

**PROCÈS-VERBAL** d'une assemblée publique conjointe de la Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures et la Commission permanente du conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement, tenue le mercredi 1<sup>er</sup> décembre 2010 à 19 h, à la salle du conseil de l'hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est.

#### **Commission municipale sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement**

##### **Commissaires présents**

**M. Christian G. Dubois**, président  
Conseiller de la ville, Pierrefonds-Roxboro  
**Mme Ginette Marotte**, vice-présidente  
Conseillère de la ville, Verdun  
**M. Mario Battista**  
Conseiller d'arrondissement, Saint-Léonard  
**Mme Caroline Bourgeois**  
Conseillère de la ville, Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles  
**Mme Suzanne Décarie**  
Conseillère de la ville, Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles  
**Mme Josée Duplessis**  
Conseillère de la ville, Le Plateau Mont-Royal  
**Mme Lise Poulin**  
Conseillère d'arrondissement, Lachine

##### **Commissaire absent**

**M. Daniel Bélanger**  
Conseiller de la ville, Le Sud-Ouest

#### **Commission d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures**

##### **Commissaires présents**

**M. Dominic Perri**, président  
Conseiller de ville, Saint-Léonard  
**M. Edgar Rouleau**, vice-président  
Maire, Cité de Dorval  
**M. François Robert**  
Conseiller d'arrondissement, L'Île-Bizard—Sainte-Geneviève  
**M. Benoit Dorais**  
Maire, Sud-Ouest  
**Mme Ginette Marotte**  
Conseillère de la ville, Verdun

##### **Commissaires absents**

**Mme Andrée Champoux**  
Conseillère d'arrondissement, Verdun  
**M. Beny Masella**  
Maire, Montréal-Ouest

#### **Le quorum est atteint**

##### **Aussi présents :**

**Mme Manon Barbe**, membre du comité exécutif, responsable du transport  
**M. Richard Boyer**, Bureau du taxi et du remorquage  
**M. Benoit Jugand**, Bureau du taxi et du remorquage  
**M. Jean Bertrand**, Direction des transports

**Assistance :**  
50 personnes

---

#### **1. Ouverture de l'assemblée**

M. Christian G. Dubois, président de la commission municipale, agit comme président de cette assemblée conjointe.

À 19 h 05, M. Dubois ouvre l'assemblée et souhaite la bienvenue à tous. Il rappelle que les commissions procèdent conjointement ce soir à l'étude publique portant sur l'industrie du taxi à Montréal. Il explique le déroulement de la soirée.

Il invite les membres de chacune des commissions à se présenter.

Le président mentionne que M. Daniel Bélanger, membre de la commission municipale, lui a remis une lettre l'informant de son souhait de se retirer de l'étude du dossier du taxi étant administrateur d'une Caisse Desjardins qui détient un portefeuille de prêts-taxi.

Le président souhaite la bienvenue à M. François Robillard, conseiller à l'arrondissement de Ville-Marie, qui a demandé de se prévaloir de l'article 11.1 du *Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal*, qui permet, sur autorisation du président d'assemblée, aux membres du conseil municipal et aux membres des conseils d'arrondissement, qui ne sont pas membres d'une commission, de participer à une assemblée de celle-ci, avec droit de parole, mais sans droit de vote.

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

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

## **3. L'industrie du taxi à Montréal – Audition des mémoires**

M. Dubois rappelle les règles entourant le déroulement de la soirée et souligne le dépôt de deux mémoires sans présentation :

Conseil régional de l'environnement de Montréal  
L'office des personnes handicapées du Québec

Le président invite le premier intervenant à présenter son mémoire.

### **Mme Rosanne Couture, Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec**

L'intervention de Mme Couture porte sur les éléments touchant au transport par taxi de personnes handicapées, dont celles qui se déplacent en fauteuil roulant. L'organisme qu'elle représente constate une certaine résistance de l'industrie du taxi à devenir un véritable acteur de ce développement durable.

Elle propose une meilleure disponibilité des taxis accessibles et la mise sur pied d'une formation obligatoire pour les chauffeurs de taxi. L'organisme recommande également que le BTR exerce un rôle de coordination des services de transport par taxi sur l'île de Montréal et qu'il soit doté d'une constitution composée d'un conseil d'administration représentant les différents partenaires de l'industrie, incluant les personnes handicapées ou celles dont la mobilité est réduite, de même qu'une charte lui permettant d'exercer une indépendance accrue.

