. The character and quality of life will be vastly different in my opinion. Not in a good way.	Have no bibliographic references. Just my own observations .
Citoyen	Côte-Saint-Luc	The opening of Cavendish has been a topic of discussion for so many years. Its about time this actually comes to fruition. It is a need for cote st luc residents because our streets are so congested. Our population is growing but we only have 2 wats to exit cote st luc and they are so congested. Please opem so we may have a quicker access to the 40 west and 15 north .		Citoyen
Citoyen	Côte-Saint-Luc		Je n'ai pas de préoccupations.	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc		The most important thing for this project is it's completion date. It is imparts if that this link be created without any further delay.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Laisse Cavendish fermé. Ça va transformer ma ville en autoroute Avec congestion et danger pour nos enfants.	Ça n'aidera pas à nos besoins	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Multiple car lanes.1 lane will cause traffic which causes more idle time and more pollution	Not enough car lanes	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Augmentation du volume des voitures passant par Cavendish et augmentations du gas effets de serre	Trop de circulation rendant la vie des habitants insutenable!!!!	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	1) There should be two lanes of traffic each way in addition to a bus/taxi lane. Cavendish in Cote Saint-Luc and Saint-Laurent are 3 lanes. When it drops to technically 2 lanes, this will cause traffic problems.2) There should be a double left turn when going from Cavendish in Cote Saint-Luc to Staint-Laurent as well as some type of right on red going in the reverse direction.3) When traffic flowing south on Cavendish in Cote Saint-Luc to Cavendish in Notre dame de Grace, again the lanes will decrease from 3 lanes but into 1. More traffic problems.	See above.	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc		This area has a high number of elderly people and so extra traffic will put their lives and quality of life at risk.it will take forever to get out of cote st Luc with all the extra traffic, it will destroy the community feeling for cote st Luc, it will no longer be a small community, it will just be an X on the destination from A to B.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Deux voies pour les autos dans chaque direction	Deux voies pour les autos dans chaque direction	Deux voies pour les autos dans chaque direction
Citoyen	Côte-Saint-Luc		I am very concerned that the traffic coming and going down Cavendish Blvd. Will be too overwhelming for the Seniors and for people whose apartments and condos face the street. It will be dangerous to cross and very noisy as the condo buildings are right on the street. It will detract from the quiet neighborhood which is mainly Seniors.While I know there is a lot of traffic on Fleet and Decarie Blvd is very congested, I do not think having Cavendish vpbecome an expressway is the answer to the problem.	
Citoyen	Val-d'Or	Pas à ma connaissance.	Aucun.	Aucun.

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	C'est une très bonne idée, même qu'il faudrait prendre en considération si sa serait pas mieux de faire plus d'une voie par côté.	Aucune préoccupation, il n'y que du positif qui en ressortira.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	I am totally in favour of quickly extending Cavendish Blvd	We need more access out of Cote St Luc,It is disrespectful and shameful to be denied better exits out of our city	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Non	rien	Je pense que l'extension Cavendish est une très bonne idée
Citoyen	Westmount	Please make a fenced bike pathway, safe from the cars.Make a sidewalk for pedestrians Add 4 lanesFinish as soon as possible	I am worried someone will steal the money of the project and it will never be finished. Please do a decent, durable work.	Any European tourist guide to show the most beautiful avenues Make dye you read about pavers walkways and bike paths Just do not steal the money
Citoyen	Côte-Saint-Luc	This project has been too long in coming. It is very necessary to cut traffic on 15 decarie expressway.	I feel large trucks should not be allowed on cavendish but be kept on decarie expressway and 13. Because cavendish is a residential	Not sure of questionmM arch 31/22

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
			area.We need this extension. It will cut down on traffic jams	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Aucune	Aucune	C'est le temps d'effectuer cette ouverture qui est nécessaire!!
Citoyen	Côte-Saint-Luc	1] A single lane for cars in each direction is unrealistic. Two lanes in each direction are essential. The citizens of Cote Saint Luc did not choose to live there because it was close to work. They choose it because it is a safe neighborhood that also offers many municipal services that enhance the quality of their lives. Consequently, most residents not only drive a car for business and recreation but the majority can afford to acquire a car. In addition, they need easy access to Lasalle, Pointe Claire and Laval where all of the major shopping malls are located. Many are proffessionals and entrepreneurs who require speed and flexibility to earn their living. Cars are essential to their economy. ..Using public transportation is unrealistic because this area is not well served with metro lines or reliable bus services. Nor will it ever be. A single lane in each direction is not practable	I am worried that too much attention will be paid to pedestrians and cyclists and not enough concern will be directed at car drivers. After all, it is the car drivers who identified the lack of a northern exit from Cote Saint Luc to be both a traffic issue and a hazard in times of crisis.I am worried about delays in implementing this plan.	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
		and creates a SAFETY hazard in times of crisis.2] A bicycle path , while impressive in its intent, might prove to be unsafe and impracticable because it originates in and leads into heavy traffic arteries that are not compatible with cyclists. Cavendish Blvd in Cote Saint Luc and its northern extension is not safe for cyclists. Crossing Cote de Liesse and Hwy 40 is not safe either.		
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Non! Ouvrez déjà merci	Aucune Ouvrez svp	
Citoyen	Montréal	If you keep 1 lane each way for traffic, no big trucks, they can take Decarie or the 13.	It's taken way to long! I am in Montreal for 20 years and there was no year it was not mentioned in the press. This study could have been done many years ago and the bridge/tunnel should have been there.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Je suis contre à 100%	Traffic sur fleet est deja beaucoup trop important. C'est une horrible idée.	Je suis contre.
Citoyen	Côte-Saint-Luc	I am in full agreement with the extension. We don't need another bike path . MKe two lanes in both directions!		
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Avant de repondre, est ce possible de voir les détails du projet, exemple deux lignes pour les automobilistes? Est ce que il y aura des mesures pour réduire le bruit?	L'environnement est en premier a conservé avant tout, la faune et la flora.	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Non, juste avancer le projet. J'aimerais être capable de marcher ou prendre mon velo bientôt et arriver a la Place Vertu en 15 minutes minutes au lieu de faire le detour par Decarie, en voiture, coincée dans le trafique pour au moins 40 minutes.Le projet a une vraie piste cyclable , le transport en commun, les arbres, tous qu'on a besoin pour une ville moderne.	Je suis préoccupée juste par la lenteur du progrès de ce projet. Ça n'a pas de sense de prendre si longtemps pour environ 2 km de rue.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	-	1) I am concerned that limiting the roadway to one lane in each direction will create a bottleneck that causes traffic to back up into Cote St. Luc. A single stalled car will cause chaos. 2) I'd very much like to see what new bus routes will be implemented to bring Cote St. Luc residents to the metro.	-
Citoyen	Côte-Saint-Luc	I want this to go forward I am tired of total grid lock I. The mornings and afternoons	There should be more that three pans in both directions	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Il serait intéressant de penser à des zones vertes et plantations des arbres le long du trajet	Le maintien de la qualité de vie et de la valeur résidentielle du secteur	Problématique des sols et changements climatiques (notes des cours en santé environnementale et santé au

