



Mémoire dans le cadre des consultations sur le projet de loi 85, Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal.

Présenté à la Commission de l'aménagement du territoire

Le 15 août 2017

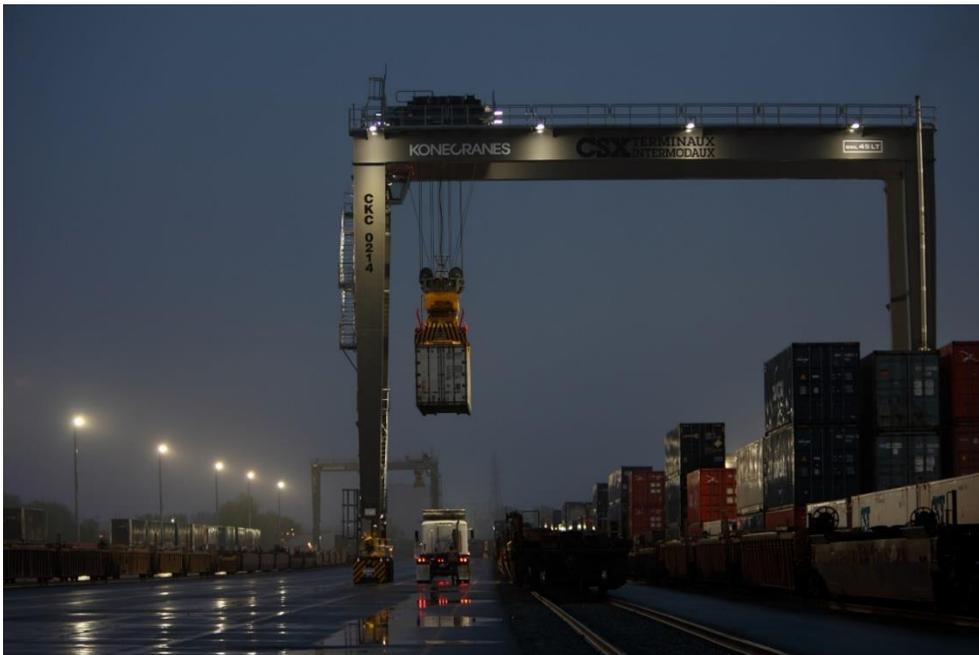
Table des matières

Introduction	1
Historique de l'entreprise	2
Historique de CSX au Québec	3
CSX en quelques chiffres	4
Le transport intermodal : une solution durable	6
Des échanges commerciaux plus efficaces	8
Le service intermodal de CSX	9
Commentaires sur le projet de loi n° 85.....	13

Introduction

Nous tenons tout d'abord à remercier la Commission de l'aménagement du territoire de nous permettre de nous exprimer dans le cadre de l'étude du projet de loi 85, *Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal*. Avec l'ouverture à Salaberry-de-Valleyfield, en novembre 2014, de notre seul terminal intermodal en sol canadien, CSX devenait un élément important du corridor de commerce avec les États-Unis. La mission du terminal intermodal de CSX cadre parfaitement avec la volonté du gouvernement du Québec d'intensifier ses échanges commerciaux avec le reste de l'Amérique du Nord.

Dans un premier temps, nous vous fournirons un aperçu de la société CSX et particulièrement de ses filiales CSX Transportation (CSXT) et CSX Intermodal (CSXIT). Nous aborderons ensuite la question du service intermodal et de l'impact positif qu'il peut apporter au secteur manufacturier et sur celui de la logistique autant aux États-Unis qu'au Canada et en particulier au Québec. Nous terminerons en parlant de la synergie envisagée entre les pôles logistiques et le transport ferroviaire ainsi que des bénéfices économiques et environnementaux liés au service intermodal.



Historique de l'entreprise



CSX Corporation est une société ferroviaire américaine basée à Jacksonville en Floride. Elle constitue, avec ses filiales, l'un des plus grands fournisseurs de services de transport en Amérique du Nord. La compagnie fournit des services de transport par rail traditionnels ainsi que des services de transport de semi-remorques et de conteneurs intermodaux.

Chef de file dans le transport ferroviaire depuis 190 ans, la compagnie trouve son origine dans le tout premier chemin de fer en Amérique, le *Baltimore and Ohio Railroad Company (B&O)*, fondé en 1827, et qui entra en opération en 1830.

