

**M. STÉPHANE ROUSSEAU :**

Bienvenue.

1680

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur Rousseau. J'inviterais maintenant, monsieur Charles Raymond. Bonjour, Monsieur.

1685

**M. CHARLES RAYMOND :**

Bonsoir. Charles Raymond, président, propriétaire de Ray-Mont Logistiques, entreprise qui a un terrain assez gros, assez important dans l'équation du secteur Bridge-Bonaventure. Ce que je voulais faire ce soir, c'est vous présenter un peu qui on est. Vous avez sûrement entendu plein de choses dans les dernières années ou quoi, ou ce qu'on fait dans l'équation du quartier. Je vais aussi vous parler un petit peu de nos expansions d'activités qu'on a présentement, qu'on a faites et qu'on veut faire. Les impacts à deux niveaux, ce qui est positif et ce qui est négatif dans les deux cas et ce qu'on cherche, ou ce que j'aimerais avoir comme recommandation de votre part dans un rapport éventuel pour du positif pour toute la collectivité.

1690

1695

Donc, Ray-Mont Logistiques c'est qui? Premièrement, ce n'est pas une compagnie de transport. On n'a pas tant de camions que ça. On en a quelques-uns et pratiquement pas. C'est une compagnie de logistique puis ce n'est pas, c'est une compagnie de logistique assez moderne. Ça fait presque 30 ans qu'on existe, mais on a été au coeur de la conteneurisation de l'exportation de marchandises en Amérique du Nord. On a nos origines à Montréal. Puis je vous dirais qu'ultimement, tout ce qui est production de commodité en Amérique du Nord qui converge par train pour avoir une destination en conteneur, maritime, ça transige dans notre hub à Montréal et autres terminaux.

1700

1705

1710 On est un point de friction entre le mouvement de la marchandise ferroviaire à un mouvement de marchandise maritime. C'est assez unique. On a développé toutes nos expertises chez nous, tant au niveau technologique que mécanique, électronique. Notre plus vieux terminal est à Montréal, ça fait près de 25 ans qu'on opère là. Vous le voyez sur la photo, on voit le pointeur ici, là, le terminal est ici, puis j'ai pris une photo de cet angle-là parce que la pointe, le secteur qui nous concerne ce soir est en arrière. Mais je voulais que vous réalisiez que la rue Bridge au coin de la rue Wellington, notre transport de camion, puis je vais y revenir un petit peu plus tard, converge tout vers cette entrée-là.

1715 Donc, on est un leader en Amérique du Nord. On est de loin le plus gros joueur en Amérique du Nord. On a près de 350 employés et on couvre plusieurs sites.

1720 Donc, Ray-Mont Logistique – puis je pourrai répondre à vos questions tantôt si vous en avez d'autres, mais en résumé rapidement c'est ça – c'est quoi? Ultimement, le site encore là vous le voyez, il est ici en jaune. J'ai pris une photo plus élevée, parce que le site de la Bridge-Bonaventure est ici, mais encore là, les quatre flèches que vous voyez là, c'est la convergence des camions qui partent soit du port, du côté de l'est, ou des terminaux ferroviaires dans l'ouest.

1725 Comme je vous disais sur l'autre acétate d'avant, on est une compagnie qui fait du transbordement de marchandises. Donc, on enlève la marchandise du chemin de fer, on la met dans des conteneurs. Et dans les modes de transport de chemin de fer, il y a deux types, il y a les wagons donc, le rail, puis j'ai une autre slide après, je vais vous le montrer, mais le rail est chez nous, donc c'est notre rail qui arrive ici, mais aussi par intermodal, qui arrive aussi par chemin de fer.