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
				travail, université de Montréal)
Citoyen	Côte-Saint-Luc		In order to improve the current situation of heavy traffic and provide and alternate and quicker route, there must be two permanent lanes for cars in either direction. Anything less would just transfer traffic congestion from one area to another and not fix the source of the issue.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Bruit, pollution, qualité de l'air diminuera, beaucoup de trafic, ça prendra plus temps pour se rendre quelque part à cause du trafic. La valeur des condominiums et des maisons diminuera à cause de toutes les raisons mentionnées plus tôt.	Le bruit, la pollution, la qualité de l'air, le trafic etc... J'habite au 5700 boulevard Cavendish, je suis directement impactée ainsi que mes jeunes enfants par ce projet... Je suis CONTRE ce projet...	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	I am in full agreement with the extension. We don't need another bike path . MKe two lanes in both directions!		
Citoyen	Montréal	Please open Cavendish blvd. so we can have access to airport and Ikea and other shopping malls. Saves gas, time, and money for us drivers.		

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	I think opening the Cavendish extension will provide an essential access in and out of Cote St Luc which is so necessary given that currently the only way in and out is via 2 underpasses. This is not only impractical , creates lots of traffic , but also subjects residents to risks of being stranded by flooding and other particular circumstances. It weakens us as I city to have only 2 doors out. As the pandemic is easing , we will see once again backed up traffic on Fleet and we should choose to open more doors for our citizens.		
Citoyen	Côte-Saint-Luc	This area of the neighborhood is very quiet with not a lot of traffic. Once Cavendish opens the whole area will change. Any change here should not impact the quiet of the surrounding streets near Cavendish. The plan to have 1 lane of car traffic in each direction is a mistake and will cause the area to turn into a traffic jam. There need to be a minimum of 2 lanes for cars each way even if it means removing a bike lane. As well, I do not think there are not as many cyclists in CSL due to the age of the majority of the residents to warrant 2 bike lanes. Trucks with more than 2 axels should not be allowed on this road. Last thing we want is semi trucks cutting through this area.	Traffic. I live just west of Cavendish near Freud and do not want my street to become a major thoroughfare for people wanting to avoid the lights on Mackle.	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Ce projet est d loin trop tard s'être entrepris Il aurait dû être déjà cccompli depuis plusieurs années et causer moins de problèmes de trafficLe plus tôt accompli et terminé Le mieux ce sera surtout avec toute les additions de nouvelles constructions et le traffic additionnel que cela cause.Merci de prendre note de mon opinion.	D'après moi aucune préoccupation s'il en a quelques unesJe suis sure que les ingénieurs et les architectes Qui dessinent les routes vont y remédier sans dommages.	Pas à mon avis que je sacheMerciJe suis une citoyenne
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Bonjour, I am resident living on the Cavendish BLVD. I am happy about the extension, but due to the traffic and noise, I hope that there will be one lane project with bicycle and pedestrian lane. Thanks for the consideration!		
Citoyen	Côte-Saint-Luc	I think opening the Cavendish extension will provide an essential access in and out of Cote St Luc which is so necessary given that currently the only way in and out is via 2 underpasses. This is not only impractical , creates lots of traffic , but also subjects residents to risks of being stranded by flooding and other particular circumstances. It weakens us as I city to have only 2 doors out. As the pandemic is easing , we will see once again backed up traffic on Fleet and we should choose to open more doors for our citizens.		

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	I believe Cavendish should have 3 driving lanes going north and south to match Cavendish from Mackle to Cote St Luc Road. The wide sidewalks and a dedicated bike lane. The public transport should be part of the general traffic lanes as the present Cavendish is now. With the traffic lights as they have now, the speeds are kept down. With lots of landscaping lining the road it will be pretty and very functional. This is a roadway that is drastically needed to get traffic off Fleet and Decarie. We have many walkways and parks in Cote St Luc that this roadway is not really needed as parkland. I've lived in Cote St Luc since 1951 and this has been debated for as long as I can understand. It was very needed for safety and development for both the north and south sections. Enough studies have been done just get on with it.		
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Pas assez d'espace pour les voitures. Ça va causer des grandes congestions.	C'est très bien, finalement, mais il faut gérer les espaces avec connaissance.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	I Do Not support the proposal for the extension of Cavendish Blvd in Cote St Luc!		