M. Robillard s'interroge sur le manque de formation offert aux chauffeurs qui font du transport adapté. *Mme Couture l'informe que la STM offre une formation aux nouveaux employés qui travailleront en transport adapté. Toutefois, pour ceux qui travaillent dans un taxi et qui desservent cette même clientèle, la formation n'est pas obligatoire. Elle est d'avis que dans une perspective d'uniformisation, la formation devrait être dispensée à tous.*

M. Robillard demande comment s'explique la résistance du milieu de taxi à répondre au transport adapté par taxi.

*Mme Couture est d'avis que la majorité des taxis est monopolisée dans le cadre de contrats liés à la STM et ajoute que les chauffeurs de taxi sont des travailleurs autonomes.*

### **Mme Louise Harel, chef de l'opposition officielle**

Elle signale son regret de constater qu'il n'y ait pas de webdiffusion de cette consultation publique. Elle constate que l'industrie du taxi est considérée comme le parent pauvre à Montréal et souhaite que Montréal soit fière de ses taxis. Des propositions sont faites afin de dynamiser cette industrie. Ils veulent contrer le transport illégal de personnes par une meilleure application de la réglementation. Une de leurs propositions vise également à développer de nouveaux marchés, notamment l'augmentation de l'offre de taxi collectif ainsi que le transport adapté. Finalement, Mme Harel suggère un examen en profondeur de la place accordée au taxi à Montréal afin qu'il fasse partie intégrante d'un plan global de déplacement des citoyens sur le territoire de l'agglomération. Elle suggère également la mise sur pied d'une formation des chauffeurs de taxi et souhaite ardemment qu'une réflexion soit faite sur la gouvernance du BTR et, à ce titre, elle recommande la création d'une entité distincte du taxi ayant pour mission de planifier et de réaliser le développement de l'industrie du taxi.

### **M. Léonard Langlois, Projet Montréal**

M. Langlois constate le déclin de l'industrie du taxi et est d'avis qu'il s'explique par la hausse constante du taux de motorisation de la population montréalaise et le déclin de la classe moyenne à Montréal. Il considère que l'industrie du taxi est un allié objectif au transport collectif et doit se voir comme un partenaire au cocktail transport.

Il propose diverses mesures telles que la création d'une Association des intermédiaires, propriétaires et chauffeurs de taxi et qu'elle soit un catalyseur au développement de l'industrie et reconnue comme interlocuteur principal, que la responsabilité du BTR soit limitée à constituer un comptoir de services pour l'industrie, la création d'un dossier chauffeur pour améliorer la qualité des services. Il recommande également le déploiement d'une flotte de véhicules écologiques accompagné pour lesquelles des subventions seraient octroyées, le développement du marché du transport adapté, la création de taxis collectifs, la poursuite et le développement de partenariats avec la STM pour la desserte de quartiers périphériques faiblement peuplés. Finalement, il recommande une modification législative afin d'autoriser le paiement à l'avance des courses pour la sécurité des chauffeurs et l'augmentation de postes d'attente autour des rues commerciales.

*Mme Bourgeois demande comment s'articulera l'équation de l'augmentation de la flotte de véhicules écologiques versus l'augmentation des revenus et l'émergence d'une nouvelle clientèle.*

M. Langlois répond que les nouveaux revenus proviendraient en grande partie du développement du marché du transport adapté et du taxi collectif. Pour ce qui est de la portion de promotion du déploiement de véhicules écoénergétiques, l'économie proviendrait d'une diminution de consommation du carburant.

### **M. Denis Bernier, Caisses Desjardins**

Le mémoire présenté par M. Bernier souligne les divers changements législatifs ayant contribué à l'évolution de l'industrie du taxi au cours des dernières années et explique l'évolution de la valeur financière du permis de taxi qui se situe aux alentours de 200 000\$ à Montréal. Il fait plusieurs recommandations notamment le maintien du regroupement de l'ensemble des activités du BTR et pour l'accroissement du rôle du BTR comme interlocuteur crédible de l'industrie. Il recommande l'accroissement de l'utilisation du taxi dans l'équation du transport collectif et de favoriser en fonction des besoins, une conversion ordonnée et progressive des permis existants vers le transport adapté et en supporter l'équation financière. Il propose aussi le maintien d'un moratoire sur l'émission de permis à usage restreint pour le transport adapté.