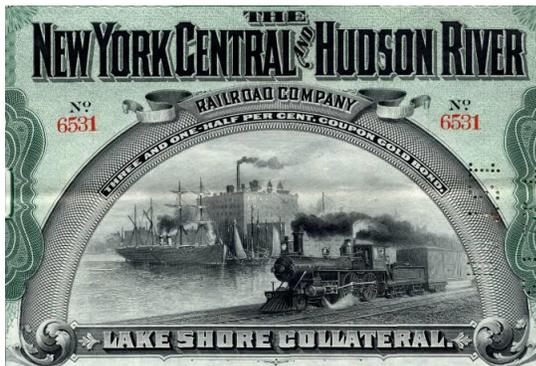
Depuis ce temps, plusieurs chemins de fer se sont fusionnés avec l'ancien B&O pour créer le géant qu'est aujourd'hui devenu CSX. Chaque intégration permettait alors d'ouvrir de nouveaux marchés géographiques et de desservir de nouvelles villes, ports ou corridors de commerce. Ainsi le réseau actuel de CSX compte plus de 34 000 kilomètres de voies ferrées réparties dans 23 états américains ainsi qu'au Québec et en Ontario.

CSX fut officiellement incorporée en 1978. En 1980, la compagnie intégra le réseau de *Chessie System and Seaboard Coast Line Industries* permettant ainsi de connecter certains centres urbains du nord des États-Unis avec les états du Sud-Est. En 1999, la compagnie faisait l'acquisition d'une partie de Conrail Inc. ce qui permit alors à CSX de relier le nord-est du continent incluant le Québec, la Nouvelle-Angleterre et la ville de New York, aux marchés du Midwest américain, incluant Chicago et du Sud-Est des États-Unis.

Aujourd'hui, les opérations de CSX couvrent tout le territoire américain à l'est du fleuve Mississippi, incluant des villes comme New York, Boston, Philadelphie, Baltimore, Atlanta, Chicago, Colombus, Louisville, Savannah, Jacksonville et Miami. Grâce à sa présence au Québec, CSX constitue une extraordinaire porte d'entrée vers certains des plus importants et lucratifs marchés commerciaux au sud de la frontière.

Depuis le début du 19^e siècle, CSX a évolué et est devenue la société ferroviaire la plus sécuritaire et la plus innovante en Amérique du Nord.

Historique de CSX au Québec



La présence de CSX au Québec date de la fin du 19^e siècle. D'abord connue sous le nom de la *St. Lawrence and Adirondack Railway Company* (1888), puis sous celui de *New York Central and Hudson River Railroad* (1898), *Conrail* (1976) et enfin CSX (1999), la société ferroviaire a longuement contribué à la vitalité économique de la région sud du Québec.

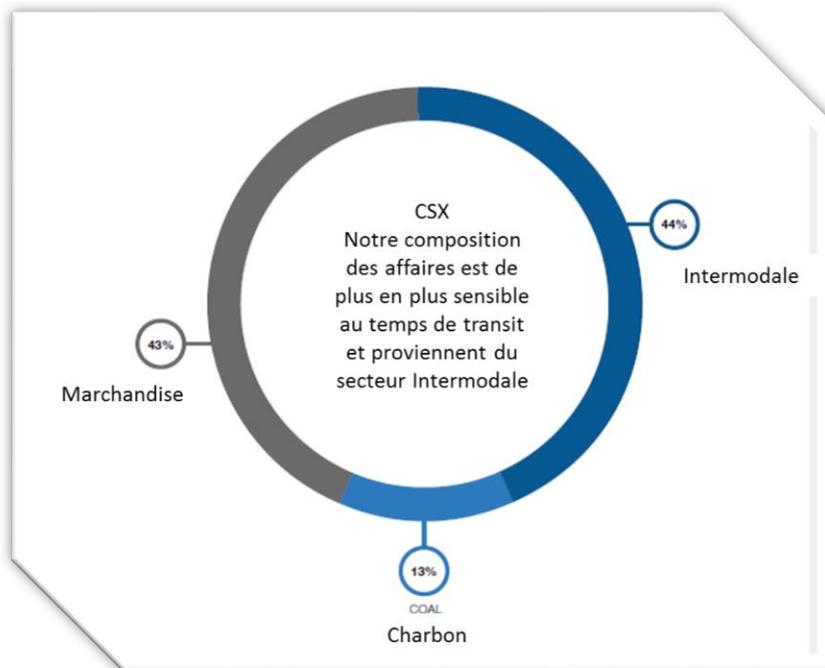
Aujourd'hui la voie ferrée principale de CSX suit un parcours de 60 kilomètres, au nord de la frontière entre le Canada et les États-Unis. Elle traverse les municipalités de Dundee, Godmanchester, Huntingdon, St-Stanislas-de-Kostka, Salaberry-de-Valleyfield et Beauharnois.