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	One lane for cars in each direction is direction is a recipe for disaster. First of all, flowing a 6-lane boulevard into a 2-lane roadway is evidently going to create constant gridlock and traffic congestion issues (not great for the environment either). Cavendish is one of very few north-south arteries and when connected to the other side of the yards, it will, and should, serve as a main north-south artery. Why is it necessary to have two pedestrian walkways, one on each side of vehicular traffic? For cars, public transit and bike paths, directionality is logical and necessary, but not for pedestrians on a sidewalk. I would also question how much pedestrian traffic is anticipated given the demographics of the areas being connected. Has a serious traffic prediction study been done or is this design simply based on wishful thinking and fantasy? The more urgent issue is that when the single lane is blocked due to traffic or an accident, emergency vehicles have no way to get through.	Emergency vehicle access and traffic congestion due to bottleneck effect.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc		Nombre et Vitesse de la circulation additionnelle	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Good Morning,As a resident of Cote-st-luc now for 47 years i am happy to hear that this is finally going through, but i don't believe all of the needs and requirements for our residents have been taken into considerations.One key point i would like to point out is the recommendation to only have 1 lane available for Cars. I understand the need to ensure that this connection does not turn into a mini-highway but limiting access to 1 lane is not very forward thinking.As we transition from Combustible engines to all electric Cars the need for Cars and individual transportation will always be there and Grow.You should not limit this connection to 1 lane, but instead plan to have 2 lanes for cars and 1 lane for Buses and other public transportation.At the very least, ensure that 2 lanes can easily be enabled or added on in the future if it is proven that you were wrong on this assumption. Don't limit the city. thank-youl.SI.S	No Big concerns, But i just want to ensure that enough capacity is in place to have 2 cars per direction. The proposal to only have 1 lane available for cars does not make sense in 2022 and the future.	N/S
Citoyen	Côte-Saint-Luc		This extension is long overdue, it will create another much needed North South Artery.	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Dear Sir,Madam, With the proposed extension of Cavendish Boulevard We could kill a few birds at the same time:We can propose that anyone using Cavendish Boulevard must only use Electric Vehicles in this wayWe could get funding from The Quebec Government and The Federal Government, since the whole project will be free of any and all pollutantsNO Smog, Noise, Car Exhaust, It will be the Cleanest and most Greenest boulevard in Canada. All the Citizens will love it, because by 2026, there will be only Electric cars available.Sound Barriers along Cavendish Boulevard will be required.All Traffic Signals must be Synchronised.Road Traffic Vibrations to the House Foundations must be avoided. All Smog, Noise, Car Exhaust must be avoided. Thanks.	Dear Sir,Madam, With the proposed extension of Cavendish Boulevard We could kill a few birds at the same time:We can propose that anyone using Cavendish Boulevard must only use Electric Vehicles in this wayWe could get funding from The Quebec Government and The Federal Government, since the whole project will be free of any and all pollutantsNO Smog, Noise, Car Exhaust, It will be the Cleanest and most Greenest boulevard in Canada. All the Citizens will love it, because by 2026, there will be only Electric cars available.Sound Barriers along Cavendish Boulevard will be required.Road Traffic Vibrations to the House Foundations must be avoided.All Smog, Noise, Car Exhaust must be avoided. All Traffic Signals must be Synchronised. Thanks.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Protéger les résidents habitants sur le boulevard Cavendish des conséquences catastrophiques de ce projet sur leur qualité de vie dans ce quartier (pollution, bruits durant et après les travaux , et enjeux de sécurité pour les enfants du quartier avec cette nouvelle voie rapide dans un quartier résidentiel)	J'ai acheter ma maison de ville a cet endroit (coin cavendish et wallenberg) car je voulais un coin tranquille et securitaire sans trafic, ni pollution. Cette décision de la ville va a l'encontre du respect de l'environnement et de la quiétude que les résidents de côté saint luc paie tres cher pour obtenir (taxes municipales).	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Currently there is 1 lane (and 1 parking lane) on the cote st luc side of cavendish between mackle and wallenberg. Creating the extension needs to take into account that 2 total car lanes and 2 bus lanes and 2 bike paths lead into a bottle neck.	I currently live on wallenberg. I am very concerned that car traffic will turn onto my street and use it to bypass part of cavendish. I do believe that should not be allowed to turn on to wallenberg from cavendish or vice versa once the extension is built. I think it needs to be blocked off and cavendish will have to be accessed from Mackle instead which is already a proper intersection with traffic lights and less residential housing. I am concerned that congestion will be an issue. There should only be 1 bus lane which has priority going north during morning rush hour and south during evening rush hour. There should be 2 car lanes in either direction and only 1 bike path that goes both directions. This configuration would need to be carried out all the way down to mackle as well. Between mackle and wallenberg there should be the following minimum in order to help residents on the street. Side walk, bike path, large vegetation (perhaps evergreen hedges) and then car lanes, bus lane, car lanes, more hedges, bike path, sidewalk. The only break in headges will be for current drives ways and roads. There should be no parking limitation on freud, wallenberg, louis pasteur, collins since there will be no parking on cavendish in fron of people tounsouses or buildings.	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	S'il y a trop d'arrêts ou de feux rouges, la congestion annulera tout avantage environnemental qui sera obtenu en économisant de l'énergie grâce au short-cut/raccourci. Je n'ai rien d'autre à ajouter à part cela L'investissement dans l'infrastructure profitera aux cyclistes et aux navetteurs.	S'il y a trop d'arrêts ou de feux rouges, la congestion annulera tout avantage environnemental qui sera obtenu en économisant de l'énergie grâce au short-cut/raccourci. Je n'ai rien d'autre à ajouter à part cela L'investissement dans l'infrastructure profitera aux cyclistes et aux navetteurs	S'il y a trop d'arrêts ou de feux rouges, la congestion annulera tout avantage environnemental qui sera obtenu en économisant de l'énergie grâce au short-cut/raccourci. Je n'ai rien d'autre à ajouter à part cela L'investissement dans l'infrastructure profitera aux cyclistes et aux navetteurs
