



**Mémoire du CN concernant le projet de loi 85**

**Loi visant l'implantation de deux pôles logistique et d'un corridor de  
développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le  
développement de zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de  
Montréal**

**Consultations particulières et auditions publiques  
de la  
Commission de l'aménagement du territoire**

**16 Août 2017**

**Québec**

## Table des matières

|                                                                                                 |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Sommaire .....</b>                                                                           | <b>3</b>  |
| <b>Introduction .....</b>                                                                       | <b>4</b>  |
| <b>Le CN – le chemin de fer de l’Amérique du Nord .....</b>                                     | <b>4</b>  |
| <b>Le CN au Québec – un acteur majeur du développement économique ...</b>                       | <b>5</b>  |
| <b>La Stratégie maritime – une approche nécessairement intermodale<br/>et multi-sites .....</b> | <b>5</b>  |
| <b>Commentaires spécifiques sur le projet de loi 85 .....</b>                                   | <b>7</b>  |
| <b>Conclusion .....</b>                                                                         | <b>9</b>  |
| <b>Annexes .....</b>                                                                            | <b>10</b> |

## **Sommaire**

Le CN est l'un des plus grands chemins de fer en Amérique du Nord, transportant des marchandises d'une valeur de 250 milliards \$ par année pour ses clients. L'empreinte du CN au Québec est importante, que ce soit avec son siège social situé à Montréal, ses 3 600 employés, ses dépenses locales de 1,4 milliards \$ et ses 3 200 km de voies ferrées qui traversent plusieurs régions du Québec.

Le CN souhaite souligner son appui à l'adoption du projet de loi visant l'implantation de deux pôles logistique et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement de zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal.

Cependant, il nous apparaît important de souligner que les initiatives découlant de ce projet de loi devront s'inscrire dans une démarche multi-sites et qu'une approche intermodale du transport de marchandise est nécessaire au succès et au plein développement d'une industrie de la logistique forte et compétitive.

Plus spécifiquement, le CN formule les recommandations suivantes :

- 1. Miser sur la proximité du Port de Montréal et sur l'interconnexion des infrastructures de transport de marchandises.**

Le Port et les infrastructures se trouvant à proximité de ce dernier sont le cœur du transport de marchandise au Québec. Les sites privilégiés pour le développement d'entreprises de logistiques doivent profiter d'interconnexions performantes avec ces infrastructures.

- 2. Mettre en place un guichet unique efficace, transparent et équitable.**

Le guichet unique proposé est la clé qui permettra d'attirer les entreprises du secteur de la logistique. Il est primordial que ce dernier dispose des outils nécessaires pour accomplir sa tâche efficacement.

- 3. Coordonner les interventions avec les partenaires clés.**

Les instances locales et les joueurs clés des industries du transport de marchandises et de la logistique doivent être parties prenantes tout au long du processus pour en assurer le succès.

## **Introduction**

Le CN travaille en étroite collaboration avec le gouvernement du Québec depuis plusieurs années à l'élaboration de la première Stratégie maritime du Québec. À ce titre, le CN souhaite partager son expérience, son expertise et ses recommandations avec les membres de la Commission de l'aménagement du territoire aux termes de ses consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi 85, qui s'inscrit dans la mise en œuvre de la Stratégie maritime.

### **Le CN – le chemin de fer de l'Amérique du Nord**

Le CN est le chemin de fer de l'Amérique du Nord. Transporteur ferroviaire de classe 1<sup>1</sup>, son réseau ferroviaire rejoint trois côtes du continent : de l'Atlantique au Pacifique jusqu'au Golfe du Mexique. Long de 32 000 kilomètres, il s'étend dans huit provinces canadiennes et quatorze États américains<sup>2</sup>.

À l'échelle du continent, notre réseau comprend près de quatre cent cours de triage locales et régionales, quatre-vingt installations d'entreposage et de distribution, vingt terminaux intermodaux et cinq parcs logistiques à Montréal, Toronto, Calgary, Chicago et Memphis.

Au chapitre du transport maritime, nous desservons notamment les ports de Prince-Rupert, Vancouver, Halifax, Saint-John, Nouvelles-Orléans et Mobile et, au Québec, les ports de Montréal et Québec. Le CN dessert également les ports des Grands-Lacs où nous y exploitons une flotte de 9 laquiers. Nous exploitons en Colombie-Britannique un service de navette ferroviaire sur barge entre Prince-Rupert et Anchorage, Alaska, et au Québec, un service de traversier ferroviaire, Cogéma, entre Matane, Baie-Comeau et Sept-Îles.

