



Port de Montréal

Port of Montreal

Administration portuaire de Montréal

Édifice du port de Montréal
Cité du Havre, Aile n° 1
Montréal (Québec)
H3C 3R5

Téléphone: (514) 283-7011

Montreal Port Authority

Port of Montreal Building
Cité du Havre, Wing No. 1
Montreal, Quebec
H3C 3R5

Telephone: (514) 283-7011

Le 25 septembre 2006

Secrétaire de la Section canadienne
Commission mixte internationale
234, avenue Laurier Ouest
22^e étage
Ottawa (Ontario) K1P 6K6

Distingués Membres,

L'Administration portuaire de Montréal (APM) est heureuse de soumettre aux membres de la Commission mixte internationale (CMI) ses commentaires et recommandations sur le Rapport final du Groupe d'étude international sur le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent.

Après avoir réalisé un examen approfondi des différents plans proposés par le Groupe d'étude dans le cadre de son Rapport final et étudié leurs impacts sur la navigation commerciale à Montréal, l'APM recommande, qu'advenant l'abolition du Plan 1958-DD par la Commission, celle-ci devrait adopter le Plan D+.

Non seulement le Plan D+ est-il le seul qui rencontre l'objectif et les directives énoncés par le Groupe d'étude dès le début de ses travaux, et auxquels l'APM souscrit entièrement, mais il est le seul parmi les plans proposés qui représente l'instrument de gestion des niveaux et des débits convenant le mieux à la navigation commerciale sur le fleuve Saint-Laurent et au port de Montréal.

Nous vous prions de recevoir, Distingués Membres, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le président-directeur général,

Dominic J. Taddeo

p.j. : Commentaires de l'APM/Comments from the MPA



Administration
portuaire
de Montréal

Montreal
Port
Authority

Commentaires déposés par
l'Administration portuaire de Montréal
auprès de la Commission mixte internationale

sur le

Rapport final du Groupe d'étude international sur le lac
Ontario et le fleuve Saint-Laurent, intitulé :

*« Options en matière de gestion des niveaux et des débits
du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent »*

Le 25 septembre 2006

L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL

L'Administration portuaire de Montréal (APM) est une agence fédérale autonome qui a été créée en vertu de la Loi maritime du Canada entrée en vigueur le 1^{er} mars 1999. Par cette loi, l'APM se voyait confier la gestion des infrastructures de l'un des plus importants et plus anciens ports de commerce international au pays, le port de Montréal.

Dans le cadre de son mandat, l'APM met tous les moyens en œuvre pour rendre le port de Montréal des plus concurrentiels, et, sur le même élan, elle fournit une infrastructure hors pair aux transporteurs maritimes et terrestres, aux entrepreneurs en manutention et aux chargeurs. Ainsi, l'APM construit et entretient les installations du port de Montréal qu'elle loue à des entreprises privées d'arrimage, et exploite elle-même un terminal céréalier, une gare maritime et un réseau ferroviaire dans le port.

L'APM emploie 325 personnes. Elle jouit d'une excellente santé financière et ne reçoit aucune subvention des trois paliers de gouvernement -- qu'il s'agisse du municipal, du provincial ou du fédéral -- mais, au contraire des ports américains, l'APM verse des paiements en lieu de taxes à la Ville de Montréal. De plus, elle assure, elle-même, le financement de tous ses projets d'immobilisations.

LE PORT DE MONTRÉAL

Le port de Montréal est un centre de commerce international très achalandé en toutes saisons où sont manutentionnées des marchandises diversifiées.

Situé à 1 600 km à l'intérieur des terres, il est la liaison intermodale la plus directe entre l'Amérique du Nord et les marchés de l'Europe du Nord et de la Méditerranée ainsi que la porte d'entrée par excellence du cœur industriel de l'Amérique du Nord et des marchés du centre canadien, des États du Midwest et du Nord-Est américain.

Chef de file parmi les ports à conteneurs desservant le marché de l'Atlantique Nord, Montréal est aussi un des ports intérieurs les plus fréquentés du globe et un des principaux ports terminus du trafic transatlantique.

