

Procès-verbal de l'assemblée publique de la  
Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement,  
le transport, et les infrastructures  
tenue le lundi 11 juin 2007, à 19h00  
Hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil, Montréal

---

**COMMISSAIRES PRÉSENTS :**

M. Michael Applebaum, président de la commission, maire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce  
M. Edgar Rouleau, vice-président et maire de la cité de Dorval  
M. Richard Bélanger, maire de l'arrondissement de L'Île-Bizard-Ste-Geneviève,  
M. Sylvain Lachance, conseiller de ville, Villeray-St-Michel-Parc-Extension  
Mme Ginette Marotte, conseillère de ville, Verdun  
M. Campbell J. Stuart, maire de la ville de Montréal-Ouest  
M. Bernard Blanchet, conseiller d'arrondissement, Lachine (en vertu de l'article 16.1 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération)

**COMMISSAIRE ABSENTE :**

Mme Lyn Thériault, mairesse de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

**COLLABORATEURS PRÉSENTS :**

SERVICE DES INFRASTRUCTURES, DU TRANSPORT ET DE L'ENVIRONNEMENT (SITE)  
M. Marc Blanchet directeur, Direction des transports,  
M. Jean Bertrand, chef de division, Division du développement des transports,  
M. François Major, chef de groupe

**INVITÉS :**

M. André Lavallée, membre du comité exécutif, responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif et maire de l'arrondissement de Rosemont-La-Petite-Patrie

**ASSISTANCE :** 61 personnes

**SUJET :**

Le plan de transport de Montréal

---

**1. Ouverture de la séance**

À 19 h 05, le président, M. Michael Applebaum, déclare la séance ouverte, souhaite la bienvenue, présente les membres de la commission et explique le déroulement de la soirée.

Il souligne la présence de M. Bernard Blanchet, conseiller d'arrondissement à Lachine, qui participe à la commission en vertu de l'article 16.1 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération qui prévoit que sur autorisation du président d'assemblée, les membres des conseils municipaux et d'arrondissement de l'agglomération qui ne sont pas membres d'une commission peuvent participer à celle-ci avec droit de parole, mais sans droit de vote. M. Applebaum souligne également la présence de M. Warren Allmand, conseiller de ville, de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce.

**2. Adoption de l'ordre du jour**

Sur une proposition de M. Edgar Rouleau, appuyée par M. Richard Bélanger, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

Avant le début de la présentation du Plan de transport par le Service, le président de la commission, M. Michael Applebaum, invite M. André Lavallée à s'adresser à l'assemblée à titre de responsable politique du dossier. M. Lavallée prend la parole pour situer le dossier du plan de transport et souligner les étapes franchies et celles qui restent à venir. Il

souligne que le Plan de transport a un parti pris pour les transports collectifs et actifs et qu'il propose des mesures audacieuses qui feront de Montréal une métropole avant-gardiste dans ce domaine.

Il précise que la mise en œuvre du plan mobilisera de nombreux acteurs du milieu du transport et qu'il a été élaboré autour des notions de santé, de sécurité et de qualité de vie, dans une optique de développement durable. Il souligne que l'étape de la consultation en cours est essentielle et qu'elle permettra aux citoyens, aux partenaires et aux groupes d'intérêt de partager leurs expériences et leur expertise dans le but de bonifier le plan de transport de transport.

M. Lavallée attire l'attention des participants sur quelques points. D'abord, il se réjouit que de récents sondages, effectués de façon indépendante, ont révélé qu'une forte majorité de citoyens, soit 90%, sont favorables à l'idée d'accroître le transport en commun, ce qui sous-entend la nécessité de réduire l'utilisation de l'automobile pour diminuer la production des GES et lutter contre les changements climatiques. Ces dimensions de même que celles liées aux questions de santé et de sécurité ont été prises en compte dans l'élaboration du plan de transport et en constituent la base. Enfin, M. Lavallée aborde la question du financement du plan de transport qui implique de nouveaux déboursés de l'ordre de 5 milliards \$ au cours des prochaines années. Il mentionne trois avenues possibles : la stratégie nationale en matière de transport, la récupération du sous de la TPS et enfin, les systèmes de péage.