Le CN est aussi très actif dans le camionnage. Notre filiale CNTL est l'une des plus importantes sociétés de transport en camions complets au Canada. Elle possède une

---

<sup>1</sup> En vertu des règlements du *Surface Transportation Board* aux États-Unis, les chemins de fers de Classe 1 devaient avoir des revenus excédents 250 M\$ annuellement en 1991 (ou 447 M\$ suivant l'indexation du seuil en 2016 (source : <https://www.stb.gov/econdata.nsf/DeflatorFactors?OpenView>.) Sept compagnies ferroviaires sont classées comme chemin de fer de Classe 1, soit, en plus du CN: Union Pacific; Norfolk Southern; Burlington Northern Santa Fe; CSX; le Canadien Pacifique; et Kansas City Southern.

<sup>2</sup> Voir la carte 1 en annexe.

équipe de plus de 960 conducteurs-propriétaires (dont 110 au Québec) et compte un parc de 8 000 châssis et de 8 000 conteneurs.

Véritable pilier de l'économie, le CN transporte annuellement des marchandises d'une valeur approximative de 250 G\$ pour ses clients dans un large éventail de secteurs et de produits. Les marchés desservis par le CN englobent tous les grands marchés canadiens et nous rejoignons près de 75% de la population américaine.

Le CN est un chef de file en matière d'efficience. Le ratio d'exploitation de la compagnie<sup>3</sup>, à 55.9% à la fin de l'exercice financier 2016, est le meilleur de l'industrie.

Notre modèle d'affaire s'articule sur une optique de chaîne d'approvisionnement où nous nous concentrons sur la collaboration avec nos partenaires et nos clients. Au Québec, CN est fier d'être avec le Port de Montréal et autres partenaires clés, un pilier fondateur de la seule grappe logistique au Canada, CargoM.

Le CN et ses employés sont sans contredit des experts qui parlent d'autorité en matière de transport, de logistique et de chaîne d'approvisionnement.

### **Le CN au Québec – un acteur majeur du développement économique**

Le CN est fier d'avoir son siège social à Montréal, où travaillent plus de 1 600 employés ainsi que l'ensemble de la haute direction de la compagnie. Au Québec, le CN compte plus de 3,600 employés et exploite 3,232 kilomètres de voies ferrées. Nous sommes présents ou à proximité de 283 municipalités et nos dépenses à l'échelle locale sont de l'ordre de 1,5 milliards \$. Nos dépenses en immobilisation totalisent 282 millions \$ et nous versons plus de 84 millions \$ en impôts provincial et foncier, taxes de vente et autre taxes. De plus, le CN joue un rôle de premier plan dans le transport de marchandises pour de nombreux clients, au bénéfice du développement économique de l'ensemble des régions du Québec.

### **La Stratégie maritime – une approche nécessairement intermodale et multi-sites**

Il ne fait aucun doute que le succès de la Stratégie maritime du Québec au chapitre du transport de marchandises repose sur une approche intermodale et multi-sites. À cet égard, nous sommes satisfaits de constater que le projet de loi 85 mise sur ces deux facteurs essentiels au plein développement d'un environnement d'affaires propice à l'implantation de nouvelles entreprises dans le secteur de la logistique.

---

<sup>3</sup> Le ratio d'exploitation exprime le rapport des charges d'exploitation aux produits d'exploitation. Un pourcentage plus bas étant la marque d'une plus grande efficience. Ils se situent en moyenne pour les chemins de fer de Classe 1 à plus de 65%.

L'intermodalité en matière de transport implique au moins deux modes de transport, mais la plupart du temps, trois modes de transports sont nécessaires. De concurrents, les acteurs impliqués dans le transport de la marchandise deviennent aussi des partenaires.

La collaboration intermodale est primordiale puisqu'elle permet de garantir et d'accroître la compétitivité des régions et l'optimisation des infrastructures et des équipements de transport, tant publiques que privées. Cette optimisation permet aussi de mettre en place les conditions nécessaires à une économie d'énergie et à une réduction des émissions de gaz à effet de serre en octroyant le meilleur mode de transport pour l'usage visé.

