

Annexe I

Résolution du conseil municipal

Si pertinent, insérez ci-dessous la résolution du conseil municipal dûment certifiée autorisant le(s) signataire(s) de la demande à la présenter au ministre

Voir pièce jointe : **Rapport d'avancement QcRail**

Projet QC RAIL Rapport d'avancement

Une nouvelle infrastructure ferroviaire essentielle pour répondre aux
enjeux de Transport 2030

12 janvier 2018



É t a t d e s i t u a t i o n

Revue des activités :

Janvier – juin 2017

- Réalisation de l'étude préliminaire économique.
- Réalisation d'une étude préliminaire de potentiel commercial.
- Analyse d'impact du tracé sur les aires protégées et les terres revendiquées par les Premières Nations.
- Mission commerciale à Calgary – Précise un intérêt envers une solution rail nordique pour transport des hydrocarbures.
- Signature d'une lettre d'intérêt de la société Cargill envers Qc Rail.
- Entente de consentement avec la Première Nation innue de Pessamit concernant le projet.

Juillet – août 2017

- Mandat pour le développement d'un outil de présentation flash du projet en vue de rencontres d'intérêt des investisseurs et d'une étude de marché.
- Intégration du projet Qc Rail dans le plan de développement de la zone industriello-portuaire de Baie-Comeau.
- Présentation du projet à la direction marché canadien et américain d'IDQ pour intérêt.
- Intérêt manifesté et signature d'une lettre d'appui de l'aluminerie Alcoa.
- Discussion avec le premier ministre Philippe Couillard concernant le projet. Celui-ci démontre un intérêt.

Septembre 2017

- Dépôt du projet au Fonds national des corridors commerciaux (FNCC).
- Présentation du projet au ministre D'Amour, responsable de la Stratégie maritime.
- Présentation du projet à la Société du Plan Nord.
- Présentation du projet au cabinet du ministre de l'Industrie (McFarlane et Lévesque) de même qu'à Sandra Lafontaine (TC) pour fins de commentaires.

Octobre 2017

- Réception de l'admissibilité du projet au programme FNCC.
- Décision de déposer une demande d'aide financière de 2,3 M\$ dans une proposition détaillée. Le projet en demande à Transports Canada vise le financement d'une étude de faisabilité du projet devant se réaliser en 2018 - 2019.
- Lancement d'un appel d'offres auprès de firmes spécialisées d'envergure nationale pour la réalisation d'une étude de marché. La firme retenue est DELOITTE.
- Confirmation d'investisseurs privés pour le projet d'un montant de 2 250 000 \$.
- Dépôt d'une demande de soutien financier à la Société du Plan Nord pour étude de marché.

Novembre 2017

- Dépôt de la proposition détaillée au FNCC.
- Dépôt d'une demande de soutien financier de 5 M\$ au Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation du Québec pour contribution à l'étude de faisabilité technicoéconomique.
- Amorce de discussion avec les élus de la MRC Maria-Chapdelaine concernant le projet.

Décembre 2017

- Confirmation du financement du MESI pour la phase 1 de l'étude de marché (validation du potentiel commercial).
- Confirmation que la banque sur les infrastructures ne pourra recevoir des projets qu'à partir de janvier 2018.

Janvier 2018

- Lancement du mandat phase 1 de l'étude de faisabilité.

Prochaines étapes :

Janvier-mars 2018

- Dépôt du plan de financement à la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ-Infra) et à la banque sur les infrastructures du Canada.
- Réception des résultats de l'étude de marché – fin février.
- Confirmation du financement du projet par le FNCC et les autres partenaires financiers.

Avril - juin 2018

- Structuration de l'entité juridique.
- Mobilisation des acteurs et démarrage de l'étude de faisabilité (15 mois).

Attentes envers le gouvernement du Canada

- Que Transports Canada appuie le projet d'étude de faisabilité technicoéconomique de Qc Rail dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC).
- Qu'ID Manicouagan soit guidé dans le cadre du dépôt du projet à la banque sur les infrastructures du Canada.

Annexe II

Caractéristiques du projet

Si pertinent, insérez ci-dessous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.)

Voir pièce jointe : **Transports Canada_Norme TC-E-05f**



Norme relative aux gabarits ferroviaires

14 mai 1992 (TC E-05)



Transports
Canada

Canada

1. CHAMP D'APPLICATION

- 1.1 La présente Norme vise toutes les voies appartenant à une société ferroviaire ou exploitées par elle.

2. INTERPRETATION

- 2.1 Dans cette Norme:

Le terme “ingénieur en chef” désigne la personne occupant le poste correspondant ou, dans le cas des compagnies où un tel poste n’existe pas, le cadre supérieur nommé pour en assumer les fonctions.

3. GABARITS NORMALISÉS

Sous réserve de l’article 4:

- 3.1 (a) tout ouvrage au-dessus ou à côté d’une voie ferrée, sauf les ouvrages assujettis aux alinéas b), c) et d) ci-après, doit présenter le gabarit minimum établi dans le schéma 1;
- (b) tous les ponts ferroviaires, les paravalanches et les ponts supérieurs en bois doivent présenter le gabarit minimum établi dans le schéma 2;
- (c) tous les tunnels ferroviaires doivent présenter le gabarit minimum établi dans le schéma 3;
- (d) les embranchements industriels doivent présenter le gabarit minimum établi dans le schéma 4, lorsque ce gabarit doit être différent de celui du schéma 1;
- (e) il faut prévoir un dégagement latéral de 25,4 mm (1 po) par degré de courbure de la voie.
- (f) tous les schémas de gabarit doivent être faits perpendiculairement au sommet du rail.

4. GABARITS RÉDUITS

- 4.1 Les ouvrages actuels : ponts, paravalanches, ponts supérieurs en bois et tunnels, qui respectent les exigences de gabarit antérieures, mais empiètent sur les gabarits décrits dans le présent document, ne doivent pas être considérés comme ayant un gabarit réduit et peuvent être conservés tels quels jusqu’à ce que l’obstacle soit modifié ou remplacé.

- 4.2 Les gabarits non conformes aux dispositions de l'article 3 ci-dessus sont permis dans les circonstances ou pour les installations suivantes:
- (a) sur une voie d'atelier principal, diesel ou de matériel remorqué;
 - (b) dans les ouvertures de porte des bâtiments;
 - (c) les rampes, plates-formes et ouvrages similaires visant à faciliter le chargement, le déchargement, le petit entretien et la maintenance;
 - (d) les ouvrages permanents servant ou participant au lavage du matériel roulant;
 - (e) les restrictions temporaires nécessaires pour faciliter la construction ou la réparation d'ouvrages supérieurs, auquel cas les équipes de train doivent être notifiées.
- 4.3
- (a) Lorsque les circonstances ne permettent pas les gabarits normalisés dont il est question au paragraphe 3.1, l'ingénieur en chef peut autoriser des exceptions.
 - (b) Des modifications peuvent être apportées aux gabarits dont il est question au paragraphe 4.1 et aux alinéas a), d) et e) du paragraphe 4.2, avec l'approbation de l'ingénieur en chef.
 - (c) La construction d'un ouvrage d'un gabarit réduit ne doit être entreprise qu'avec l'approbation de l'ingénieur en chef.
- 4.4 Aux endroits décrits aux alinéas b) et c) du paragraphe 4.2 et où l'ingénieur en chef, conformément aux paragraphes 3.1 et 4.3, a autorisé un gabarit réduit, un panneau indicateur de gabarit réduit, représenté à l'Annexe A, sera installé et maintenu en bon état à côté de la voie sur laquelle l'obstacle est situé et à une distance suffisante de ce dernier. Lorsqu'il existe un empêchement physique à l'installation d'un tel panneau, le gabarit réduit sera mentionné dans des instructions spéciales.
- 4.5 Les demandes d'aménagement d'ouvrages à gabarit réduit doivent être présentées à l'ingénieur en chef et donner les précisions suivantes:
- (a) les motifs d'un tel aménagement;
 - (b) si les mouvements sur les voies concernées doivent se faire au moyen d'une locomotive, d'un tire-wagon ou à la gravité;