1730 Pourquoi je mentionne ça? Parce que ces intermodales-là quand ils arrivent dans l'ouest de la ville au coin de l'autoroute 13 et l'autoroute 20, tous les intermodales sont remis sur des camions et roulent jusqu'à notre terminal ici. Donc, la flèche en haut ici pour la rue St-Patrick c'est la plupart des intermodales arrivent par là. Bien que là, depuis un an ou deux, avec la construction de Turcot, il y a beaucoup de trucs qui arrivent par Wellington. Donc, ça ne compte

1735

pas vraiment. Mais l'idée c'est que l'intermodal, les intermodales, le camion ici, les camions qui arrivent par Bonaventure, qui tournent puis qui reviennent pour aller chez nous ici, ils rentrent tous par l'entrée de la rue, vers la rue Bridge. Puis une fois qu'il y a les opérations de faites, ressortent sur la rue Wellington et vont au port de Montréal.

1740

Donc, en gros, par année, présentement c'est environ 50 000 mouvements de camions. On est de loin le plus gros générateur de transport lourd, de camions dans le quartier, de loin. Et ça arrive des quatre axes que je vous ai dessinés. Donc, c'est central au développement de peu importe de quel développement dans le quartier.

1745

On a un service ferroviaire quotidien qui est servi à partir de la cour de Pointe-Saint-Charles ici, la cour de triage de CN. Les deux gros joueurs qui se font servir de cette cour de triage là, c'est nous et ADM. Vous en avez entendu parler un petit peu d'ADM. Je vais le mettre en perspective, ADM fait 500 000 tonnes par année de produits. Vous l'avez entendu tantôt aussi, avec monsieur de la Coop fédérée. Nous, une année, une bonne année présentement c'est 500 000 tonnes aussi. Donc, on a le même volume qu'eux en terme de conteneurs, par contre qui arrivent par différents modes de transport, intermodal, wagon.

1750

Donc, c'est ça. Je vais vous positionner notre terrain dans l'équation du projet. Donnez-moi deux secondes. Si je vous parle rapidement des expansions aux activités des dernières années et ce qu'on veut faire. Ça, c'est une autre vue du site du côté plus est, ouest. Pourquoi? Je voulais que vous réalisiez que du côté sud de Wellington, il y a énormément d'investissements qui ont été faits au fil des années, depuis 25 ans et à tous les cinq ans il y a des gros blocs. Ça se compte à coup de dizaines de millions de dollars, des infrastructures de pavage, de rail, d'équipement de transbordement au milieu ici, puis ces investissements-là ont tous des durées de vie de 20 à 40 ans. Donc, la plupart des activités qu'on fait présentement, les actifs qui sont là, on a encore pour minimum 20 sinon 25 ans d'arriver à leur fin de vie utile.

1755

1760

Pourquoi je vous dis ça? Parce qu'on a des investissements à faire. Ça fait des années qu'on a une croissance. On a entre 25 à 30% par année dans le groupe, à travers l'Amérique du

1765

Nord, dont Montréal, et il y a environ 4 ans on a acheté un terrain dans l'est de la Ville pour étendre nos activités, avec la finalité de déménager. Mais bon, il y a d'autres trucs qui sont arrivés par rapport à ça, mais ultimement notre but c'est de déménager nos opérations pour étendre nos activités ailleurs.

1770

Ce qui se passe, ça, c'est la vue. Je l'ai pris samedi cette photo-là. Je trouvais qu'il faisait beau puis je suis allé me promener un peu. Donc, c'est la vue qui regarde vers la rue Bridge-Wellington, on voit que c'est une cour, moi je vais dire délabrée. C'est des conteneurs un peu partout avec des camions qui rentrent. C'était samedi, donc il y n'y a pas trop de camions présentement. Mais nos opérations sont quand même 24 heures, sept jours, mais ultimement c'est du déchargement qui se passe dans notre cour.

1775

Puis pourquoi je veux vous montrer ça ici, parce que nous on a des projets pour l'expansion de notre opération de Montréal. On a acheté un terrain, je vais vous le montrer à l'autre slide après ce que je crois qu'on devrait faire. Mais la problématique c'est qu'on a les actifs qui sont là, pas en fin de vie puis on veut les déménager. Mais pour les déménager, on a besoin d'avoir une raison valable, économique de requalifier le zonage du terrain pour y arriver. C'est simple. Les millions de dollars qui restent en terme de vie utile des actifs en place, ne nous permettent pas juste de fermer le terrain, de le vendre à un promoteur actuellement pour le zonage qu'on a présentement.