### **3. Plan de transport de Montréal – présentation par le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement**

Le président de la commission invite M. Blanchet à débiter sa présentation. M. Marc Blanchet, directeur de la Direction des transports présente le plan de transport à l'aide d'un powerpoint auquel on pourra référer pour plus de détails.

Après avoir situé le plan de transport dans le cadre d'une démarche qui s'est amorcée en 2002 à l'occasion du Sommet de Montréal, M. Blanchet a rappelé les grandes étapes du cheminement du plan, d'abord la vision et les objectifs en 2004, puis l'établissement du portrait et du diagnostic à l'automne 2005. Il souligne qu'un des éléments du plan de transport, la Charte du piéton, avait fait l'objet d'une consultation publique en 2006, et que le dossier en est maintenant rendu à l'étape cruciale de la consultation publique qui se déroulera cet été, avant son adoption prévue à l'automne 2007.

Le Plan de transport s'est élaboré autour de la Vision définie en 2004 comme suit : « Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des modes actifs ».

Le Plan de transport se veut une nouvelle façon d'envisager les déplacements à Montréal en mettant l'accent sur les transports actifs et collectifs dans la métropole. Les notions de santé, de sécurité et de qualité de vie sont au cœur du plan de transport intitulé *Réinventer Montréal*. Le plan, échelonné sur 20 ans, met de l'avant 21 chantiers qui représentent les interventions prioritaires que la Ville réalisera simultanément d'ici 10 ans. Les chantiers sont les suivants :

- Implanter un réseau de tramways
- Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau
- Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro
- Prolonger le métro vers l'Est
- Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage
- Favoriser le covoiturage
- Installer une plus grande capacité de transport en commun dans le corridor Pont Champlain – Bonaventure
- Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre
- Implanter des mesures prioritaires pour autobus
- Instaurer des plans de gestion des déplacements
- Moderniser la rue Notre-Dame
- Réaliser le train de l'Est
- Doubler le réseau cyclable
- Mettre en œuvre la Charte du piéton

- Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux
- Redonner aux résidants la qualité de vie qui leur revient
- Accroître la sécurité des déplacements
- Entretien et compléter le réseau routier de l'Île
- Faciliter le transport de marchandises et les déplacements à vocation économique
- Revoir la gouvernance
- Se donner les moyens de nos ambitions

La mise en chantier de tous ces projets nécessitera des ressources financières importantes. Montréal compte sur une combinaison de plusieurs sources de nouveaux revenus incluant notamment la stratégie nationale des transports en commun et l'instauration d'un système de péage.

#### **4. Période de questions du public**

Le président de la commission remercie les représentants du Service pour la présentation, puis il invite, dans un premier temps, les personnes qui se sont déjà inscrites pour la période de questions à venir au micro.

##### **Mathilde Le Bouadec, Regroupement des usagers du transport adapté (RUTA)**

Mme Le Bouadec coordonne le Regroupement des usagers du transport adapté (RUTA) dont la mission est de représenter les besoins des usagers du transport adapté et de faire la promotion de l'accessibilité universelle en transport adapté. Elle représente également, ce soir, le Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain dont le représentant, M. Yvon Provencher, n'a pu se libérer.

D'entrée de jeu, elle fait part de l'enthousiasme de son regroupement face aux défis que propose le plan de transport pour développer le transport en commun. Bien que le concept de l'accessibilité universelle y soit mentionné, elle s'interroge sur la portée qu'on y accorde. Le plan de transport est prévu sur un horizon de 20 ans alors que les mesures proposées pour les personnes handicapées s'intègrent dans un plan annuel. Elle se demande si l'action en matière d'accessibilité universelle est prévue pour un an ou pour 20 ans. Elle souligne que le concept de l'accessibilité universelle doit traverser l'ensemble du plan de transport, c'est une question d'égalité et d'équité pour accéder à tous les services.

Au nom du Regroupement des aveugles, elle fait également part d'une demande qui a maintes fois été dirigée à la ville, à savoir de fournir les documents en format Word, car le format pdf est difficilement lisible pour les personnes ayant des limitations visuelles.