- (c) si les locomotives auront à dépasser le point d'application du gabarit réduit;
 - (d) le type de wagons et voitures qui auront à dépasser le point d'application du gabarit réduit;
 - (e) la confirmation de l'impossibilité de réorienter les voies de manière à éviter le point d'application du gabarit réduit, ou de déplacer l'obstacle en question à un endroit où il ne constituera plus une restriction;
 - (f) le caractère permanent ou temporaire du gabarit réduit;
 - (g) la position relative des voies et de l'obstacle, représentée au moyen d'un schéma qui montrera aussi une coupe transversale à chaque point d'application du gabarit réduit pour indiquer le dégagement vertical depuis le sommet du rail et le dégagement horizontal depuis l'axe de la voie, ainsi que l'emplacement du panneau indicateur de gabarit réduit.
- 4.6 Les employés ne doivent pas se tenir sur le côté ni sur le toit d'une locomotive, d'un wagon ou d'une voiture en mouvement là où le gabarit est réduit.

5. ENTRAXES

5.1 Sous réserve du paragraphe 5.2, l'entraxe des voies construites ou réaménagées après l'entrée en vigueur de la présente Norme doit respecter les espacements minimums prescrits ci-dessous, et tenir compte suffisamment du dévers ainsi que de la courbure:

- (a) Entre deux voies principales 3,96 m (13 pi)
- (b) Entre une voie principale et une voie d'évitement 4,27 m (14 pi)
- (c) Entre une voie principale ou une voie de circulation et une voie de triage parallèle 4,27 m (14 pi)
- (d) Entre deux voies de triage 4,11 m (13 pi 6 po)
- (e) Entre faisceaux de triage et autres voies 4,57 m (15 pi)
- (f) Entre faisceaux de triage parallèles 5,49 m (18 pi)

- (g) Entre deux voies de halle à marchandises 3,66 m (12 pi)
 - (h) Entre deux voies de débord, par paire 3,66 m (12 pi)
 - (i) Entre deux voies d'une gare voyageurs, sans quai mitoyen 3,96 m (13 pi)
- 5.2 (a) Lorsque les circonstances ne permettent pas les entraxes recommandés au paragraphe 5.1, l'ingénieur en chef peut autoriser des exceptions.
- (b) La construction des voies à entraxe inférieur aux valeurs prévues à l'alinéa a) du paragraphe 5.2 ne doit pas commencer sans l'approbation de l'ingénieur en chef.
- 5.3 Il faut tenir compte de la courbure et du dévers de la voie en ajoutant à l'entraxe minimum les valeurs suivantes:
- (a) 50,8 mm (2 po) par degré de courbure;
 - (b) là où, dans une courbe, le dévers du rail extérieur dépasse celui du rail intérieur d'une voie adjacente, 63,5 mm (2 po 1/2) par tranche de 25,4 mm (1 po) de différence.

6. CONTRAT D'EMBRANCHEMENT

- 6.1 Les contrats d'embranchement renfermeront une clause énonçant les prescriptions de la présente Norme.

7. FILS ET CONDUCTEURS

- 7.1 Pour les gabarits minimums, il sera tenu compte de la norme C22.3 de l'Association canadienne de normalisation (CSA).

8. NOTIFICATION DU MINISTRE DES TRANSPORTS

- 8.1 Le ministre des Transports doit être notifié par écrit:

- (a) des gabarits conformes aux dispositions des alinéas b) et c) du paragraphe 4.2 et à l'alinéa a) du paragraphe 4.3;
- (b) des écarts par rapport aux entraxes prescrits aux alinéas a), b) et c) du paragraphe 5.1.

Schéma 1: Tous les ouvrages au-dessus ou à côté des voies ferrées (Échelle 1:75)