*M. Robillard fait un bref commentaire sur la conversion des véhicules et souhaite avoir des informations complémentaires.*

*M. Dorais aimerait entendre M. Bernier sur la délinquance financière.*

M. Bernier précise qu'en matière de délinquance les données des années antérieures ne sont pas disponibles et souligne qu'en cette matière les problématiques ont tendance à apparaître plus tard. Toutefois, il est d'avis que la délinquance mais qu'il n'est pas impensable de croire qu'elle sera à la hausse compte tenu de la situation économique.

*M. Perri aimerait connaître le salaire annuel moyen des chauffeurs de taxi.*

M. Bernier le réfère à la CTQ qui détermine la tarification. Un intervenant dans la salle invite les commissaires à se procurer la dernière édition de la revue Jobboom qui a réalisé un grand dossier sur l'industrie du taxi.

*Mme Poulin demande un complément d'information sur l'adaptation des véhicules.*

M. Bernier explique que l'équation n'est pas rentable puisque le coût pour l'achat d'un véhicule neuf est plus important, malgré l'octroi d'une subvention pour l'adaptation du véhicule. Il est d'avis que la solution réside en partageant mieux l'économie générée par le service de transport de la Ville de Montréal entre l'industrie du taxi et la STM.

### **M. Serge Mâsse, Fin Taxi**

M. Mâsse présente le mémoire de la société qui offre des services de financement à terme dans l'industrie du taxi à travers le Québec. Il met de l'avant l'utilité du transport par taxi et considère que l'utilisation du taxi est un excellent moyen de réduire la dépendance à la voiture. Il est d'avis que le taxi est encore considéré comme le parent pauvre du transport et se doit de redorer son image. Il fait des recommandations en lien avec le nombre et le type de permis de taxi à Montréal. Une recommandation a trait avec la création d'outils de rassemblement des trois groupes importants de l'industrie, les chauffeurs, les propriétaires et les intermédiaires pour leur donner chacun une voix. Il souhaite également la mise en place d'une formation chez les chauffeurs de taxi et l'instauration d'une norme professionnelle visant la reconnaissance du métier de chauffeur de taxi. Il souhaite également que le BTR ait sa propre identité taxi et qu'il se dote de pouvoirs de rassemblement et de décisions plus larges.

### **M. Laval Bilodeau, Regroupements des propriétaires de permis de taxis de Montréal**

M. Bilodeau fait état de la perception des propriétaires de taxi. Il dresse un portrait de l'industrie du taxi à Montréal - nombre de permis, le nombre de chauffeurs, de propriétaires et d'intermédiaires de services. Il fait état de l'évolution des revenus de l'industrie, du contexte économique défavorable, de la clientèle de l'industrie et des problématiques affectant la rentabilité. Il a abordé plus précisément la question de la mission du Bureau de taxi, la question du moratoire sur les permis restreints et celle de la représentation des propriétaires de taxis de Montréal. Il fait les recommandations sur la permanence de représentation et suggère que le RPTM soit l'organisme en question et que le BTR perçoive une cotisation additionnelle auprès des titulaires de permis. Il propose également l'intégration des voitures taxis à plus d'endroits possibles. Il souhaite que la coordination des nouveaux projets se fasse en coopération avec l'industrie du taxi, l'adoption d'un moratoire sur l'émission des permis restreints et que le BTR intensifie ses actions pour contrer le transport illégal. Une recommandation est également faite pour améliorer la fluidité de la circulation et le développement de nouveaux services à bord des taxis.

*Mme Marotte demande quel serait le ratio idéal en nombre de permis.*

M. Bilodeau évalue à environ 1000 permis en trop sur le marché; il n'est pas en faveur du retrait des permis mais croit qu'ils pourraient être utilisés autrement.

*M. Dorais fait référence à la page 18 du mémoire du RPTM et demande quelle est leur vision préconisée. Il demande ce qu'il pense d'un BTR étant une entité distincte.*

Il considère que le fait que le BTR fasse partie du SPVM n'est pas une bonne chose.

