

Mme ISABELLE MELANÇON :

Merci.

1760 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, on prend une petite pause, non, on passe tout de suite au prochain intervenant. Donc, de Ray-Mont Logistique, donc on vous revient dans quelques instants avec monsieur Jonathan Hébert.

1765

M. JONATHAN HÉBERT
Ray-Mont Logistique (7.28)

1770

LE PRÉSIDENT :

Alors, bonjour et on accueille monsieur Jonathan Hébert, c'est bien ça, de Ray-Mont Logistique. Donc, vous avez dix minutes pour votre présentation, à deux minutes, à la fin des dix minutes, je vais peut-être vous faire un signe et puis par la suite, on aura un autre dix minutes pour les échanges, les questions des commissaires.

1775

M. JONATHAN HÉBERT :

1780

Avec plaisir.

LE PRÉSIDENT :

Donc, on vous écoute.

1785

M. JONATHAN HÉBERT :

1790 Bien bonjour, merci de me recevoir, Jonathan Hébert, je suis le chef de la direction financière de Ray-Mont Logistique, également en charge de la croissance du groupe. Ça fait plaisir de vous présenter notre entreprise et notre vision pour le développement du futur secteur à Montréal.

1795 Ray-Mont Logistique est une entreprise québécoise innovante et chef de file nord-américain en solutions intégrées d'expédition conteneurisées. On opère à partir de cinq terminaux, notre terminal émotif, c'est celui de Montréal, on l'a créé en 1992. Deux terminaux sur la côte Ouest, Prince Rupert en Colombie-Britannique, Vancouver et deux terminaux aux États-Unis, avec Seattle et Charleston.

1800 On est une entreprise qui est reconnue pour son innovation, autant par nos clients que nos partenaires et spécialement via l'intégration, l'intelligence artificielle dans le domaine de la logistique. On a d'ailleurs récemment gagné un prix avec la Chambre de commerce de Montréal sur une intégration qu'on a faite dans la dernière année.

1805 On a également notre propre ferme en technologie de l'information, qui permet de créer une offre de service qui est unique auprès de nos expéditeurs canadiens, américains.

1810 Encore une fois, membre depuis les débuts de Scale AI qui est une super grappe d'innovation en matière d'intelligence artificielle qui est orchestrée par le gouvernement canadien, Transports Canada pour être plus précis.

1815 Finalement, on est le fournisseur officiel des Nations Unies dans le cadre du programme de dons humanitaires du Canada. Donc, on couvre à partir de Montréal des destinations comme la Syrie, le Liban récemment. Le Yémen et d'autres destinations ; donc c'est une fierté, on est le mandataire officiel des Nations Unies pour le Canada.

Au niveau du site comme tel, on opère sur la rue Wellington depuis maintenant près de 25 ans, près de 30 ans en fait je devrais dire. Ray-Mont Logistique, opère, offre ses services plutôt dans la Pointe-Saint-Charles, je tiens à souligner toutefois qu'il y a une cohabitation harmonieuse avec un vaste secteur résidentiel.

1820

On opère depuis 30 ans, comme je disais, un site de transbordement, de déchargement de wagons, majoritairement des denrées agricoles, dont près de 30 % sont destinées aux programmes d'aide des Nations Unies.

1825

On a acheté en 2016, et ça a fait les manchettes, un terrain industriel près du port de Montréal, face au port de Montréal, à un pont de distance du port de Montréal qui est une ancienne fonderie qu'on a réhabilitée avec pour objectif de créer une nouvelle plateforme logistique intermodale.

1830

Ray-Mont Logistique souhaite, à terme, libérer son site de Wellington et le transférer sur le site de Notre-Dame, avec pour objectif un développement immobilier d'envergure, cohérent pour le secteur.

1835

Pour nous, ce qu'on voit avec ça, c'est une opération de revalorisation sociale et économique du secteur Bridge-Bonaventure.

1840

Le déménagement, quelques attributs intéressants pour la ville. On réduit donc le déplacement sans augmentation de volume, réduit de près du tiers le camionnage lourd sur la rue Notre-Dame. Je l'ai emprunté hier puis Dieu seul sait qu'elle est fortement achalandée. Donc, la relocalisation d'un terminal permet de réduire du tiers le camionnage sur la rue Notre-Dame.

