

Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent



Document d'information

mai 2004

PRÉFACE – MESSAGE DE L'ÉQUIPE DE GESTION

Les gouvernements du Canada et des États-Unis mènent présentement une étude conjointe afin d'évaluer les besoins en infrastructures du Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent et, plus particulièrement, les conséquences techniques, économiques et environnementales de ces besoins, dans la mesure où elles se rapportent à l'infrastructure du transport maritime dont la navigation commerciale dépend.

L'étude canado-américaine en cours – l'Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (Étude GLVMSL) – évaluera les besoins permanents aux chapitres de l'entretien et des investissements à long terme pour garantir la viabilité continue du Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, en tant que composante sûre, efficace, fiable et durable de l'infrastructure des transports en Amérique du Nord.

Les objectifs de l'Étude GLVMSL sont les suivants :

- évaluer l'état et la fiabilité du Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, y compris les avantages relatifs à l'entretien continue de l'infrastructure actuelle des transports et les coûts que cela suppose ;
- évaluer les facteurs techniques (ingénierie), économiques et environnementaux allant de pair avec les besoins actuels et à venir du Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent et avec ceux de l'infrastructure des transports dont il dépend ;
- cerner les facteurs et les tendances influant les industries nationales et internationales du transport maritime qui desservent le Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, y compris les liens intermodaux et les technologies des transports qui évoluent.

L'étude se limite à l'évaluation de l'infrastructure des transports maritimes existante. Il importe de souligner que l'étude porte surtout sur l'optimisation de l'infrastructure existante à partir de la configuration actuelle du réseau et que l'évaluation des grandes modifications qui pourraient être apportées à l'infrastructure (p. ex., expansion des écluses de la Voie maritime, ou accroissement des dimensions du canal) ne relève pas de l'étude.

L'Étude GLVMSL mettra l'accent sur une démarche équilibrée. Le partenariat binational qui l'exécute réunit des ministères et des organismes canadiens et américains qui ont des compétences dans divers domaines, dont la politique et les aspects économiques des transports, ainsi que la science de l'environnement et le génie des infrastructures appliqués à la navigation.

Les partenaires menant l'étude reconnaissent l'importance de veiller à ce que les intérêts publics et privés soient bien pris en compte (aspects techniques, économiques et environnementaux de l'étude).

C'est pourquoi l'Étude GLVMSL mettra l'accent sur l'engagement des intervenants des secteurs privé et public. Les autorités espèrent aussi que cette initiative servira de plate-forme propice au dialogue et à l'échange de renseignements, en ce sens, les parties concernées auront la chance de partager leurs opinions et d'exprimer leurs commentaires sur l'étude.

Diverses réunions des intervenants auront lieu en juin et juillet 2004. Afin de les faciliter, l'Équipe de gestion de l'Étude GLVMSL a retenu les services de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) et de la *Great Lakes Commission* (GLC).

La SODES et la GLC servent actuellement de co-secrétariat à l'*International Association of Great Lakes and St. Lawrence Mayors* et, en cette capacité, elles ont établi une solide relation de travail binationale avec de nombreux intervenants importants du bassin des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. Ces deux entités travaillant ensemble, un peu comme elles le font déjà dans le cadre de leur partenariat existant, constitueront un mécanisme efficace de soutien des partenaires chargés de l'étude lorsqu'il s'agira d'établir des liens avec les parties concernées.

La SODES et la GLC auront pour tâche de faciliter les réunions des intervenants et d'exposer les points de vue et les commentaires de ces derniers dans un rapport sommaire destiné à l'Équipe de gestion.

L'Équipe de gestion est résolue à favoriser l'engagement des intervenants dans l'étude, et elle assistera à chaque réunion de ceux-ci pour s'assurer que les intérêts publics et privés sont pleinement pris en compte, relativement aux objectifs de l'étude et à la portée des travaux.