1780

1785

La décision qu'on a à prendre c'est ultimement est-ce qu'on réinvestit sur ce site-là, avec des équipements beaucoup plus neufs qui vont nous permettre d'augmenter nos volumes. Puis je vais vous revenir aussi après là-dessus ou on décide de déménager ou d'étendre ailleurs nos opérations. Ce qu'on veut faire et d'y déménager les actifs actuels. Ça, c'est des décisions qu'on se pose presque à toutes les semaines ces temps-ci pour un paquet de raisons commerciales.

1790

Ce que je vous montre là, c'est un peu un mapping de la Ville de Montréal que vous connaissez tous. Le point rouge au centre, le point rouge ici, notre terrain est là. La consultation, pardon, de l'Office présentement c'est sur la zone ici. Puis je vous montre ça, parce que ce point-

1795

là ici bleu, c'est de là qu'originent tous nos cargos, à 98%, tous les cargos viennent de là-bas. Comme je vous dis, il y a deux façons de l'acheminer chez nous, par chemin de fer. Donc, ça arrive avec des wagons jusque dans la cour chez nous ou par intermodal qui arrive aussi au quartier des cours de triage chez le CP dans l'ouest de la Ville. Mais les intermodales, la différence, c'est que c'est une unité de transport qui se fait mettre du train sur le camion, exactement. Puis ces unités-là viennent chez nous quand même, parce que nous on transborde dans les unités maritimes, des conteneurs pour les bateaux. Et la majeure partie de ce qu'on fait à Montréal c'est ça. C'est de l'intermodale. Donc, le transport vient par ici, St-Patrick, peu importe le trafic, converge ici puis nous à ce hub-là ce qu'on fait, on converge tous les conteneurs vides pour s'assurer d'avoir des équipements maritimes pour décharger et remplir les conteneurs qui eux retournent au port de Montréal qui est en jaune ici.

Pourquoi je voulais vous illustrer ça? Parce que je voulais que vous réalisiez que le terrain qu'on a acheté il y a quatre ans, présentement c'est le terrain rouge qui est ici, qui est en face du port de Montréal. En déménageant nos activités là, le terrain est à peu près cinq fois plus gros que le terrain qu'on a présentement ici. Donc, il répond à l'expansion de nos activités qu'on veut faire, mais au-delà de ça, étant donné que le terrain est plus gros, nous permet de rentrer des voies ferrées pour recevoir le trafic intermodal aussi. Donc, ce que ça veut dire, ça veut dire que dans l'expectative où on déménagerait, j'ai bien dit déménager et non pas juste étendre nos activités, on est en mesure de recevoir les intermodales, non pas arrêter ici, mais par rail directement ici. Donc, les flèches jaunes pour le trafic qu'on génère présentement de transport routier à Montréal disparaissent. Donc on peut parler du transport, de la congestion et d'infrastructures qui se désagrègent, mais on peut parler aussi de l'environnement. Ça, c'est un gros point, puis je vais en reparler un petit peu tantôt aussi.

Donc, je voulais que vous l'ayez en tête, notre but c'est, on a acheté un terrain pour étendre nos activités, parce qu'on a une croissance, on veut déménager ultimement, mais on a des réalités à considérer pour y arriver.

1825           Donc, dans le cas de déménagement, on considère qu'il y a des effets positifs de  
déménager notre opération au niveau du terminal Wellington, immédiate. C'est-à-dire toutes les  
nuisances qu'on crée, que ça soit le bruit, l'aspect visuel, le transport, nommez-les, ils sont  
pratiquement tous là. Un gros point que j'aimerais souligner, parce que madame Plante l'a  
mentionné à l'ONU la semaine passée ou il y a deux semaines, sur son désir ambitieux de  
1830 réduire les gaz à effet de serre à Montréal. Je comprends qu'il y a du travail à faire au niveau de  
comment on va y arriver, mais nous on a fait faire une étude, il y a quatre, cinq ans par le  
CIRRELT, c'est le Centre interuniversitaire indépendant. Puis nos propres émissions avec la  
marque que je viens de vous montrer ici, en déplaçant notre opération d'où est-ce qu'on est au  
point 1 au point 2, les chiffres que ça donne c'est 82%.