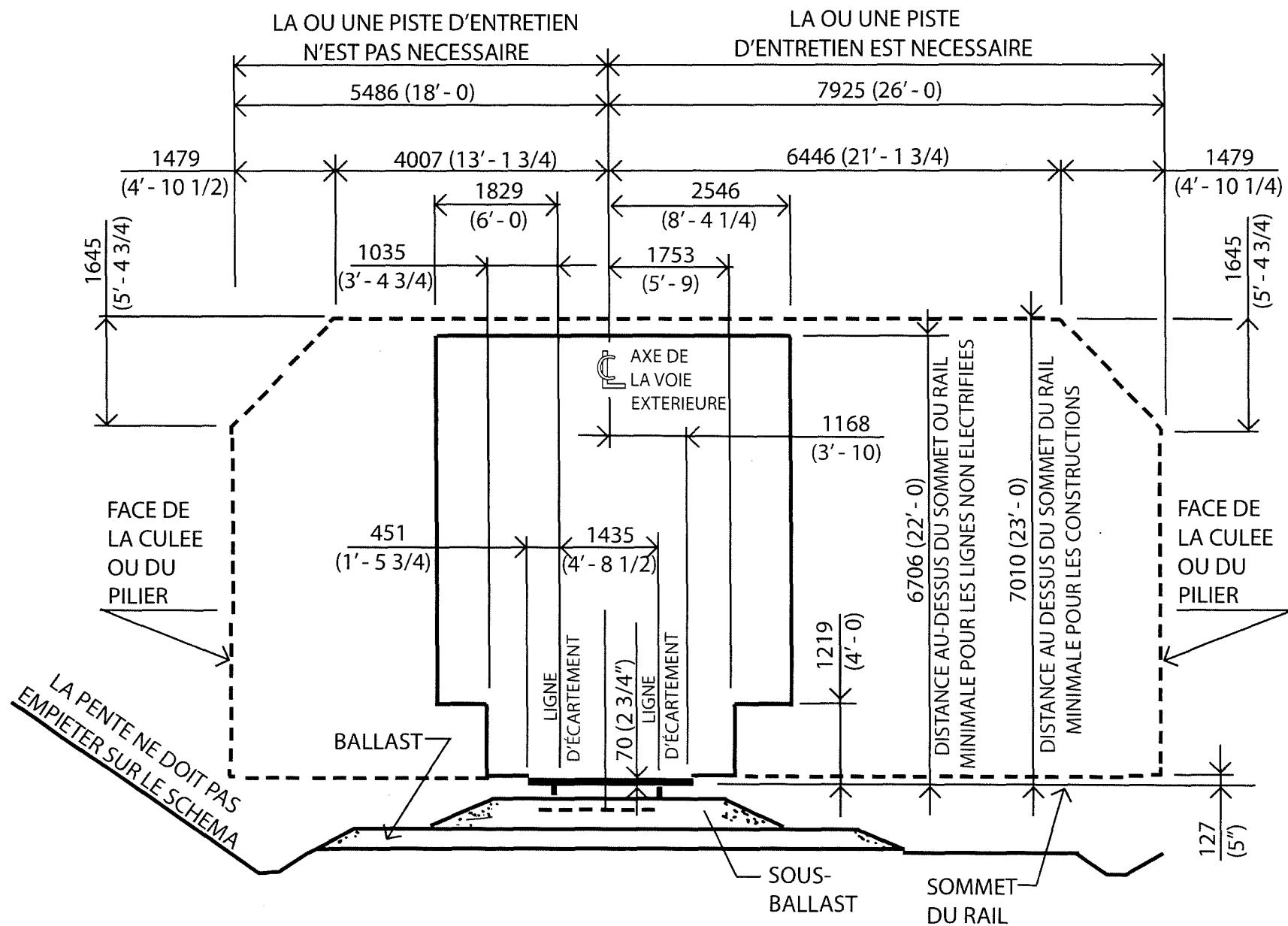
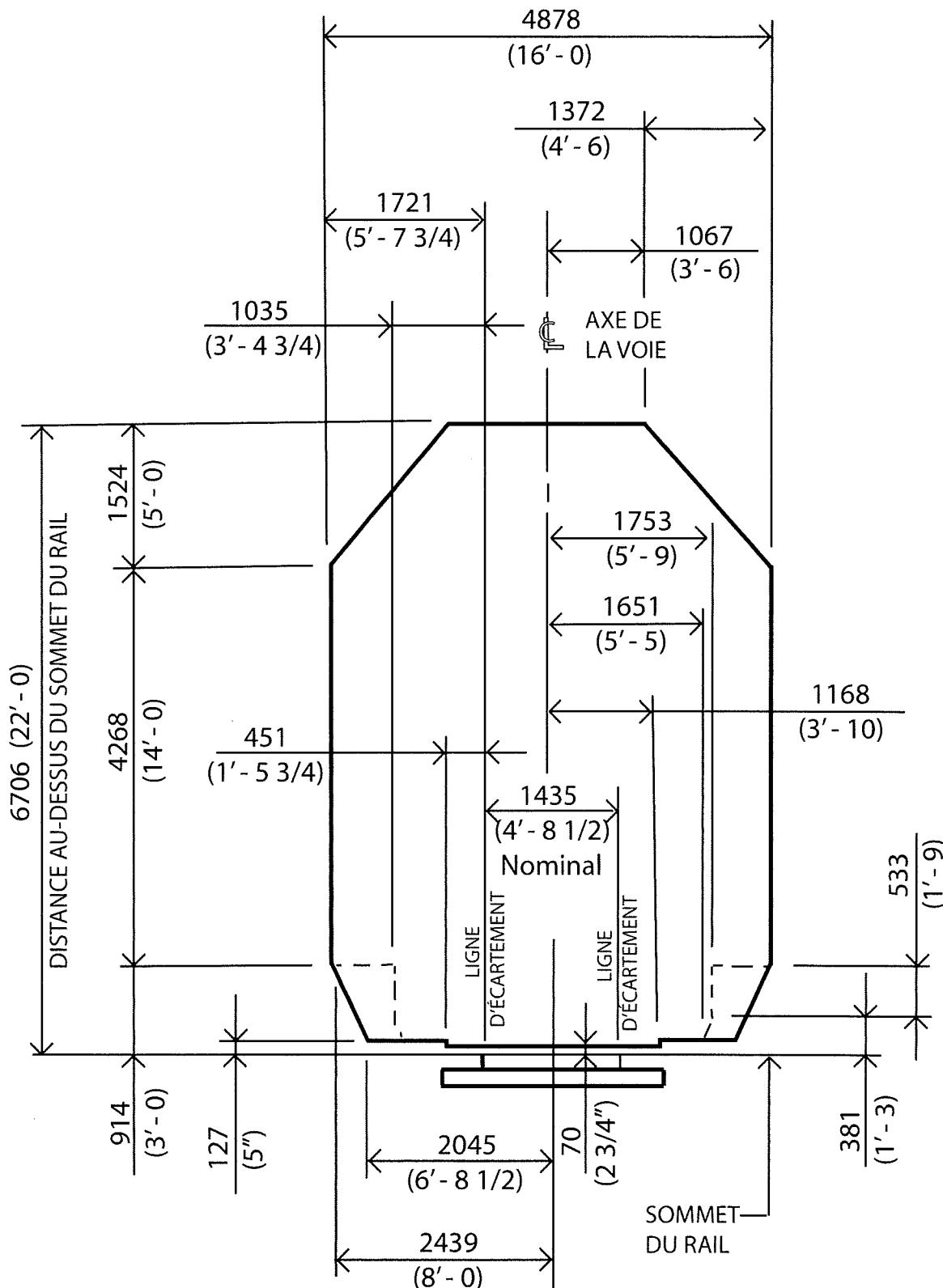


Schéma 2: Tous les ponts ferroviaires, paravalanches,
et ponts supérieurs en bois (Échelle 1:75)



Note: Le trait tireté indique le gabarit minimum qui peut être utilisé quand l'ingénieur en chef en donne l'autorisation.

Schéma 3: Tous les Tunnels Ferroviaires (Échelle 1:75)