*Mme Duplessis demande une précision quant à savoir quelle serait la meilleure solution possible entre l'accroissement du mandat du BTR ou la création d'une association regroupant les artisans du taxi pour effectuer le développement.*

M. Bilodeau mentionne que les acteurs du taxi pourraient collaborer entre eux sans nécessairement effectuer un changement radical.

### **M. André H. Martel, TAXICOM**

M. Martel représente l'entreprise Taxicom, une entreprise qui a rendu possible la vente d'espaces publicitaires sur les taxis à Montréal. Pour l'avenir, M. Hamel souhaite développer davantage l'industrie en introduisant des écrans vidéos à l'intérieur des taxis. Il propose également que l'industrie se donne les moyens de s'équiper conformément aux nouvelles normes, telle que le GPS et il souhaite être présent aux tables de concertation pour contribuer à sa façon au développement de l'industrie.

*Mme Bourgeois se demande s'il y a moyen d'améliorer davantage l'identification du taxi plutôt que la publicité.*

M. Martel souligne que des modifications sont en cours pour améliorer l'identification du taxi. Il ajoute que les gens ne sont pas encore habitués à ce dôme publicitaire mais que les chauffeurs de taxi ne sont pas obligés d'utiliser les lanternons publicitaires.

*M. Perri demande les profits générés mensuellement par l'ajout d'un lanternon publicitaire et combien pourrait rapporter la publicité à l'intérieur des véhicules.*

M. Martel répond que les profits sont de l'ordre de 30% des revenus brut donc environ 150 \$ à 200 \$ par période de 4 semaines. Quant à la publicité à l'intérieur, l'approche est différente et il préfère ne pas s'avancer avec des montants.

*M. Rouleau demande un complément d'informations sur les approbations nécessaires dans le domaine de la publicité.*

M. Boyer indique que cela nécessite une modification de la réglementation devant être approuvé par le conseil d'agglomération.

*M. Dubois demande si une évaluation a été faite quant à la possibilité d'avoir un écran tactile à l'intérieur des véhicules lequel afficherait différents services, tel que les Muséums Nature.*

M. Martel indique que c'est effectivement l'évaluation qui a été faite et Tourisme Mtl s'est montrée intéressée.

### **M. Dory Saliba, CPCDIT**

M. Saliba présente le mémoire du CPCDIT qui soulève plusieurs propositions telles que la mise sur pied d'une commission sur le taxi formée de membres provenant de groupes représentatifs de l'industrie. Il propose l'ajout d'une période de stage à la formation déjà dispensée, l'instauration d'un permis de chauffeur de taxi probatoire d'une durée de deux ans assorti de formations obligatoires afin de corriger certaines carences. Certaines autres recommandations concernent les postes d'attente, la signalisation et l'utilisation des voies réservées aux autobus. Le CPCDIT souhaite également qu'on puisse permettre aux intermédiaires de services de développer le marché des véhicules accessibles. Finalement, d'autres recommandations sont formulées ayant trait à l'identification des permis restreints, l'intégration du taxi au transport collectif aux heures de moindre achalandage, par

exemple, l'encouragement à l'utilisation de véhicules plus écoénergétiques et l'utilisation des nouvelles technologies.

*Mme Marotte demande quels sont les membres du comité provincial.*

M. Saliba indique que les entreprises de taxi et les intermédiaires de taxi à travers la province en font partie; la Section Mtl a été créée il y a un an.

M. Pépin de la STM informe que les chauffeurs de taxi peuvent utiliser les feux chandelle que l'on voit à Montréal.

*M. Dorais demande de quelle façon l'industrie du taxi pourrait compléter l'offre de service de transport en commun et la modernisation. Également, il voudrait avoir un peu plus d'informations sur la recommandation portant sur la formation des chauffeurs de taxi.*

M. Saliba souligne que les taxis pourraient offrir le service sur les lignes peu achalandées de la STM. Quant aux nouvelles technologies, il est d'avis que l'utilisation du GPS accroîtra la sécurité des chauffeurs, l'amélioration du service à la clientèle et le développement.

Pour ce qui est de la formation, M. Saliba poursuit en mentionnant que l'objectif visant une telle recommandation est d'offrir un meilleur service à la clientèle. Le stage de supervision compléterait la formation théorique des chauffeurs.