Véritable moteur pour l'économie locale, régionale et nationale, le port de Montréal manutentionne annuellement plus de un million de conteneurs EVP (unité équivalente à vingt pieds). En 2005, son trafic total s'est établi à 24,3 millions de tonnes de marchandises, et il a accueilli plus de 35 000 passagers de croisières. Toutes ces activités lui ont permis de générer, en 2005, des profits de plus de 10 millions de dollars canadiens. On évalue d'ailleurs à quelque 2 milliards de dollars canadiens les retombées économiques annuelles de ses activités, et à 18 000 le nombre d'emplois directs et indirects qui dépendent du port de Montréal.

Au port de Montréal, dix des plus importantes lignes maritimes du monde – Hapag-Lloyd, MSC, OOCL, Maersk Line, Senator Lines, CMA CGM, NYK Line, APL, Evergreen et MOL -- offrent une vaste gamme de services réguliers de transport entre les marchés de l'Atlantique Nord et de la Méditerranée et ceux du Canada et des États-Unis. Ces lignes ont choisi le port de Montréal parce qu'il est situé sur la route la plus directe entre l'Amérique du Nord et les marchés du continent européen; parce qu'il leur permet de desservir le cœur industriel de l'Amérique du Nord qui abrite un marché de 100 millions de consommateurs; parce qu'il offre des services portuaires hautement concurrentiels; et, enfin, qu'il leur permet un accès immédiat à deux grands réseaux ferroviaires nord-américains et un réseau autoroutier des plus ramifiés.

Le succès du port de Montréal est surtout étroitement lié aux initiatives que l'APM et les utilisateurs du port ont réalisées dans le plus grand respect de cette voie fluviale, de son écosystème et des autres utilisations qui en dépendent -- navigation de plaisance, utilisations domestiques, municipales et industrielles, ainsi que production d'énergie hydroélectrique.

À cet égard, et depuis 1980, l'APM a injecté quelque 450 millions de dollars canadiens dans la construction, l'agrandissement, la modernisation des infrastructures et le dragage de certaines zones du chenal de navigation afin d'assurer le développement et la compétitivité du port de Montréal et de la navigation commerciale à Montréal.

À ces investissements s'ajoutent ceux des entrepreneurs en manutention qui oeuvrent au port de Montréal. Ces derniers ont alloué, au cours des dix dernières années, plus de 300 millions de dollars canadiens pour l'acquisition d'équipements de manutention. Les lignes à conteneurs ont, quant à elles, remplacé une grande partie de leur armement à un coût global

évalué à un milliard de dollars canadiens. D'autres navires d'une valeur de 250 millions de dollars canadiens ont aussi été mis en service pour le transport de vracs solides et de marchandises diverses au port de Montréal. Au total, ce sont des investissements de plus de 1,5 milliard de dollars canadiens qui ont été réalisés à Montréal.

C'est aussi à titre de moteur de développement économique de la région de Montréal que l'APM s'est intéressée aux travaux de la CMI, et qu'elle a accepté de prendre part au groupe technique sur la navigation commerciale mis sur pied par le Groupe d'étude ainsi que de joindre le Regroupement des usagers du Saint-Laurent (RUSL).

À cette étape du processus, l'APM remercie la CMI de lui donner cette autre occasion de soumettre ses commentaires et ses préoccupations à l'égard des impacts des plans proposés, et ce dans l'intérêt de l'ensemble des clients et utilisateurs commerciaux du port de Montréal. Plusieurs de nos préoccupations semblent d'ailleurs partagées par bon nombre d'intervenants et parties qui ont déjà soumis leurs commentaires à la CMI.

L'APM tient en outre à assurer la CMI de son entière disponibilité et collaboration à prendre part à d'éventuelles audiences publiques qui lui permettront d'exprimer, de vive voix, ses commentaires sur la gestion des niveaux et des débits d'eau du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent.

