

Je vous invite à éteindre vos téléphones cellulaires, si vous en avez.

125 Donc, je vais inviter immédiatement la première organisation qui a déposé une opinion.
C'est l'Administration portuaire de Montréal. Bonsoir!

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

130 Bonsoir ! Alors, je suis Christine Beaulieu, chef relation avec les communautés au Port
de Montréal. Je suis accompagnée de Louis Machado qui est directeur logistique portuaire - qui
a eu une grosse journée aujourd'hui compte tenu de la belle température hivernale. Alors...

LE PRÉSIDENT :

135 Printanière

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

140 Printanière, exactement. L'Administration portuaire de Montréal remercie l'Office de
consultation publique de Montréal et ses commissaires de lui donner l'occasion de lui transmettre
ses commentaires concernant le secteur des Faubourgs. Il faut dire que l'Administration
portuaire de Montréal se sent interpellée par cette consultation compte tenu la question de
l'accès au fleuve et l'amélioration des liens avec celui-ci.

145 Alors, juste vous dire à propos du port de Montréal, l'APM est une agence fédérale
autonome qui est créée en vertu de la Loi maritime du Canada et qui administre le port de
Montréal. Le port de Montréal est le deuxième plus important port au Canada et un centre de
transbordement diversifié qui traite tous les types de marchandises que ce soit conteneurisé et
non-conteneurisé, vrac liquide ou vrac solide.

150 Seul port à conteneurs au Québec, il est un port de destination desservie par les plus

155 grandes lignes maritimes au monde. Il est également une plaque tournante intermodale, dont l'offre de service est unique en Amérique du Nord, qui possède son propre chemin de fer directement sur les quais reliés aux deux réseaux ferroviaires pancanadiens.

L'activité portuaire soutient 19 000 emplois et génère des retombées économiques de l'ordre de 2.6 milliards de dollars par année.

160 Concernant l'année 2018, le port de Montréal a enregistré une nouvelle année record quant au volume total de marchandises manutentionnées pour la cinquième année consécutive. Au total, 39 millions de tonnes de marchandises ont été manutentionnées en 2018, soit une augmentation de 2,3% par rapport à l'an dernier.

165 Il ne faut pas oublier non plus que Montréal est une ville portuaire puisque son port est vraiment indissociable de la ville par son importance sur le volet économique, et sa contribution à la création de celle-ci. Alors, en effet il faut rappeler que le port de Montréal, c'est un élément fondateur de la Ville de Montréal et qu'il était présent et ce, même avant la fondation de Ville-Marie, le 17 mai 1642.

170 Dans le document de consultation déposé par l'arrondissement Ville-Marie, on reconnaît l'importance des voies ferrées du port. Alors, en effet, le réseau ferroviaire du port de Montréal, avec plus de 100 kilomètres de voies ferrées, permet aux chemins de fer transcontinentaux d'avoir accès à presque tous les postes à quai. Le port de Montréal reçoit 60 à 80 trains par semaine et 45% des marchandises qui passent par le port sont transportées par train.

180 Pourquoi ce réseau ferroviaire est si important et d'une importance primordiale pour le port de Montréal et ne peut pas être entravé ? C'est parce que la zone d'échange ferroviaire qui est située sous le pont Jacques-Cartier constitue la colonne vertébrale et les portes d'entrée et de sortie du réseau ferroviaire du port. Sans ce secteur, le port de Montréal se verrait coupé du reste du continent et par conséquent perdrait en bonne partie son avantage concurrentiel, voire

sa pertinence.

185 L'APM a l'obligation, en vertu de son mandat, d'assurer la pérennité des installations sous sa garde. De plus, elle doit prioriser la sécurité aux abords de ses installations et de sa voie ferrée.

190 Le port de Montréal aussi se doit d'assurer un niveau performant lui permettant de rivaliser avec les ports et de la côte est américaine. Le modèle Montréal qu'on appelle et qui est reconnu à travers le continent repose sur la fluidité des transferts intermodaux et en particulier sur la proximité entre ses quais et son réseau ferroviaire propre. Pour ces raisons, le réseau ferroviaire existant du port de Montréal doit impérativement être maintenu.

195 Tout projet ayant le potentiel d'entraver, même partiellement, l'efficacité de ce réseau représenterait une menace aux opérations et à la réputation du port de Montréal à l'international, ce dont nos compétiteurs américains ne manqueraient pas de tirer avantage.