Sa deuxième question concerne l'objectif de l'augmentation de 8% de l'achalandage du transport en commun que propose la vision de développement du réseau régulier. Elle se demande pourquoi le plan n'a pas de vision semblable et ne fixe pas d'objectifs clairs pour le transport adapté alors qu'on y note une augmentation de 14% de l'achalandage.

Enfin, sa dernière question est de l'ordre de la gouvernance. Elle demande quelle est la force légale du document et ce qui lie les villes liées à ce plan. Elle s'interroge sur les risques de disparités entre les différents arrondissements.

M. Marc Blanchet demande à M. François Pépin, directeur d'études – planification des transports à la Société des transports de Montréal (STM) de répondre aux éléments des questions qui traitent du transport adapté. M. Pépin souligne l'importance que connaît l'augmentation de l'achalandage du transport adapté sur le territoire de Montréal, une augmentation de l'ordre de plus de 10% par année. Il mentionne qu'il s'agit aujourd'hui de gérer l'augmentation des besoins de cette clientèle. On parle d'accessibilité universelle dans les nouvelles stations de métro, mais il y a aussi des éléments mis en place dans le plan de transport pour rendre accessibles un certain nombre de stations sur le réseau montréalais. M. Pépin précise que la STM poursuit ses programmes en terme d'amélioration de l'accessibilité, comme les service taxi et les minibus avec l'aide du ministère des transports et qu'elle continue à améliorer l'accessibilité universelle au niveau du système régulier d'autobus en révisant par exemple les systèmes de rampes pour que toutes les lignes du réseau soient accessibles.

M. André Lavallée ajoute deux éléments d'Informations à ce qui vient d'être dit. Bien qu'un des chantiers propose une augmentation ambitieuse de 8% de l'achalandage d'ici

2012, M. Lavallée attire l'attention de l'auditoire à la page 49 du document où il est fait mention d'une hausse de l'achalandage de 26% d'ici 2021, ce qui est un peu plus que les objectifs fixés par la ville de Paris. Il mentionne que des solutions peuvent être trouvées pour toutes les catégories de personnes, y compris des mesures qui visent à rendre accessibles le métro et la qualité des déplacements à pied dans le centre-ville, comme par exemple le déglacage des trottoirs. Enfin, M. Lavallée affirme que Montréal a l'intention d'assumer son leadership. Les arrondissements seront interpellés et seront invités à se doter d'un plan de gestion de déplacements locaux. Le travail se fera en concertation avec les arrondissements.

Le président de la commission demande à M. Blanchet si l'on a envisagé l'installation de feux sonores aux intersections à l'intention des personnes aveugles. M. Blanchet renvoie les membres de la commission à la page 77 du plan de transport où sont énumérés les projets prévus dans le plan d'action 2007 en matière d'accessibilité universelle. Il s'agit des mesures suivantes : réviser les normes d'aménagement du domaine public pour le rendre universellement accessible et intégrer ces normes dans le Guide d'aménagement piéton; installer des feux piéton à décompte numérique; installer des dalles tactiles au niveau des bateaux pavés pour la détection des intersections par les personnes ayant des limitations visuelles et installer des signaux sonores à 30 intersections.

**M. Avrom Shtern, Green Coalition**

M. Avrom Shtern est porte-parole du groupe écologique Green Coalition; il se dit favorable au plan de transport qui met de l'avant les questions d'environnement, d'efficacité énergétique ainsi que le transport en commun.

Il démontre, chiffres à l'appui et à partir d'expériences vécues aux Etats-Unis, que les systèmes de transport que l'on appelle les LRT (light rail transit) sont beaucoup plus efficaces que les autobus. Il attire l'attention des membres de la commission sur le projet Cavendish ainsi que sur le projet de construction d'un Home Depot dans l'emprise ferroviaire Doney à Pointe-Claire, ce qui risque de compromettre la mise en place d'un éventuel corridor réservé au transport collectif. M.Shtern souhaite que la commission considère ces voies ferrées comme un atout stratégique pour le développement futur du transport collectif et comme une zone à préserver.