D'autres renseignements sur l'Étude GLVMSL sont diffusés dans le site Web réservé à cette dernière : <http://www.etude-glvmsl.com>

L'Équipe de gestion,

Marc Fortin
Transports Canada

Wayne Schloop
U.S. Army Corps of Engineers

TABLE DES MATIÈRES

Préface - Message de l'Équipe de gestion	i
1. Introduction	1
2. Aperçu de l'étude.....	1
2.1. Structure	1
2.1.1. Comité directeur.....	1
2.1.2. Équipe de gestion	2
2.1.3. Équipe chargée de l'étude	2
2.2. Contexte	3
2.2.1. Transport maritime Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent	3
2.2.2. Réseaux d'écluses de la Voie maritime du Saint Laurent et des Grands Lacs...	4
2.2.3. Besoins en infrastructures.....	6
2.3. Portée des travaux	6
2.3.1. Aspects techniques (ingénierie)	7
2.3.2. Aspects économiques.....	7
2.3.3. Aspects environnementaux	8
3. Implication des intervenants	8
3.1. Objet	9
3.2. Démarche	9
3.3. Formule retenue	10
3.4. Calendrier.....	10
3.5. Questions	11
3.6. Comment participer	11
4. Prochaines étapes	12
Annexe A : Memoire de coopération	13

1. INTRODUCTION

Le présent document d'information a pour objet de renseigner les intervenants des secteurs public et privé et d'autres parties concernées sur l'Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (Étude GLVMSL).

Le document fournit des détails sur les objectifs de l'étude et sur la portée des travaux, et il décrit comment les intervenants prendront part à l'étude.

2. APERÇU DE L'ÉTUDE

L'Étude GLVMSL proposera une démarche équilibrée pour évaluer les besoins en infrastructures ainsi que les conséquences techniques (ingénierie), économiques et environnementales de ces besoins, le tout étant lié à la navigation commerciale et à l'infrastructure existante des transports maritimes dans le Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent.

2.1. Structure

L'étude canado-américaine a commencé officiellement en mai 2003, après la signature d'un mémoire de coopération entre Transports Canada et le *U.S. Department of Transportation*. L'annexe A du présent document contient le texte intégral du mémoire.

Le mémoire de coopération facilite la mise sur pied d'un partenariat binational qui exécute l'étude et qui réunit des ministères et des organismes canadiens et américains ayant des compétences dans divers domaines, dont la politique et les aspects économiques des transports, ainsi que la science de l'environnement et le génie des infrastructures appliqués à la navigation.

Partenaires exécutant l'Étude GLVMSL

- Transports Canada
- *U.S. Army Corps of Engineers*
- *U.S. Department of Transportation*
- La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
- *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*
- Environnement Canada
- U.S. Fish and Wildlife Service

2.1.1. Comité directeur

Conformément au mémoire de coopération, un Comité directeur binational a été mis sur pied pour superviser l'Étude GLVMSL. Le Comité directeur comprend des représentants de niveaux supérieurs de chaque organisme prenant part à l'étude.

2.1.2. Équipe de gestion

Le Comité directeur a nommé un responsable canadien et un responsable américain chargés de voir à la gestion quotidienne de l'Étude GLVMSL.

Responsable canadien

- Marc Fortin
Directeur, Politique de la Voie maritime et du transport intérieur
Transports Canada

Responsable américain

- Wayne Schloop
Gestionnaire de projet
U.S. Army Corps of Engineers

2.1.3. Équipe chargée de l'étude

L'Équipe de gestion a mis sur pied une équipe chargée de l'étude globale des trois principaux volets de celle-ci : le côté technique (ingénierie), les aspects économiques et la dimension environnementale. L'Équipe chargée de l'étude comprend des représentants canadiens et américains de chacun des ministères et organismes participant à l'étude, en fonction des connaissances et des compétences les plus pertinentes qu'ils possèdent.