1835           Donc, la non-exécution de notre déménagement présentement est un *issue*  
environnement, une problématique environnementale grave, on considère. Puis ça, ça a un  
impact d'un déménagement juste purement et simplement pour la conversion du transport routier  
par transport ferroviaire. Puis je vous dis, le rapport on l'a, on peut vous le remettre, on l'a, je  
1840 crois qu'il est dans notre mémoire, il faudrait que je vérifie les éléments qui ont été sortis, mais  
ultimement c'est de l'information qui est universitaire indépendante.

          La diminution importante de la congestion routière. Ça, c'est par défaut. Si on quitte le  
site dans le coin de la pointe, il n'y a plus aucun... on est un gros hub à camions, puis je vais le  
1845 répéter tantôt. On n'a pas de camion. On en a quelques-uns, mais dans l'équation de Montréal,  
tous les camionneurs viennent chez nous porter et chercher des conteneurs. Donc, c'est pas  
nous qui les contrôlons. On est une compagnie de logistique, pas de transport. On a une  
conséquence qui est du transport, mais on n'en voudrait pas de transport, d'où le  
déménagement.

1850           J'aimerais aussi mentionner à l'Office qu'il y a eu plusieurs trucs qui se sont passés dans  
les quatre dernières années, suite à ce qu'on a fait avec l'achat du terrain dans l'est. Les gens  
ont beaucoup jugé l'aspect actuel du terminal Wellington où est-ce que le peu de zones tampons  
entre les résidents et notre terminal, le transport, le trafic, 24 heures, sept jours, tous ces trucs-là.

1855 La réalité c'est qu'on a hérité de ce site-là. Nous, on est arrivé là il y a plusieurs années puis le terrain était en fonction de ce qu'il était puis on a grandi dans ce terrain-là. Le terrain était adjacent. C'est une zone industrielle qui date d'il y a plusieurs centaines d'années, comme les gens l'ont dit tantôt. On est un des derniers maillons à côté des résidences.

1860 L'opportunité qu'on a dans l'est, puis je ne veux pas m'éterniser là-dessus, parce que ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui, c'est que c'est un terrain vierge, c'est un terrain vierge puis nous ce qu'on veut faire, c'est qu'on veut faire une collectivité avec les gens à côté. On veut bien le faire, on veut être un modèle pour la logistique dans le monde. On a des bonnes idées pour y arriver, puis on a l'opportunité de le faire de la bonne façon. Ce qui n'est pas le cas où est-ce  
1865 qu'on est présentement. Ça, c'est important que vous le sachiez.

Donc, le positif d'un déménagement c'est qu'on aurait la capacité de redévelopper le site actuel dans un milieu puis un contexte qui cadre drôlement mieux avec le secteur qui est appelé à évoluer.

1870 En contrepartie, les impacts négatifs de notre déménagement, puis ça aussi je veux mettre l'emphase là-dessus. Parce que ça fait quatre ans qu'on jongle avec est-ce qu'on va étendre nos activités ailleurs ou pas. On a la forte intention de déménager. C'est ce qu'on veut faire. On est resté. On ne fait pas juste le dire ou spéculer. On marche le terrain, on veut bouger.  
1875 La réalité c'est que présentement on a un terrain qui est sous-utilisé parce que les actifs qu'on a investis il y a plusieurs années sont des actifs d'un certain nombre d'années, mais je veux vous mettre en proportion, en perspective que notre terminal de Prince-Rupert qui est dans le nord de la Colombie-Britannique, on opère exactement trois point cinq fois les volumes sur 500 000 pieds carrés.

