CONTINENTAL RAIL
GATEWAY

CANADIAN PACIFIC

Port Windsor

MA OMENS WORLDWIDE COMPANY
BOREALIS

POUR PUBLICATION

PERSONNES-RESSOURCES : David Cree,
Administration portuaire de Windsor
519 258-5741 I wpa@portwindsor.com

Marge Byington, Continental Rail Gateway
313 719-6422 I mbyington@crgateway.com

Mike LoVecchio, Canadien Pacifique
778 772-9636, mike_lovecchio@cpr.ca

L'Administration portuaire de Windsor, Canadien Pacifique et Borealis deviennent partenaires au sein d'une coalition publique et privée

DETROIT/WINDSOR, Ont. — Le 17 juin 2010 — L'Administration portuaire de Windsor et Borealis Infrastructure, une division de l'*Ontario Municipal Employees Retirement System* (OMERS), et Canadien Pacifique (CP) ont formé la coalition Continental Rail Gateway (CRG), afin de profiter d'occasions dans le cadre du développement, du financement et de la construction d'un tunnel ferroviaire de remplacement sous la Detroit River.

Le tunnel actuel destiné au fret, qui supporte environ 350 000 wagons chaque année, a été inauguré en 1909, et demeure en excellent état aujourd'hui. Cependant, il ne peut pas accommoder les trains de porte-conteneurs à deux niveaux de 9 pi 6 po ainsi que les wagons de nouvelle génération à niveaux multiples utilisés par les expéditeurs et les fabricants d'automobiles. Le gabarit du tunnel a été augmenté à une seule occasion, en 1994, et ne peut pas être augmenté davantage.

Le remplacement du tunnel de 100 ans constitue une étape clé dans le projet pour rendre la région stratégique de Windsor/Essex County/Detroit/Wayne County plus concurrentielle en tant que plaque

tournante de logistique pour les fabricants, les manufacturiers, les expéditeurs de produits agricoles et les autres importateurs et exportateurs. Le tunnel de remplacement à dégagement élevé permettra aux trains de porte-conteneurs à deux niveaux en partance du Port de Montréal de circuler dans le corridor Montréal/Windsor/Détroit/Chicago. Il s'agit là d'un projet important pour la région, puisque le Port de Montréal prévoit doubler sa capacité de manutention de conteneurs au cours des prochaines dix années.

On prévoit que le projet créera plus de 2 200 emplois directs et indirects au cours de son développement et de la construction, et qu'il sera achevé trois ans après l'obtention des approbations sur le plan de l'environnement.

Plus tôt ce mois-ci, la description du projet du CRG a été soumise à Transport Canada en tant que premier document officiel soumis en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE). En outre, le travail entrepris en collaboration avec les représentants des organismes de réglementation des États-Unis sur les études environnementales, qui a commencé en 2009, se poursuivra de concert avec le *Michigan Department of Environmental Quality* et le *Corps of Engineers* de l'armée américaine.

« Le gouvernement et les dirigeants d'affaires se sont engagés à respecter la vision de collaboration transfrontalière réaliste, esquissée lors de la conférence HUB '09 qui a eu lieu à Windsor l'an dernier, souligne David Cree, président-directeur général de l'Administration portuaire de Windsor. Ce nouvel accord de coopération renforce les objectifs dont nous avons discuté. La construction d'un tunnel de remplacement aux dimensions plus importantes est cruciale pour la création d'emplois et pour faire de Windsor-Detroit l'une des plaques tournantes de logistique les plus importantes du Midwest. »

Marge Byington, porte-parole de CRG, déclare qu'une « approche transfrontalière pour le développement économique régional aurait dû voir le jour il y a longtemps. Cette entente témoigne des liens étroits qui unissent les États-Unis et son partenaire commercial le plus important, de même que des intérêts communs des exploitants ferroviaires et portuaires. »

Chacun des membres de la coalition du Continental Rail Gateway s'affairera activement à sensibiliser les élus, les administrateurs des agences de transport et les dirigeants commerciaux ainsi que d'autres intervenants à l'importance du projet international de remplacement du tunnel ferroviaire et ce, sur les deux rives de la Detroit River.