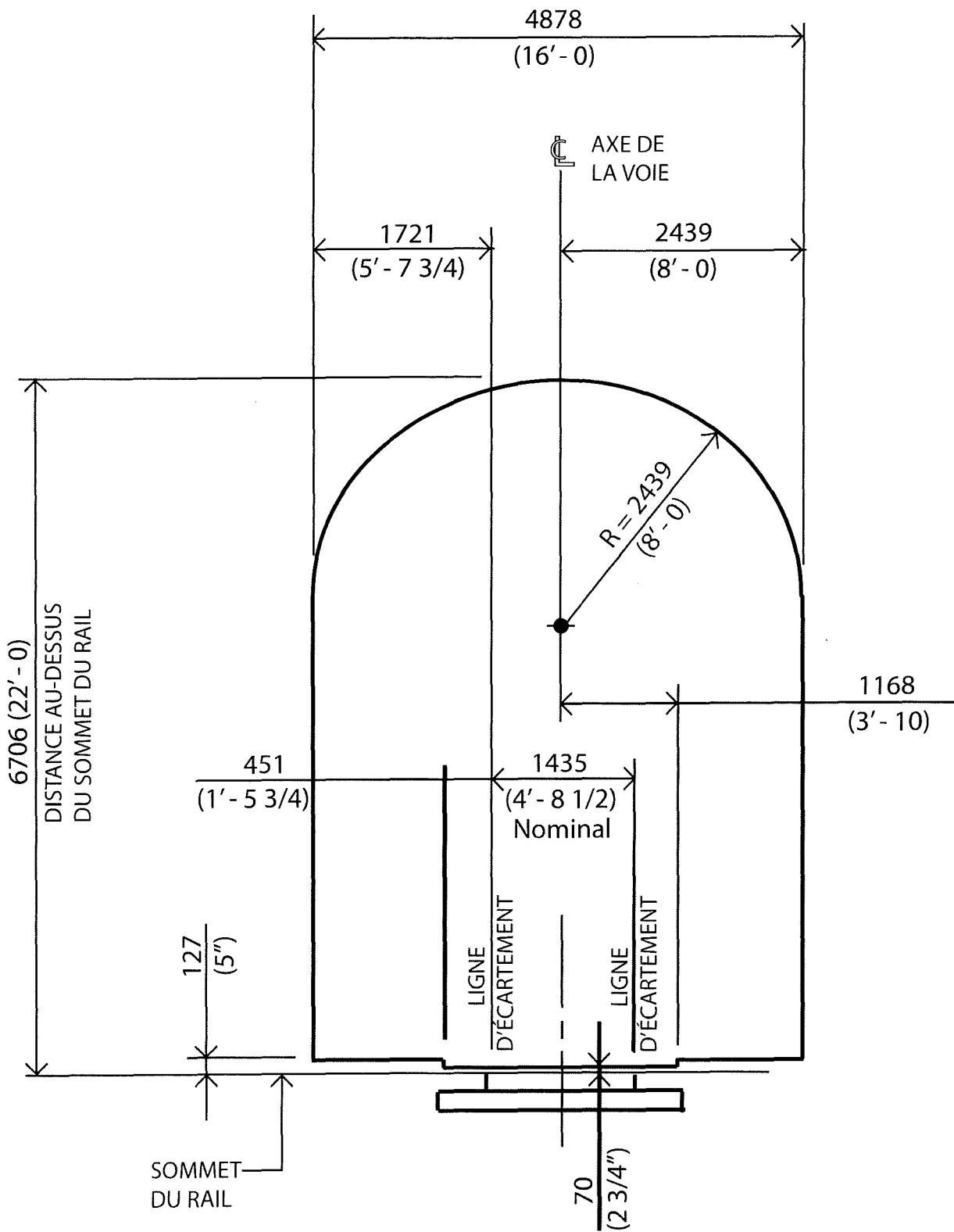
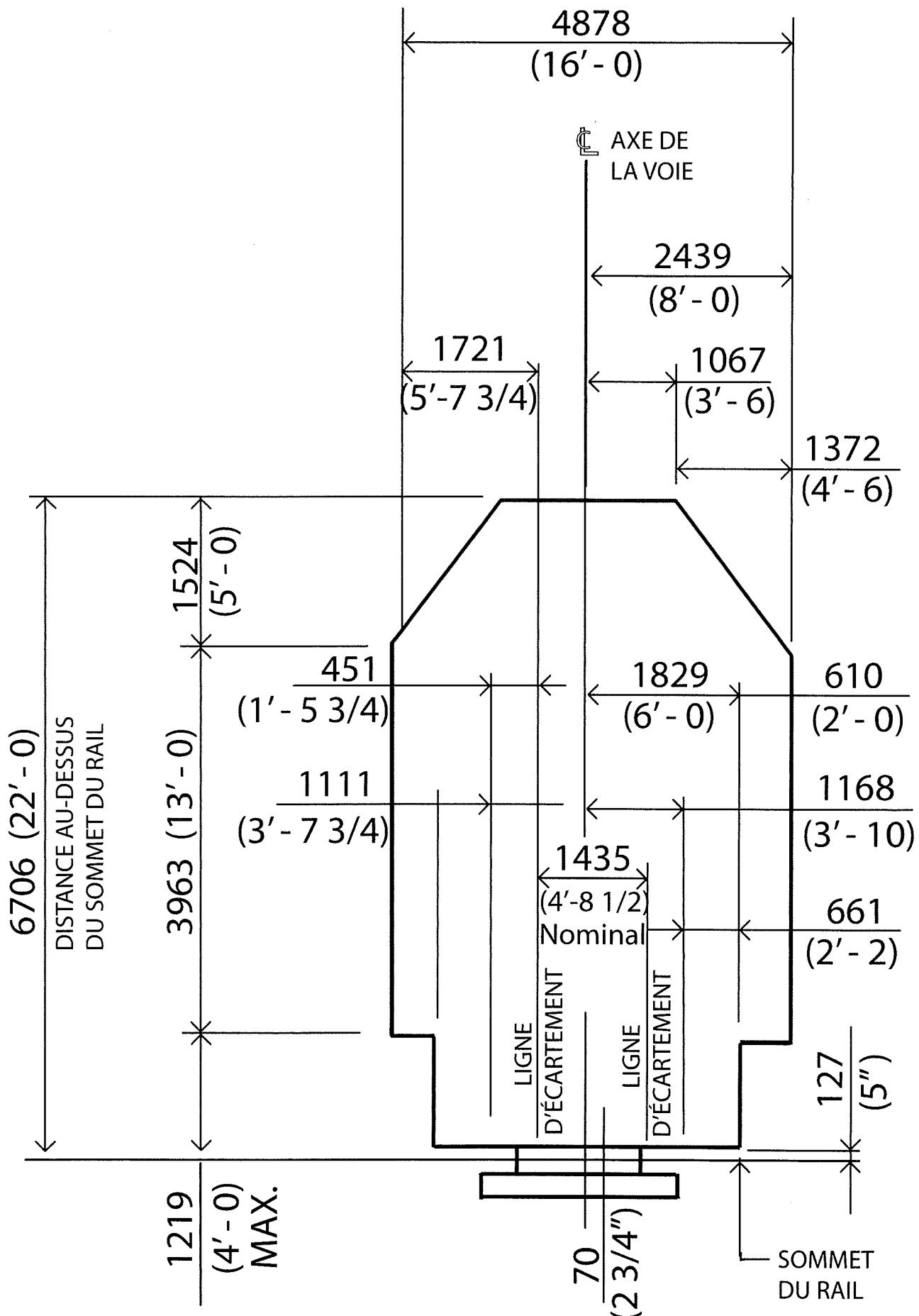
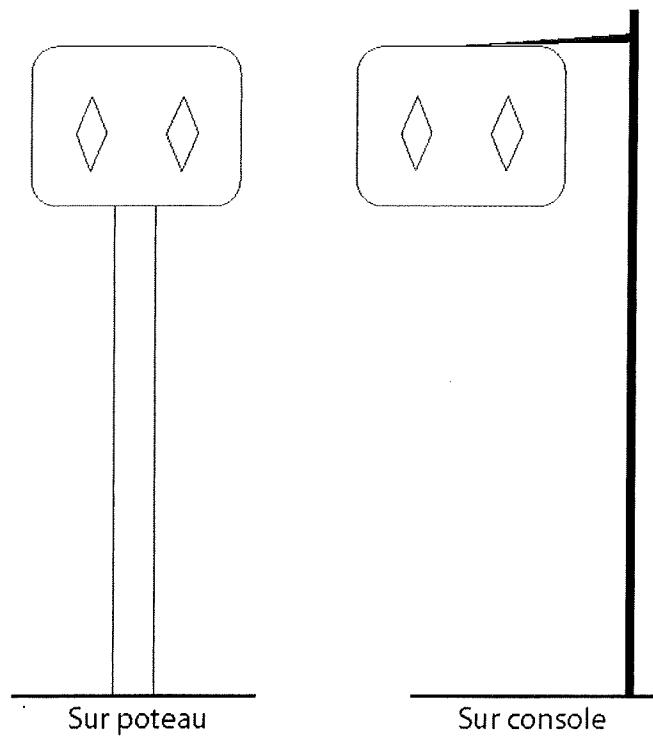