Équipe technique (ingénierie)

- *U.S. Army Corps of Engineers* (responsable)
- Transports Canada
- La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
- *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* (qui relève du *U.S. Department of Transportation*)

Équipe chargée des aspects économiques

- Transports Canada (responsable)
- *U.S. Maritime Administration* (qui relève du *U.S. Department of Transportation*)
- *U.S. Army Corps of Engineers*
- La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Équipe chargée des dimensions environnementales

- Transports Canada (responsable canadien)
- *U.S. Fish and Wildlife Service* (co-responsable américain)
- *U.S. Army Corps of Engineers* (co-responsable américain)
- Environnement Canada
- La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

2.2. Contexte

Le Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, construit et partagé par le Canada et les États-Unis, constitue un élément clé de l'infrastructure des transports en Amérique du Nord. Au sens le plus large du terme, cette voie navigable s'étend sur environ 3 700 kilomètres (2 340 milles) depuis l'océan Atlantique jusqu'à la tête des Grands Lacs, au cœur même de l'Amérique du Nord.

2.2.1. *Transport maritime Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent*

La voie navigable dessert 15 grands ports internationaux et une cinquantaine de ports régionaux des deux côtés de la frontière. Le réseau favorise le commerce intérieur et international et procure un avantage concurrentiel à toute une gamme d'industries.

Les échanges commerciaux faits par le biais du réseau se divisent en deux grandes catégories : les expéditions qui empruntent la Voie maritime et dont la majorité sont des importations/exportations en provenance ou à destination de l'étranger ; le trafic interlac dans les limites des Grands Lacs mêmes.

Ces dernières années, le volume des échanges faits par la Voie maritime a atteint environ 50 millions de tonnes métriques par année. Les navires circulant dans la Voie maritime battent pavillon canadien ou sont des navires transocéaniques battant pavillon étranger. La flotte des laquiers battant pavillon américain sert presque exclusivement au commerce interlac. Dans la Voie maritime, les principaux courants commerciaux sont les suivants :

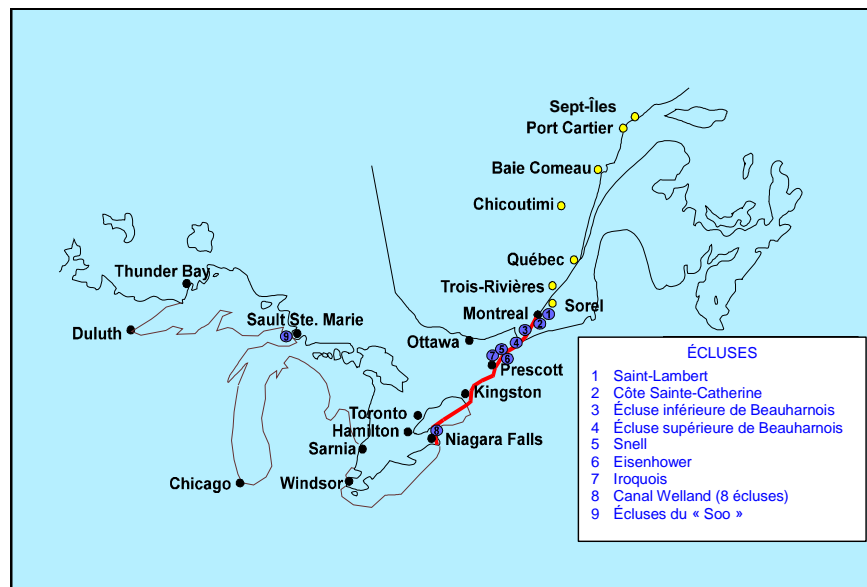
- les expéditions remontantes (vers l'ouest) de marchandises générales, y compris les demi-produits de l'acier sous la forme de plaques, de rouleaux et de poutres et d'autres produits venant d'outre-mer ;
- les expéditions remontantes de minerai de fer venant des mines de l'est du Canada ;
- les expéditions descendantes (vers l'est) de céréales exportées par des vraquiers canadiens et destinées aux points de transbordement le long du Saint-Laurent et par des navires transocéaniques les transportant directement outre-mer ;
- sont aussi acheminées par la Voie maritime des cargaisons liées à divers projets, des produits forestiers et pétroliers, des conteneurs, des produits chimiques, des huiles comestibles, du charbon, du sel, du ciment, des engrais chimiques, des minerais, des métaux non ferreux et d'autres marchandises en vrac.