À cet égard la répartition de pôles logistiques dans la région métropolitaine de Montréal donne un avantage concurrentiel et stratégique évident avec des investissements importants au cours des dernières années ainsi que la présence d'une masse critique d'équipements intermodaux et de joueurs clés gravitant autour du Port de Montréal.

Le Port de Montréal ainsi que ses partenaires, les opérateurs de terminaux, les chemins de fer et lignes maritimes, ont aussi fait des investissements massifs au cours des dernières années afin de maximiser leurs opérations. À lui seul, le CN a construit en 2003 un terminal intermodal moderne, financé entièrement à partir de fonds privés, sur un site de 220 acres dans le secteur Lachine à Montréal. Ce terminal comprend 7 voies ferroviaires totalisant plus de 50 000 pieds de voies, une capacité d'entreposage de plus de 5 600 conteneurs et est doté d'équipements de pointe pour une gestion efficace des conteneurs et des entrées et sorties de camions.

En collaborant avec le gouvernement du Québec à la mise en place d'une Stratégie maritime moderne et efficiente, le CN a fait valoir à de nombreuses reprises l'importance de ne pas privilégier l'implantation d'un seul pôle logistique. Lors de l'annonce de la Stratégie maritime en juin 2015, le CN a accueilli favorablement le désir du gouvernement d'établir un modèle de pôle logistique multi-sites.

L'approche multi-sites permet de nouveaux développements lorsque ceux-ci sont requis. Mais elle permet avant tout de renforcer les développements et les investissements déjà réalisés et auxquels nous avons référé plus haut. L'optimisation de chacun des sites existant à leur pleine capacité doit être une priorité.

En d'autres mots, il est nécessaire de renforcer et d'optimiser l'offre existante tout en développant de nouveaux sites lorsque ces derniers offrent des solutions complémentaires, efficaces et interconnectées aux zones clés existantes.

### **Commentaires spécifiques sur le projet de loi 85**

D'entrée de jeu, le CN appuie le projet de loi no 85 et la création d'un guichet unique pour faciliter l'attraction de nouvelles entreprises du secteur de la logistique.

Afin de répondre aux deux grands facteurs de succès que sont l'intermodalité et l'approche multi-sites mentionnés plus haut, le CN souhaite partager quelques recommandations avec le gouvernement.

#### **Recommandation 1 : Miser sur la proximité du Port de Montréal et sur l'interconnexion des infrastructures de transport de marchandises.**

Bien que le CN soit favorable à une approche qui ne mise pas uniquement sur un seul site pour développer l'industrie de la logistique au Québec, il n'en demeure que le Port de Montréal et ses environs demeurent le cœur du transport de marchandise au Québec.

À cet effet, bien que l'intention de développer de nouveaux sites soit louable, une attention particulière doit être portée au plein développement du Port et aux infrastructures existantes qui peuvent être optimisées. Il est utile ici de rappeler que le Port de Montréal fait face à une concurrence accrue de plusieurs Ports de la côte Est américaine<sup>4</sup>.

Plusieurs sites à vocation industrielle sont toujours disponibles dans la région métropolitaine<sup>5</sup>. Comme mentionné précédemment, le CN est favorable à ce que plusieurs pôles logistiques et zones industrialo-portuaires soient développées. Cependant, l'interconnexion de ces sites avec les infrastructures existantes doit demeurer une priorité afin de permettre une approche intermodale efficace et ainsi réduire la consommation d'énergie, réduire les émissions de gaz à effet de serre, éviter le dézonage agricole et ultimement, permettre de livrer les marchandises aux entreprises du Québec de façon optimale.

En lien avec cette recommandation, le CN souligne que la décontamination des sites industriels existants est une condition essentielle au succès des démarches d'attraction d'entreprises du secteur de la logistique. À cet effet, des efforts devront être consentis pour faire la promotion des différents programmes d'aides gouvernementaux existants et voir à décontaminer ces terrains en amont des démarches d'implantation qui seront initiées par le guichet unique proposé dans le projet de loi.

---

<sup>4</sup> Voir la carte 2 en annexe.

<sup>5</sup> Voir la carte 3 en annexe.

