

Alors, merci beaucoup, Madame.

755 **Mme CYNTHIA SCHWARTZ :**

Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

760

J'inviterais maintenant madame Hélène Prévost, s'il vous plaît. Bonsoir, Madame.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

765

Bonsoir, Madame la présidente, Madame, Monsieur les commissaires. Bonjour à tous. Je suis contente d'arriver en troisième. Je trouve ça intéressant depuis le début et puis moi je plonge dans le coeur du sujet.

LA PRÉSIDENTE :

770

Ça va être encore intéressant, je pense, à vous écouter.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

775

Dès que le projet pilote a été déposé, j'ai eu une réaction épidermique et j'ai pris la décision de suivre le projet, quand j'ai vu que le comité consultatif était sur pied. J'ai vraiment décidé à ce moment-là de me rendre jusqu'au bout du processus, même s'il y a une semaine exactement je me disais « mais pourquoi je fais ça, je ne suis pas obligée. Les autres vont dire ce qu'il faut dire ». Mais je suis contente d'être ici ce soir et de pouvoir échanger avec vous et de vous donner un point de vue de terrain, de terrain et aussi de vous faire part d'une intuition. Alors,

780

ce n'est pas scientifique, mais c'est relié à de l'observation.

785 Je vais essayer de m'en tenir en dedans... mon texte est un petit peu long, mais je vais vous épargner les commentaires, essayé d'aller à l'essentiel. J'ai divisé ça en trois points : le contexte, c'est-à-dire qu'est-ce que je viens faire ici ; et un petit mot sur le projet pilote ; bref commentaire sur le projet pilote et une perspective et quelques brèves propositions.

790 Alors, depuis 28 ans j'habite le quartier immédiatement rattaché à la montagne sur la rue Ridgewood. Je me considère une riveraine en quelque sorte. Je connais bien le mont Royal sous toutes ses coutures, je pourrais dire, je vis à ses côtés. Je suis une voisine du cimetière. Je ne suis pas encore une résidente, mais je le connais bien. Et je vois tous les stratagèmes qu'on peut développer pour y entrer, même quand la barrière est fermée. Mais je n'ai pas essayé par en dessous encore.

795 Je marche sur les sentiers plusieurs fois par semaine. Je skie, je patine, je flâne, je lis. Je connais le silence et la rumeur de la ville à travers cette magnifique montagne.

800 Aussi, je circule en voiture sur la voie qui traverse la montagne. Durant plus de 20 ans j'ai transité en voiture par la voie Camillien-Houde et Remembrance pour me rendre à mon travail à Radio-Canada. C'était une voie naturelle, en plus fort belle. Le chemin Olmsted et les sentiers de marche constituent l'autre visage de la montagne. C'est la partie verte.

805 Brièvement, oui il y a eu des modifications au cours des années. Le Lac-aux-Castors que j'appelle le Lac-des-Castors, la maison Smith, le mobilier, les Amis de la Montagne y font un travail attentif et constant pour consolider l'espace vert. La Ville qui se pointe le nez une fois de temps en temps pour certains travaux. Mais je n'ai pas vu de grand changement dans la gestion de la sécurité routière, des panneaux de signalisation, de l'encadrement de la circulation et de la relation autos-vélos-piétons.

810 Les sentiers sont ravagés par les vélos de montagne qui y transitent sans gêne et bien qu'un règlement les interdit. Mais je n'ai jamais vu un cycliste être arrêté. Jamais.

815 La voie Camillien-Houde maintenant pointée du doigt a été négligée sous bien des
égards. Elle est bien entretenue, mais les abords, certains abords sont pénibles et pour se
rendre à la maison Smith ou au belvédère ou du belvédère vers la maison ou la maison... en tout
cas. C'est assez compliqué et pas clair du tout.

820 Cette confusion a entraîné des manoeuvres dangereuses maintes fois répétées. Ça, je
l'ai vraiment vu souvent. Et des correctifs n'ont pas été apportés sauf, étrangement depuis le
projet pilote. Ah, du jour au lendemain on a apporté quelques correctifs alors que la situation était
dangereuse depuis fort longtemps.