Les expéditions interlacs atteignent environ 200 millions de tonnes par année ; ce sont surtout des marchandises sèches en vrac (minerai de fer, charbon, pierre et céréales). Mentionnons aussi le sel, le ciment, la potasse et des produits liquides en vrac tels que les produits pétroliers, l'asphalte et les produits chimiques industriels. Ce commerce se fait par des flottes battant pavillon américain ou canadien, dans les Grands Lacs. Voici certaines des marchandises les plus souvent transportées :

- le minerai de fer, sous forme de granules de taconite, allant du *Minnesota Iron Range* et de la péninsule supérieure du Michigan aux aciéries installées sur les bords des lacs Michigan et Érié ;
- le charbon faible en soufre extrait dans l'ouest américain, transporté par rail jusqu'aux ports de chargement des Grands Lacs et expédié par bateau aux centrales électriques des Grands Lacs, et le charbon extrait dans l'est des États-Unis et transporté aux aciéries, aux centrales et à d'autres industries ;
- la pierre transportée depuis les carrières jusqu'aux aciéries et aux usines de taconite pour le fondant et jusqu'à tous les grands marchés de construction.

2.2.2. Réseaux d'écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs

Aux fins de l'Étude GLVMSL, l'évaluation de l'infrastructure existante du transport maritime portera principalement sur les réseaux d'écluses de la Voie maritime et des Grands Lacs, lesquels comprennent les écluses de la section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime, depuis Montréal (Québec) (à partir de l'écluse de Saint-Lambert), les écluses du canal Welland entre le lac Ontario et la partie supérieure de l'escarpement du Niagara et les écluses du « Soo », à Sault Ste. Marie (Michigan).



Écluses de la Voie maritime

La Voie maritime du Saint-Laurent proprement dite va de Montréal au lac Érié. Les écluses (il y en a 15 en tout) permettent de surmonter les différences d'altitude dans le réseau. La section Montréal-Lac Ontario comprend une série de sept écluses réparties sur environ 300 kilomètres ou 187 milles; il y a cinq écluses canadiennes et deux écluses américaines entre Montréal (Québec) et Iroquois (Ontario) qui permettent aux navires de passer du Saint-Laurent au lac Ontario. Le canal Welland relie le lac Ontario au lac Érié avec une série de huit écluses, toutes canadiennes, échelonnées sur environ 42 kilomètres ou 27 milles. Le canal Welland compense plus de la moitié de la différence d'altitude entre le niveau de la mer et la tête des lacs.

Toutes les sept écluses de la section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime (Saint-Lambert, Côte Sainte-Catherine, Beauharnois - Parties inférieure et supérieure, Bertrand H. Snell, Dwight D. Eisenhower et Iroquois) et celles du canal Welland mesurent 233,5 mètres de longueur (766 pieds), 24,4 mètres de largeur (80 pieds) et 9,1 mètres de profondeur (30 pieds) au-dessus du seuil.

Il incombe à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent d'exploiter et d'entretenir les ouvrages de navigation de la partie canadienne de la Voie (13 écluses); c'est une société sans but lucratif établie en vertu d'un accord de gestion à long terme conclu avec le gouvernement du Canada conformément à la *Loi maritime du Canada*. Le gouvernement du Canada continue de posséder tous les actifs immobilisés de la partie canadienne de la Voie maritime.

Les deux écluses de la Voie maritime qui se trouvent du côté américain sont exploitées et entretenues par la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*, une société d'État relevant du *U.S. Department of Transportation*.

Écluses du « Soo »

Plus au nord-ouest se trouvent les écluses du « Soo », à Sault Ste. Marie (Michigan); elles assurent un lien vital entre la partie supérieure des Grands Lacs et le lac Supérieur. L'accès au lac Supérieur et à la tête des lacs canadiens, à Thunder Bay (Ontario), et à la tête des lacs américains, à Duluth (Minnesota), se fait par les quatre écluses américaines (Poe, MacArthur, Sabin et Davis) qu'administre le *U.S. Army Corps of Engineers*.