## **Recommandation 2 : Mettre en place un guichet unique efficace, transparent et équitable.**

Le CN appui la création d'un guichet unique qui facilitera les démarches d'attraction et d'implantation d'entreprises du secteur de la logistique. Afin d'obtenir des résultats probants, ce guichet se doit d'être efficace, transparent et équitable.

L'efficacité du guichet se mesurera au nombre d'entreprises qui s'implanteront dans les zones visées. Pour assurer le succès de cette démarche, les entreprises intéressées à s'implanter au Québec devront bénéficier d'un processus rapide et bien calibré, qui nécessitera un travail en amont des démarches d'attraction.

Bien que le projet de loi à l'étude prévoie que le gouvernement disposera des habilitations nécessaires en matière de zonage, plusieurs autres types d'autorisations demeureront nécessaires pour qu'une entreprise puisse s'établir au Québec.

À cet égard, le CN recommande au gouvernement de mettre en place une procédure accélérée en ce qui a trait aux différentes autorisations, qu'elles soient de nature environnementales, urbanistique, de transport, etc. Cette procédure accélérée devrait être largement publicisée. Cette transparence permettra à l'ensemble des parties prenantes d'être au fait du processus et évitera les contestations en cours de route.

La transparence du processus favorisera aussi le traitement équitable de l'ensemble des zones et pôles identifiés dans le projet de loi. En effet, il importe de s'assurer qu'une zone ne soit pas favorisée au détriment d'une autre pour des raisons autres que des considérations d'ordre opérationnelles telles que la disponibilité de terrains en zone industrielle, l'existence d'interconnexions et les besoins spécifiques d'une entreprise souhaitant s'implanter au Québec.

## **Recommandation 3 : Coordonner les interventions avec les partenaires clés.**

Le gouvernement a récemment adopté une loi reconnaissant les municipalités comme gouvernement de proximité et augmentant leur autonomie. Le projet de loi 85 accordera certains pouvoirs au gouvernement qui pourraient empiéter sur l'autonomie des municipalités, notamment en matière de zonage.

Le CN comprend que l'objectif recherché par le gouvernement, soit l'implantation d'entreprises de logistique, dans plusieurs zones et pôles nécessite une approche standardisée qui évitera les disparités de traitement qui pourraient survenir entre les différentes régions et municipalités. À titre d'exemple, il faudrait éviter une surenchère de mesures d'attraction entre les différentes municipalités ou l'inverse, des mesures dilatoires visant à empêcher le développement d'entreprises dans les territoires visés.



Suivant l'esprit de loi sur la reconnaissance de leur statut de gouvernement de proximité, il nous apparaît évident que le gouvernement portera une attention particulière à consulter en amont les instances locales afin de mettre en place les règles qui régiront l'implantation des entreprises. Dans ses activités quotidiennes, le CN accorde une grande importance à la consultation de nos partenaires que sont les municipalités et nous encourageons le gouvernement à consulter ces dernières pour assurer l'acceptabilité sociale des futurs projets logistiques.

Il apparaît aussi essentiel, en plus des gouvernements locaux, de mettre en place un processus de consultation et de collaboration continue entre le gouvernement et les entreprises du secteur du transport des marchandises et du secteur de la logistique. À cet égard, le CN encourage le gouvernement à discuter avec la grappe métropolitaine de logistique et de transport de Montréal, CargoM, afin de convenir d'un processus bien défini de collaboration avec les acteurs clés du milieu.

### **Conclusion**

Le CN, acteur de premier plan du transport des marchandises en Amérique du Nord, appuie l'esprit du projet de loi 85, tout comme la mise en œuvre de la Stratégie maritime.