DES OBJECTIFS CLÉS POUR LA NAVIGATION COMMERCIALE

À la lumière de son analyse de chacun des plans soumis par le Groupe d'étude et de leurs impacts pour la navigation commerciale en aval de Montréal, l'APM recommande l'adoption du plan D+, parce qu'il est le seul parmi les plans proposés qui rencontre la vision, l'objectif et les directives que le Groupe d'étude avait adoptés au moment d'entamer ses travaux et auxquels l'APM souscrit entièrement.

Pour assurer la viabilité de la navigation commerciale sur le Saint-Laurent, il est essentiel pour l'APM que les niveaux d'eau soient maintenus au-dessus du zéro des cartes, qui constitue le seuil critique minimal pour tous les utilisateurs commerciaux.

C'est pour cette raison que l'APM estime que les plans A+ et B+, en comparaison du plan 1958-DD, entraîneront des baisses de niveaux d'eau dont les conséquences seront graves, voire désastreuses, pour les navires qui viennent au port de Montréal, et plus particulièrement au cours des périodes sèches.

En fait, même avec des apports d'eau normaux dans le Saint-Laurent, le plan B+ entraînerait des baisses de niveaux d'eau de plus de 15 centimètres à l'automne, période particulièrement critique pour la navigation commerciale en raison des niveaux d'eau déjà bas et souvent sous le seuil critique. C'est d'ailleurs pendant cette période que les volumes de marchandises transportés sont les plus importants de l'année.

Pour l'APM, il appert que le rapport du Groupe d'étude sous-estime ces impacts en utilisant, comme seul paramètre économique de base, le coût d'expédition (contrairement à l'énoncé de la page 63 du rapport) plutôt que les recettes. En outre, le rapport ne semble considérer que les coûts d'opération sur le tronçon Bécancour-Montréal d'un voyage transatlantique pour la navigation commerciale en aval de Montréal, soit deux pour cent de la distance d'un voyage transatlantique. En ne tenant compte que d'une faible portion du trajet, le Groupe d'étude croit pouvoir conclure qu'il n'y a pas de différence significative quant à la performance économique des différents plans. Rien n'est plus faux.

En effet, des mesures de l'industrie de la navigation commerciale indiquent que la moindre fluctuation des niveaux d'eau entraîne des pertes de revenus qui ne peuvent être récupérées au cours du reste de l'année. Ces pertes sont d'autant plus significatives lorsqu'elles sont enregistrées pendant les saisons de fort achalandage.

Dans le secteur du conteneur, par exemple, ces données permettent d'estimer que la différence de 20 cm entre les niveaux d'eau des plans B+ et D+ pendant les trois mois d'automne pourrait représenter des pertes de revenus moyens de 450 000 de dollars canadiens par voyage pour un porte-conteneurs, soit quelque 5 millions de dollars canadiens pour un service hebdomadaire au cours de cette période. Et dans le secteur des vrac solides, secteur particulièrement sensible à la fluctuation des coûts unitaires de transport, on estime que les pertes de revenus pourraient varier entre 30 000 dollars canadiens et 50 000 dollars canadiens par cargaison.

Il est clair qu'une telle situation affecterait, de façon significative, la position concurrentielle du port de Montréal ainsi que des industries et des entreprises dont les activités sont tributaires de la vitalité du port. Au-delà des pertes quantifiables, il ne faudrait pas écarter la possibilité que des transporteurs soient forcés d'abandonner Montréal au profit d'un autre port sur le marché de l'Atlantique Nord, ne pouvant y maximiser et rentabiliser l'exploitation de leurs navires.

L'APM estime, à la lumière de ces faits, que les plans A+ et B+ ne sont nettement pas avantageux pour la navigation commerciale à Montréal, en aval du port de Montréal. Ils ne le sont pas non plus pour la navigation commerciale en amont de Montréal, tel qu'ont pu le souligner les représentants de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la Fédération maritime du Canada dans leurs propres commentaires à la CMI. L'APM partage d'ailleurs cet avis qui illustre la nécessité d'assurer l'équité entre l'amont et l'aval, et d'éviter que des gains ne soient réalisés par un groupe d'utilisateurs au détriment d'un autre.