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Non, il faut juste ouvrir l'extension.	Il faut ouvrir l'extension cavendish, ça va sauver beaucoup de temps.	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Je répondrai en anglaise, ma langue maternelle. I definitely am in favour of having direct access from Cavendish to Ville St Laurent via an OVERPASS to the trains. I understand that CN and CP want an underpass. Here is my differing opinion. Overpass -- no sewer construction, no concern about flooding, or major expense for cleaning and for repair of underpass lights, of underpass tiles falling. With two cable suspensions at each end of the overpass, similar to what was done on the Champlain bridge route and what was done at the new hospital, a good overpass will pay for itself in terms of safety, and reduced maintenance costs. No emergency generators needed for pumps and lighting.	I am just a citizen that wants new safe, secure technology to be used in building the overpass and in the future operational costs of cleaning, (minimal sewerage concerns about flooding), The existing CSL underpass is well done, and has an Emergency Generator. During the day, the lights are at high intensity, and are dimmed in intensity at night. This will have to be done if an underpass is to be the decision. I have major problems with tunnels (highway 13, and elsewhere. People driving into the sunlight before the tunnel are blinded for half the length of the tunnel, because the lights are not at high intensity during the day. Why does this happen. Many people wear glasses that turn dark in the sunshine. Entering a tunnel with less than high intensity lighting is an accident waiting to happen.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Il n'y a pas assez d'accès maintenant pour évacuer dans cette ville. Il y a juste la rue Fleet ou la chemin de la Côte Sainte Luc. C'est vraiment nécessaire d'ouvrir le chemin Cavendish.	Je suis concerné au niveau du construction.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc		I am concerned that the side streets around Cavendish will receive many more vehicles, as they bypass the Cavendish lights/traffic. There should definitely be deterrents of some kind.	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc		Ce projet ne doit absolument pas se réaliser. Ça va faire tellement de congestion à cote saint Luc, Hampstead, NDG. Ça va complètement enlever la tranquillité qu'on a présentement à Côté saint luc	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	The only addition that I feel our community needs is 2 lanes for cars in each direction. I agree to the bike path and the green space however a single car lane in each direction is not sufficient.	The need for two car lanes in each direction.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	One lane for cars in each direction is not enough and is dangerous. If there is an accident where will the other cars go? How will emergency vehicles reach the injured? Noise barriers should be included where traffic noise will affect residents. Speed limits should be 30Km	NoiseTraffic	
Citoyen	Hampstead	Tenant compte de facteurs sonores et de la poussière et emission des gaz additionels dans le secteur, nous proposons d'inclure des barrières sonores surélevées en utilisant la terre excavée. Ajouter des plantations de plusieurs rangs d'arbres.Tout tunnel devra être aménagé avec une luminosité adéquate pour les piétonniers avec des percés visuels et des murets végétaux.	Le bruitLa poussièreLes gazsLes vibrations (sols d'argile)La sécurité piétonnière Les îlots de chaleurs	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	This projection will change the nature and well being of the citizens of Cote st Luc. Cote St Luc is a city within a city. The project will knock down these boundaries and incorporate COTE ST LUC into Montreal.	Noise & Air pollution from the incremental increase in automobile traffic, being cars, trucks and public transport vehicles. In addition, Cote St Luc will lose its personality as a local bedroom community within the city. Walking traffic, and parking along cavendish in the area north of mackle will be forsaken for the increase in vehicular traffic. Residential housing along the project, as well as those adjacent, both single family and multi unit will lose not only their intrinsic values built over the years, but also their monetary value, resulting from the proximity to the project.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	The Cavendish extension MUST connect with Cavendish Blvd. in St-Laurent. There should be a MINIMUM of TWO (2) but preferably THREE (3) lanes each way for cars.		
Citoyen	Côte-Saint-Luc		Pas assez de voies pour les voitures.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	C'est primordial au le projet soit mis au point, l'allègement du trafic quotidien en dépend	Aucune	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Oui plus de vois pour les voitures	Qu'il n'y a pas asse de voies pour les voitures. Il en faudrait au moins 2 de chaque cotes	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Montréal	Je ne pense pas que cette extension devrait être une artère pour les véhicules à passager unique. Pour réduire les volumes de circulation automobile, en utilisation des mesures d'apaisement de la circulation. Un accent sur le transport actif et le transport en commun.	Un mode de transit avec une fréquence ou une capacité trop faible. Je sais que c'est peu probable, mais peut-être qu'on peut essayer un tram. J'aimerais aussi voir un quartier piétonnier dense construit dans la région, avec des logements sociaux. Un endroit où tout le monde peut vivre sans voiture.	https://www.mdpi.com/2624-6511/4/1/6/html https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146521009431 https://www.researchgate.net/publication/316218539_Energy_Efficiency_of_Transport_in_the_City_of_Osijek
Citoyen	Côte-Saint-Luc	I believe if there has to be an extension one lane is preferable. There is too much traffic on Cavendish now and multiple students and seniors are crossing Cavendish and Kildare constantly. I think Westminster extension is a better route.		