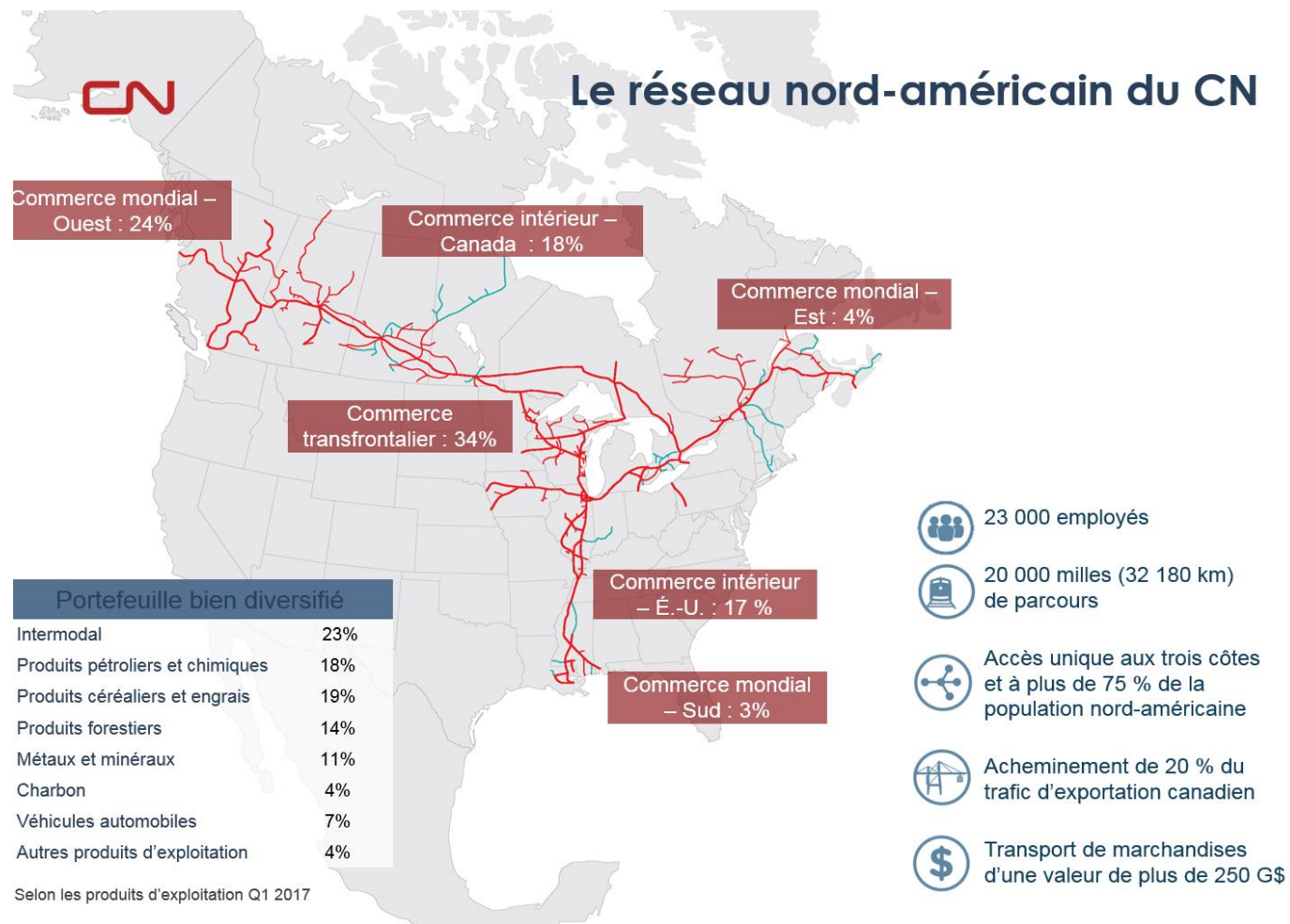
Le succès de cette Stratégie reposera nécessairement sur une approche multimodale et multi-sites dans la région métropolitaine, à proximité d'infrastructures majeures, telle que le Port de Montréal.

Le développement de nouvelles zones et de nouveaux corridors de transport sont des objectifs louables, mais une approche visant à optimiser les sites existants ne doit pas être mise de côté. En procédant ainsi, le gouvernement encouragera le transport multimodal et mettra en place les conditions essentielles au succès du guichet unique proposé dans le projet de loi.

La vitalité de notre industrie de la logistique et du transport de marchandise est essentielle au développement économique de plusieurs régions du Québec. Le CN, en tant qu'acteur de premier plan de cette industrie en Amérique du Nord, réitère sa pleine et entière collaboration au gouvernement afin d'assurer le succès des initiatives phares de la Stratégie maritime.