1880 Donc, avec les équipements qu'on a développés il y a deux ans et demi, encore là c'est notre technologie, on est en mesure de tourner le triple du volume. Ce qu'on a comme terrain sur Wellington, si on n'est pas en mesure d'arriver à étendre nos activités, si on n'est pas en mesure de dire : on va bouger le terminal, on va être contraint de continuer à investir dans notre terminal

1885 pour gagner le marché, pour continuer à avancer nos trucs. Puis ce qui va se passer, c'est que ces investissements-là ce n'est pas des investissements de deux, trois ans. Si on est pour mettre un autre 15 millions de dollars sur le terrain pour investir dans les équipements, ce qu'on a fait à Prince-Rupert il y a deux ans, on va tripler le volume, c'est le volume de production qu'on peut générer, mais c'est qu'on va le faire pour 50 ans. Puis ça, pour moi ça serait une catastrophe. Ça  
1890 serait une catastrophe parce que les nuisances vont augmenter, on est une compagnie qui travaille 24 heures sept jours, on est principalement orienté dans l'agriculture. Donc, c'est saisonnier. À Montréal ça dure trois, quatre mois, les récoltes sont commencées, monsieur Sollio tantôt on l'a mentionné. On le vit aussi. À Prince-Rupert ça dure 10 mois, parce que les volumes sont beaucoup plus gros, c'est un autre niveau de réception de wagons. Les manufacturiers dont  
1895 ADM qui sont dans les prairies canadiennes, qui sont nos clients aussi, ça dure 10 mois sur 12.

Puis si on n'est pas en mesure d'arriver à nos fins de dire : on veut étendre à la bonne place, de la bonne façon, on va être contraint de le faire dans le site de Wellington, puis c'est pas les investissements qu'on peut justifier pour trois à cinq ans. C'est des investissements de 40  
1900 ans, 50 ans.

Puis j'aimerais ça que ça soit noté aussi, parce que ce n'est pas des trucs qu'on veut faire. Je veux le répéter, ce n'est pas un truc qu'on veut faire. On veut déménager. On a travaillé fort depuis les dernières années pour trouver un terrain qui nous est pertinent, qui est la place parfaite pour faire ce qu'on fait. On veut tout faire nos investissements dans l'est de la ville.  
1905

Mais je tiens à mentionner que la réalité pour que nous on puisse déménager et vendre notre terrain... En fait, ultimement, ce qu'on veut mentionner c'est qu'on a acheté un terrain pour étendre nos activités. On ne veut pas réinvestir sur le terrain de Wellington. On n'a aucune intention. On ne cadre pas dans l'environnement. Le zonage actuel par contre, nous empêche de vendre le terrain pour justifier la perte sur les actifs qui ne sont pas en fin de vie, puis c'est plusieurs millions de dollars. Nous, on n'a aucun problème à prendre une perte sur les actifs qui sont en fin de vie, on va gagner en déménageant nos opérations. Ça fait partie de notre stratégie. On ne s'en cache pas. C'est ça qu'on veut faire.  
1910



1915 Pour arriver à justifier les millions de dollars qui ne sont pas en fin de vie sur le terrain  
actuel, ça nous prend un changement de zonage. La requalification, j'ai entendu plein de gens ici  
aujourd'hui, peu importe la requalification, ça prend un usage mixte où les gens vont être  
capable de vivre, de jouer, de travailler, qui va nous permettre de valoriser le terrain à un niveau  
où on peut le laisser aller à un promoteur, qui va le faire dans une façon cadrée, pour les bonnes  
1920 raisons, dans le quartier, qui va se mixer à tout ça et qui va nous permettre, nous, d'abord, de  
justifier, de laisser des actifs qui ne sont pas... Puis je vous dis, les actifs, ils ont entre 15 à 20  
ans encore à faire actuellement. De les laisser aller à perte pour pouvoir réinvestir sur l'autre site.

C'est tout.

1925

**LA PRÉSIDENTE :**

Bien, merci beaucoup.

1930

**M. CHARLES RAYMOND :**

Après ça, je m'attends à avoir des questions. Donc, j'espérais être le plus succinct  
possible puis répondre à toutes vos questions que vous pourriez avoir.