825 Aussi, il n'existe pas de véritable piste cyclable identifiée comme telle et balisée comme
telle, alors qu'une partie de la voie est utilisée par les cyclistes. Une ligne blanche divise la voie
en deux, enfin. Je n'ai jamais été témoin que des policiers émettent une contravention à un
automobiliste en défaut sur cette voie. Et je n'ai jamais vu non plus un cycliste être arrêté pour
vitesse excessive alors que j'ai souvent été dépassée par la droite à 50 ou 60 kilomètres à
l'heure. Les cyclistes descendaient à cette vitesse-là.

830 Des accidents bien sûr, il y en a eu, mais moi-même je n'ai pas été témoin d'accident.
Bon, je vais passer un petit peu par-dessus cet aspect-là.

835 Pour moi, le passage Camillien-Houde est plus qu'une voie de transit. C'est un ensemble
qui touche à l'urbanisme, à l'environnement, à la civilité, au respect des lois, au respect des
usagers, au droit à la nature, à la dégradation du patrimoine, au chevauchement des intérêts
particuliers que chaque groupe d'utilisateur défend vivement.

840 J'ai pris connaissance de la proposition du projet pilote et j'ai immédiatement réagi en
écrivant à madame Sue Montgomery, mairesse d'arrondissement. J'ai fait part de mon malaise à
la mairesse, madame Plante, et au conseiller monsieur Ferrandez et auprès de quelques
journalistes qui avaient écrit sur le sujet.

845 Mon malaise était relié principalement à la manière et au ton utilisé en présentant le projet pilote dont l'élément vedette était l'interdiction de transit sur la voie Camillien-Houde.

850 J'ai pris ça vraiment comme un face à face. Quelque chose d'assez brutal. La communauté dont je fais partie ainsi que les milliers de résidents de Côte-des-Neiges, de Westmount, d'Outremont, les étudiants et professeurs de l'Université de Montréal, nous avons tous à coeur la sauvegarde du patrimoine et de l'esprit des lieux, qui ne sont pas qu'un réseau d'asphalte et des stationnements.

Le projet pilote semblait chercher des coupables et ne pointer que dans une seule direction, les automobiles, responsables de toutes les dégradations et de toutes les pollutions.

855 Le projet pilote évidemment ne m'a pas emballée. Aucune des propositions ne m'a convaincue, que ce soit l'interdiction de transit ou les initiatives d'animation publique. Le reste à mon avis était cosmétique et sans profondeur.

860 Favoriser un meilleur accès au parc du Mont-Royal et contrer les effets nocifs de la circulation automobile sur la montagne sont les axes dominants du projet pilote. Mais que dit-on de la circulation sur l'avenue du Parc où circule un infiniment plus grand nombre de voitures, et celle de l'avenue des Pins qui passe dans la montagne et aussi de Côte-des-Neiges qui la contourne avec ses bus, ses camions et les nombreuses voitures.

865 L'aspect sécurité du projet pilote. Les cyclistes ont cru que la voie leur a été offerte gratuitement par le projet pilote. Plusieurs en ont profité au détriment de règles élémentaires de prudence et de civilité.

870 On a pu remarquer une confusion aussi dans la gestion des voies autobus-vélos-piétons pendant le projet pilote. Je sais que ça a été dit par d'autres.

Les deux plateformes installées au belvédère et au point d'observation côté nord – j'oublie le nom de la deuxième plateforme – l'ont été dans le cadre d'une proposition d'animation

875 publique. Les deux plateformes, à mon avis, ont été choquantes pour le regard et l'environnement dès leur installation. Je les ai trouvées arrogantes par leur présence et leur volume.

880 Dans les deux cas, ces plateformes bloquaient le regard, bloquaient la vue sur la ville vers l'est ou vers le nord, éliminaient la perspective. Qu'est-ce donc une montagne, si ce n'est pas le regard qu'on porte vers lointain.

885 Les plateformes donnaient un accès privilégié à un petit nombre au détriment de plusieurs. Je trouve qu'elles ont contribué à une pollution pour le regard et être en contradiction avec la nature même des lieux.