M. André Lavallée rappelle que la position de Montréal est très claire à cet égard et qu'on souhaite maintenir la possibilité d'utiliser cette emprise pour les besoins futurs de développement du transport collectif.

M. Shtern remet à la secrétaire-recherchiste l'article paru dans le West End Times sur ce projet.

**Gilbert Bauer, citoyen**

M.Bauer adresse une question sur le financement des projets présentés dans le Plan de transport. Il relève que l'agglomération de Montréal avance 215 M\$ par année pour leur réalisation alors que 300 M\$ seront fournis par d'autres partenaires. Il aimerait savoir quels sont ces partenaires.

M. Lavallée invite M. Bauer à parcourir le Plan de transport qui présente en détails le coût de chacun de projets. De façon générale, il mentionne que le gouvernement du Québec a déjà confirmé son intention de participer à la modernisation des équipements du métro MR63 pour un montant de l'ordre de 750M\$. M. Lavallée ajoute qu'il y a eu des discussions auprès de la CMM pour faire reconnaître le métro comme un équipement régional. Il précise quels sont les partenaires auxquels on fait référence dans le plan à l'aide d'exemples, notamment la contribution du gouvernement du Québec à la modernisation des équipements du métro. Il mentionne aussi la réalisation du train de l'Est de Montréal dont 75% des passagers vont provenir de l'île de Montréal et qui fait appel à un coût d'immobilisation assumé par l'AMT à même les fonds fournis par le gouvernement du Québec et dont les coûts de fonctionnement seront répartis entre les villes utilisatrices. Il parle aussi d'un 3<sup>e</sup> chantier relié au financement du plan de relance de la STM pour lequel on s'adressera au Fonds vert du gouvernement du Québec. Enfin, M. Lavallée cite un dernier exemple qui ne coûte rien, sinon une décision politique, à savoir l'interdiction d'utiliser le cellulaire au volant.

M. Bauer souligne l'importance du financement du Plan de transport et demande comment le projet du nouveau tramway sera géré, s'il sera rattaché à la STM ou s'il fera l'objet d'un partenariat public privé par exemple.

M. Lavallée répond que plusieurs mandats sont déjà donnés à cet effet. Il rappelle que la première question qui est adressée aux membres de la présente commission, c'est d'évaluer si les priorités avancées et les modes de financement proposés dans le Plan de transport sont les bons. Les consultations vont permettre d'étudier la question plus en profondeur. Il rappelle que les sommes sont importantes mais en même temps réalistes si on veut satisfaire les besoins en circulation. Il rappelle que le projet de tramway concerne la mise en place d'un réseau initial et que c'est un choix stratégique qu'a fait l'administration en misant sur la présence de corridors de grande desserte à Montréal. Il estime qu'au centre-ville et dans les axes Côte-des-Neiges et du Parc la présence d'un tramway aura un effet à la fois sur le déplacement et l'aménagement du territoire et que c'est cet ensemble de facteurs qui amène l'administration à faire le choix de ce projet.

M. Bauer demande enfin si le plan de transport a prévu une augmentation substantielle du financement de l'exploitation de la STM pour rétablir les services d'autobus au niveau que l'on connaissait en 1992.

M. Lavallée rappelle les décisions prises au milieu des années 90 qui ont fait chuter considérablement le financement de la STM ainsi que les réinvestissements réalisés depuis. M. François Pépin de la STM, souligne de son côté qu'au niveau du programme d'amélioration financé par le Fonds vert du gouvernement du Québec, on parle d'augmenter l'offre de service de 16 % au cours des 5 prochaines années, une augmentation qui s'appliquera à tous les services, tant le métro que l'autobus.

**Cedric Cohen**, citoyen de Côte Saint-Luc

M. Cohen est planificateur urbain pour la ville de Côte Saint-Luc. Il mentionne que les représentants élus de Côte-Saint-Luc sont actuellement en conseil et qu'ils ne peuvent assister à cette rencontre d'information sur le Plan de transport. Il exprime, en leur nom, une opposition au retard de près de 10 ans qu'impose le Plan de transport au projet de raccordement du boulevard Cavendish. Il mentionne que la conseillère Dida Berku a fait parvenir aux membres de la commission un communiqué ainsi que des documents d'information explicitant leur position. Il mentionne que Côte-Saint-Luc déposera un mémoire dans ce sens à l'assemblée publique du 29 août.