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	1. Number of lanes2. Traffic patternsThe environmental connection is the extent to which this new project would alleviate bumper-to-bumper traffic at the only two existing exits to the municipality. Less lanes for the new project = more cars stuck at the other exits and possibly = more emissions	1. Traffic patterns at this project and how they will affect traffic patterns at the existing exits to the municipality2. Expected noise levels at the project (noise and visual barriers)3. Emissions and how landscaping, etc. can be used to reduce the effects of greenhouse gases and other harmful chemicals at the entrance to the project4. Human and animal health at the entrance to the project5. Animal habitation/foraging, etc. patterns at the site	Association between air pollution and mammographic breast density in the Breast Cancer Surveillance ConsortiumLusine Yaghjyan, Robert Arao, Cole Brokamp, Ellen S. O'Meara, Brian L. Sprague, Gabriela Ghita & Patrick Ryan (https://breast-cancer-research.biomedcentral.com/articles/10.1186/s13058-017-0828-

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
				3)"Women who live beside busy roads are at a greater risk of breast cancer, a study claims. ...For every unit increase in smog, their chance of dense breasts increased four percent."
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Deux voies pour les autos dans chaque direction	Deux voies pour les autos dans chaque direction	Deux voies pour les autos dans chaque direction
Citoyen	Côte-Saint-Luc	I believe if there has to be an extension one lane is preferable. There is too much traffic on Cavendish now and multiple students and seniors are crossing Cavendish and Kildare constantly. I think Westminster extension is a better route.		

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Permitting traffic from Ville St Laurent and Ville Mont Royale along Cavendish heading south to St Jacques will create jams all the way down to Saint Jacques. The road and width of the lanes South of Mackle in Cote saint Luc all the way to St Jacques are not wide enough to support additional traffic. Even worse in winter. Big mistake. An onsite inspection by your engineers should be effected.	Please see response in 1.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Please open Cavendish Boul		
Citoyen	Côte-Saint-Luc	It needs to have 2 lanes for cars in each direction.	It needs to have 2 lanes for cars in each direction.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Il faut absilument tenir en compte les modes de transports priorisés par les résidents.Csl est mal desservie par le transport public, et la grande majorité des résidents possède une voiture. Deux voies pour automobilistes est une nécessité, sinon ce sera une catastrophe pour les résidenrs autour du nouveau tronçon... le but ici est de décroisonner l'enclave qu'est csl.	La préoccupation principale est l'accessibilité et la fluidité. Malheureusement, quoiqu'en pense une minorité d'élus qui ne se concentre en grande partie que sur l'aspect environnemental et écologique, il reste que l'accès et l'aménagement de ce tronçon de route se doit d'avoir 2 voies dédiées aux automobilistes.La raison principale est simple: Côte Saint-Luc est une enclave cloisonnée très mal desservie par le transport publique. La grande majorité des résidents de Côte Saint-Luc ont au moins une voiture au domicile. La majorité des déplacements urbains pour sortie de la ville se font par voiture. Deuxièmement, les quartiers que ce tronçon de route veut relier, incluent 2 zones plus indsutriels/commerciales que résidentielles	Peut etre existe-t-il une étude sur le changement de l'intersection cavendish/fleet que vous pourrez évaluer dans vos démarches

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
			(cdn/ndg dans le coin de roylmount est le quartier industriel de ville Mont Royal, et le quartier proche du Ikea est aussi très industriel). Le tout rend beaucoup moins propice les déplacements en vélo ou à pieds. C'est pour cela que 2 voies au minimum pour les automobilistes est une nécessité absolue. Une comparaison non négligeable est l'intersection Cavendish/fleet en direction sud/est. Jadis, il n'y avait qu'une seule voie pour tourner à gauche de cavendish sur fleet. Depuis le réaménagement à 2 voies, la circulation est beaucoup plus fluide et surtout beaucoup plus adaptée aux modes de déplacements des résidents de csl. Les voies réservées pour autobus/taxis/véhicules verts/etc. Doivent demeurer. C'est un autre atout à décroisonner l'enclave	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Non	Aucune	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Non	This project is long due and the configuration for a single lane for automobiles is nonsense. There is already talk about heavy traffic and a proposal for a single automobile lane is going to just do so traffic the area heavily. For instance we already have heavy traffic through hampstead at peak hours of the morning and night due to people leaving Cote St Luc for work and needing to countour through neighborhoods to access highways. The current exit to get to the nearest	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
			highways is either westminster or through fleet. We see cars taking shortcuts through smaller roads. With 2 lanes for automobiles this would help speed up the cars going in and out of cote st luc by creating a new access to the city. This would create a new exit out of cote st luc.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Cote Saint Luc has the highest proportion of senior citizens, I believe, in Quebec. Cavendish blvd runs along the primary area that are concentrated with condominiums/apartments occupied by these citizens. I am concerned that the 'walk lights' -to cross - may not be long enough for people & may cause undue harm.	Going out of Cote St Luc to St Laurent would not really serve as a purpose to the majority of residents in the City, rather, may just cause undue pollution due to traffic from St Laurent using Cavendish as a shortcut to alleviate cutting from Decarie Blvd.The long stretch of empty road may entice drag racing - causing noise disruption and danger to the citizens.There would need to be at least two lanes in both directions - with reduced speed from the corner of Mackle to Kildare - the area where most people would cross to go into the Cavendish Mall.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Je pense que c'est u e excellente idée qui aurait du etre faite il y a des années puisque qu'il n'y pas beaucoup de sortie dans cote-saint-luc, par contre je pense que 2 voies serait plus utile pour eviter trop de trafic, l'idee du passage de pietons et cycliste aussi ajoute beaucoup d'avantages aux residents!!!		