890 Les stationnements, surtout le week-end, étaient hyper bondés même si les dernières fins de semaine du projet pilote, il y avait tellement de monde qui étaient coincés parce qu'ils ne pouvaient pas circuler d'ouest en est, qu'ils veuillent ou non se garer dans un stationnement, ils étaient pris. J'ai vu des autobus de touristes, des autobus de la ville. J'ai laissé une photo dans le document, mais je ne l'ai pas ici. Je pense qu'on peut imaginer facilement ce qui en était. Des voitures prises là pendant de longues minutes, le moteur qui tourne, parce qu'ils ne sont pas capables de circuler, ils étaient complètement bloqués.

895 Ce dernier aspect qui me tient peut-être le plus à coeur, c'est d'essayer de voir comment on peut partir à la recherche d'un plan directeur rassembleur, intégrateur, qui tient compte des différents rythmes de la montagne, de ses différentes clientèles, c'est-à-dire de ses usagers, de ses diverses inscriptions dans le milieu. Un plan qui serait inclusif et non exclusif. Qui engagerait certainement de bousculer certaines habitudes, qui avanceraient une proposition respectueuse de l'environnement et qui tiennent compte des liens multiples avec la montagne et entre ses
900 voies d'accès. Un peu comme si on cherchait à créer une passerelle.

Construire par palier un espace de vie, un espace de vie verte. J'essaie d'imaginer une route verte. En y allant graduellement, en sensibilisant tous les groupes d'utilisateurs et en évitant surtout les aprioris réducteurs. Ça, c'était mon pitch politique.

905

Cette montagne nous parle. Elle a quelque chose à nous dire, à nous transmettre. On peut même parler de l'effet holistique de la montagne. Effet mineur? Je ne le crois pas.

910

On a fait allusion à un phénomène semblable lors de la présentation, de la première présentation.

915

Il me semble vital de considérer cet espace comme un espace de vie dans toutes ses dimensions. Et que le projet à venir porte une vision moderne, osée, ouverte de la ville à la montagne et de la montagne en ville.

920

Montréal est une métropole enviée à bien des égards. La force et la diversité des créateurs qui y nichent devraient pouvoir se refléter dans les choix qui seront faits pour rendre compte de la ville à la fois intelligente et à la fois patiente. Autrement dit, cette montagne et les chemins qui lui donnent accès ont plus qu'un rythme. Ce n'est pas juste d'aller vite d'un endroit à l'autre. C'est d'y aller de différentes manières. Et c'est là où l'aspect inclusif devient important, je crois.

925

La cohabitation autos-vélos-piétons a évolué au cours des années. Nous avons grandi ensemble pour ainsi dire. La ville change, les besoins changent. Notre regard sur l'ensemble doit s'agrandir.

930

Bon. Combien ça coûte? Ce que j'appelle la nature de l'investissement. Je dis qu'à défaut de sommes grandioses, on peut, encore une fois, mettre de l'avant l'originalité, l'audace, l'imagination, qui peuvent être de grands carburants. Peut-être lancer un concours auprès de concepteurs et d'architectes paysagés en équipes multidisciplinaires et multi générationnelles. Ça peut être très compliqué, mais ça peut être simple aussi.

935

Beaucoup de choses ont été suggérées depuis le début de la consultation. Je ne veux pas à mon tour tomber dans le jeu des solutions rapides. Mais je crois en la nécessité de donner un enracinement au projet.

Je pose la question suivante. Que voit-on quand on voit cette montagne et ses accès? Que voit-on? Un parc, une voie, une route verte, un milieu de vie, une présence dans la ville, un lieu, un esprit.

940

Maintenant, dans le concret, quelques suggestions pour améliorer le transit, parce que j'y crois. Je crois qu'il est nécessaire. Contenir le flux automobile avec limite par un nombre de passages limités, un peu comme on le fait auprès de groupes de touristes dans certains grands parcs nationaux, afin de réduire l'impact des activités humaines.

945

Est-ce qu'on pourrait imaginer qu'au bout de 600 voitures, 1 000 voitures on ferme la montagne?

950

Fermeture ponctuelle de la voie Camillien-Houde un jour par semaine, un jour sur deux. Je ne sais pas. Pourquoi pas. Moi personnellement je serais prête à me plier tout à fait avec ça. Je deviens partenaire de la montagne.

955

Revoir la verdure le long du chemin. Un peu comme une signature. Pensez vert en tenant compte de toutes les agressions que peuvent constituer les divers rythmes de vie sur la montagne, autos-vélos-piétons-autobus.