**M. Andrew Dawson**, citoyen de Ville Saint-Laurent

M. Dawson suggère que le Plan de transport de Montréal, malgré son titre, ne réinvente rien, mais répare plutôt des erreurs. Son propos concerne le développement d'un train de banlieue pour la rive nord. Il croit que la construction d'une plateforme à la station Canora permettra de créer un lien entre la gare de Mont-Royal et la station du Parc. Il se demande pourquoi les lignes ferroviaires existantes ont été délaissées alors qu'on propose d'en créer d'autres. Enfin, il revient aussi sur le projet Cavendish que le plan de transport repousse de 10 ans.

M. Applebaum lui rappelle que la soirée est consacrée à des questions de clarification sur les 21 chantiers proposés dans le plan de transport et il invite M. Dawson à revenir présenter un mémoire et ses revendications le 29 août prochain.

**Navi Cohen**, citoyen de Côte-Saint-Luc

M. Cohen est aussi présent à l'assemblée pour faire connaître son opposition au report du projet de raccordement de Cavendish devant relier Saint-Laurent à Côte-Saint-Luc.

Le président de la commission rappelle à M. Cohen que le projet Cavendish tel que présenté dans le plan de transport prévoit une extension jusqu'à Royalmount dans le cadre d'une première phase, puis le raccord à Cavendish dans une seconde phase. Il rappelle les explications de M. Lavallée à cet égard : il ne s'agit pas d'un délai mais plutôt d'envisager la réalisation du projet en plusieurs phases. Il invite M. Cohen à revenir le 29 août pour présenter son mémoire.

M. Lavallée intervient pour faire une mise au point sur le sujet. Il rappelle aux membres de la commission qu'il y a eu des discussions importantes avec les élus de l'Ouest de la ville sur un certain nombre de priorités et de choix à faire. Il précise que les élus de l'Ouest,



qu'il s'agisse des villes défusionnées, de Montréal ou des arrondissements, ont tous exprimé de façon claire leurs choix prioritaires, d'abord la liaison avec l'aéroport Trudeau, puis la question du covoiturage sur le réseau routier supérieur.

**M. Robert Hajaly**, citoyen de l'arrondissement de Ville-Marie

M. Hajaly s'interroge quant à lui sur l'emplacement d'un éventuel tramway dans les rues de Montréal. Il se demande si le tramway roulera au centre de la chaussée ou sur les côtés.

M. Marc Blanchet de la Direction des transports précise que toutes les options sont actuellement étudiées. Les études d'insertion urbaine prévoient des scénarios au centre et sur les côtés de la chaussée ainsi qu'en site propre. Dans le cas de l'Avenue du Parc, il mentionne que le scénario envisagé est celui d'un tramway qui roulera au centre de la chaussée, pour d'autres rues, ce sera différent.

**M. Philippe Côté**, Table en aménagement urbain du quartier Hochelaga-Maisonneuve

M. Côté demande si la dimension des impacts sur la santé de la population est présente dans le plan de transport, à l'instar des plans de transport européens.

M. Marc Blanchet précise que c'est justement ce qui fait la nouveauté du plan de transport. Il mentionne que sa direction a travaillé à partir des cartographies développées par la Direction de santé publique qui sont disponibles sur le site Web de la ville. Il rappelle que toutes ces études d'impact ont été faites à l'étape du portrait et du diagnostique du plan de transport en 2005.

M. Côté s'intéresse ensuite à la question du transport des matières dangereuses. Il aimerait savoir si on a prévu, du point de vue du camionnage, des possibilités de réduire ou de réorienter ce type de transport dans l'Est, reconnu pour son industrie pétrochimique.

M. Blanchet invite M. Côté à lire la section 2,6 qui porte précisément sur la réduction des risques liés au transport aux matières dangereuses, à la page 128 du document de consultation. Il énumère les deux interventions qui y sont prévues : intégrer un volet de matières dangereuses dans le plan de camionnage de l'agglomération et imposer des restrictions d'horaires dans certains secteurs sensibles pour protéger la population.