1845

On réduit par le fait même de 82 % les émissions de gaz à effet de serre qui seraient émises. On réduit également de 88 % la distance parcourue sur les routes locales, on parle du camionnage lourd qui est généré par notre entreprise et nos sous-traitants.

Ça permet de réduire de 1 200 tonnes le nombre de GES à volumes égaux, donc sans augmentation de volume, ce qui revient à peu près à 300 voitures par année de réduction.

1850 Et l'optimisation du camionnage entre la plateforme logistique et le port de Montréal, avec seulement 35 à 40 camions en fonction donc qu'une partie sera électrifiée. On est en discussion avec plusieurs fournisseurs pour électrifier notre flotte et rendre ce maillon-là de l'exportation canadienne plus verte.

1855 Les retombées du changement de vocation du site, bien pour nous on voit que c'est une meilleure cohabitation, une meilleure mixité des usages. La possibilité également de profiter de certaines infrastructures, dont le nouveau REM, les retombées fiscales de celles-ci, mais également les opportunités de développement d'un quartier TOD, un Transit-oriented Development.

1860 Evidemment, axé sur la rue Wellington et la rue Centre, la rue Saint-Patrick, donc des artères commerciales importantes de ce quartier-là.

1865 Mes recommandations ou nos recommandations, devrais-je plutôt dire, ça fait plus de 25 ans comme j'ai mentionné qu'on opère sur le site Wellington. Le site a été vendu à un promoteur immobilier d'envergure en novembre 21, donc il y a un petit peu plus qu'un an.

1870 A ce moment-là, on a signé un bail industriel avec ce promoteur-là, un bail à long terme. Au fil des ans, nous avons investi également des dizaines de millions de dollars sur le site, autant en aménagement de site qu'en infrastructures ferroviaires que l'implantation de divers équipements industriels et installations industrielles qui sont relativement fixes par destination.

Ces installations-là, présentement, sont toujours, ne sont toujours pas dépréciées. C'est la partie comptable de moi qui parle, mais c'est des investissements d'envergure qu'on a fait. Notre objectif est donc de valoriser le site à son plein potentiel afin de justifier notre, une dépréciation

1875 hâtive des investissements qu'on a fait et permettre les investissements futurs sur le site Notre-Dame, donc site qu'on va se relocaliser.

1880 On prend note également que le site peut être opéré en toute légalité, donc en lien avec les documents de zonage ou les réglementations en cours, pour les 20 prochaines années. Ça fait qu'on voit, on voit une cohabitation à faire entre l'industriel et le résidentiel.

1885 Et dernièrement, on pourrait potentiellement également opérer de façon double, autant sur la rue Notre-Dame que sur le terrain Wellington. Donc, pour nous l'objectif c'est juste de tenter de voir qu'est-ce qu'on peut faire avec ce site-là puis d'essayer d'optimiser les conditions, autant au niveau de la mixité des usages, de la densité du site, que le développement en hauteur, donc encore une fois la densité. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

1890 Merci beaucoup.

LA COMMISSAIRE NGOM :

1895 Merci.

M. JONATHAN HÉBERT :

Ça fait plaisir.

1900 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, quelques questions. Luba ?

1905

LA COMMISSAIRE SERGE :

Moi, dans votre mémoire, vous parlez que adonnant que vous quittez le quartier, vous dites que la vocation du site pourrait changer et accueillir de nouveaux usages qui contribueraient au renouveau du quartier et à son dynamisme.

1910

Est-ce que vous avez des idées de quels genres d'usage pourraient...

M. JONATHAN HÉBERT :

1915

... oui, c'est un... je ne veux pas vous interrompre, je vais vous laisser finir la question.

LA COMMISSAIRE SERGE :

Non, c'est ça...

1920

M. JONATHAN HÉBERT :

1925

... des usages futurs qu'on avait. Bien lorsqu'on a vendu le terrain, pour nous c'était important de le vendre à une firme reconnue qui a déjà bâti des quartiers, ce n'est pas juste de bâtir un terrain, mais c'est vraiment d'aménager un quartier global.