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Whenever municipalities decide to embark on a major infrastructure project, there are many impacts that need to be considered in the planning. The point that should never be compromised though is the ultimate goal of the project. Linking Cavendish to Royalmount is at best, a half measure. For decades residents of CSL have used Fleet Rd and Westminster Ave as major thoroughfares to access the rest of the city and to connect to highways. The rail crossing at Westminster and Sherbrooke is an ongoing nightmare and never designed for the volume of traffic it receives daily. Fleet Rd cuts through three residential neighbourhoods and was never designed for what it has currently become. Most of CSL is accessible only two ways that involve underpasses, with extreme weather events and dangers to public security these two routes are at best, unreliable.	Cavendish Boulevard should be extended to Ville St Laurent and not to Royalmount! We that live in this area already know that the Decarie and Jean Talon intersection, with its off-ramp, has been and will remain one of the worst traffic areas in Montreal. The entire stretch of Decarie expressway from the Ville Marie to the 40 is a dinosaur and needs serious reconsideration and replanning. Your proposal is to replace what we already have, residential streets linked to other residential streets in order to exit CSL. The entire Blue Bonnets area will turn into a new residential neighbourhood and you are now proposing once again linking it to CSL instead of having Cavendish extend to VSL so that we can have a real link out of our city. If you want to make Royalmount an exit...by all means, but limiting the extension only to Royalmount is a huge mistake.	As for whether it should be one or two lanes just proves to me that you have really missed the goal of this project! Let's for once think more about the future, practicality, function, progress, as opposed to peoples lofty visions of boulevards paved with bike paths, green spaces, pedestrian and pet walking paths. We have all of

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
				that in our current neighbourhoods, where they belong. What we want now is for the Cavendish extension to be a success for the remainder of the 21st century!
Citoyen	Côte-Saint-Luc	J'adore le projet On a besoin de connections dans l'autre partie de la ville de Montréal, connections de transport métro et autobus, amélioration de services pour les résidents de csl	Pas de préoccupations j'adore le projet	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Il vas donner un deuxieme route securitaire en cas d'urgence.	Circulations et detours dans la peropd de constructions...aussi on doit avoir un bonne systeme pour la circulation quand le projet est completer. En plupart Cote St Luc est un quartier residential. On doit pas laisser le passage dr gros camions entre le secteur Royalmouny/Pare prend cette route pour allez vite sur la route 20 par exemple	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc		We live in Cote St-Luc on Cavendish Blvd, a quiet residential neighborhood. Most of the people living along Cavendish in this area are seniors, as are we. We have many serious concerns about the project: a) the construction phase & the attendant noise, air pollution, vibrations, and possible damage to our building due to blasting; b) the aesthetics of the finished access and ramp & how that will affect our current pleasant environ; c) the traffic problems after the project is completed. Even now, Cavendish becomes congested at intersections. More traffic from Trans-Canada Highway & St-Laurent will make it worse. This will be even more serious if the Cavendish extension has two lanes of traffic in each direction. We favor one lane of traffic in each direction. To alleviate traffic congestion on Cavendish, Kildare should be extended eastward past Marc Chagall. A significant increase in traffic on Cavendish will produce air and noise pollution, and make it difficult for pedestrians (particularly seniors) to cross Cavendish and seriously transform this residential neighborhood.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	I think it is a great idea to expand Cavendish and I am fully in favour.	None	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	The overpass must have enough lanes for automobile traffic, to avoid having northbound traffic back up onto Cavendish Blvd, a block filled with residential buildings, including my own. Wishful thinking about public transit must not push aside the reality that most of the traffic will be by cars, despite the concerns of environmentalists.	Insufficient capacity will make the overpass unlivable. A safe pedestrian crossing will be needed mid-block between Mackle and Wallenberg streets. There must be easy access for northbound vehicles to access residential buildings on the west side of Cavendish.	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	As someone who lives on Robinson (1 block west of Cavendish, I feel that measures need to be taken to discourage speeding around the Cavendish/Fleet intersection. There have already been some accidents there and I often hear/see cars driving fast. As well, the intersection is dangerous for pedestrians as I've experienced myself. I feel a study how to best accommodate pedestrians crossing Cavendish safely is in order.		
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Il s'agit du lien Cavendish. Peut être il devrait y avoir seulement une direction seulement ie pour sortir mais pas entrer.	Je crains que l'ouverture amène à plus d'insécurité pour notre ville. Aussi le trafic va mener à plus de pollution (bruit, gaz).	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Si le projet va de l'avant la priorité doit être donnée au transport public et à une voie cyclable. De plus, des frais de passage devrait être exigé à tout véhicule motorisé privé, pour couvrir au moins 50% des coûts de construction et maintien.		

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	I think the road should have minimum 2 car lanes in each direction. I think the majority of people would be driving and not using public transit . There should also be speed limits on Cavendish.	A lot more noise and traffic	I think the extension is long overdue
Citoyen	Côte-Saint-Luc	I'll start off by saying that the St. Luc and Taschereau railyards in general, as well as the nearby industrial parks in general, should be adorned with much more greenery than they already are, in order to lessen the urban heat island in the general area affected by the Cavendish link. Moving on to the Cavendish link project itself, one thing that I think is absolutely non-negotiable is that one lane of car traffic in each direction is clearly not enough. Perhaps even two car lanes per direction might not be enough, especially when taking into account rush-hour traffic on weekdays. Therefore, and given the set-up at the Cavendish underpass between Heywood and Fleet, it might probably be better to build as many as three car lanes per direction, but certainly at least two per direction must be built. There doesn't have to be dedicated bus lanes; buses could be used on whichever lane they feel like, just like with the current Cavendish underpass. Therefore, I'm not completely satisfied with any of the three proposed illustrations shown in appendix 2. The	It's way past time indeed to build the Cavendish link and to thereby open up Cote St. Luc, the former Hippodrome site (plus the nearby commercial area just west of Jean Talon/Decarie), and the nearby industrial parks in St. Laurent and TMR to each other - whether with or without dedicated tram lines or bus rapid transit lanes. Besides boosting access to Cote St. Luc just in general, the Cavendish link would lighten the load of the 161 bus line by realigning the bus lines accordingly or even making new ones. With all the new multifamily residential developments going on in Cote St. Luc, it's high time to not just keep on talking about the Cavendish link but to act on it as soon as possible and actually get the shovels going! If and when the Hippodrome redevelopment project gets built, there should be at least one road link - or at the very least a walking/biking path - between either Kildare or Mackle and the new development, as the Hippodrome site is directly across one part of the railyards from the northeastern part of Cote St. Luc that includes the library/city hall complex, JPPS/Bialik School, etc.	I don't have any particular bibliographic references off the top of my head. However, I have lived in Cote St. Luc for most of my life, and I'm an urban planner by training. I've been partly inspired in that regard by all the missing links - including the Cavendish link most of all - that Cote St. Luc