À cet égard, la CMI devrait assouplir la définition qu'elle a adoptée pour traduire ce qu'est une perte disproportionnée. Pour ce faire, elle devrait notamment y inclure des éléments moins tangibles mais bien réels tels que la position compétitive d'un moteur économique vital à une région. Elle doit aussi remettre en question la fongibilité des données économiques à la lumière des résultats de la performance économique de chacun des plans qui est décrite plus haut.

L'APM avait d'ailleurs fait part à plusieurs reprises aux représentants du groupe d'étude de ses inquiétudes quant à la fongibilité et à la validité des paramètres économiques de base, et ce bien avant la publication du rapport du Groupe d'étude. Ces paramètres donnent une importance relative aux différentes activités économiques et qui ne traduit pas la réalité.

L'APM estime aussi que la CMI doit tenir compte des efforts de gestion adaptative qui ont été déployés depuis des années, tant par l'APM que par l'industrie maritime dans son ensemble, qu'il s'agisse des sommes importantes investies par l'industrie afin de s'adapter à l'hydrologie du Saint-Laurent et de maintenir sa position concurrentielle dans le cadre du plan 1958-DD, de l'adoption sur une base volontaire de la réduction de la vitesse de navigation dans le chenal, ou encore du dragage sélectif fait dans le respect de l'environnement.

L'annulation d'une grande partie des effets résultant de ces efforts à la suite de la mise en

place des plans A+ ou B+ représenterait, sans équivoque, des pertes disproportionnées, tant pour l'APM que pour la navigation commerciale sur le Saint-Laurent.

De plus, à titre de participant du groupe de travail technique sur la navigation commerciale, l'APM désire souligner à la CMI que ce groupe n'a pas validé le Modèle de la vision commune (MVC), tel que pourrait le laisser croire le rapport du Groupe d'étude. En effet, ce modèle n'a pu démontrer, à la satisfaction du groupe de travail, qu'il pouvait intégrer le modèle de la navigation commerciale en tenant compte de tous ses paramètres. L'APM croit que l'adoption d'un plan doit reposer sur des paramètres complets, validés, et qui soient acceptés par toutes les parties.

CONCLUSION

À la lumière des analyses qu'elle a effectuées des plans proposés par le Groupe d'étude, l'APM recommande, qu'advenant le remplacement du plan 1958-DD, le plan D+ est l'instrument de gestion des niveaux et des débits d'eau du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent qui est le mieux adapté, le plus acceptable et le plus performant pour la navigation commerciale au port de Montréal.

Tout comme la Fédération maritime du Canada et d'autres intervenants, l'APM croit que le plan D, à la différence des plans A+ et B+, est le seul plan qui rencontre l'objectif et les directives adoptés par le Groupe d'étude au moment d'entamer ses travaux. Il s'agit d'un objectif et de principes directeurs auxquels l'APM adhère entièrement et sur la base desquels elle s'était engagée en toute bonne foi dans cette étude.

L'APM souligne en outre qu'elle endosse la position du Regroupement des usagers du Saint-Laurent (RUSL) dont elle fait partie et qui s'est prononcé en faveur du plan D+.

Il est clair, à la lumière des faits énoncés dans notre position, que les plans A+ et B+ ne sont pas avantageux pour la navigation commerciale, ni pour Montréal, et encore moins pour l'ensemble du secteur maritime. L'application de l'un ou l'autre de ces deux plans entraînerait, sans équivoque, des pertes disproportionnées, voire désastreuses, que les paramètres économiques utilisés dans le cadre de l'étude ne mettent aucunement en évidence.

Si la CMI devait remplacer le plan 1958-DD par un nouveau plan de gestion des niveaux et des débits du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent, l'APM estime que le plan D+ est son seul choix.