Les deux écluses utilisées actuellement aux fins de la navigation commerciale sont celles de Poe et de MacArthur. La première mesure 1 200 pieds de longueur (366 mètres), 110 pieds de largeur (33,5 mètres) et 32 pieds de profondeur (9,8 mètres), et la seconde, 800 pieds de longueur (244 mètres), 80 pieds de largeur (24,4 mètres) et 31 pieds de profondeur (9,4 mètres).

2.2.3. Besoins en infrastructures

Toutefois, le Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent vieillit, et le coût de l'entretien de l'infrastructure existante lié au transport maritime augmente.

- Le réseau a été achevé en 1959, avec l'ouverture des sept écluses de la section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime qui s'ajoutaient aux huit écluses qui datent de 1932 du canal Welland.
- Les deux écluses du « Soo », qui servent actuellement à la navigation commerciale, soit celle de Poe et de MacArthur, sont devenues opérationnelles en 1968 et 1943, respectivement.

Bien que, chaque année, d'importants travaux d'entretien, y compris des améliorations apportées au réseau, soient exécutés (des projets d'entretien permanents entrepris par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* et le *U.S. Army Corps of Engineers*), les besoins du réseau en infrastructures à long terme sont mal définis.

À mesure que l'infrastructure vieillit, il devient de plus en plus essentiel de planifier son fonctionnement, son entretien, ses réparations et sa remise en état pour l'avenir.

À cette fin, l'Étude GLVMSL évaluera les besoins permanents auxquels il faut répondre aux chapitres de l'entretien et des investissements à long terme pour garantir la viabilité continue du Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, en tant que composante sûre, efficace, fiable et durable de l'infrastructure des transports en Amérique du Nord.

L'étude se limite à l'évaluation de l'infrastructure existante du transport maritime. Il importe de souligner que l'étude porte surtout sur l'optimisation de l'infrastructure existante à partir de la configuration actuelle du réseau et que l'évaluation des grandes modifications qui pourraient être apportées à l'infrastructure (p. ex., expansion des écluses de la Voie maritime, ou accroissement des dimensions du canal) ne relève pas de l'étude.

2.3. Portée des travaux

Afin d'atteindre les objectifs de l'Étude GLVMSL, il faut faire une évaluation quantitative et qualitative des facteurs et des tendances des points de vue technique (ingénierie) de l'économie et de l'environnement, de manière à dresser un profil réaliste de l'état de l'infrastructure existante et à évaluer les paramètres socio-économiques et leurs conséquences éventuelles pour le fonctionnement et l'entretien du réseau dans l'avenir.

Le reste de la présente section fournit une description des tâches et des activités de l'Équipe chargée de l'étude, en ce qui concerne les aspects techniques (ingénierie), économiques et environnementaux de cette dernière.

2.3.1. Aspects techniques (ingénierie)

- Cerner l'état général de l'infrastructure existante et le classer par rapport à celui d'autres installations et ouvrages semblables, afin de se donner un critère de comparaison à l'échelle du réseau.
- Examiner le coût historique du fonctionnement et de l'entretien de l'infrastructure et catégoriser les facteurs de rendement de celle-ci.
- Dresser un modèle analytique de fiabilité technique des grandes composantes de l'infrastructure désignées comme étant vitales, par rapport à des critères d'ingénierie et à des critères relatifs au niveau de service.
- Estimer le coût futur du fonctionnement et de l'entretien en fonction de l'état et de la fiabilité actuels de l'infrastructure.
- Évaluer divers scénarios d'entretien et de remise en état de l'infrastructure existante, en fonction de la configuration actuelle du réseau.