200 On va arriver au vif du sujet qui est l'ouverture et la vue sur le fleuve. Concernant les accès au quai, il faut préciser que compte tenu de ses opérations, de la sécurité, les ententes et des lois qui régissent ses installations, le port de Montréal ne peut pas autoriser à la population l'accès à ses quais. Plus particulièrement, le port de Montréal est soumis à la législation fédérale limitant l'accès aux installations portuaires.

205 Le port de Montréal, comme vous le savez, est bien ancré dans la ville et est situé au cœur de la communauté. Il est très important que le port assure ainsi une responsabilité sociale envers la communauté dans laquelle nous vivons en remplissant son rôle de citoyen corporatif responsable, qu'elle fait depuis déjà plusieurs années.

210 Nous sommes en effet un port en milieu urbain, entouré de voisins. Le territoire s'étend sur 26 kilomètres, longue quatre arrondissements à Montréal ainsi que la Ville de Montréal-Est et quatre kilomètres de berge à Contrecoeur.

215 Les liens avec la communauté sont d'autant plus importants à notre époque dans un
contexte où les citoyens souhaitent regagner l'accès au fleuve et aux berges, un accès qui était
autrefois possible par l'absence de mesures sécuritaires rendues nécessaires à l'ère moderne,
plus récemment en septembre justement 2001 – j'allais dire 2011, mais 2001, pardon.

220 Le port de Montréal ne s'oppose pas au principe de redonner l'accès à l'eau aux
Montréalais et aux Montréalaises. Cependant, le défi est de taille pour une organisation comme
la nôtre. Il faut trouver un juste équilibre qui permet au port de se développer et d'opérer dans un
environnement sécuritaire et sécurisé.

225 L'APM est bien consciente du souhait de la population et de la Ville de se rapprocher au
fleuve. Dans ce sens, l'APM analyse les propositions soumises par les groupes de citoyens et de
l'arrondissement Ville-Marie, comme des structures surélevées donnant une vue sur le fleuve et
une passerelle à la hauteur de la rue Visitation, dont il était question lors des forums citoyens.
Elle travaille actuellement avec différents intervenants sur divers projets qui offriront une
ouverture sur le fleuve.

230 Par ailleurs, voici les projets qui ont été réalisés, qui sont en cours à ce sujet, qui ont été
réalisés. On peut mentionner en 1978, le port a cédé au Vieux-Port les installations et les
terrains les plus anciens adossés au Vieux-Montréal. Ensuite, dans les années 80, une entente
avec la Ville de Montréal, concernant la Promenade Bellerive, et plus récemment, en 2018, il y a
235 eu l'ouverture publique du Grand Quai du port de Montréal. C'est un nouvel espace dans le
Vieux-Montréal qui représente un véritable legs à la communauté d'un site situé au bord de l'eau.
Autrefois, il était réservé exclusivement à l'accueil des navires, mais le site est désormais ouvert
gratuitement au public et accessible toute l'année répondant au souhait maintes fois formulé par
les Montréalais de se rapprocher du fleuve.

240 Aussi en cours, il est bon de mentionner que nous sommes à travailler certains projets
,dont le projet de point d'observation qu'on va arrimer avec des plantations d'arbres. En effet,
l'APM souhaite aménager des endroits pour démystifier ses opérations portuaires et donner une

245 vue sur ses installations et si possible sur le fleuve. Il y a un projet aussi de plage à Promenade
Bellerive. Alors, le port de Montréal offre son appui à l'arrondissement
Mercier-Hochelaga-Maisonneuve dans ce projet. Et aussi, un groupe de travail pour
l'amélioration d'une interface ville/port qui vient d'amorcer une démarche justement visant à
250 améliorer l'interface entre le territoire du port et la ville en suscitant des collaborations avec
différents acteurs du secteur afin de mettre de l'avant des projets en ce sens. Alors,
l'amélioration de l'interface ville/port touche plusieurs volets dont la mise en valeur des
ouvertures vers le fleuve dont il est question ici lors de ces consultations.

255 Puis, faisant suite à la récente discussion avec notre comité de bon voisinage du port,
c'est le quartier Mercier-Est qui a été choisi et identifié comme premier secteur pour commencer
cette démarche. Mais l'objectif, c'est que d'autres secteurs de la ville aussi soient également
améliorés dans les années à venir.