960

Revoir la configuration des voies de circulation qui vont de deux à quatre, de deux à trois à deux et pas de bicycle, des bicycles, mais ce n'est pas précisé. Des voies qui sont sans harmonies et sans logiques.

Baliser une véritable piste cyclable s'il a lieu. Revoir la configuration des stationnements et leurs aménagements. Malheureusement, la première chose qu'on voit quand on arrive de l'est ou de l'ouest ce sont des stationnements qui grugent déjà une expérience de la montagne.

965 Créer un système de navette desservant les deux versants de la montagne exclusivement, l'été surtout. Une navette dédiée à ça. Créer un réseau en fait, en lien avec la ville. Donc, de ne pas couper la montagne de la ville.

970 Je sais que ça va revenir souvent, mais se servir de stationnements incitatifs. Déjà il y a des espaces à l'Hôpital Victoria et sur les terrains de l'Université McGill qui ne sont pas utilisés ou sous-utilisés en semaine surtout, je crois. Ce qui implique un système de transport adéquat et vraiment efficace et dédié à ça.

975 Créer un trottoir ou un couloir qui donnerait accès aux belvédères à partir de la maison Smith. Ce qui impliquerait de corriger la courbe encastrée entre les deux rochers, et qui pour l'instant est un véritable tue monde pour les piétons, s'il y en a qui s'aventure là, et aussi pour les vélos. On observe un couloir d'étranglement où les uns et les autres doivent manifester énormément de civilité ou d'audace afin d'éviter les accrochages.

980 Et améliorer le réseau de transport public en bonifiant l'offre sur le circuit qui dessert la montagne. Le 11 actuellement fait sa job, mais ça fait un peu pitié.

985 Je vais terminer en disant que je souhaite qu'on puisse travailler en harmonie avec le milieu urbain et le milieu humain, plutôt que de créer de la disharmonie, ce qui a été pour moi cet affrontement avec le projet pilote.

Se servir de la représentation du chemin comme incitatif à une vision d'accueil, d'intégration, de diversité, de recherche d'équilibre sociale.

990 Voilà. J'ai empiété, mais de presque deux petites minutes.

LA PRÉSIDENTE :

995 Merci beaucoup, Madame Prévost. Il y a une image que vous avez utilisée, mais qui peut certainement se traduire. Quand vous avez parlé, je pense, c'est à la page 4, vous écrivez, vous

parlez de la lente ascension au sommet. En reprenant je pense, les termes de monsieur Olmsted.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1000

C'est Olmsted, oui.

LA PRÉSIDENTE :

1005

Oui. Et vous dites qu'il faudrait peut-être penser à la montagne par palier. Alors, c'est une image, en tout cas. Comment traduiriez-vous ça, votre plan d'aménagement?

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1010

Ce n'était pas comme ça que je l'avais vu, mais c'est intéressant comment vous l'interprétez. Non, mais c'est-à-dire que tranquillement si on peut arriver à une vision, même si elle n'est pas... Non, je ne devrais pas dire ça comme ça. Mais que la ville cherche une implantation graduelle, par palier, qui permet une sensibilisation des uns et des autres à cette cohabitation.

1015

Comment je fais pour vivre avec un cycliste? Comment je fais pour vivre avec l'auto? Comment l'auto fait pour vivre avec le piéton? Comment le piéton fait pour vivre avec les autobus qui prennent toute la place quand ils arrêtent pour laisser les touristes qui veulent aller à la montagne puis qu'ils ont droit d'aller à la montagne. Mais la voie est tellement rétrécie, que je ne peux plus passer. Les gens deviennent impatients, on prend la voie de gauche, on risque de blesser quelqu'un. C'est ça qui n'est pas réfléchi.

1020

Moi je pense qu'il faut se donner le temps d'intégrer ces changements-là à la vie de la montagne et le voir comme un milieu de vie vivant.

1025

1030 Écoutez, je n'ai pas d'idées concrètes. J'aimerais ça être arrivée en dix points, mais ce que je voulais faire ressortir c'est l'idée aussi de la... Montréal est une métropole extrêmement vivante. Il y a beaucoup de grandes recherches en intelligence artificielle ici. Je ne dis pas de mettre des drones partout, quoique ça peut être intéressant comme idée. Mais de mettre l'intelligence qui se développe intra muros au service d'un projet qui est pour la collectivité. Moi je suis pour la paix.