2.3.2. Aspects économiques

- Dresser une description et une analyse principalement qualitatives des caractéristiques physiques, institutionnelles et économiques essentielles du réseau.
- Examiner et catégoriser les renseignements et les données historiques sur le trafic (origine, destination, marchandises transportées, tonnage, durée d'acheminement) ; sur les caractéristiques des flottes (capacité d'emport de marchandises et coût d'exploitation par genre de navire) ; sur les marchés et les industries (voir comment le réseau fonctionne du point de vue des expéditeurs et des transporteurs – un outil logistique utilisé par les principaux secteurs de l'industrie) ; sur les frais de transport (compétitivité des coûts, degré de dépendance par rapport au réseau, degré de réaction à l'évolution des frais de transport et effet de la hausse des frais, facteurs étrangers au coût).
- Prévoir le trafic à long terme dans le cas des principales marchandises actuellement transportées dans le réseau et dans celui des marchandises supplémentaires et/ou nouvelles qui pourraient l'être, en fonction de la configuration actuelle du réseau (décrire les perspectives des industries et des marchés régionaux, cerner les possibilités et les contraintes relatives aux liens intermodaux).

- Évaluer les facteurs susceptibles d'influer sur la capacité à venir de la flotte de navires desservant le réseau, en prévoyant comment le service fourni par les principaux transporteurs pourrait influencer sur la compétitivité du réseau à long terme.
- Évaluer les retombées socio-économiques et le coût des divers scénarios d'entretien et de remise en état liés au fonctionnement et à l'entretien continu de l'infrastructure existante à long terme, en fonction de la configuration actuelle du réseau.

2.3.3. Aspects environnementaux

- Réunir les renseignements nécessaires pour caractériser les conditions environnementales des principales ressources risquant d'être touchées par les activités afférentes à la navigation dans le réseau (qualité de l'eau, variations du niveau de l'eau, qualité des sédiments, marécages, pêches, espèces en péril et préoccupantes).
- Examiner et évaluer (qualitativement) les conséquences environnementales des divers scénarios d'entretien et de remise en état de l'infrastructure existante, en fonction de la configuration actuelle du réseau, comme on les aura définis dans les volets technique et/ou économique de l'Étude.
- Fournir des renseignements environnementaux sur le réseau, selon ce qu'il faudra pour appuyer les travaux faits dans le cadre des volets technique et/ou économique de l'Étude.
- Cerner et définir une méthodologie appropriée pour évaluer les incidences environnementales des activités à venir liées à la navigation sur le réseau.

3. IMPLICATION DES INTERVENANTS

Diverses réunions des intervenants auront lieu en juin et juillet 2004 pour informer sur l'Étude GLVMSL les parties qu'elle intéressera dans les secteurs privé et public.

Afin de faciliter la tenue de ces réunions, l'Équipe de gestion pilotant l'Étude GLVMSL a retenu les services de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) et de la *Great Lakes Commission* (GLC). La SODES et la GLC auront pour tâche de recueillir des commentaires et des opinions sur les objectifs de l'étude et sur la portée des travaux.

La SODES et la GLC n'ont aucun lien avec l'Étude GLVMSL. En leur qualité de facilitatrices, il leur incombera d'aider l'Équipe de gestion à faire participer les intervenants au processus de l'étude.

3.1. Objet

Voici quels seront les objectifs des réunions des intervenants :

- Recueillir les connaissances des intervenants des secteurs public et privé, notamment en ce qui concerne le transport maritime et la navigation commerciale dans le Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent.
- Créer une tribune propice au dialogue et à l'échange de renseignements sur l'étude avec les parties concernées des secteurs suivants :
 - le secteur des transports maritimes
 - les Premières nations / Tribus
 - les groupes industriels
 - les groupes de défense de l'environnement/des espaces riverains
 - les municipalités
 - les universités et les instituts de recherche
 - les groupes s'intéressant au commerce
 - les plaisanciers
 - les autres parties intéressées
- Recueillir les commentaires et les opinions des intervenants sur les objectifs de l'étude et sur la portée des travaux.
- Résumer les conclusions et les résultats des réunions des intervenants et les transmettre à l'Équipe de gestion et à l'Équipe chargée de l'étude, pour que l'information et les opinions recueillies puissent être traitées par les partenaires menant l'étude.