Schéma 4: Embranchement Industriels (Échelle 1:75)

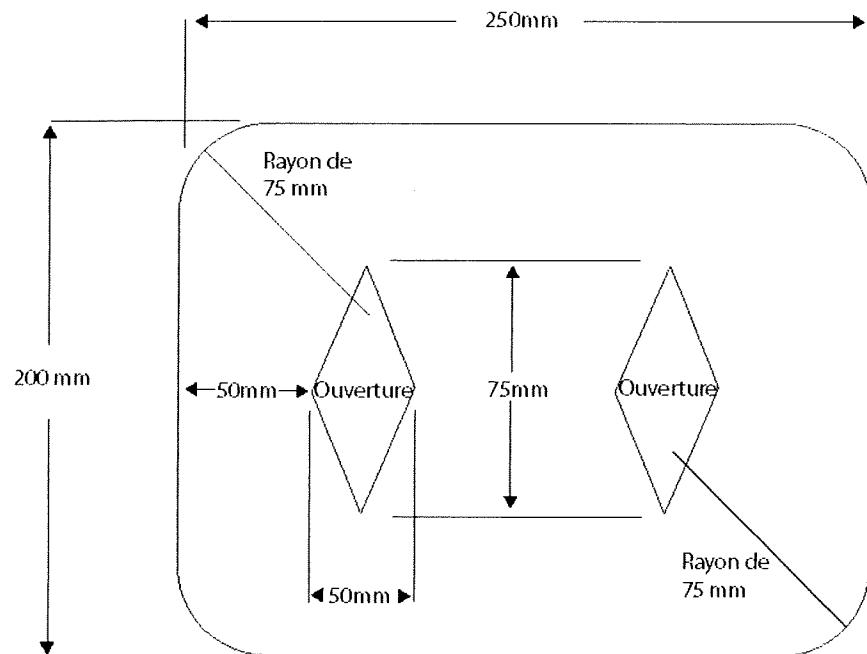


Annexe A: Panneau de gabarit réduit

Façons de poser les panneaux



Dimension du panneau



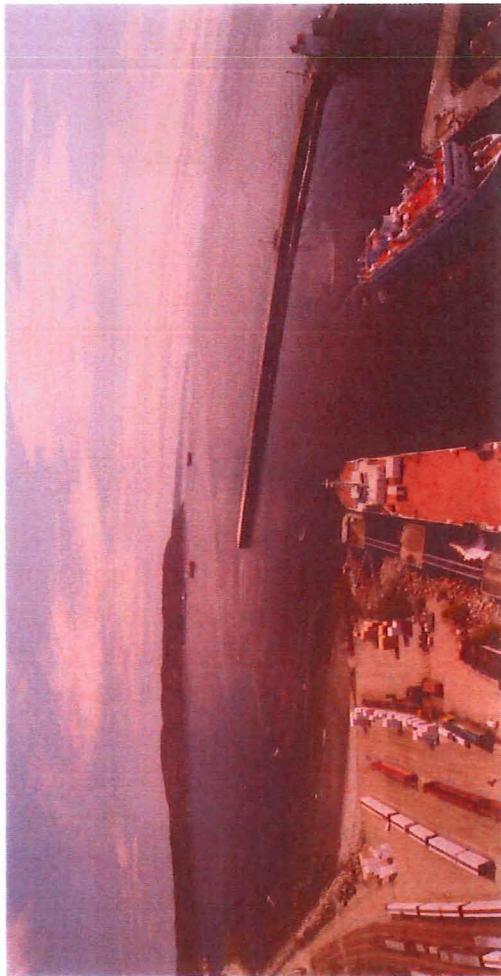
- Norme de matériel réfléchissant: 62-GP-11M
- Capacité de réflexion: Niveau 1
- Recouvrement en feuilles: Recouvrement en feuilles réfléchissant jaune doit recouvrir toute la surface

Annexe III

Présentation du projet QcRail

Insérez une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet ainsi que, s'il y a lieu, un plan de localisation des travaux ou des activités à une échelle adéquate indiquant notamment les infrastructures en place par rapport au site des travaux.

Voir pièce jointe : **ID Manic_QcRail_FR_15 fév 2018**



PRÉSENTATION DU TERRITOIRE



QC RAIL

Un corridor de commerce

pour une nouvelle porte continentale en Atlantique Nord

INNOVATION ET
DÉVELOPPEMENT
MANIC





PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

BAIE-COMEAU
LES INFRASTRUCTURES ACTUELLES

Transport routier

- Routes 138 et 389
- Quai de la Société des traversiers du Québec (Baie-Comeau – Matane – Godbout)
- Chemin forestiers C-901 et Toulustouc

Transport maritime

- Quatre quais publics, en eau profonde
- Rampe Ro-Ro
- Plus important terminal céréalier dans l'est de l'Amérique du Nord (Cargill)

Parcs industriels

- Sept parcs industriels à grande capacité portante (Baie-Comeau, Pointe-aux-Outardes, Ragueneau)

Transport ferroviaire

- Desserte ferroviaire avec débarcadère et cour de triage qui appartient à la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR)
- Traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel (26 wagons standards)

Transport aérien

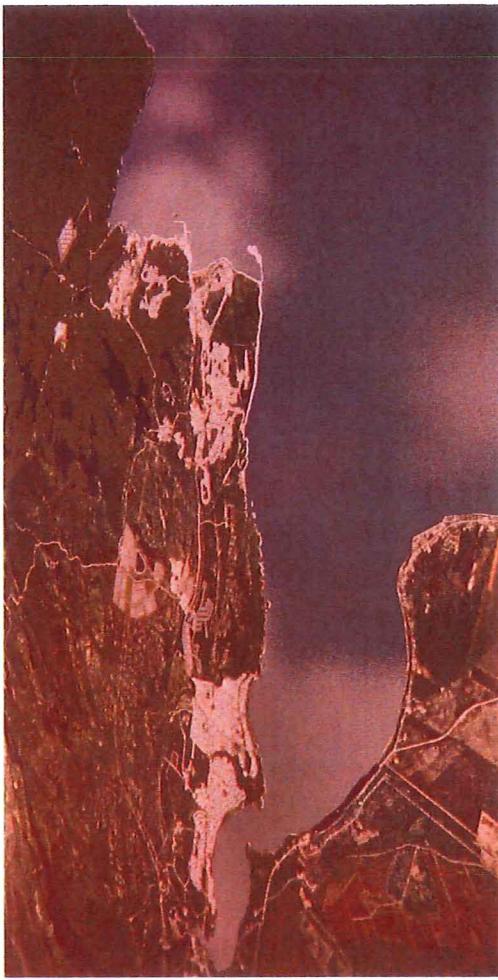
- Aéroport régional de Baie-Comeau

Energie : postes et lignes

- Complexe Manic-Outardes – Toulustouc
- Centrale hydroélectrique Manicouagan (335 W)
- Postes et lignes de distribution privés
- Postes : Micoua, Manic, Hauerne et Lafleche

Reconnaissance par le gouvernement du Québec comme zone industriale-portuaire dans le cadre de la Stratégie maritime du Québec.