1035 Est-ce que vous permettez que je partage une anecdote. Combien de fois en me rendant à Radio-Canada j'imaginai les Premières-Nations, et je me disais : « Est-ce qu'ils passaient par ici. » Ils ne passaient pas par le chemin Camillien-Houde, mais je me disais : « Est-ce qu'ils empruntaient la montagne pour aller vers le fleuve? » Et c'est dans ce sens-là que je parle de l'aspect holistique de la montagne.

1040 La montagne elle est vivante. Ce n'est pas juste un lieu de loisir, de tourisme, de consommation. Et moi j'ai été profondément choquée par la vision qui a été traduite par les plateformes. Je n'en veux pas aux gens qui les ont faites physiquement, mais je trouve ça assez aberrant qu'on ait imposé ça à la montagne. J'ai trouvé ça vraiment extrêmement choquant. Puis je me suis dit « si c'est ça pour eux animer une montagne, on a du chemin à faire ».

1045 Et c'est ça aussi, c'est pour ça que je voulais témoigner aujourd'hui de cet aspect vivant de la montagne et comment on peut y arriver. Moi j'ai extrêmement confiance qu'on peut faire quelque chose de plus que bien.

1050 **LA COMMISSAIRE :**

Pour continuer avec votre vision. Vous avez parlé de cette cohabitation, la question de la circulation. À la page 4 vous parlez qu'il faut aller dans le sens de l'inclusion.

1055 **Mme HÉLÈNE PRÉVOST :**

Oui.

LA COMMISSAIRE :

1060 Peut-être pourriez-vous en parler un petit peu plus. Et simplement, à la prochaine page vous parlez d'éviter l'approche populiste.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1065 Oui. Alors, l'inclusion c'est parce que pour moi le projet pilote a été exclusif. Je me suis sentie exclue d'emblée. C'est sûr que je l'ai pris personnel, parce que c'est une voie naturelle pour moi dans toutes mes activités. Mais je me suis dit « je ne suis pas toute seule ». Il y a tous les gens du quartier aussi pour qui c'est une voie de passage naturelle.

1070 Donc, ce n'était pas inclusif ce projet-là. D'emblée, je me suis sentie : « Toi, tu n'as pas d'affaire là. Tu ne passes plus sur mon terrain. Mais tu vas aller faire des bouchons sur le chemin Sainte-Catherine puis sur Edouard-Montpetit puis un peu partout. » Ça, je n'en ai pas parlé de cet aspect-là. Mais c'est un fait que...

1075 C'est ça que je veux dire par inclusif. Et j'ai fait partie d'un comité, madame Nault d'ailleurs, je crois que c'est avec vous, un atelier créatif, puis on était une quinzaine de personnes et on était presque tous d'accord avec cet aspect-là. Comment on peut vivre ensemble? Bon, c'est un terme qui est à la mode, plutôt que dire « pas de voiture ou pas de vélo », comment on peut arriver à inclure tout ça ensemble.

1080

 Et l'autre aspect. Populiste, bien pour moi l'histoire des plateformes puis de l'animation publique, c'était tombé à deux pieds là-dedans. Oui.

LA COMMISSAIRE :

1085

Merci.

LE COMMISSAIRE :

1090 J'essaie de comprendre votre point de vue. Ce que vous n'avez pas aimé dans les plateformes c'est la façon dont c'était fait ou l'effet de créer de nouveaux belvédères par exemple, dans le cas du belvédère Soleil?

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1095 Les deux, comme je l'indiquais, bloquaient complètement la vue pour un petit nombre.

LE COMMISSAIRE :

1100 Pourquoi pour un petit nombre?

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1105 Bien, parce qu'il y a plus de gens qui passent là que de gens qui étaient assis ou debout pour regarder le coucher de soleil. À chaque fois que je passais, en venant de l'est forcément, j'avais le sentiment soit d'un belvédère – j'oublie les noms, le café suspendu, je pense.