260 Plus concrètement, concernant ce qu'on a discuté aussi dans le cadre de ces
consultations, une passerelle. On est présentement en discussion avec l'arrondissement
Ville-Marie. À ce sujet, cependant, l'APM est quand même étonnée que le croquis proposé par
l'arrondissement concernant une passerelle enjambant les voies ferrées à la hauteur de la rue
Visitation soit rendu public alors que l'APM n'a pas formulé ses commentaires.

265 Toutefois, quelques commentaires s'imposent et plusieurs questions demeurent. Nous
souhaitons, naturellement, continuer le dialogue avec l'arrondissement et plusieurs conditions
devront être respectées avant que nous puissions nous donner la possibilité d'évaluer une telle
construction. Alors, plusieurs aspects doivent être analysés auprès de nos différentes équipes,
que ce soit au niveau de la sûreté, des opérations, immobiliers, juridiques, et aussi naturellement
270 les voies ferrées ici avec monsieur Machado.

Concernant le développement immobilier près des installations portuaires, c'était
important qu'on le mentionne parce que, naturellement, c'est sûr qu'avec le départ de Molson et
de Radio-Canada, il y a des projets immobiliers qu'on a entendu parler puis qui vont voir le jour,

275

comme c'est actuellement le cas dans le Vieux-Montréal.

280 Cependant, ces développements soulèvent chez l'APM une certaine inquiétude quant à
une cohabitation harmonieuse avec ses voisins. En effet, les futurs résidents devront être
285 conscients qu'ils habitent près d'un voisin industriel, avec des opérations possibles 24 heures sur
24, 7 jours sur 7, avec des voies ferrées à proximité. À l'occasion, des travaux peuvent avoir lieu
sur le lien ferroviaire qui sont soumis à des inspections, réparations et entretiens réguliers afin
d'en assurer le bon ordre. À cet effet, des travaux d'optimisation de la capacité ferroviaire
débuteront en 2020 dans le secteur, aux sections qu'on voit à la carte, un peu plus... 24 à 42,
avec l'ajout de deux voies ferrées totalisant et augmentant le réseau actuel de 6 kilomètres
justement pour répondre à la croissance que le port vit actuellement.

290 Il est très important d'être aux faits des opérations liées à ces installations qui engendrent
des impacts divers incluant du bruit, des vibrations et de la lumière. Bien que des efforts continus
pour mitiger ces impacts soient déployés, entre autres par notre système de gestion de plaintes
qu'on a au port de Montréal, les futurs investisseurs et résidents doivent être bien informés de
cette réalité avec laquelle ils devront composer.

295 Nous réitérons nos préoccupations concernant une densification des trames
résidentielles et commerciales à proximité d'un important corridor ferroviaire actif. À cet égard,
des normes ont été établies, que l'on retrouve dans les lignes directrices applicables au niveau
aménagement à proximité des activités ferroviaires; les lignes directrices, d'ailleurs, que la Ville
de Montréal fut la première municipalité à endosser.

300 Alors, en conclusion, ainsi que nous l'avons mentionné dans notre mémoire déposé en
octobre 2016 dans le cadre de la consultation sur la Stratégie centre-ville, l'APM se sent
interpellée par les souhaits et les attentes des citoyens quant à leur rapport avec le fleuve.

305 L'APM maintient des liens étroits avec les parties prenantes, notamment par le biais du
comité de bon voisinage dont je vous ai parlé tantôt et aussi dans le cadre de processus

d'information et de consultation encadrant la réalisation de ces projets majeurs.

310 Nous remercions les commissaires et, à l'avance, les responsables à l'arrondissement
Ville-Marie et à la Ville de Montréal de même que leurs partenaires impliqués de bien vouloir
tenir compte des éléments exposés dans le présent mémoire lors de la réflexion et des
prochaines étapes de la démarche.

315 L'APM s'engage naturellement de son côté à demeurer disponible afin de fournir les
informations nécessaires et valider certains éléments qui sont pertinents dans le cadre de ce
processus. Alors, je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

320 Merci beaucoup. Alors, entre la première question de notre commissaire madame
Casara qui va vous poser une question.

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

325 Oui. D'accord.

Mme DANIELLE CASARA, commissaire :

330 Merci beaucoup pour votre présentation.

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

Merci.