3.2. Démarche

- Désigner les intervenants de manière que toutes les parties concernées puissent participer.
- Désigner des points de contact pour la participation des intervenants : la SODES pour le Canada et la GLC pour les États-Unis.
- Distribuer un document d'information sur l'Étude GLVMSL pour renseigner les intervenants sur celle-ci et aider les parties concernées à préparer des mémoires et des énoncés de position.
- Lancer un appel pour recevoir des mémoires.
- Organiser une série de cinq réunions des intervenants : trois aux États-Unis et deux au Canada.
- Analyser les mémoires, les énoncés de position et les délibérations tenues pendant les réunions.

- Rédiger un rapport détaillé à l'intention de l'Équipe de gestion.

3.3. Formule retenue

L'Équipe de gestion de l'étude encourage la participation des intervenants et les invite à soumettre des mémoires, des positions et des commentaires qui seront pris en compte par l'Équipe chargée de l'études (aspects techniques (ingénierie), aspects économiques, aspects environnementaux).

La SODES et la GLC sont mandatées pour susciter, recevoir et analyser ces mémoires. Elles s'engagent formellement à transmettre toute l'information recueillie aux responsables de l'étude.

Les intervenants ont plusieurs possibilités pour transmettre leurs mémoires (voir plus bas). Il est important de mentionner que, si les intervenants choisissent de participer aux réunions publiques, une procédure sera mise en place pour faciliter la communication des positions, des mémoires et des commentaires de tous les intervenants :

- Les intervenants sont invités à répondre aux questions suggérées.
- Les réunions publiques comprendront une mise à jour par les responsables de l'étude et serviront à donner l'occasion aux intervenants de contribuer à l'étude.
- Une période déterminée sera accordée à chaque groupe, selon un horaire établi d'avance et envoyé au préalable aux intervenants : 10 minutes de présentation et 5 minutes pour des questions de la part des animateurs (SODES et GLC).

Les intervenants qui préfèrent envoyer leurs mémoires peuvent les faire parvenir directement aux responsables de la consultation (voir plus bas).

La date limite pour la réception des mémoires est le 1^{er} août 2004.

3.4. Calendrier

Les cinq réunions des intervenants se tiendront aux dates et lieux indiqués ci-après :

- | | |
|----------------------|--------------------------|
| ➤ le 3 juin 2004 | Montréal (Québec) |
| ➤ le 8 juin 2004 | St. Catharines (Ontario) |
| ➤ le 15 juin 2004 | Duluth (Minnesota) |
| ➤ le 6 juillet 2004 | Clayton (New York) |
| ➤ le 14 juillet 2004 | Chicago (Illinois) |

3.5. Questions

En rédigeant leurs mémoires, les intervenants auraient avantage à prendre en compte les questions suivantes :

- En quoi les objectifs de l'étude concernent-ils votre groupe?
- Est-ce que les objectifs de l'étude correspondent aux attentes de votre groupe?
- Est-ce que les aspects de l'étude (ingénierie, économiques, environnementaux), tels qu'ils sont définis dans le présent document, vous semblent complets? Sinon, quels sont les commentaires particuliers que vous aimeriez partager avec les responsables de cette partie de l'étude?
- Avez-vous des commentaires sur des éléments et des paramètres qui manquent, à votre avis?
- Que peut faire l'Équipe de gestion pour s'assurer qu'elle produira la meilleure étude possible?