PRÉSENTATION DU TERRITOIRE



MISE EN CONTEXTE



STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL



ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE AVEC L'EUROPE

L'Accord économique et commercial global (AECG - CETA) entre le Canada et l'Union européenne vise à renforcer les relations économiques et stimuler le commerce du Canada avec le deuxième marché mondial. Le Québec est particulièrement bien positionné pour profiter des nombreuses opportunités commerciales à venir avec les partenaires actuels et futurs.

MISE EN CONTEXTE



L'INITIATIVE DES CORRIDORS DE COMMERCE ET DE TRANSPORT

Le réseau ferroviaire canadien est appelé à être de plus en plus sollicité, notamment en raison de la croissance de la demande pour les ressources canadiennes, comme le grain, les biens manufacturés et les produits pétroliers.

Des investissements sont requis pour assurer sa fiabilité et sa fluidité pour tirer profit de la croissance des marchés.

MISE EN CONTEXTE

INITIATIVE DES CORRIDORS DE COMMERCE ET DE TRANSPORT ET FONDS NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX

Le gouvernement du Canada investira 10,1 milliards de dollars sur 11 ans dans des projets liés au commerce et au transport, notamment pour mettre en place des corridors de transport plus sûrs et efficaces vers les marchés internationaux et renforcer la compétitivité et la croissance des entreprises canadiennes.

Afin d'appuyer cette vision et renforcer le corridor de commerce Québec-Ontario, Baie-Comeau souhaite se positionner et devenir, à l'horizon 2025, l'un des plus importants terminaux en eau profonde de l'Est du Canada et la nouvelle porte continentale sur l'Atlantique Nord.

MISE EN CONTEXTE

LE PLAN NORD ET LA STRATÉGIE MARITIME

Le Plan Nord est le grand chantier de développement du Nord Québécois. À l'horizon 2035, le Plan Nord aura permis la mise en valeur du potentiel diversifié du territoire, au bénéfice de ses populations et de tout le Québec. Le Fonds du Plan Nord dispose de 356,7 M\$ pour la période 2015-2020 afin de mettre en œuvre des projets structurants d'infrastructures, de développement des ressources et de soutien aux communautés.

La Stratégie maritime du Québec a pour objectifs de stimuler une croissance durable de l'économie maritime québécoise et d'encourager la création d'emplois de qualité, dans toutes les régions du Québec. La Stratégie prévoit une somme de plus de 800 M\$ pour l'investissement dans les zones industrielles-portuaires.



MISE EN CONTEXTE



PROJET QC RAIL



PROJET QC RAIL

QC RAIL

UN CORRIDOR DE COMMERCE POUR UNE NOUVELLE PORTE CONTINENTALE EN ATLANTIQUE NORD

Un projet d'infrastructure ferroviaire de 370 km entre Dolbeau-Mistassini et le terminal maritime en eau profonde de Baie-Comeau.

La solution pour :

- Permettre aux intrants et extrants commerciaux de circuler efficacement sur le réseau continental et aux entreprises canadiennes d'accéder directement aux marchés mondiaux;
- Désengorger les axes ferroviaires existants;
- Améliorer les services ferroviaires à la clientèle de l'Est du Canada;
- Simplifier la chaîne logistique de transport pour les entreprises de l'Ouest qui ciblent les marchés d'exportation de l'Atlantique Nord;
- Accroître la sécurité du transport ferroviaire des produits dangereux par la construction d'un axe éloigné des milieux habiles et des zones environnementales sensibles.



DESCRIPTION DU POTENTIEL COMMERCIAL

Un nouveau corridor nordique pour les exportations canadiennes :

Estime des marchandises qui pourraient transiter par Baie-Comeau :

- Alimentaire (Prairies et Ontario) : 6.9 M de Tm
- Mineral non métallique (Ontario et Québec) : 3.5 M de Tm
- Métaux (Ontario et Québec) : 1.7 M de Tm
- Charbon (Colombie-Britannique et Alberta) : 4.7 M de Tm
- Hydrocarbures (Alberta et Saskatchewan) : 3.9 M de Tm
- Fertilisants (Saskatchewan) : 2.3 M de Tm
- Produits forestiers (Ontario et Québec) : 1.9 M de Tm