En outre, comme la prévision est une science imprécise, l'APM recommande que la pratique des ajustements discrétionnaires soit maintenue. Si les pouvoirs du Conseil international de contrôle du fleuve Saint-Laurent sont maintenus, ces ajustements devraient être implantés après que les membres du Conseil se soient entendus en cas de situations d'urgence, de présence de glaces, ou encore pour faire des ajustements prévisionnels. Nous considérons, tout comme d'autres intervenants, que le Conseil doit pouvoir effectuer des ajustements discrétionnaires à court et à long terme, avec le pouvoir d'agir immédiatement en cas d'urgence.

Enfin, nous recommandons qu'une évaluation du plan retenu soit faite sur une base régulière, et que des rapports périodiques sur les résultats soient publiés. Une évaluation générale de performance devrait aussi être menée tous les cinq ans suivant l'implantation du plan. Une évaluation exhaustive pourrait être aussi faite aux dix ans.



Montreal
Port
Authority

Administration
portuaire
de Montréal

Comments from the Montreal Port Authority
Submitted to the International Joint Commission

On the

Final Report by the International Lake Ontario -
St. Lawrence River Study Board, entitled:

*“Options for Managing Lake Ontario and St. Lawrence
River Water Levels and Flows”*

September 25, 2006

THE MONTREAL PORT AUTHORITY

The Montreal Port Authority (MPA) is an autonomous federal agency created in accordance with the Canada Maritime Act, which came into effect on March 1, 1999. Under the terms of this Act, the MPA is entrusted with the management of the infrastructures of the Port of Montreal -- one of the largest and oldest international trade ports in the country.

As part of its mandate, the MPA does its utmost to make the port as competitive as possible, and takes pride in providing superior infrastructures to shipping lines, land carriers, terminal operators and shippers. The MPA builds and maintains infrastructures that it leases to private stevedoring companies. It also operates a grain terminal, a passenger terminal and the port's own railway network.

Its workforce totals 325 people. The MPA is in excellent financial health and does not receive any public funding from any of the three levels of government in Canada – municipal, provincial and federal. In fact, and contrary to American ports, it makes payments in lieu of property taxes to the City of Montreal. It also finances all of its own capital expenditures projects.

THE PORT OF MONTREAL

The Port of Montreal is a bustling international trade hub that handles highly-diversified cargo year-round.

Located 1,600 kilometres (1,000 miles) inland, it is a seamless inter-modal transportation system that offers the shortest route between North Europe and the Mediterranean and North America.

Montreal is also the gateway that offers the most direct and cost-effective access to North-America's industrial heartland and the vast markets of Central Canada and of the U.S. Midwest and Northeast.

A leading container port on the North Atlantic market, Montreal is also one of the busiest inland ports and one of the major transatlantic terminus hubs.

The Port of Montreal is a true driving force for the local, regional, and national economy. It handles annually more than one million TEU (twenty-foot equivalent unit) containers. In 2005, its total traffic surpassed 24.3 million tonnes. The port also welcomed over 35,000 cruise passengers.

All of these activities generated in 2005 profits in excess of \$10 million (CAD). It is estimated that the annual economic benefits generated by the port's activities reach \$2 billion (CAD) annually, and that 18,000 direct and indirect jobs rely on the Port of Montreal.

At the Port of Montreal, ten of the largest shipping companies in the world -- Hapag-Lloyd, MSC, OOCL, Maersk Line, Senator Lines, CMA CGM, NYK Line, APL, Evergreen and MOL -- offer an extensive range of regular year-round services between North Atlantic and Mediterranean markets and North America. These lines have chosen Montreal because it is located on the most direct route between North-American and European markets; it enables them to serve the industrial core of North America, which is home to a market of 100 million consumers; it offers highly competitive port services; and it provides immediate access to two major North-American railway networks and a highly integrated highway system.

The success of the Port of Montreal is linked in great part to the initiatives that the MPA and the port users have implemented while taking into consideration the waterway, its ecosystem, and its other functions, including the navigation of pleasure craft; domestic, municipal, and industrial use; and the production of hydroelectric power.