LE COMMISSAIRE :

1110 Café suspendu puis le belvédère Soleil.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1115 Qui donne vers le stade olympique. Dans les deux cas, pour moi, dès qu'ils ont été construits ça a été une agression. Une agression qui coupe la ligne de la montagne, la fluidité de

la montagne et qui coupe même, qui coupe le regard vers le fleuve. Vous comprenez. C'est quelque chose qui arrive puis moi je voyais quasiment comme un bouchon dans le tableau. Et le pire pour moi ça a été le deuxième. Je l'ai pris comme une insulte.

1120 **LE COMMISSAIRE :**

Qui s'intégrait mal dans le décor. C'est ça que je comprends?

1125 **Mme HÉLÈNE PRÉVOST :**

Comme un?

LE COMMISSAIRE :

1130 S'intégrait mal dans le décor, dans l'ensemble de la montagne.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

Absolument. Ne s'intégrait pas du tout.

1135

LE COMMISSAIRE :

O.K. Parce que partout où on va dans le monde, quand il y a une montagne il y a des points d'observation.

1140

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

Absolument, oui.

1145 **LE COMMISSAIRE :**

Moi ce côté-là je le trouve intéressant d'exploiter, de monter une montagne pour admirer la ville. C'est peut-être le concept. Je ne sais pas.

1150 **LE COMMISSAIRE :**

1155 Peut-être que ces plateformes ont été bâties rapidement avec des deux par quatre puis des tuyaux de métal. C'était, disons un peu grossier comme structure. Mais je n'en veux pas du tout aux gens qui les ont faites ou qui les ont conçues. C'est le principe. Pour moi c'est comme si ça arrête le mouvement. On parle d'une voie. On parle de circulation. On parle de piétons. On parle de vélos. On parle d'autos. On parle de rendre accessible. Tout à coup, tac, on a ça qui vient puis qui arrête le regard et qui enlève la perspective qui est magnifique, magnifique. Les couchers de soleil, je comprends qu'on veut en faire profiter aux gens. Mais le problème c'est qu'il n'y a pas de voie d'accès piétonnier.

1160

Je suggère qu'il y a un trottoir de la maison Smith. Ce lieu où la plateforme a été installée devrait être un lieu extraordinaire d'observation. Peut-être imaginer une plateforme qui irait finalement quasiment dans le vide.

1165 **LE COMMISSAIRE :**

1170 Là, je comprends mieux. Vous n'êtes pas contre le fait qu'il y ait un point d'observation organisé. Mais ce qui a été bâti, il faut dire à la décharge de la Ville, je ne suis pas ici pour défendre la Ville, mais il faut dire que c'était temporaire aussi puis avec un budget qu'ils ont essayé de limiter.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1175 Mais c'était comme dire « regardez, voici ce qu'on peut faire ». Puis je trouve que c'était une preuve par l'absurde, que ce n'était pas du tout convaincant.

LE COMMISSAIRE :

1180 C'est parce qu'il y a beaucoup de personnes aussi qui ont contesté l'aspect, les problèmes de sécurité qu'il y avait là, puis la configuration aux alentours.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1185 Encore une fois, c'est que la voie n'est pas naturelle comme de la maison Smith vers ce point d'observation, vers le belvédère. Ce n'est pas fluide. C'est fait pour l'auto en fait.

1190

LE COMMISSAIRE :

1195 Vous faites beaucoup d'observations intéressantes, entre autres sur les stationnements. Il y a un endroit où je ne savais pas trop, j'ai cru comprendre aujourd'hui ce que vous vouliez dire. Vous parlez des stationnements bondés.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1200 Oui.

LE COMMISSAIRE :

1205 Puis trois, quatre lignes plus loin, vous parlez de la grande nudité des stationnements. Bondé c'est les fins de semaine, surtout le dimanche entre deux heures et quatre heures, selon les données qu'on a.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

C'est ça. Oui.

1210

LE COMMISSAIRE :

O.K. Mais c'est vrai qu'en général les stationnements, surtout celui de la maison Smith est largement sous-utilisé. Et puis vous, qui vantez les mérites, avec raison, de ce joyau de la montagne, c'est quoi votre opinion? Certains suggèrent qu'on enlève beaucoup de cases de stationnement à la maison Smith, à la condition d'utiliser d'autres stationnements en périphérie comme vous le suggérez vous-même.