Au cours des cinq dernières années, CSX a investi plus de 125 millions de dollars au Québec. L'ouverture en 2015 d'un nouveau terminal intermodal ultramoderne à Salaberry-de-Valleyfield est le point d'orgue de cette série d'investissements importants. Le parachèvement de l'autoroute 30 (et de la 530) a sans contredit été l'élément déclencheur de ces investissements en sol québécois.

CSX en quelques chiffres

En date de décembre 2016, CSX comptait 27 000 employés dont près de 22 000 étaient syndiqués. Le chiffre d'affaires de l'entreprise dépassait les 11 milliards de dollars, ces revenus provenant de trois secteurs d'activités, soit le transport de marchandises, de charbon ainsi que le service intermodal.

2016 - Volume en % de wagons expédiés



Le secteur des marchandises de CSXT expédie 2,8 millions de wagons et génère 64% des revenus, représentant 43% du volume en 2016. Le secteur des marchandises comprend une variété de secteurs industriels tels que l'agriculture, les aliments, l'automobile, les produits chimiques, les engrais, les métaux, les équipements, le secteur minier et les produits forestiers.

En ce qui concerne le secteur du charbon, CSXT expédie 838 000 wagons ce qui génère 17% des revenus pour 13% du volume en 2016.

Le secteur intermodal représente quant à lui 16% des revenus et 44% des volumes expédiés en 2016. Le secteur intermodal est une combinaison du transport ferroviaire avec la flexibilité du

camionnage. Les autres revenus représentent 3% en 2016 et sont générés par des services divers offerts à nos clients.

En décembre 2016, CSXT comptait 4 400 locomotives et coordonnait le mouvement moyen quotidien de 208 000 wagons transitant sur les voies ferrées de CSX. Comme indiqué plus haut, le réseau de CSXT s'étend sur plus de 34 000 kilomètres dans 23 États et deux provinces canadiennes. Fait à noter : près des deux tiers de la population américaine habitent sur le territoire desservi par CSX. L'important réseau de chemin de fer de CSX lui permet ainsi de desservir les marchés majeurs de la Côte Est des États-Unis de façon sécuritaire, fiable et écologique.

La compagnie compte plusieurs filiales dont CSX Transport (CSXT), CSX Terminaux Intermodaux (CSXIT), Total Distribution Services Inc (TDSI), TRANSFLO, CSX Technology et CSX Real Property.

CSXT est le lien de transport dans la chaîne logistique du système de CSX, tandis que CSXIT gère les terminaux intermodaux à travers l'Amérique du Nord, principalement sur la Côte Est, et fournit des services de camionnage pour les conteneurs intermodaux. TDSI gère uniquement les besoins logistiques pour l'industrie de l'automobile, et TRANSFLO offre des services de transbordement pour une variété de clients et d'industries.

Les filiales TRANSFLO et CSXIT opèrent toutes les deux des installations au Québec. Dans les deux cas, les services offerts s'adressent à des clients dont les opérations ne sont pas nécessairement desservies par un chemin de fer et qui cherchent un moyen avantageux d'acheminer leurs produits vers les lucratifs marchés américains. En effet, en matière de connectivité, les services offerts par CSXT répondent en tous points à la chaîne d'approvisionnement des expéditeurs. Le terminal TRANSFLO est situé dans la municipalité de Beauharnois et le terminal intermodal de CSXIT est localisé à Salaberry-de-Valleyfield.

Carte du réseau de CSX



Le transport intermodal : une solution durable

Une stratégie supportant le concept de pôles logistiques et le développement de zones industrialo-portuaires fait partie d'un développement durable qui répond aux besoins présents sans compromettre la capacité des générations futures. Un nombre important de véhicules lourds

et de trains routiers transitent sur nos autoroutes quotidiennement. Le transport de biens soit entrant ou sortant du Québec contribue à la congestion routière du grand Montréal. Une stratégie de développement durable doit donc tenir compte de l'impact du transport sur les autoroutes et dans la communauté.