To that effect, and since 1980, the MPA has invested significant amounts totalling some \$450 million (CAD) towards the building, expansion and modernization of port infrastructures, including the dredging of certain zones in the navigation channel to ensure the development and competitiveness of the Port of Montreal and of commercial navigation to Montreal.

Furthermore, over the past ten years stevedoring companies operating at the Port of Montreal have invested more than \$300 million (CAD) to purchase handling equipment. Container shipping lines, for their part, injected about \$1 billion (CAD) to increase their fleet and replace some ships. Additional ships worth about \$250 million (CAD) were also brought into

service for the handling of dry bulk and other diversified cargo. The sum of these investments in Montreal is established at over \$1.5 billion (CAD).

It is therefore also as a driving force in the economic development of the Montreal region that the MPA has followed the work of the IJC and accepted to participate in the Commercial Navigation Technical Work Group that was created by the Study Board. It also joined the Regroupement des usagers du Saint-Laurent (RUSL – St. Lawrence River users group).

At this phase in the process, the MPA would like to thank the IJC for giving it this opportunity to submit its comments and concerns with respect to the proposed plans in the interest of all of the clients and commercial users of the Port of Montreal. A number of our concerns seem to be shared by several stakeholders and other parties that have already submitted their comments to the IJC.

The MPA would also like to reassure the IJC of its complete availability and cooperation in participating in future public hearings where it will be able to express its opinions concerning the management of Lake Ontario and the St. Lawrence River water levels and supplies.

KEY OBJECTIVES FOR COMMERCIAL NAVIGATION

In light of its analysis of each of the plans submitted by the Study Board and their impact on commercial navigation downstream from Montreal, the MPA recommends the adoption of Plan D+, because it is the only one of the proposed plans that meets the vision, goal, and guidelines that the Study Board adopted at the start of its work, and which the MPA fully supports.

In order to ensure the viability of commercial navigation on the St. Lawrence, the MPA is of the opinion that the water levels must be maintained above chart datum, which represents the minimum critical level for all commercial users.

This is why the MPA believes that, in comparison with Plan 1958-DD, plans A+ and B+ will result in decreased water levels, which will have severe, and even disastrous, consequences for the shipping industry at the Port of Montreal, and especially during dry periods.

In fact, even with normal water supplies to the St. Lawrence, Plan B+ would result in water level decreases of more than 15 centimetres in the fall, which is a particularly critical period for commercial navigation due to already low water levels often below the critical level. It is also during this period that cargo volumes are higher than at any other time during the year.

In addition, the MPA is of the opinion that the Study Board's report underestimates these impacts, because it uses the shipping costs rather than income information as the sole basic economic parameter (unlike the statement that appears on Page 57 of the report). Furthermore, with respect to commercial navigation downstream from Montreal, the report appears to take into consideration only the operating costs for the Bécancour-Montreal segment of a transatlantic journey, which represents only two per cent of the distance of a transatlantic trip. By taking into account only a small segment of the voyage, the Study Board believes that it can conclude that there is no significant difference in the economic performance of the three plans. Nothing could be further from the truth.

In fact, industry measures on commercial navigation indicate that any fluctuation in water levels causes revenue losses that are not recovered during the rest of the year. These losses are even more significant when they are recorded during high traffic seasons.

For example, in the containerized cargo sector, these data make it possible to estimate that the 20-centimetre difference between the water levels in plans B+ and D+ during the three fall months could represent average revenue losses of \$450,000 (CAD) per voyage for a containership, or some \$5 million (CAD) for a weekly service during this period.

In the dry bulk sector, which is particularly sensitive to the variation of unit shipping costs, it is estimated that losses of revenue may vary between \$30,000 (CAD) and \$50,000 (CAD) per shipment. It is clear that such a situation would significantly affect the competitive position of the Port of Montreal, as well as that of the industries and companies whose activities rely on the vitality of the Port. In addition to the quantifiable losses, it is also important to consider the possibility that carriers would be forced to abandon Montreal in favour of another port on the North Atlantic market if they are not able to fully load, and thereby optimize the profitability of their ships.