Et autres cargos totalisant 29.1 M de Tm

PROJET QC RAIL



PROJET QC RAIL



PROJET QC RAIL

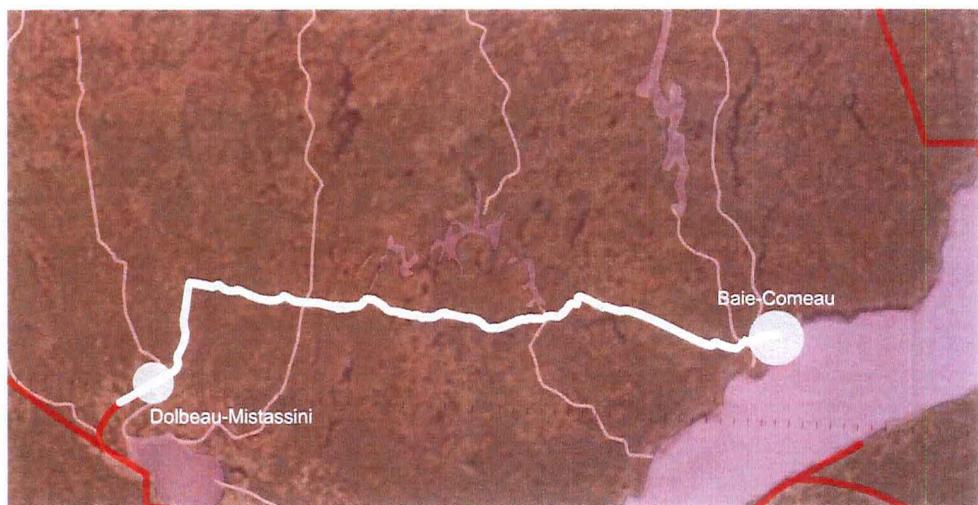


CORRIDOR PROJETÉ - WINNIPEG / BAIE-COMEAU

QC RAIL - UN NOUVEAU CORRIDOR NORDIQUE POUR LES EXPORTATIONS CANADIENNES



CORRIDOR OPTIMISÉ - WINNIPEG / BAIE-COMEAU



LE TRACÉ PRINCIPAL



LE TRACÉ PRINCIPAL



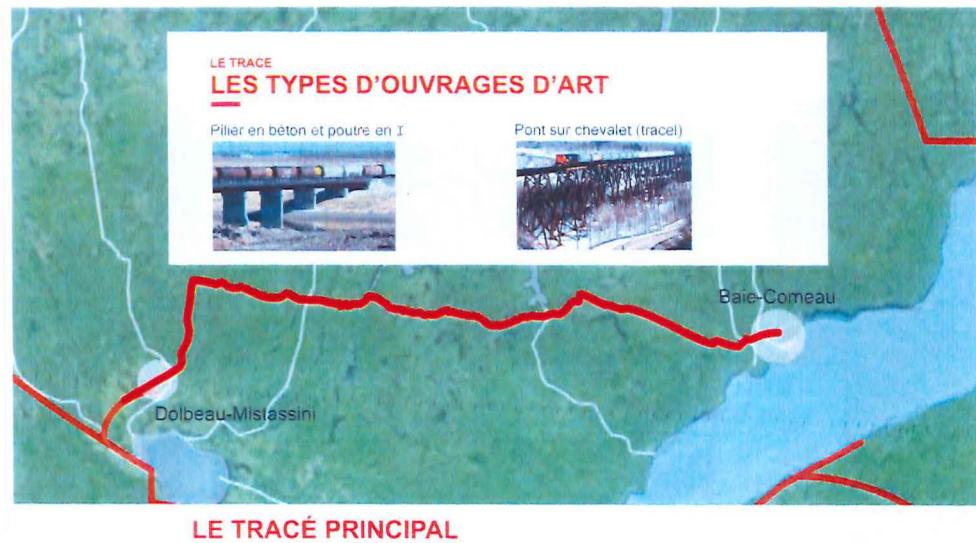
LE TRACÉ PRINCIPAL



LE TRACÉ PRINCIPAL

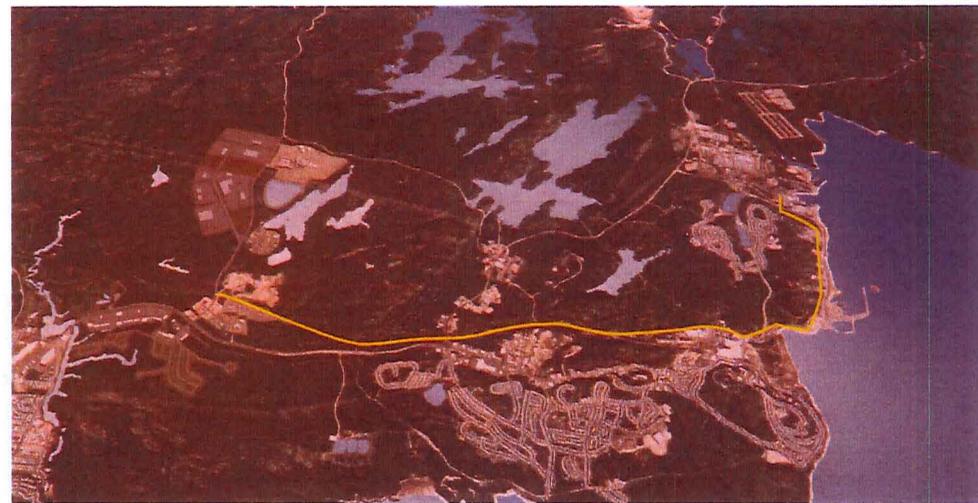


LE TRACÉ PRINCIPAL





LE TRACÉ PRINCIPAL





LES DESSERTES DES TERMINAUX



LES DESSERTES DES TERMINAUX



LES DESSERTES DES TERMINAUX



LES DESSERTES DES TERMINAUX



TERMINAL MARITIME

Le terminal maritime comprend le quai fédéral, le terminal ferroviaire existant (SOPOR), le centre de transbordement céréalier de Cargill, ainsi que le futur terminal minéralier et d'hydrocarbures de la Baie des Anglais et le terminal pour conteneurs.

LES DESSERTES DES TERMINAUX



TERMINAL MARITIME

Le terminal maritime augmentera les capacités d'expédition mondiale de produits finis tels que le bois d'œuvre, les granules de bois et le papier journal.

Le terminal maritime permettra aussi l'expédition de matériaux de construction, de produits transformés, d'automobiles et d'autres marchandises.