De plus en plus, l'influence de la logistique gagne en importance pour les expéditeurs de biens et la logistique est maintenant considérée comme un facteur de compétitivité pour les entreprises. La logistique comprend la gestion du transport, de l'entreposage et de la livraison de marchandises, offrant ainsi une valeur ajoutée pour les clients.

Les parties impliquées dans la logistique et la gestion de la chaîne d'approvisionnement doivent planifier et coordonner leurs efforts avec pour objectif d'améliorer tous les aspects de la chaîne d'approvisionnement. Cet objectif est atteint lorsqu'une synergie s'installe entre les différents joueurs, incluant l'industrie du transport.

Le transport intermodal, ou multimodal, fait intervenir deux modes de transport ou plus dans l'expédition de marchandises. Les marchandises sont transportées par camion, par train et/ou par bateau, ce qui permet aux expéditeurs de tirer parti des forces de chaque mode et ainsi d'abaisser les coûts, d'améliorer l'efficacité et d'atténuer les risques.

Le service intermodal schématisé



Une solution intermodale allie les avantages économiques et écologiques du transport par rail et la souplesse du transport routier. Le premier et le dernier mille sont pratiquement les mêmes pour l'expéditeur et le destinataire. Les entreprises peuvent ainsi créer de la valeur en diversifiant leur plan de transport et tirer parti des économies et de l'efficacité que procure le service ferroviaire intermodal.

En optant pour la diversification des modes de transport, les gestionnaires en approvisionnement réalisent des économies à court terme et réduisent le risque à long terme. Une solution multimodale ou intermodale contribue à bâtir un réseau d'expédition solide, capable d'éviter les perturbations et les points uniques de défaillance. À mesure que la capacité s'amenuise et que la réglementation sur le camionnage se resserre, la fiabilité et la rentabilité du transport routier diminuent.

En utilisant des conteneurs superposés, communément appelés « double stacked », un convoi peut transporter en marchandises l'équivalent de 280 camions. Cette capacité et cette flexibilité permettent aux manufacturiers de planifier l'acheminement de leurs biens en fonction de la fluctuation de la demande pour ces derniers.

Le transport ferroviaire minimise les effets sur l'environnement en retirant des milliers de camions des autoroutes, qui sont de surcroît déjà fort congestionnées, tout en réduisant la consommation de carburant et les coûts de transport. Un train peut déplacer une tonne de cargaison sur presque 450 miles avec aussi peu qu'un gallon de carburant. Le transport par rail est ainsi quatre fois plus efficace que le transport par camion. L'expéditeur peut donc faire une contribution écologique en diminuant les gaz à effets de serre en diversifiant sa chaîne d'approvisionnement et ses modes de transports.

Des échanges commerciaux plus efficaces

Chaque année, le Canada et les États-Unis s'échangent des biens et services d'une valeur de 662 milliards de dollars. Une saine relation commerciale entre les deux pays procure d'importants débouchés aux entreprises des deux côtés de la frontière.

Or les prescriptions douanières, les accords commerciaux, les conditions climatiques et les changements aux lois et règlements peuvent avoir une incidence sur les flux de marchandises transfrontaliers. Un passage aux douanes plus efficace est l'un des principaux avantages de l'intégration d'un service ferroviaire intermodal transfrontalier à des solutions de transport.

Les entreprises peuvent créer de la valeur en diversifiant leur plan de transport et tirer parti des économies et de l'efficacité que procure le service ferroviaire intermodal. L'efficacité et les

bénéfices du transport intermodal aident à réduire les coûts d'approvisionnement, améliorent la compétitivité ainsi que la marge de profit d'une entreprise. Quand on sait que les coûts de transport peuvent compter jusqu'à 65% sur le prix d'un produit, l'incidence sur le bénéfice net d'une entreprise peut être majeure. On estime qu'une solution intermodale permet à un expéditeur d'économiser en moyenne de 10% à 40% sur les coûts de transport de longue distance.