### **M. Michael Siroky**

M. Siroky œuvre dans le milieu du taxi depuis plusieurs années et présente quelques recommandations touchant la représentation à la table de concertation, entre autres, d'accueillir les propriétaires de flottes de taxi. Il demande que la mission de contrôle du BTR soit maintenue mais que tous les aspects des différentes pratiques commerciales soient discutés au niveau des autorités pertinentes de la Ville de Montréal. Il souhaite que refonte de la formation des chauffeurs de taxi et l'instauration d'un stage pratique sous supervision pour améliorer la qualité des services. Finalement, il formule des recommandations concernant les postes d'attente, qui, selon lui, devraient être entretenus comme les arrêts d'autobus et l'ajout de postes d'attente dans des secteurs d'intérêt touristique.

### **M. Max-Louis Rosalbert, Association haïtienne des chauffeurs de taxi**

M. Rosalbert fait état de plusieurs problématiques dont les plus criants sont les revenus des chauffeurs de taxi et le peu de représentation des acteurs de l'industrie du taxi. Il est d'avis qu'une réflexion doit être amorcée pour un développement économique de l'industrie du taxi. Il recommande également une meilleure représentation des artisans du taxi à la Table de concertation. Quant à la question du transport adapté, il souhaite un moratoire sur l'émission des permis restreints et la possibilité de transfert des permis réguliers en permis restreints. Il recommande également, au chapitre de la gouvernance, une amélioration du comportement des inspecteurs du BTR envers les artisans du taxi.

*Mme Bourgeois demande ce qu'il propose pour améliorer des relations entre les artisans et les fonctionnaires, le BTR et les inspecteurs.*

M. Rosalbert souligne sa bonne entente et collaboration avec les représentants du BTR. Toutefois, malgré la satisfaction de la clientèle, il croit qu'il est maintenant temps de penser aux artisans du taxi. Il est d'avis que l'industrie du taxi n'est pas supportée par la Ville de Montréal, bien qu'il soit ouvert à toutes formes de développement mais les moyens manquent puisque les dépenses dépassent les revenus.

*M. Dorais lui demande de quelle façon un partenariat pourrait exister entre le taxi et la STM.*

M. Rosalbert explique que le taxi pourrait être complémentaire au transport en commun. De plus, il croit qu'il y aurait lieu d'avoir une meilleure répartition de la somme de 26M\$ injectée dans l'industrie du taxi.

*M. Dorais demande comment voit-il le renouvellement du mandat du BTR ou la place du BTR dans l'avenir.*

M. Rosalbert est d'avis que la perception des artisans du taxi envers les inspecteurs doit être améliorée pour qu'ils ne soient pas toujours perçus comme des agents de coercition.

*M. Robillard fait référence à l'allégation de M. Rosalbert quant au nombre de « pocket number » détenu et peu utilisé dans la réalité. Il aimerait savoir si des données officielles existent pour confirmer cette affirmation. Et, quelle serait la solution à un trop grand nombre de chauffeurs.*

M. Boyer explique la notion de convention de garde et il estime de 6000 à 7000 personnes qui travaillent au quotidien dans l'industrie.

### **Mme Brigitte Blais, Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique**

Mme Blais fait état de la mission de l'organisme, lequel se préoccupe principalement de la qualité de l'air. Elle rappelle qu'à Montréal, l'un des plus grands émetteurs de pollution reste le secteur de l'automobile et conséquemment elle émet certaines recommandations visant la réduction de la

pollution atmosphérique. Elle propose l'inspection annuelle des véhicules usagés, une formation des chauffeurs de taxi à une conduite plus écologique, la mise en place d'incitatifs financiers pour l'achat de véhicules écoénergétiques et l'augmentation de voies réservées. Elle souhaite également voir l'adoption d'un règlement permettant la circulation de vélos-poussettes, qui sont des taxis à carburant humain et utilisés dans plusieurs grandes villes du monde. Finalement, elle recommande l'imposition d'une limite à la valeur des permis de taxi afin que les propriétaires puissent amortir les autres augmentations des coûts.

*Mme Bourgeois remercie l'intervenante pour sa contribution au débat. Elle demande si c'est la première fois que ces idées sont mises de l'avant.*

Mme Blais s'est personnellement intéressée au vélo-poussette au cours des dernières années mais elle ajoute que l'AQLPA fait une première percée dans l'industrie du taxi.