335 **Mme DANIELLE CASARA, commissaire :**

Ça a été peut-être un peu vite et aussi c'était petit. J'aimerais ça que vous précisiez le 24 à 42, l'endroit où il va y avoir, si ma compréhension est exacte, l'ajout de deux voies ferrées? Derrière Molson?

340

M. LOUIS MACHADO :

Oui, derrière Molson, tout le long, ici jusque près de Pie-IX.

345 **Mme DANIELLE CASARA, commissaire :**

D'accord. Et ça, ça va être déjà sur le quai qui est présent?

M. LOUIS MACHADO :

350

Oui, oui.

Mme DANIELLE CASARA, commissaire :

355

Deux voies de plus. O.K.

M. LOUIS MACHADO :

C'est deux voies qui vont être sur la route.

360

Mme DANIELLE CASARA, commissaire :

D'accord. Merci. Alors, lors de la soirée d'information publique et puis après ça, encore durant les forums, il y a des citoyens, il y a des groupes qui nous ont fait part, on a été saisi d'une

365

proposition qui origine déjà d'un certain temps, et dont vous avez peut-être eu connaissance, qui est celle du renversement des voies de chemins de fer, au lieu d'aller vers l'ouest elles iraient vers l'est – c'est à peu près ça, ma compréhension, je ne suis pas une spécialiste des chemins de fer – quelle est votre position, si vous en avez une naturellement, vis-à-vis cette proposition-là et nous expliquer pour que les citoyens comprennent les aspects moins négatifs et les choses avec lesquelles vous... les aspects qu'on peut... que vous ne pourriez pas fonctionner?

370

M. LOUIS MACHADO :

C'était un projet qui avait été évalué il y a quelques années, il y a 20 ans à peu près, oui. Donc, c'est à ce moment-là, le trafic au port était beaucoup plus minime. Mais aujourd'hui, avec la croissance qu'on connaît, ce projet-là va nous faire perdre à peu près l'équivalent de 35 000 pieds de voies ferrées à l'interchange – à cet endroit-ci, là, tout ça ici, on perdrait tout cela ici – parce que la courbe que vous parlez est celle-là ici, ça c'est la courbe Hochelaga, c'est l'entrée du chemin de fer du CP. Ce serait de la renverser de l'autre côté. On perdrait toute cette capacité-là, ici. Présentement, on veut bâtir pour l'équivalent de 20 000 pieds de voies sur la route du port ici, là, les deux voies qu'on parle. Donc si on regarde pour la réalité d'aujourd'hui, ce ne serait pas un projet qui serait envisageable.

375

380

385

Mme DANIELLE CASARA, commissaire :

Pour des raisons de capacité...

M. LOUIS MACHADO :

390

Capacité, fluidité...

Mme DANIELLE CASARA, commissaire :

395

O.K. Il n'y a pas d'espace où vous pouvez développer à l'Est, autrement dit, de cette courbe-là?

M. LOUIS MACHADO :

Non, parce qu'on est plus limité dans l'espace entre la rue Notre-Dame et le fleuve.

400

Mme DANIELLE CASARA, commissaire :

Merci.

405

M. LOUIS MACHADO :

Et les terminaux aussi.

410

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

Les terminaux à conteneurs se trouvent là.

415

M. LOUIS MACHADO :

Ils sont tous dans ce coin-là.

420

Mme DANIELLE CASARA, commissaire :

O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

425

Juste pour le bénéfice du citoyen. Vous développez aussi le port à Contrecoeur. Est-ce que le fait qu'on réclame, par exemple, le développement de façon plus importante dans cette portion-là du territoire, ce n'est pas des éléments qui auraient pu être considérés ailleurs sur le territoire, comme à Contrecoeur par exemple?

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

430 Bien, en fait, le port de Montréal va atteindre... l'objectif de Contrecoeur c'est non pas de
déménager le port à Contrecoeur mais bien de répondre à la demande d'accroissement. Comme
on l'a expliqué, il y a une croissance depuis plusieurs années au port de Montréal et le port va
atteindre sa pleine capacité aux alentours de 2024. Et afin justement d'assurer cette croissance-
là et répondre aux demandes des clients et tout ça, ils doivent justement... on doit justement
435 analyser et on est justement dans un processus au niveau d'obtenir des permis pour ce qui est
de développer un terminal à conteneurs. Alors, on doit justement répondre à la demande.