1935

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. On a effectivement des questions.

**M. CHARLES RAYMOND :**

1940

Parfait.

1945 **Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Bien, j'avais une question sur le type de zonage que vous souhaitez, mais vous l'avez précisé. Vous voulez un zonage mixte.

1950 **M. CHARLES RAYMOND :**

Oui. Un zonage mixte, oui. On n'est pas là pour faire mettre des tours de 45 étages de condos. Ce n'est pas ça qu'on dit. Ce n'est pas ça qu'on a besoin. Nous, on a juste besoin du seuil pour être en mesure de justifier la revalorisation du site.

1955

**Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Dans l'accessibilité du site, vous parlez dans votre document à la page 13, si vous voulez y référer. « Créer des liens plus directs vers les quartiers environnants, comme le reste de l'arrondissement, le Vieux-Montréal, le Vieux-Port et le Centre-Ville et via Griffintown. » Comment vous pensez à ça, comment ça se fait? Comment cela se fera?

1960

**M. CHARLES RAYMOND :**

1965

Je trouve la page.

**Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Page 13, point 2, accessibilité du site, avant dernier point : « Créer des liens plus directs vers les quartiers environnants, comme le reste de l'arrondissement le Vieux-Montréal, le Vieux-Port et le Centre-Ville via Griffintown. »

1970

1975 **M. CHARLES RAYMOND :**

1980 On est au courant que le REM ont un projet de station que personne ne sait où va. Nous, on a l'impression, parce qu'initialement le REM ils sont venus voir, ils voulaient le passer chez nous. Ils sont littéralement venus nous voir, ça faisait partie des discussions il y a deux ans. On a dit : « Écoutez, vous ne pouvez pas faire ça. On a besoin d'espace pour les conteneurs puis ça ne fonctionnera pas, il faut tout qu'on utilise au complet. » Parfait. Donc, ils ont réorganisé leur tracé un petit peu. Nous on leur a dit : « Vous devriez tellement prendre l'opportunité pour essayer de justement désenclaver tout le quartier. » Puis cette courbe-là, je peux vous la remonter d'en haut. Le REM passe juste ici en haut là, de ce côté-là, puis là il coupe à travers la courbe ici pour se faire aller par ici.

1985  
1990 Moi ce que je dis, c'est que le rail de la pointe est tellement particulier qu'il enclave, il découpe les sections au complet. Donc, la possibilité de désenclaver ce site-là ici, ce site-là ici, avec l'autre côté ici, d'avoir un hub dans ce coin-là, pour être en mesure d'améliorer le transport en commun, de permettre des gens à traverser d'un côté et de part et d'autre, pour nous c'est une opportunité.

1995 Nous, si on s'en va, il y a des pistes cyclables. La piste cyclable elle arrête ici, super dangereux à cause du trafic de camions qui passent d'un côté, mais d'être en mesure de la poursuivre jusqu'au canal Lachine, c'est une autre opportunité.

2000 Il y a énormément d'opportunités avec nous de s'en aller, de reconnecter, de part et d'autre du canal, de part et d'autre du rail. J'en ai donné deux, j'ai donné la piste cyclable qui est très, très, très dangereuse présentement à cause des camions qui sortent non-stop. Puis le transport en commun qui s'en vient dans ce coin-ci. Nous on pense que d'avoir un transport en commun dans ce coin-là, ça permettrait d'aller chercher puis de connecter toutes les zones, parce que le rail qui est en hauteur ici, oubliez le REM, le rail actuel, c'est Via Rail, CN. Quand vous êtes sur place, j'ai une photo, je l'ai montrée tantôt, mais je veux dire en haut de ça il n'y a rien, là. Il n'y a aucune façon de passer par-dessus ça. Je veux dire, en hauteur c'est un truc,

2005 puis après ça, l'enclavement des deux côtés de part et d'autre du rail est monstrueux. Mais le REM s'en va juste en haut de ça, en haut ici. Donc, avoir une façon de mettre une passerelle, une station ou, peu importe ce qui irait là, pour connecter les deux côtés, je pense que c'est une opportunité de le considérer dans le redesign du quartier au complet.