1930

A l'époque, les idées c'était une certaine mixité des usages, donc c'est un secteur d'emploi au niveau de la, au niveau des règlements d'urbanisme ou de l'aménagement de la zone. Ça fait que ce qu'on voyait, c'était un aménagement mixte entre du commercial et de la densification résidentielle, là, un peu un secteur qui serait voué à ça.

À l'époque – puis je ne veux pas parler pour le promoteur – mais à l'époque ce qu'on entendait c'était un hub de *clean tech*, excusez-moi l'anglicisme, mais c'était un hub de

1935 technologies vertes, propres. On avait eu des échos de certains projets ou de certains joueurs qui auraient pu faire parvenir, mais évidemment, nous on n'est pas des joueurs immobiliers, là.

1940 On détient l'immobilier pour opérer des sites de transbordement à travers l'Amérique du Nord. Ça fait que pour nous, c'était vraiment plus un objectif de trouver le bon acheteur qui aurait les bons contacts puis la bonne perspective d'amener un projet qui n'est pas juste de créer du résidentiel, mais vraiment d'aménager un secteur avec une mixité des usages.

1945 Je ne sais pas si je réponds bien à la question, là. Je ne veux juste pas parler pour le promoteur, mais ce que j'ai, ce qu'on avait eu comme échange, c'était assez éloquent sur leur capacité de pouvoir créer un secteur mixte, je voudrais dire, près du centre-ville de Montréal.

LA COMMISSAIRE SERGE :

1950 Alors, selon votre expérience, après 30 ans ayant eu votre entreprise à cet endroit-là, vous voyez qu'une mixité pourrait fonctionner, les usages, différents usages ? Oui ?

M. JONATHAN HÉBERT :

1955 Bien abs... sous toutes réserves, là, je n'ai pas le... malheureusement, je n'ai pas fait de développement immobilier, résidentiel mixte, mais je vous dirais que je pense que les atouts, il y a quand même la configuration du terrain, très, très longue – je ne me rappelle pas des données exactes, là – mais je pense que c'est 1 600 mètres de, excusez mon anglicisme, mais de *frontage* sur la rue Wellington, face à la rue Centre. Ça fait que ça permet des aménagements.

1960 Ce que j'avais vu également à l'époque puis je pense que ça avait paru dans les journaux, c'est qu'il y avait également des logements sociaux, des logements abordables, des premiers acheteurs. Ça fait que je pense qu'ils avaient fait cette espèce de réflexion-là.

1965

Notre président avait également participé à un OCPM en 2019 qui était similaire à celui-là, qui avait mentionné des éléments également, relativement alignés avec ce que je viens de vous dire. Donc, notre objectif n'a pas changé.

1970

Nous, on n'est pas promoteurs, mais on voulait trouver le bon promoteur, en fait, puis je pense qu'on l'a trouvé. Bien en fait, je pense, on l'a trouvé.

LA COMMISSAIRE SERGE :

O.K., merci.

1975

M. JONATHAN HÉBERT:

Plaisir.

1980

LE PRÉSIDENT:

Mais là vous parlez d'opération double, est-ce que je comprends que vous allez donc relocaliser, mais peut-être pas toutes les opérations ?

1985

M. JONATHAN HÉBERT :

Bien, notre objectif – je vous le dis là – notre objectif c'est de relocaliser. Mais on pourrait opérer de façon double deux sites. On l'a déjà fait dans d'autres secteurs au Canada, entre autres, on avait opéré deux sites.

1990

Evidemment, la redondance crée, la double localisation crée certaines redondances de tâche, mais notre objectif ce serait... mais on pourrait le faire, t'sais, si on a besoin. Puis on a quand même passablement de demandes avec ce qui est arrivé... t'sais, on est un joueur

important, on a à peu près 40 % des exportations conteneurisées canadiennes de produits agricoles.

1995 Ce qui se passe en Ukraine présentement, la guerre en Ukraine, impacte la planète et réaligne les chaînes d'approvisionnement des partenaires mondiaux. Donc, de Montréal, dans les dernières années, on a commercé avec l'Asie, on a commercé avec le Vietnam, bien l'Asie du Sud-est si on veut. L'Inde qui est un des partenaires importants du port de Montréal, puis c'est des marchés qui sont porteurs pour nous.