In light of these facts, the MPA is of the opinion that plans A+ and B+ do not generate a net benefit for commercial navigation in Montreal or downstream of the Port of Montreal. Furthermore, they are not beneficial for commercial navigation upstream of Montreal, as was emphasized by representatives of The St. Lawrence Seaway Management Corporation and the Shipping Federation of Canada in their comments to the IJC. The MPA shares their opinion, which illustrates the need to ensure equity between upstream and downstream, and prevent gains from being generated for one user group to the detriment of another.

In this respect, the IJC should temper its definition of what is clearly a disproportionate loss. In doing so, it should include less tangible but no less real aspects, including the competitive position of an economic driving force that is vital to a region. It should also call into question the fungibility of the economic data in light of the economic performance results of each of the plans that we described earlier.

On several occasions, and long before the Study Board tabled its report, the MPA shared with representatives of the Study Board its concerns with respect to the fungibility and validity of the baseline economics. These parameters assign to each economic activity an importance that, unfortunately, does not reflect reality.

The MPA is also of the opinion that the IJC should take into consideration the adaptive management efforts that have been put forth in recent years by both the MPA and the maritime industry as a whole, including the significant amounts invested by the industry in order to adapt to the St. Lawrence hydrology and maintain its competitive position within the framework of Plan 1958-DD, the adoption on a voluntary basis of a ship-speed reduction program to reduce bank erosion, and the selective dredging conducted in respect of the environment. The elimination of a large proportion of these efforts through the introduction of plans A+ or B+ would unequivocally result in disproportionate losses not only for the MPA, but for commercial navigation on the St. Lawrence.

Furthermore, as a participant in the Commercial Navigation Technical Work Group, the MPA would like to point out to the IJC the fact that the Work Group did not validate the “Shared Vision Model”, as the report by the Study Board may lead one to believe. In fact, the model in question was unable to demonstrate, to the satisfaction of the Work Group, that it could integrate the commercial navigation model while taking into consideration all of its metrics.

The MPA is of the opinion that the adoption of a plan should rely on complete and validated parameters that have been accepted by all parties.

CONCLUSION

In light of the analyses that it conducted with respect to the plans proposed by the Study Board, the MPA is of the opinion that, if Plan 1958-DD is to be replaced, Plan D+ is the one that represents the most appropriate management instrument in terms of water levels and supplies, and the plan that is best suited to commercial navigation on the St. Lawrence River and at the Port of Montreal.

As the Shipping Federation of Canada and other stakeholders, the MPA believes that Plan D+, contrary to plans A+ and B+, is the only plan that meets the goal and objective that were established at the onset, and which the MPA fully endorses.

The MPA would also like to emphasize that it endorses the position of the Regroupement des usagers du Saint-Laurent (RUSL – St. Lawrence River users group), of which it is a member, and which has also expressed its support for Plan D+.

In light of the facts stipulated in our position, it is clear that plans A+ and B+ are not beneficial for commercial navigation in Montreal or for the maritime industry as a whole. The application of one of these two plans would undoubtedly result in disproportionate and disastrous losses that are not revealed by the baseline economics that were used during the study.

Should the IJC replace Plan 1958-DD with a new plan to manage the Lake Ontario and St. Lawrence River water levels and supplies, the MPA is of the opinion that Plan D+ is the only choice.

Furthermore, and since forecasting is an imperfect science, the MPA is of the opinion that it is essential that the International St. Lawrence River Board of Control continues the current practice of discretionary adjustments. These adjustments are implemented after consensus has been reached by the members of the Board for situations such as emergencies, ice condition operations or forecast adjustments. The MPA considers that the Board should continue to

have authority to perform long and short term discretionary adjustments, with the authority for immediate response in cases of short-term emergencies.

Finally, the MPA recommends that the plan be examined on a regular basis, and that periodical reports be produced and published. A general assessment of the plan's performance should also be done every five years following the implementation of the plan. A more comprehensive assessment should be conducted every ten years.