## Annexes

Carte 1 : Réseau ferroviaire du CN en Amérique du Nord



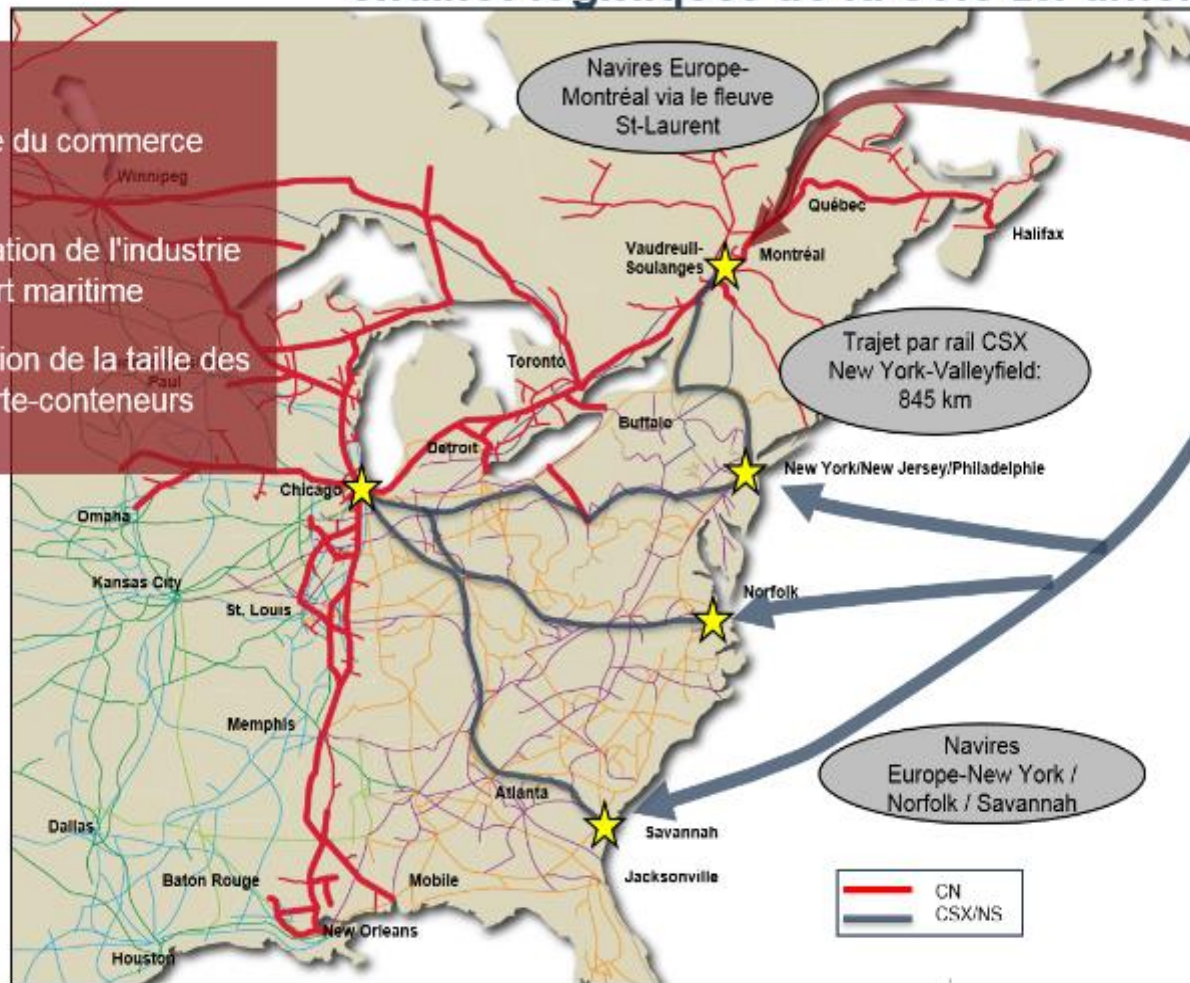
Carte 2 : Des concurrents bien présents



## Concurrence accrue entre le Port de Montréal et les chaînes logistiques de la côte Est américaine

### Tendances:

- Croissance du commerce mondial
- Transformation de l'industrie du transport maritime
- Augmentation de la taille des navires porte-conteneurs





Carte 3 : Des sites industriels à exploiter à leur plein potentiel



## Plusieurs sites industriels sont disponibles autour de Montréal

- Plus de 4 000 hectares d'espaces industriels sont disponibles pour des sites logistiques dans le Grand Montréal
- Minimise le dézonage des terrains agricoles