Pour obtenir un supplément d'information, visitez le site à l'adresse www.crgateway.com

- 30 -

Contexte :
Un centre de transport névralgique

Les passages frontaliers Detroit-Windsor constituent la porte d'entrée commerciale la plus achalandée au monde; en 2008, le trafic qui y a circulé représentait 137 milliards de dollars US, selon le département américain des Transports. Près de 16 % de ce total (21,5 G$ US) a été acheminé par train, contre 9 % en 2000. "L'activité économique générée par ce trafic assure de nombreux emplois en Ontario et dans l'État du Michigan", a confirmé une étude sur le trafic réalisée en février par Wilbur Smith Associates pour le compte du département des Transports du Michigan. En assurant des liens directs entre les océans Atlantique et Pacifique et le centre de l'Amérique du Nord, la région constitue un carrefour international pour l'acheminement des marchandises par la Voie maritime du Saint-Laurent, les Grands Lacs et le service ferroviaire entre les ports de l'est et de l'ouest du Canada et Chicago, de même que par des liens ferroviaires qui se rendent jusqu'au Mexique.

Le trafic ferroviaire transfrontalier compte pour près de 15 % de la valeur totale des échanges commerciaux États-Unis-pays de l'ALENA et le trafic maritime, pour 7 %.

Chacun des associés du Continental Rail Gateway apporte une contribution importante à ce mouvement commercial :

- **Port de Windsor :** Le volume de chargement a dépassé 5,2 millions de tonnes en 2008, ce qui en fait le troisième plus important parmi les administrations portuaires des Grands Lacs au Canada. Les principales marchandises manutentionnées sont le sel et les granulats de construction comme le sable et la pierre. Parmi les autres marchandises expédiées, on note le pétrole, les céréales, l'acier, le ciment et les cargaisons spéciales. Située à peu près au milieu du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, Windsor offre un maximum d'efficacité pour la manutention des chargements à destination de l'est et de l'ouest. Et comme c'est le grand port le plus au sud du Canada, il ne s'y forme qu'une mince couche de glace, si bien que les navires peuvent généralement naviguer toute l'année vers Toledo et Cleveland sur le lac Érié.
- **Canadien Pacifique** : Le Canadien Pacifique demeure déterminé à être le chemin de fer le plus sûr et le plus fluide en Amérique du Nord en mettant à profit l'ingéniosité de ses employés de tout le Canada et des États-Unis. C'est grâce à nos gens que nous pouvons offrir des solutions de transport innovatrices à nos clients et assurer le mouvement sécuritaire de nos trains dans les plus de 1 100 collectivités que nous traversons. Pour savoir comment nous pouvons mettre notre

ingéniosité à votre service, rendez-vous sur notre site à l'adresse www.cpr.ca.

- **Borealis Infrastructure :** Chef de file mondial dans les investissements dans l'infrastructure, Borealis a connu une croissance constante depuis sa création en 1997. Il gère un portefeuille diversifié de biens d'infrastructure de grande envergure dans le monde entier dont la valeur dépasse 47 milliards de dollars. Il fait des investissements à long terme dans les domaines du transport, de l'énergie, des pipelines et des télécommunications par satellite pour le compte du Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (OMERS), qui compte plus de 390 000 participants et est l'un des plus importants régimes de retraite publics au Canada. L'entreprise est établie à Toronto et a un bureau à Londres.
- **Tunnel ferroviaire :** Le tunnel ferroviaire actuel est en place depuis longtemps. Il y circule environ 350 000 wagons par année. Ce tunnel « neutre », ouvert à tous les transporteurs, arrive au deuxième rang pour la valeur annuelle du trafic marchandises ferroviaire É.-U.-Canada et au troisième rang pour la valeur du trafic marchandises ferroviaire É.-U.-pays de l'ALENA.

#