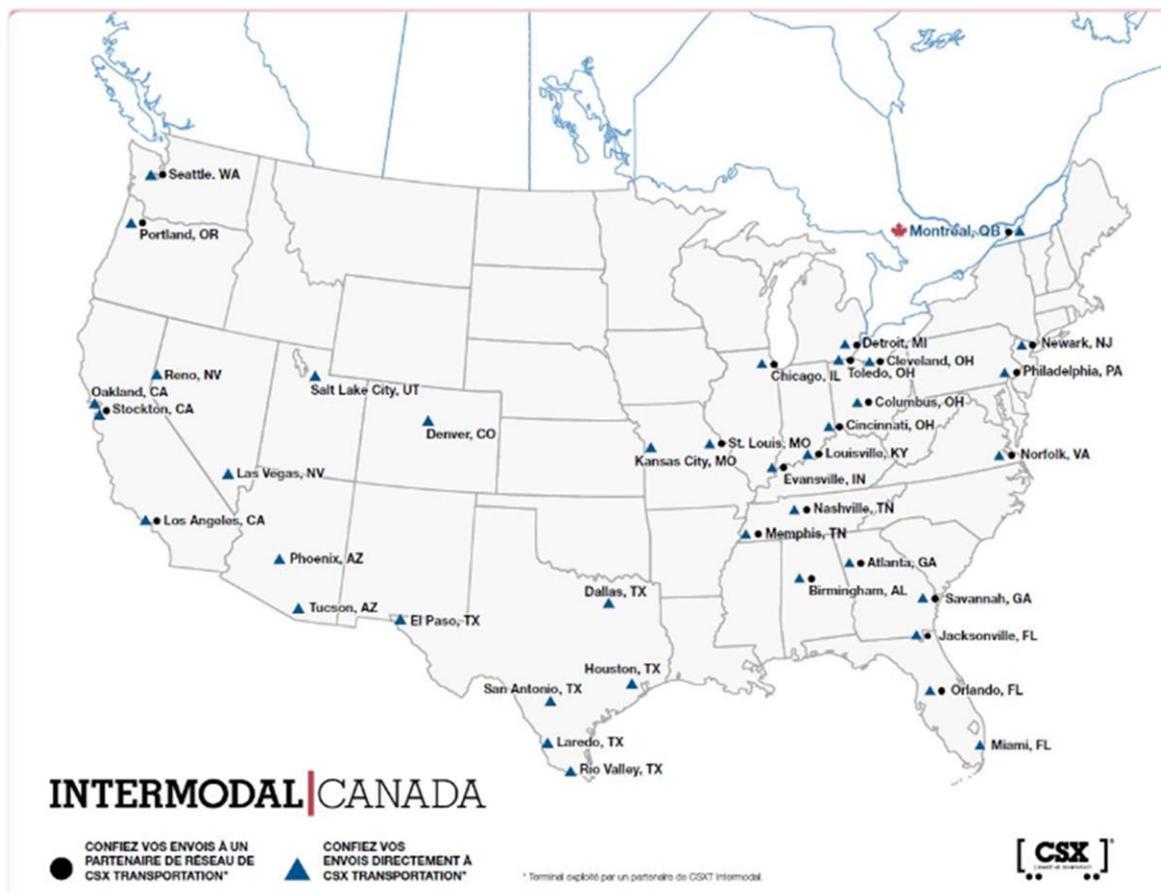
Les entreprises canadiennes et américaines désireuses d'accéder aux vastes marchés de l'Amérique du Nord peuvent ajouter une solution intermodale à leur service de transport par camion. Le transport ferroviaire intermodal procure des économies et des gains de productivité quand il s'agit d'expédier des marchandises outre-frontière.

L'offre intermodale de CSX

Le plus grand chemin de fer de l'est des États-Unis, par sa filiale CSXIT, dispose de plus de cinquante terminaux intermodaux à l'échelle de son réseau, offrant ainsi une capacité évolutive et des économies durables aux expéditeurs qui acheminent généralement leurs marchandises par la route entre le Canada et les États-Unis et même vers le Mexique.

Annuellement, ce sont dix-sept millions de chargements intermodaux qui sont déplacés sur les rails de CSX, faisant ainsi de sa filiale CSXIT un des plus importants exploitants de terminaux intermodaux en Amérique du Nord.