Il faut dire aussi tout ce qui est l'écosystème, toutes les entreprises se situent à Montréal.
Alors, on ne peut pas aller déménager à Montréal, et on s'entend plus les entreprises sont
440 proches d'un port, bien moins qu'il y a des gaz à effets de serre, et etc.

M. LOUIS MACHADO :

C'est ça. Et je peux ajouter c'est que le but ce n'est pas de déménager le port à
445 Contrecoeur. C'est de prendre l'expansion, l'expansion, on va le prendre là.

LE PRÉSIDENT :

On a une autre question. C'est que la commission a été saisie, disons cet hiver, il y a
450 des articles dans les journaux qui sont sortis à l'effet que le gouvernement fédéral souhaiterait,
dans le cadre du 400^e anniversaire de Montréal, en 2042 – je ne serai pas jeune à ce moment-là,
mais... – c'est-à-dire souhaite faire un investissement important en bord de fleuve comme un
peu ils ont fait à Québec. Donc, on a lu ça dans les journaux, donc sans plus d'explications.

455 Est-ce que cette information-là, par exemple, a une influence sur le développement de ce
que vous souhaitez faire actuellement dans la portion qui nous intéresse derrière la Molson, ou si
ce serait plus à l'Ouest, ou à l'Est, je sais pas? Est-ce que vous avez été saisi de ça, non?

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

460

Non, ce n'est pas un projet qu'on a entendu parler, ou on n'a pas été approché à ce niveau-là. Nous, c'est sûr que, comme je le mentionnais, on est ouvert à une discussion, que ce soit avec l'arrondissement ou certains groupes de citoyens pour discuter de certains projets. Mais naturellement, ça ne doit pas entraver les voies ferrées. Malheureusement pour les raisons

465 que j'ai mentionnées, on ne peut pas donner accès à nos quais où il y a des opérations portuaires. Mais s'il y a des structures surélevées vers certains endroits, c'est comme la passerelle de la rue Visitation, on peut entamer des discussions là-dessus mais...

LE PRÉSIDENT :

470

Une question?

M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire :

475

Oui. Justement sur cette question, on sent bien dans votre mémoire la conscience citoyenne donc d'avoir accès aux berges, on le sent bien à travers ce que vous nous avez présenté. Un peu plus loin, donc en conclusion, vous parlez en ce sens-là de la nécessité de toujours garder un dialogue ouvert, constructif, avec les membres de la communauté. J'aurais aimé avoir des précisions justement sur le – peut-être que c'est le comité bon voisinage – mais

480 vous parlez de processus d'information et de consultation encadrant les réalisations de projets majeurs. Pouvez-vous m'expliquer un petit peu plus en détails ce quoi il s'agit?

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

485

Bien, enfin, tout projet que le port réalise, on a toujours un processus de consultation citoyenne, on va au-delà de ce que les lois et les règlements exigent. Alors, comme ce fut le cas pour le terminal Viau qui était le dernier terminal qu'on a aménagé au port en 2015, il y a eu des

490 consultations publiques. Ensuite, à Contrecoeur aussi c'est un bel exemple aussi, on a tenu
des... il y a eu les consultations publiques demandées par l'Agence et l'évaluation
environnementale, mais également, il y a eu des pré-consultations avant même les consultations
exigées. Alors, il y a eu des rencontres avec les différentes parties prenantes, des rencontres
avec des citoyens, et également des portes ouvertes aussi, et des rencontres, naturellement,
avec les élus. On fait la même chose dans le cadre aussi du projet pour ce qui est du
495 prolongement de Souigny aussi, également, on participe à l'OCPM mais on va tenir aussi
également, pour notre projet de lien routier, on va tenir aussi une consultation citoyenne puis des
rencontres avec les élus aussi, également.

M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire :

500

Oui. S'il nous reste un peu de temps, je... bien, vas-y.

LE PRÉSIDENT :

505

Oui, j'ai une question. Vous suscitez beaucoup d'intérêt de la part de la commission. En
bas de page de votre... à la page 7, vous faites référence, c'est indiqué... attendez : « *À cet
égard, des normes ont été établies que l'on retrouve dans les lignes directrices applicables aux
nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires...* » - vous nous dites ça, puis la
référence c'est la *Fédération canadienne des municipalités, la situation des chemins de fer du*
510 *Canada*, donc, des lignes directrices. Est-ce que ce sont les lignes directrices qui ont été établies
suite à la catastrophe qui s'est produite? Non? Ce sont d'autres normes?