2000 Ça fait qu'avec cette demande-là mondiale, notre objectif c'est de centraliser, mais s'il y a des besoins, trouver du terrain à Montréal avec le bon zonage, certaine proximité des installations portuaires, relié rail, dis-je, extrêmement difficile à trouver.

2005 **LE PRÉSIDENT :**

Puis vous êtes déjà là. Mais donc, mais vous me voyez venir avec ma question, c'est en lien avec la question de ma collègue. C'est-à-dire, à ce moment-là, quel impact ça aurait sur un futur projet de développement où là il y aurait du résidentiel à même le site et vos opérations ?

2010 **M. JONATHAN HÉBERT :**

2015 Honnêtement, ce qu'on voit sur cette partie de l'île de Montréal là, c'est une partie qui est, c'est un des derniers secteurs à Montréal qui est à redévelopper, là. Puis là je parle avec mon, avec mon âme de citoyen montréalais, mais si je regarde un peu les terrains à développer, c'est un secteur qui est prometteur.

2020 C'est sûr et certain que le camionnage qui est généré dans le secteur peut créer des nuisances. T'sais, je ne ferai pas semblant de vous dire qu'il n'y en a pas, on essaie de les mitiger. Les conteneurs font office, malheureusement, les conteneurs font également office de barrière de son.

2025 Notre objectif à terme c'est d'opérer à partir du site de Notre-Dame, qui va permettre d'avoir un circuit fermé entre nos opérations. Il n'y a pratiquement plus de camions qui vont emprunter le réseau public, ça va être un réseau complètement circulaire, là, donc Souigny qui va au port de Montréal puis qui prend la route du port, qui revient via le pont du port.

2030 Ça fait que c'est, honnêtement, quand que nous on va partout à travers le monde parler de notre projet, puis on parle du projet de Montréal, ça n'existe pas avoir un site industriel face à un port, de grande taille, relié rail, avec des opportunités de développement au niveau d'économie verte, camionnage électrique, réduction du camionnage. Je serais menteur de vous dire qu'on... mais on pourrait.

2035 T'sais, s'il y a de la demande, puis si les conditions ne sont pas favorables, on pourrait continuer à opérer dans ce secteur-là.

LE PRÉSIDENT :

Je comprends. Merci. Coumba ?

2040 **LA COMMISSAIRE NGOM :**

2045 Oui, alors à la page 12 de votre document, quand vous citez des conditions qui sont incontournables pour l'attractivité, au fait, du secteur, vous citez qu'il faudrait développer des projets à densité et à hauteur élevée. Est-ce que vous avez d'autres conditions qui pourraient rendre ce quartier incontournable ?

M. JONATHAN HÉBERT :

2050 C'est une bonne question. Je veux dire, ça je laisserais plutôt la place au promoteur de parler de densité. Nous, ce qu'on voit, ce qu'on souhaite, c'est d'avoir des conditions d'optimisation de la vente du terrain pour être en mesure, comme je l'ai dit, dans l'acétate 6, pour

être en mesure de – c'est la partie plus Ray-Mont Logistique – mais d'être en mesure d'amortir les investissements qu'on a fait sur le site de Wellington et qui ne sont pas amortis présentement.

2055 Je ne réponds pas à votre question, là, mais de notre... d'un point de vue...

LA COMMISSAIRE NGOM :

2060 Parce qu'en fait, c'est précisé dans votre document, c'est ce que vous...

M. JONATHAN HÉBERT :

2065 Absolument, non, non, mais t'sais on a établi des lignes, mais honnêtement, le développement du site futur, ça relève du promoteur comme l'organisation. Nous, ce qu'on a émis c'est une vision de ce que nous on verrait comme citoyen, comme citoyen corporatif, puis comme citoyen montréalais.

2070 Mais je vous dirais que l'aménagement du site puis la réglementation au niveau nuisance, l'aspect sonore, et cetera, ça je laisserais ça au promoteur.

LA COMMISSAIRE NGOM :

Merci.

2075 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, bien je vous remercie beaucoup.

M. JONATHAN HÉBERT :

2080 Fait plaisir.