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
		sidewalks, bike paths, and green corridors are all very good ideas.		has had over the decades.
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Le seul enjeu additionnel est l'impact du météo, plus spécifiquement la neige sur la route en pleine hiver. Avec seulement une voie dédiée à la circulation, est-ce que les villes et arrondissements touchées par le project vont prioriser le déneigement de Cavendish? Il me semble qu'il n'y a pas de voie supplémentaire dans laquelle la neige pourra être déposée avant d'être ramassée. En plus, nous apprécierons un plan de la STM au sujet des modifications des lignes de bus.	D'abord, je suis en faveur du projet. Il est important d'avoir une route additionnelle par laquelle on pourrait sortir de Côte-Saint-Luc. Cependant, je suis inquiétée par le nombre réduit de voies pour les voitures privées. Avec seulement une voie en chaque direction, il y aura beaucoup de congestion, beaucoup de bruit et beaucoup de pollution chaque jour aux heures de pointe. L'addition d'une voie supplémentaire en chaque direction réduirait le bruit et les blocages. La circulation plus fluide diminuera les émissions des véhicules arrêtées dans le trafic. La caractéristique résidentielle du quartier pourrait être toujours respectée en réduisant la vitesse maximale et en utilisant des ralentisseurs.	
Citoyen	Montréal	Je crois qu'une voie dans chaque direction n'est pas faisable, s'il y a un accident, si deux voitures s'écartent rapidement, toute la direction est bloquée.	Au lieu du transport en commun par autobus, on pourrait peut-être implanter un train, comme le REM. C'est plus respectueux de l'environnement. Je crois qu'une voie dans chaque direction n'est pas faisable, s'il y a un accident, si deux voitures s'écartent rapidement, toute la direction est bloquée.	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	1. It's very sad that such an important project on the Internet, it is presented only in French! 2. Surveys: Has the government started to do studies to see what the traffic flow is going: a. From Decarie North to the Trans-Canada leading to Point-Claire?b. From Van Horne and Decarie to Cavendish?c. From all the traffic from Western Montreal, Cities off the Island taking the Mercier Bridge, then Decarie Expressway? Background: The submission from Cote-Saint-Luc from my city councillor showed a diagram with the following options:	4. The proposal is unsustainable for the traffic flow that will be created.a. There will not be enough people taking mass transit. Where is the diagram/plan illustrating where these busses will stop to pick up passengers? I predict that there will not be many people wanting to take busses to the destinations from C.S.L.b. Where are those pedestrians and cyclists going?I don't think that people, in large numbers, are going to be biking and walking to where the proposed link to TMR, VSL, and other destinations are.c. One car lane with a shoulder in each direction is not enough. I would strongly suggest 3 bus/car lanes side-by-side in each direction with the bus and cars occupying the same space (side by side), but triangles and notices on the pavement for an exclusive lane for busses. 5. Are the trees initially are going to be small? How are they going to protect pedestrians and cyclists from potential harm from cars or busses should there be accidents within the first 10 years?	
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Non	Aucune	Aucune

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Montréal	Je pense que la situation d'urgence climatique n'est pas suffisamment considérée dans la planification de ce projet. Le fait de construire de nouvelles voies de circulation pour les véhicules privés aura comme impact d'encourager l'utilisation de la voiture.	Je pense que le projet de raccordement ne devrait inclure que des voix de circulation pour le transport collectif, les cyclistes et les piétons. Les automobilistes ont déjà un accès par la route en passant par l'autoroute Decarie.	https://plus.lapresse.ca/screens/c77f795e-ff15-45f0-a840-75c1ee6bbbd0__7C__0.html?fbclid=IwAR3Ly9t3ufVzCB1j6qoPBly-ug2h-MLI2C0TRb07xXhn_-NiB4CxXqJsdol
Citoyen	Côte-Saint-Luc	We have 2 ways in and out of Cote St. Luc which is dangerous, and ridiculous When 1 is blocked it takes hours to leave or enter. Any lifesaving measures are unattainable as they could not get into CSL. And Fleet to Decarie is beyond ridiculous. Opening up Cavendish is 1 alternative. the other would be where blue bonnets used to be. However, opening up Cavendish with only 1 lane each way would not relieve the congestion anywhere else, just make it even harder to travel. either have 2 lanes each way, or don't bother at all.		

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc		1. it is ridiculous to have only one lane of private auto traffic connecting the two segments of Cavendish when there are two lanes of traffic on both sides where the CP and CN yards currently stop the flow of traffic. Forcing cars into one lane is a guarantee of traffic jams at rush hour, when the traffic flow is most crucial. 2. having dedicated bus lanes will absolutely not increase ridership at any time of day. The whole point of the link is to alleviate the burden of private vehicle from Decarie, which is currently the only North-South artery east of highway 13 linking Cote St. Luc and Ville St. Laurent. I can understand if you designated the dedicated bus lane as an HOV lane for public transit and private vehicles with 2+ occupants. But a dedicated lane which will be mostly unused even at rush hour is just pointless. 3. I don't buy the argument that with 4 lanes of traffic Cavendish will become another Decarie Blvd. If there are offramps to Royalmount and the old Blue Bonnets the links will serve as a bypass for the overly congested Van Horne, Plamondon and Vezina crossings (for Cote St. Luc residents). For St. Laurent residents these off ramps will bypass the Decarie Circle. People in a hurry will find their way to Decarie, not continue south on Cavendish. Conversely, residents of NDG and even eastern Hampstead are unlikely to make their	