2010 Puis c'est vrai avec la piste cyclable aussi, il n'y a pas de piste cyclable ici, mais il y en a une qui commence un peu plus à l'est, par là-bas. Donc, nous, en déplaçant, il y a une façon de faire quelque chose de super beau pour aller connecter la portion de Pointe-Saint-Charles avec le canal ou Griffintown.

2015 **Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2020 Moi j'aurais une question un peu pointue, à partir de votre document. Vous nous parlez de ce que: le zonage actuel limite la liste d'acheteurs potentiels. Et notamment, vous faites référence aussi, bon vous faites référence à un prix de vente qui exigerait aussi le financement de la décontamination. Est-ce que c'est très, très contaminé?

2025 **M. CHARLES RAYMOND :**

2030 C'est un site contaminé, oui. Puis la nuance qu'on a, puis je peux faire un parallèle avec le site qu'on a acheté il y a quatre ans. Le site ici, c'est un des terrains les plus contaminés à Montréal. La raison pourquoi nous on l'a acheté, c'est que notre décontamination à nous est au niveau industriel, ce n'est pas un niveau commercial ou résidentiel. Donc, les balises sont beaucoup plus basses. Donc, nous le site actuellement où on est n'est pas contaminé pour nous, mais il est contaminé. Donc, n'importe quel promoteur qui voudrait faire du commercial ou du résidentiel aurait le problème de le réhabiliter à ces niveaux-là.

2035            Puis d'ailleurs, je pourrais vous raconter l'histoire que le terrain en haut là qu'on a acheté, il a été 15 ans comme ça. Puis la raison pourquoi il a été 15 ans comme ça, parce qu'il y a eu des projets commerciaux et des projets résidentiels, le niveau de décontamination c'était tellement élevé qu'on parle jusqu'à 100 M de décontamination. Ça tuait le projet avant même de le commencer. Donc, ils n'ont jamais plus lever les projets. Dans notre cas, c'est pas ça, mais il y  
2040            en a un niveau de contamination quand même pour aller chercher le niveau commercial ou résidentiel.

                 Mais je tiens à mentionner que pour notre opération industrielle il est parfait.

**LA PRÉSIDENTE :**

2045            Il est parfait.

**M. CHARLES RAYMOND :**

2050            Il a été décontaminé il y a environ 15 ans, pour notre utilisation.

**LA PRÉSIDENTE :**

2055            O.K.

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

2060            La question que j'ai envie de vous poser ça concerne le quiproquo donc par rapport à l'autre site.

**M. CHARLES RAYMOND :**

                 Je n'ai pas compris, le quoi?

2065 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Le quiproquo, pardon la contrepartie.

2070 **M. CHARLES RAYMOND :**

Oui, oui, oui.

2075 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Votre site sur la Canadian Steel Foundries effectivement est très contaminé, mais vous avez mis un remblai énorme, très, très épais de plusieurs mètres de hauteur, je présume. Maintenant, votre stratégie c'est de couvrir le site, pas besoin de le décontaminer au fond...

2080 **M. CHARLES RAYMOND :**

Non, non, on décontamine aussi. Le remblai ce n'est pas pour la décontamination. Il y a une encapsulation qui se fait à la fin, c'est juste 90 centimètres. Ça, c'est les normes du ministère de l'Environnement. Nous, ce qu'on fait, c'est qu'on l'a mis de niveau, parce que le site est en pente. Donc, le rail, la question justifie, le rail est en haut ici, puis le rail il vient chercher le port de Montréal ici. Mais le niveau du rail en bas, je ne me souviens plus, je crois que c'est 25 pieds de différence qu'il y a.

2085 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

2090 Beaucoup, oui.

2095 **M. CHARLES RAYMOND :**

Mais nous, notre cour c'est une cour de triage qui a besoin d'être, tout doit être plat. Donc, on l'a mis de niveau, c'est ça qu'on a fait.