Accès intermodal américain



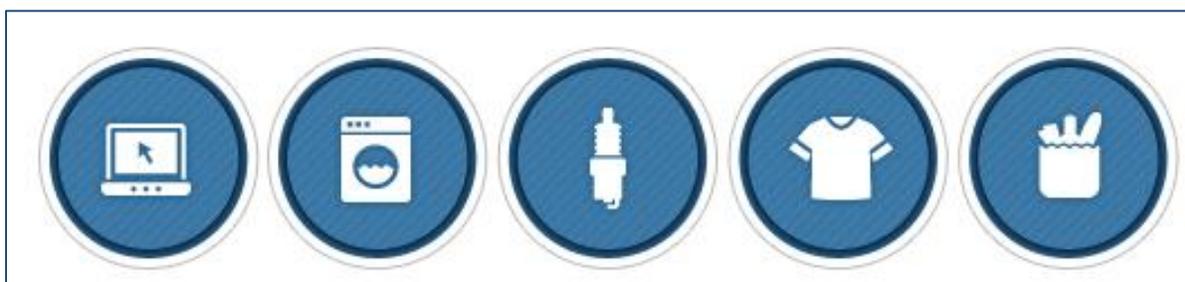
En novembre 2014, CSXIT inaugurerait son premier terminal intermodal canadien situé à Salaberry-de-Valleyfield, à moins d'une heure de Montréal. La construction de ce terminal a nécessité un investissement de 108 millions de dollars. Ces coûts incluent l'aménagement du terminal, des améliorations à la voie ferrée, certains travaux routiers pour faciliter l'accès au site ainsi que le déplacement de la voie principale du secteur résidentiel de Salaberry-de-Valleyfield vers le parc industriel et portuaire Perron. Le terminal, d'une superficie de 36 hectares, compte cinq voies ferrées parallèles de 750 mètres chacune et possède une capacité annuelle de traitement de 100 000 conteneurs.



Les entreprises qui expédient des marchandises à partir ou à destination de l'est du Canada ont donc accès au terminal intermodal transfrontalier ultramoderne de Salaberry-de-Valleyfield. **Ainsi les expéditeurs qui possèdent des centres de distribution, des entrepôts et des usines dans un rayon de 240 km de Montréal peuvent envisager la possibilité d'incorporer le rail à leur réseau.** Cette donnée est de toute première importance dans le contexte du développement des deux pôles logistiques dans la grande région de Montréal. Le service offert par CSX permet donc un accès rapide et économique aux principaux marchés américains.

Le terminal de Salaberry-de-Valleyfield permet le déplacement d'une grande variété de biens autant pour le marché américain que pour le marché canadien. CSX continue à développer des relations d'affaires avec des compagnies qui ont des installations au Québec en leur offrant un service avantageux pour leur chaîne logistique.

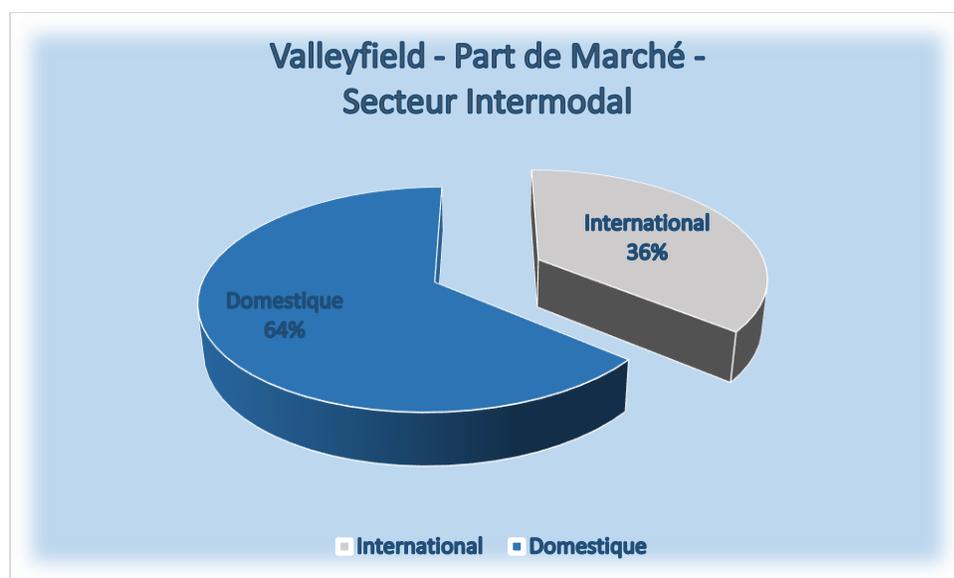
Les types de produits transportés sur le réseau de CSX sont quasi illimités. Si un produit fait partie de votre vie, les chances sont grandes qu'il ait transité sur un train de CSX.