LES DESSERTES DES TERMINAUX



LES DESSERTES DES TERMINAUX



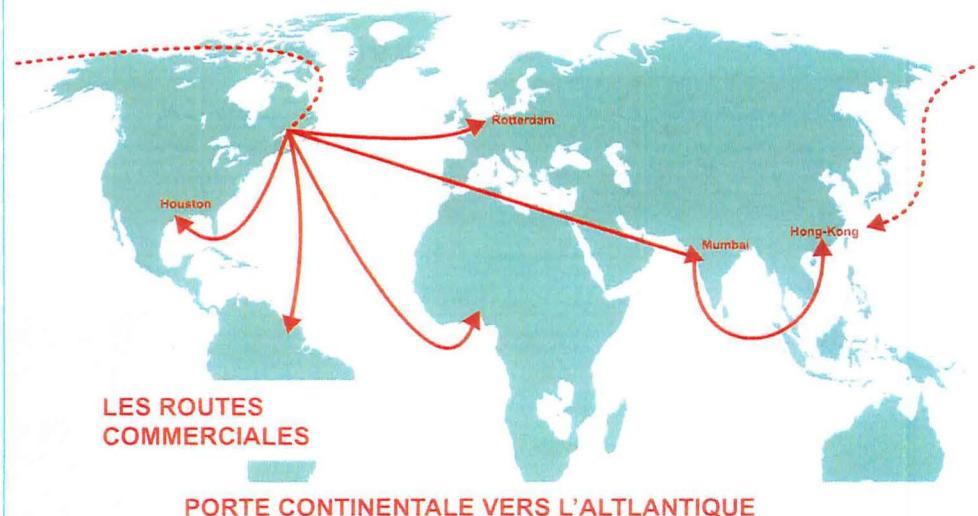
LES DESSERTES DES TERMINAUX

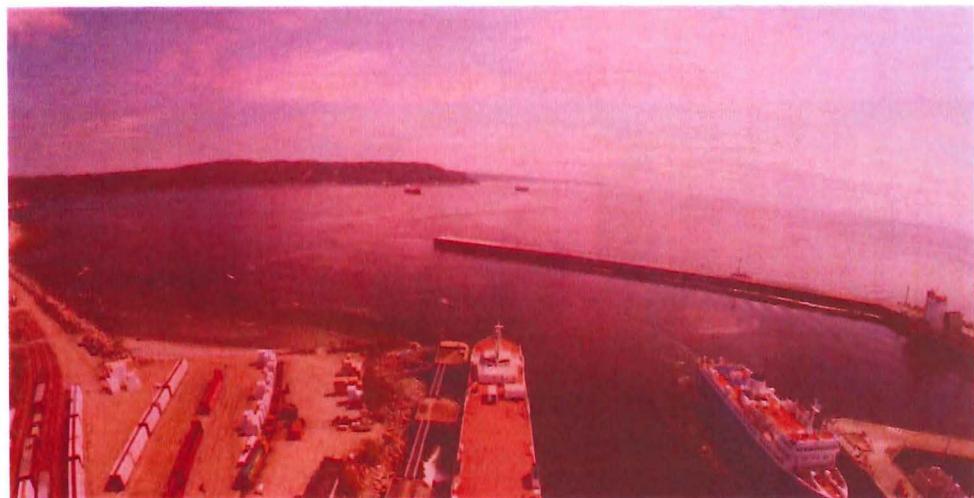


SITES POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT



LES DESSERTES DES TERMINAUX





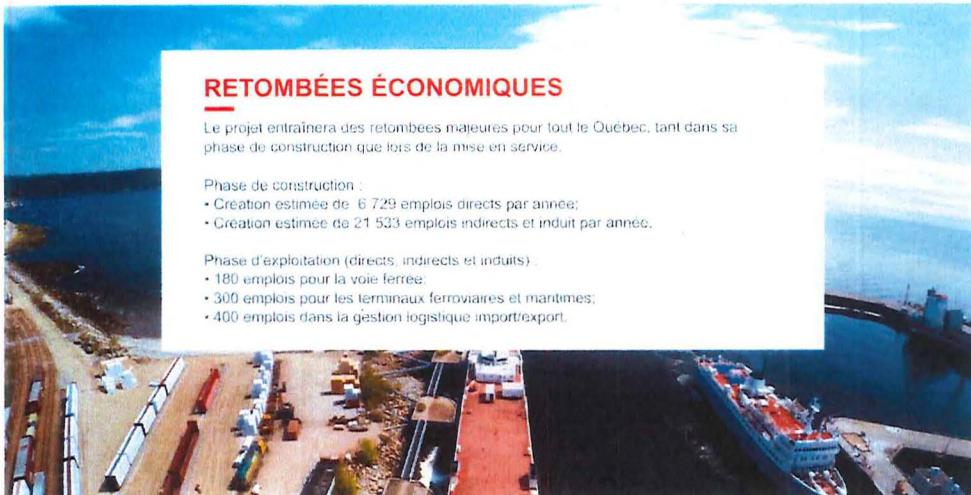
FAITS SAILLANTS DU PROJET



IMPACTS DU PROJET

- Liaison entre le Nord et l'Est-du-Québec avec les réseaux ferroviaires nationaux;
- Réduction du temps de transport entre le marché canadien et les marchés internationaux;
- Augmentation des capacités de transit maritime avec l'accueil de plus grands navires et l'accroissement des capacités de stockage;
- 66% de réduction des émissions de CO2;
- Crédit d'impôts importants pour les régions du Québec.

FAITS SAILLANTS DU PROJET



RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Le projet entraînera des retombées majeures pour tout le Québec, tant dans sa phase de construction que lors de la mise en service.

Phase de construction :

- Crédit estimé de 6 729 emplois directs par année;
- Crédit estimé de 21 533 emplois indirects et induit par année.

Phase d'exploitation (directs, indirects et induits) :

- 180 emplois pour la voie ferrée;
- 300 emplois pour les terminaux ferroviaires et maritimes;
- 400 emplois dans la gestion logistique import/export.

FAITS SAILLANTS DU PROJET



LES COÛTS (Estimations préliminaires)

Capex : 2 G\$ répartis comme suit :

- Construction de la voie ferrée et des dessertes = 1 589 G\$
- Installations de stockage et de manutention des terminaux 400 M\$
- Site d'entreposage de produits pétroliers dans le parc Jean-Noël-Tessier et les canalisations de transport vers les installations portuaires.
- Site d'entreposage de grains et autres produits vrac.
- Site d'entreposage et de manutention de minéraux (Baie des Anglais).
- Inclut l'ajout d'un quai multi-usages dans la Baie des Anglais

Opex : 27,3 M\$, répartis comme suit :

- 17,3 M\$ / année pour l'entretien de la voie ferrée.
- Estimé à 3 M\$ pour le terminal pétrolier.
- Estimé à 7 M\$ pour les installations portuaires et les aires de manutention

FAITS SAILLANTS DU PROJET

BUDGET DE DÉVELOPPEMENT

Un budget de 15 M\$ est requis pour couvrir les besoins de la phase d'étude de faisabilité et socio-économique du projet. Les sommes sont réparties comme suit :

Phase 1	
- Étude de marché	100 000 \$
- Structuration d'entreprise	100 000 \$
- Identification des partenaires	150 000 \$
- Évaluation社会效益 (critères d'acceptabilité)	200 000 \$
Sous total	550 000 \$
Phase 2	
- Études techniques	5 000 000 \$
- Arpentage et relevé de terrains	2 000 000 \$
- Étude environnementale	1 450 000 \$
- Étude socio-économiques	1 100 000 \$
- Faisabilité commerciale	150 000 \$
- Entente particulière (Premières Nations)	500 000 \$
- Analyse juridique et réglementaire	3 000 000 \$
- Analyse historique	750 000 \$
- Consultations publiques et Premières Nations	1 000 000 \$
Sous total	13 450 000 \$
- Frais de coordination de l'étude technico-économique	1 000 000 \$
Total	15 000 000 \$

FAITS SAILLANTS DU PROJET

L'ÉCHÉANCIER

2017-2018 : Étude de faisabilité technico économique

2018-2019 : Consultations publiques

2019-2021 : Recommandations de Transports Canada et audiences du BAPE

2020 : Ingénierie détaillée, approvisionnement et mobilisation

2021-2023 : Construction

2024 : Mise en service

FAITS SAILLANTS DU PROJET

PARTENARIATS

10 partenariats ont été recherchés pour financer et mettre en œuvre le projet. Des engagements financiers sont recherchés pour financer la première phase du projet (phase de faisabilité et projet d'une demande au BPRF).

- Des approches pour être parties prenantes du projet
- Des différents partenaires émergentent
- Des partenaires privés utilisateurs du réseau ferroviaire et des terminaux maritimes
- Les transporteurs ferroviaires
- Les grands institutions financières

CONCLUSION

GC-Rail est une solution unique pour permettre d'optimiser économiquement le réseau de transport ferroviaire canadien et l'attente des départs de Transports 2030.

La Zone portuaire de Gaspé-Gaspé offre une opportunité exceptionnelle de croissance pour toutes les entreprises canadiennes via les marchés d'exportation avec l'ouverture des grands marchés.

L'intégration des partenariats gouvernementaux dans le montant financier du projet est essentielle afin de faciliter les partenariats privés faisant les preuves physiques de développement.



Canadian Pacific (CP)
Canadian National (CN)
Coteau Terminal 2 (CT2)
New Quebec Central Railway (NQCR)



Canadian Pacific (CP)
Canadian National (CN)
Coteau Terminal 2 (CT2)
New Quebec Central Railway (NQCR)

QUESTION ET DISCUSSION



Manic
Guy Simard
Directeur du développement et des affaires
guy.simard@manic.ca
(418) 225-2911 poste 226