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
			way to Cavendish to get to St. Laurent if the access is better to Decarie due to lower volumes from Cote St Luc.	
Organis ation	Côte-Saint-Luc	Le scénario proposé par la Ville de Montréal est basé sur l'hypothèse qu'il y aura une importante conversion modale des déplacements, de l'utilisation de la voiture à l'adoption du transport collectif et actif. Pour valider et justifier ce scénario de corridor de mobilité durable, des études de circulation plus poussées sont requises et les besoins de transport des utilisateurs doivent être évalués pour chaque secteur. Compte tenu des habitudes de mobilité actuelles, une voie de circulation automobile dans chaque direction est nettement insuffisante et cela ne peut qu'entraîner la congestion. Afin d'assurer le succès de la conversion et l'utilisation accrue des modes de mobilité durable, il est absolument indispensable que le mode de transport collectif offert soit attrayant, moderne et rapide. Les utilisateurs doivent pouvoir accéder au métro rapidement et directement en tout temps, sinon ils ne changeront pas de mode de transport. Cela ne devrait pas prendre plus que 5?minutes sur le raccordement dans n'importe quelle direction. Les enjeux de connectivité doivent être examinés plus en détail. Les modes de transport collectif et	De vastes consultations publiques doivent être menées sur l'ensemble du projet du prolongement de Cavendish, et non seulement sur un secteur (Namur-Hippodrome), comme il a déjà été fait. Les utilisateurs de tous les secteurs doivent être consultés, et une grande campagne d'éducation et de marketing doit être menée. En ce qui concerne Côte Saint-Luc, une attention particulière doit être portée à l'impact sur le quartier environnant et la qualité de vie près du point d'entrée du prolongement. Des études d'impact sur les périodes de construction et de post-construction doivent être réalisées en ce qui concerne le bruit, les vibrations, la lumière, la qualité de l'air et l'intégration harmonieuse au paysage de rue, et des mesures d'atténuation doivent être mises en œuvre. D'autres études doivent également être menées sur l'intégration du prolongement avec les portions existantes de Cavendish. Les enjeux de gouvernance et de responsabilité doivent être clarifiés. Le prolongement relie plusieurs administrations et, une fois construit, il nécessitera des travaux d'entretien, et ce, non seulement pour la chaussée et ses	Mobilité avant tout : relier les quartiers du secteur NDLS https://bit.ly/3JYEKOZ Mémoire soumis à l'OCPM https://bit.ly/3rsNYTA , https://youtu.be/E2OTYM8UPHE Lettre des quatre maires du NDLS bit.ly/3OpMqUa Mémoire soumis à l'ARTM : L'avenir de la mobilité dans le

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
		actif le long de Cavendish doivent être reliés à tous les grands réseaux de transport?: la STM (métro), le REM, le REV et EXO.	infrastructures, mais aussi l'infrastructure verte et le déneigement, pour ne citer que ceux-là. Il est essentiel de réaliser une étude d'impact sur les coûts d'entretien futurs et sur la manière dont ils seront financés.	secteur élargi NDLS https://bit.ly/37fAnYU Résolution du conseil municipal de CSL concernant Le plan stratégique ARTM https://bit.ly/3uJV6g4 Change for the heart of the island (Oroboro) https://bit.ly/3JKsCqX
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Veillez voir ma reponse #2	1) Can it be a "no trucks allowed" route so the residential area doesn't get disturbed by commercial transport trucks?2) Will there be crosswalks perpendicular to Cavendish (at Wallenberg/Mackle) to allow for safe pedestrian crossing of Cavendish in Cote St. luc?3) Will there be sufficient stop lights/stop signs/speed bumps and restricted speed limits so the Cavendish extension doesn't become a "shortcut" or speedway for non-local commuters?Merci	Citoyen

Auteur	Ville / Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Côte-Saint-Luc	Design enhancements to further reduce greenhouse gas emissions. The plan view titled "Projet Cavendish Localisation et raccordements" dated Feb. 17, 2022, depicts an intersection of the Cavendish extension with connections to Royalmount and to the proposed Hippodrome residential project on Paré. This major intersection is situated in the trench below ground level and sandwiched between two sets of railroad tracks. The design of this intersection must provide access from Cavendish to both Royalmount and Paré for road traffic and public transportation as well as for cyclists and pedestrians. The plan shows no details but will require complex traffic lights that will inevitably cause delays which will, in turn, create pollution and greenhouse gases. The greenhouse gas emissions can be reduced by eliminating the traffic lights at this intersection by extending Paré parallel to the railroad tracks to cross over Cavendish and descending into the Cavendish trench via a quarter cloverleaf. Please contact me (at 5141-867-1422 or at hforester@outlook.com) as I would like to propose specific details with a drawing that depicts this arrangement.	1. The proposed single lane for traffic each way is clearly inadequate. • Current traffic on Fleet Road and Ellerdale to and from Côte St-Luc, even outside of rush hour, warrants two traffic lanes in each direction. • Commercial traffic, including heavy trucks, need alternate access from Devonshire, Paré and Royalmount via the Cavendish extension to bypass Décarie and Cremazie to reach Rt 40. The northern part of the Cavendish extension will require at least two traffic lanes in both directions. • There will be even greater need for two or more lanes on the Cavendish extension when the Hippodrome site is converted into a major residential development. • It is advisable for the city to perform an in-depth traffic study to learn where and when people will be travelling to and from when they access the Cavendish extension, to determine the projected traffic load number of traffic lanes that will be required. 2. The trench at the south end of the Cavendish extension should be extended to permit the existing roadway that accesses the parking lot at the east end of the railroad yard to cross over Cavendish.	



**Environnement
et Lutte contre
les changements
climatiques**