M. LOUIS MACHADO :

515

Ce sont des normes qui ont... bien, j'ai participé à ce projet-là dans mon ancienne vie.
C'est l'Association des chemins de fer qui avait travaillé là-dessus avec les municipalités. C'est
pour justement essayer de cohabiter la... pour aider à la cohabitation entre le chemin de fer et

520 les résidents. C'était pour établir des distances de construction entre les voies ferrées, tels types de voies ferrées, avec une... soit une maison ou un condo ou... c'est vraiment l'Association des chemins de fer qui a travaillé là-dessus avec les municipalités.

LE PRÉSIDENT :

525 Donc, ce ne sont pas les dispositions qui ont été intégrées, par exemple, au Schéma d'aménagement des municipalités suite à la catastrophe de...

M. LOUIS MACHADO :

530 Non, non, non. Ce n'était pas pour le... c'était seulement que pour le bruit, les nuisances sonores.

LE PRÉSIDENT :

535 O.K. Il y avait, parce que dans le paragraphe précédent, vous parlez du croisement de servitudes perpétuelles, réelles, aériennes, souterraines, de bruit et tout ça. Est-ce qu'il y a des servitudes qui existent déjà derrière la Molson à cet effet-là, actuellement?

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

540 Oui, je ne pourrais pas aller dans les détails, là, mais c'est avec notre service... notre équipe Immobilier. J'ai fait... on a fait des vérifications. Oui, en effet, dans ce secteur-là. Alors, c'est également lorsqu'on a des discussions avec l'arrondissement pour ce qui est de ce secteur-là, oui, ça va être des servitudes qu'on va devoir tenir compte.

545

LE PRÉSIDENT :

Vous pouvez monter des conteneurs d'une certaine hauteur, ça vous n'êtes pas limité

550 par... comme pour la hauteur des conteneurs ou ces choses-là?

M. LOUIS MACHADO :

555 Les conteneurs, c'est 2 de haut. Ils sont sur des wagons, à cet endroit-là, on en... il y a aucun storage qui est fait là.

LE PRÉSIDENT :

560 D'accord.

M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire :

565 Oui. Mais c'est ça, mais vous semblez, toujours dans la même thématique, vous semblez insister sur un défi de cohabitation - c'est peut-être pas exactement vos mots - mais *pose des défis oui, de cohabitation entre les futurs usagers et le propriétaire*. Est-ce que... de quoi il s'agit, là? Quels sont ces défis plus précisément?

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

570 Bien... enfin, je vais parler parce que c'est moi qui est responsable des suivis des plaintes des citoyens. Peut-être, par rapport, je peux comparer avec Vieux Montréal, ce qu'on vit là, c'est sûr que parfois il y a les bruits des locomotives lorsqu'il y a des... parfois il y a une certaine circulation des trains, des fois aussi les conteneurs réfrigérés aussi qui se trouvent sur les wagons, ça peut faire du bruit. Alors, c'est le genre de - près des voies ferrées, ce que je
575 parle – c'est le genre d'enjeu de bruit dans le secteur qui pourrait être similaire dans le secteur des Faubourgs justement.

LE PRÉSIDENT :

580 Je vous remercie infiniment.

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

Merci.

585 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, la commission est très satisfaite de votre présentation. Je vous remercie beaucoup. Je demanderais maintenant le Centre d'Éducation et d'Action des femmes (CÉAF) à se présenter, s'il vous plaît.

590

Mme JULIE LEBLANC :

Bonjour!

595 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir!

Mme JULIE LEBLANC :

600

Bonsoir! On est très heureuses d'être ici. On va commencer par remettre aux commissaires un petit biscuit à la m'lasse parce que, au Centre de femmes on aime ça accueillir nos gens qu'on côtoie. Donc, c'est un biscuit à la m'lasse pour faire un petit clin d'œil à notre quartier « Au faubourg à la m'lasse ».

605

Alors, on remercie vraiment le musée de nous accueillir et aussi l'OCPM de nous offrir la possibilité de prendre la parole. Pour nous c'est important. Devant vous, il y a quelques militantes du Comité d'action, du Comité d'action locale – du CÉAF – elles ne sont pas toutes ici parce que