Enfin, M. Côté se demande pourquoi le plan de transport n'aborde pas l'accès social au transport au commun comme la Direction de santé publique l'avait recommandé.

M. André Lavallée invite ce citoyen à se documenter plus précisément sur le plan de relance de la STM à partir de tous les documents qui ont été diffusés depuis le lancement du plan de transport, le 17 mai dernier. Le plan de relance propose notamment d'augmenter l'achalandage, de corriger la desserte déficiente de plusieurs quartiers; c'est un choix fondamental qui est fait par la STM dans le cadre du plan de transport.

Quant à la partie sociale ou socio-économique auquel fait référence M. Côté dans sa question, M. Marc Blanchet estime qu'en terme de données de planification, ce sont précisément les données sociales et socio-économiques qui sont les plus fondamentales du plan de transport.

**M. Pierre Brisset**, Groupe de recherche urbaine

M. Brisset exprime d'abord le souhait d'obtenir une copie papier du document de consultation, car les tableaux sont pratiquement illisibles sur le site internet.

Sa question concerne les réseaux ferroviaires dont il a beaucoup été question au cours de l'assemblée. Il remarque qu'on démantèle les chemins de fer, et aussi les cours de triage. Il demande que soit considérée l'importance de maintenir le patrimoine ferroviaire à Montréal et estime essentiel que les élus et la population soient sensibilisés à cette problématique. Il parle de l'intérêt de conserver des aires stratégiques pour le transbordement des matières rail-route et annonce qu'il soumettra un mémoire à la commission sur le sujet.

Dans un deuxième temps, M. Brisset émet un commentaire sur la problématique vécue à Côte-Saint-Luc par rapport au projet Cavendish. Il dit comprendre la logique de Montréal

qui attend avant d'entreprendre la construction d'un viaduc sous un chemin de fer qui va peut-être disparaître.

Par rapport au réseau ferroviaire M. Lavallée attire l'attention de l'auditoire sur les pages 125 et 126 du document de consultation. Il parle de changements structurels importants pour l'avenir et de choix à faire à l'échelle des régions. Il précise que le plan de transport met de l'avant l'intégrité physique des liens ferroviaires.

**Pablo Dewez**, chercheur à l'Université de Montréal

Dans le cadre de sa recherche, M. Dewez se demande pourquoi le sujet est étudié en commission permanente du conseil d'agglomération et non à une plus grande échelle, par l'Office de consultation, par exemple.

M. Michael Applebaum lui précise que le sujet étudié est de compétence d'agglomération et c'est pourquoi il a été porté à l'attention de sa commission. Il précise qu'une commission municipale va également entreprendre une consultation sur le sujet. Il rappelle que la commission d'agglomération étudiera les mémoires présentés le 29 août prochain, puis fera des recommandations sur le plan de transport qui seront présentées au comité exécutif et au conseil d'agglomération le 19 septembre prochain. Le rapport de consultation sera à la suite déposé au conseil d'agglomération du 25 octobre.

Avant de passer au point suivant, M. Applebaum remercie très sincèrement M. André Lavallée d'avoir été présent tout au long de l'assemblée. Il souligne sa connaissance du document qui démontre une très grande implication de sa part et une volonté claire d'apporter des améliorations. Il remercie également M. Marc Blanchet et son équipe, les représentants de la STM ainsi que Mme Christiane Bolduc, secrétaire-recherchiste de la commission. Il rappelle enfin les différentes actions qui ont permis de publiciser l'assemblée publique : les avis publics, le communiqué de presse, les invitations et la diffusion dans le réseau des bureaux Accès-Montréal,

**5. Période de questions des membres de la commission**

Sans objet

**6. Varia**

Sans objet

**7. Levée de l'assemblée**

Sur une proposition de M. Sylvain Lachance, appuyée par Mme Ginette Marotte, l'assemblée est levée.

---

**ADOPTÉ LE : 29 AOÛT 2007**

Original signé

M. Michael Applebaum  
Président

Original signé

Mme Christiane Bolduc  
Secrétaire recherchiste