3.6. Comment participer

1. En assistant à une réunion d'intervenants et en présentant votre mémoire en personne. Vous devez vous enregistrer une semaine avant la date prévue de la réunion à laquelle vous comptez assister.
 - Dans le cas des réunions de Montréal et de St. Catharines, prière de s'inscrire auprès de la SODES en composant le (418) 648-4572 ou en écrivant à sodes@st-laurent.org.
 - Dans le cas des réunions de Duluth, de Clayton et de Chicago, prière de s'inscrire auprès de la *Great Lakes Commission*, en composant le (734) 971-9135 ou en écrivant à dknight@glc.org.
2. Prière d'envoyer votre mémoire, d'ici le 1^{er} août 2004, à l'une des adresses suivantes :

Au Canada

SODES
 c/o Marc Gagnon,
 Directeur exécutif
 150, rue Dalhousie, C.P. 2268
 Québec (Québec), Canada
 G1K 7P7
 Tél. : (418) 648-4572
 Téléc. : (418) 648-4627
www.st-laurent.org

Aux États-Unis

Great Lakes Commission
 c/o David Knight,
 Project Manager
 2805 S. Industrial Hwy, Suite 100
 Ann Arbor, MI USA
 48104-6791
 Tél. : (734) 971-9135
 Téléc. : (734) 971-9150
www.glc.org

4. PROCHAINES ÉTAPES

Prenez note que l'on a établi une page Web qui contiendra le calendrier des réunions, ainsi que d'autres renseignements généraux à l'Étude GLVMSL (www.etude-glvmsl.com).

ANNEXE A : MÉMOIRE DE COOPÉRATION



Entente de Coopération entre le Ministère des Transports du Canada et le Département des Transports des États-Unis d'Amérique

Attendu que le Ministère des Transports du Canada et le Département des Transports des États-Unis d'Amérique, ci-après appelés « les Participants »,

Désirent accroître leur collaboration et leur coopération dans les domaines des transports présentant un intérêt mutuel, y compris satisfaire au besoin de communications plus fréquentes au niveau supérieur en ce qui concerne les recherches sur les politiques de transports ;

Et attendu que les Participants sont conscients de ce que le Réseau Grands Lacs Voie Maritime du Saint-Laurent constitue un réseau de transports binational reliant le cœur industriel de l'Amérique du Nord aux marchés internationaux du monde entier ;

Et attendu que le Réseau Grands Lacs Voie Maritime du Saint-Laurent est unique de par l'ampleur et le niveau de développement de son marché, ainsi que la profonde intégration de son économie, puisqu'il dessert quinze grands ports internationaux et une cinquantaine de ports régionaux des deux côtés de la frontière Canada - États-Unis ;

Et attendu que le Réseau Grands Lacs Voie Maritime du Saint-Laurent a un impact considérable sur l'économie de l'Amérique du Nord, puisqu'il manutentionne plus de deux cents millions de tonnes de marchandises par an, contribuant plus de six milliards de dollars par an à cette économie et induisant soixante-cinq mille emplois environ au Canada et aux États-Unis ;

Les Participants entendent accroître leur collaboration et leur coopération afin :

- d'assurer la viabilité continue du Réseau Grands Lacs Voie Maritime du Saint-Laurent en tant qu'élément sûr, fiable et efficace de l'infrastructure des transports de l'Amérique du Nord ;
- d'identifier les facteurs et tendances affectant les industries nationales et internationales des transports maritimes desservant le Réseau Grands Lacs Voie Maritime du Saint-Laurent, y compris les liaisons intermodales et les technologies des transports en évolution ;
- d'évaluer les facteurs techniques, économiques et environnementaux associés aux besoins actuels et futurs du Réseau Grands Lacs Voie Maritime du Saint-Laurent et l'infrastructure des transports dont ce réseau dépend ; et
- d'évaluer la fiabilité et l'état du Réseau Grands Lacs Voie Maritime du Saint-Laurent, y compris les avantages et coûts relatifs au maintien de l'infrastructure des transports existante.

La présente entente de Coopération ne saurait affecter les droits et obligations des Participants résultant de leur législation nationale, ni de tout accord international.

Signée en deux exemplaires, à Washington, le 1er mai 2003, dans les langues française et anglaise, chaque version étant également valide.

**Le Ministère des
Transports du Canada**

**Le Département des Transports
des États-Unis d'Amérique**