Électronique Électroménagers Pièces d'auto Vêtements Nourriture

Depuis l'ouverture du terminal, nous nous sommes alliés à des compagnies de camionnage québécoises et avons établi des relations de partenariat afin de desservir de nouveaux clients ou de nouveaux marchés. Les produits de compagnies québécoises acheminés vers les États-Unis représentent 60% du volume annuel de notre terminal de Salaberry-de-Valleyfield. Par exemple, la société québécoise Pélican, qui fabrique des canots et des kayaks, achemine maintenant ses produits vers le sud des États-Unis en utilisant nos services intermodaux. Elle a aussi décidé d'établir sa plus récente usine à Salaberry-de-Valleyfield, à quelques kilomètres du terminal. Loin d'être une coïncidence, le choix de Pélican de s'établir dans la région s'explique en grande partie grâce à la présence du terminal de CSX.

Nos services intermodaux sont divisés en deux secteurs : le secteur maritime pour la marchandise entrant ou sortant des ports américains, et le secteur domestique qui permet le déplacement de conteneurs de 53 pieds en Amérique du Nord.



Le terminal de Salaberry-de-Valleyfield fait la promotion de son service domestique auprès de ses clients américains et canadiens. Les volumes du marché domestique ont augmenté de 52% comparativement à la même période l'an dernier, représentant ainsi 64% du volume jusqu'à présent en 2017. Le marché international ne représente que 36% des volumes qui ont transité au terminal de Salaberry-de-Valleyfield.

CSX continue à investir dans l'amélioration de son réseau de manière à mieux servir sa clientèle et ouvrir de nouveaux marchés à nos partenaires. L'ouverture d'une nouvelle plaque tournante

en Caroline du Nord et la fin de la construction d'un nouveau terminal à Pittsburgh, en Pennsylvanie, prévue pour la fin de l'été 2017, sont deux exemples de cette volonté de continuellement offrir de nouvelles possibilités de transport à nos clients. Nous pourrons aussi bientôt offrir un service plus direct vers la Côte Est des États-Unis grâce à un investissement de 150M\$ dans le Virginia Avenue Tunnel à Washington, DC. À terme, ce projet permettra de doubler la capacité de passage dans le tunnel. L'augmentation du dégagement intérieur du tunnel laissera suffisamment d'espace pour le passage de convois composés de conteneurs superposés. Cette amélioration se traduira par des économies pour nos clients et par un accès plus rapide aux états situés plus au sud de la capitale américaine.

Commentaires sur le projet de loi n° 85

CSX accueille avec enthousiasme l'intention du gouvernement du Québec d'adopter la *Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal*. La position stratégique, le long de l'autoroute 30, de notre terminal intermodal de Salaberry-de-Valleyfield, ainsi que notre accès aux principaux marchés américains seront des facteurs importants pour le succès de cette initiative gouvernementale. Nous avons été parmi les premiers à profiter du parachèvement de l'autoroute 30 et saluons la volonté du gouvernement de faciliter l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique aux abords de cet important lien autoroutier. La création des deux pôles logistiques en Montérégie contribuera au développement de ce secteur au Québec. Par sa proximité géographique, le terminal de Salaberry-de-Valleyfield deviendra rapidement un élément de réussite pour ces deux nouvelles installations.

Si nous avons choisi de nous établir ici il y a plus de 125 ans et si nous avons récemment procédé à un investissement de plus de 100M\$ dans la construction du nouveau terminal intermodal de Salaberry-de-Valleyfield, c'est parce que nous avons toujours cru au potentiel économique énorme du Québec. Le projet de loi 85 nous conforte encore plus dans ces décisions et nous sommes convaincus que nous pourrons jouer un rôle positif dans le succès de ce projet de même que dans le développement économique du Québec. Nous y croyons, car chez CSX « L'avenir est en mouvement ».

L'AVENIR EN MOUVEMENT