2100 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

O.K.

2105 **M. CHARLES RAYMOND :**

Donc, on a décontaminé, parce qu'il y a beaucoup de matériel qu'on sort. On a rentré du matériel pour le niveler puis on encapsule après ça les restants, les contaminants, il y a 400 000 tonnes de sables de fonderie qui vont rester sur le site. Ce qui ne fonctionne pas pour du commercial et résidentiel.

2110

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

Très bien. Merci. C'est clair.

2115 **M. CHARLES RAYMOND :**

Il n'y a pas de problème, moi j'ai essayé d'être le plus succinct possible pour répondre à vos questions. La première chose que je veux c'est que les gens...

2120 **Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

J'allais dire une petite question.

2125 **M. CHARLES RAYMOND :**

Mais une grosse.

2130 **Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

C'est un petit biais que j'ai puis une de mes collègues me l'a fait remarquer tout à l'heure.

2135 **M. CHARLES RAYMOND :**

O.K. Allez-y.

**Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Ça fait sourire. À la fin donc dans certaines recommandations. Vous parlez de...

2140

**LA PRÉSIDENTE :**

À la page 16.

2145 **Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Oui. Vous parlez de maintenir le secteur d'emploi à proximité des milieux de vie. Vous pensez à quoi comme secteur d'emploi? Maintenir les secteurs d'emplois.

2150 **M. CHARLES RAYMOND :**

On en a attendu parler beaucoup dans les nouvelles de fintech, de centre d'innovation, de fintech, dans un contexte. Puis si on regarde Griffintown qui est de l'autre côté du canal ou la façon que les centres, dans les grands centres urbains, se développent, parce qu'il y a des



2155 commerces à proximité pour tous les types de gens, d'avoir des bureaux, notre bureau, notre  
siège social est au Nordelec. Parce qu'on a des terminaux, on a des bureaux. On côtoie des  
compagnies de technologie, on a une boîte de technologie à nous justement parce qu'on est  
très, très technologiquement parlant avancé dans ce qu'on fait. Donc, tout ce qui est fintech,  
selon moi, ça va là. Ça va là puis ça va être parfait pour l'intégration, c'est à proximité de tout,  
2160 c'est à proximité du canal.

**Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Et quel serait l'impact sur les populations qui y habitent présentement?

2165

**M. CHARLES RAYMOND :**

Bien, moi je vous dirais que la façon de le voir c'est plus l'impact sur la population si nous  
on s'en va. Je ne suis pas un promoteur, je ne suis pas là pour donner... On ne s'improvisera pas  
promoteur du tout. En fait, on n'a aucune intention. Nous, notre but c'est de donner la chance à...  
2170 on a besoin d'un rezonage pour pouvoir laisser aller le terrain, mais après de cadrer, comment  
vous voulez voir. Je n'ai même pas d'opinion à donner. Je pense que les nuisances qu'on  
génère présentement et qu'on pourrait générer en fonction de si jamais ça ne fonctionne pas,  
vont drôlement être, en fait n'ont rien à voir avec quelque chose de bien cadré, résidentiel,  
2175 commercial avec des créations d'emploi plus 2020, qu'une compagnie qui a une cour de triage  
en plein milieu du centre-ville de Montréal.

**Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

2180

Je posais la question, parce que c'est dans votre document.

2185 **M. CHARLES RAYMOND :**

Oui, oui, oui. Comme j'ai dit, mais on ne veut pas aller, on n'est pas là pour donner du détail, mais on considère que les... avec tout ce qui est sorti dans les journaux depuis les dernières deux, trois années, les Cleantech et les fintech, selon nous c'est ce qui devrait aller là.

2190

**Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Merci.

2195 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur Raymond. J'inviterais maintenant madame Pascale Brunet.

2200 **Mme PASCALE BRUNET :**

Bonsoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

2205

Bonsoir, Madame.

**Mme PASCALE BRUNET :**

2210

La rumeur dit que je suis la dernière personne?

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est une réalité, oui.