*Relativement à l'incitatif financier relié à l'achat d'un véhicule éco-énergétique, Mme Duplessis, demande s'il y a lieu pour l'AQLPA de débiter un travail en amont auprès des instances gouvernementales.*

Mme Blais croit qu'il serait possible pour l'AQLPA de faire des telles représentations.

*M. Dorais s'interroge sur la fréquence et la nature de l'inspection des véhicules.*

M. Jugand indique qu'une inspection mécanique des véhicules est réalisée à tous les six mois.

Mme Blais confirme, après vérification auprès d'un agent de la SAAQ, que l'inspection ne s'étend pas à la vérification du taux d'émissions de polluants atmosphériques.

#### **M. Joseph-Stanley Bastien, Travailleurs autonomes du Québec**

M. Bastien évoque l'état de la situation relativement aux difficultés et préoccupations des propriétaires et chauffeurs de taxi en regard de la législation et de la réglementation actuelle. Il fait état de l'absence de consultation auprès des acteurs de l'industrie lors d'implantation de mesures concernant le développement et le fonctionnement de l'industrie du taxi. Il recommande l'instauration d'un mécanisme de consultation et de concertation formel et obligatoire préalable à l'adoption et à l'instauration de toute nouvelle mesure de réglementation de l'industrie du taxi. Et, que ces nouveaux mécanismes de consultation et de concertation s'appliquent également à la planification triennale du BTR ainsi qu'à tout sujet d'importance et d'impact sur l'industrie du taxi. Il propose également l'attribution de budgets aux associations représentatives des intervenants de l'industrie du taxi en proportion du rôle qu'elle joue dans l'industrie du taxi. Il recommande aussi que la structure organisationnelle et décisionnelle du BTR soit revue afin d'y inclure les mécanismes de consultation et de concertation. Finalement, il souhaite une modification de la gouvernance du BTR pour qu'il devienne un organisme doté d'un conseil d'administration sur lequel devra siéger les intervenants institutionnels, les organismes représentant les propriétaires et les chauffeurs de taxi ainsi que les intermédiaires en services de transport.

*Mme Décarie constate que l'intervenant déplore vivement le manque de consultation auprès des acteurs de l'industrie du taxi, par exemple lors de l'implantation du BIXI; elle demande s'il a une vision pour un meilleur arrimage.*

M. Bastien souhaite que l'industrie du taxi soit consultée avant la prise de telles décisions.

M. Boyer apporte quelques précisions, notamment sur le fait que le TAQ est membre de la Table de concertation et a toujours été consulté avant la prise de décisions importantes. Il souligne également l'apport du TAQ pour le dossier sur la publicité, lequel a été travaillé en profondeur par cet organisme.

#### **M. Roland Franklin, Taxi Expert**

M. Franklin tient à soulever quelques points sur le taxi adapté suite à son mémoire déposé le 30 novembre. Il est d'avis qu'il faudrait un dégel provisoire des permis restreints.

### **6. Période de questions des membres de la commission**

Les commissaires n'ont aucune question.

## **7. Levée de l'assemblée**

Avant de lever l'assemblée, M. Christian G. Dubois, remercie les citoyens. Il remercie les personnes ressources du BTR, de la Direction des transports de la Ville de Montréal et celles de la Société de transport de Montréal. Il explique les prochaines étapes du dossier.

À 22 h 40, sur une proposition de M. Dominic Perri, appuyée par Mme Caroline Bourgeois, l'assemblée est levée.

**ADOPTÉ LE :** 31 MARS 2011

---

**ORIGINAL SIGNÉ**

M. Christian G. Dubois  
Président  
Commission permanente du conseil municipal  
municipale sur le transport, la gestion des  
infrastructures et l'environnement

---

**ORIGINAL SIGNÉ**

M. Dominic Perri  
Président  
Commission permanente du conseil  
d'agglomération sur l'environnement, le  
transport et les infrastructures

---

**ORIGINAL SIGNÉ**

Edwige Noza  
Secrétaire recherchiste

---

**ORIGINAL SIGNÉ**

Christiane Bolduc  
Secrétaire recherchiste