1215

1220

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

C'est ça.

1225

LE COMMISSAIRE :

Donc, enlever des cases de stationnement, beaucoup, mettons 50% des cases de stationnement de la maison Smith. Vous, vous ne trouvez pas que c'est une horreur ça? C'est une bonne idée?

1230

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

Oui, absolument. Ça m'a frappé en fait. Il n'y a pas si longtemps je me suis dit « mon Dieu, ça n'a pas de sens ça ». C'est de l'espace qui est grugé à la montagne, mais en même temps si on dit : « Aux gens venez. » Il faut quand même pouvoir les accommoder.

1235

1240 Alors, l'idée de cette navette permet peut-être de désengorger l'utilisation de la voiture. Vous allez me dire « peut-être ça s'adresse plus à des touristes ou à des gens de passage », peut-être, ou des gens de la banlieue qui seraient prêts à ne pas venir avec leur auto jusqu'au stationnement. Je ne sais pas. Ça serait de planter plus d'arbres, que ça soit un espace vert dans lequel il y a des stationnements plutôt qu'un stationnement avec quelques arbres autour. Je ne le sais pas. Mais ça m'a frappé récemment, il y a quelque chose qui est choquant là-dedans.

1245 **LE COMMISSAIRE :**

Oui. Est-ce que j'ai le temps d'une autre petite question vite, vite? Parmi les observations que vous faites, vous parlez, vite dit, vous ne vous étendez pas du tout là-dessus, sur les vélos de montagne qui transitent et qui saccagent la flore.

1250 **Mme HÉLÈNE PRÉVOST :**

Oui.

1255 **LE COMMISSAIRE :**

Vous n'en parlez plus après. Est-ce que vous avez une réflexion là-dessus?

1260 **Mme HÉLÈNE PRÉVOST :**

Non.

LE COMMISSAIRE :

1265 Qu'est-ce qu'on devrait faire avec les vélos de montagne?

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1270 Mon Dieu. Bien, je sais qu'il existe un règlement. Je sais qu'il y a des agents qui font des avertissements. J'ai peut-être vu ça une fois, honnêtement. Moi je fais de la marche nordique sur la montagne deux fois semaine, puis on utilise tous les sentiers et on peut voir l'état de dégradation de certains des sentiers. C'est épouvantable.

1275 Il y a beaucoup de gens qui vont puis « achale-moi pas, puis va-t'en ». On ne les provoquera pas. Ce n'est pas tout le monde. Ça a l'air qu'on ne peut pas les arrêter. Les agents ne peuvent pas les arrêter.

1280

LE COMMISSAIRE :

1285 Parce qu'il y aura certainement une réflexion à faire de notre part, en tout cas sur la question des différents types de vélos. Il y a des gens qui font du vélo de promenade. Il y a des gens qui font du vélo d'entraînement à haute vitesse, puis il y a des gens qui font du vélo de montagne. Je ne sais pas s'il y a d'autres sortes de vélo que je ne connais pas. Il y en a au moins trois.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1290

Bien, il y a les balounes, là, aussi, les pneus balounes. Est-ce que c'est de créer certaines voies pour eux spécifiquement?

LE COMMISSAIRE :

1295

Je vous pose la question?

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1300

Écoutez, je ne sais pas. Je n'ai pas de dent du tout contre les cyclistes, mais ça me fait mal au coeur quand je vois les racines saignantes.

LA PRÉSIDENTE :

1305

Alors, merci beaucoup, Madame Prévost.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1310

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1315

J'inviterais maintenant, monsieur Louis Éric Trudeau, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur.

M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :

1320

Bonsoir tout le monde. Madame la présidente, Madame la commissaire, Monsieur le commissaire. Alors, moi je suis professeur titulaire à l'Université de Montréal, mais je ne viens pas ici parler au nom de l'institution. Je ne suis pas un délégué de l'Université de Montréal, mais je viens ici parler au nom du collectif qui s'appelle le collectif Vélo campus UdeM, Université de Montréal.

1325

C'est un regroupement de plus 160 membres de la communauté de l'Université de Montréal. Et ça implique aussi des gens de Polytechnique et de HEC Montréal. Et c'est un