

REVIEW OF THE LAKE ONTARIO-ST. LAWRENCE RIVER ORDER
OF APPROVAL - PUBLIC HEARING IN MONTREAL, QUEBEC, JUNE 17TH,
2008, 144 MIN.)

HERB GRAY (Président, Section canadienne, Commission mixte internationale): ...les commissaires Jack Blaney et Pierre Trépanier, du Canada, et leurs homologues américains Allen Olson et Sam Speck.

Nous sommes venus ici ce soir pour recueillir vos commentaires au sujet des changements proposés en ce qui concerne le mode de régularisation au barrage Moses-Saunders, situé dans le fleuve Saint-Laurent entre Cornwall, Ontario, et de Massena, dans l'État de New York.

Le mode influe sur les niveaux et les débits d'eau dans le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à des villes aussi éloignées en aval que Trois-Rivières.

Le 28 mars dernier, la Commission mixte a soumis les changements proposés à la consultation publique. La Commission mixte a été créée en vertu du Traité des eaux limitrophes de 1909 pour aider à prévenir et à résoudre les différends relatifs à l'utilisation des eaux le long de la frontière du Canada et des États-Unis.

Dans les années 1950, les gouvernements canadien et américain ont demandé à la Commission d'approuver la construction d'un grand barrage dans le secteur international du fleuve Saint-Laurent.

Ils ont également demandé à la Commission d'établir un plan des débits d'eau au barrage afin de répondre à certains objectifs et ils ont approuvé les

critères proposés par la Commission pour atteindre ces objectifs, et il s'agissait de réduire la détérioration des rives du lac Ontario et de permettre la production de l'hydroélectricité et la navigation commerciale.

Pendant près de 50 ans, les débits d'eau au barrage ont été régulés conformément aux exigences précisées par la Commission dans une ordonnance et un plan établis en 1958, au moment de la construction de l'ouvrage et lors de sa mise en service en 1960.

La Commission propose maintenant de modifier ces exigences et elle soumet donc à la consultation publique une nouvelle ordonnance et un nouveau plan pour le barrage, proposant essentiellement un nouveau cadre juridique et un plan opérationnel de mise en œuvre.

Notre personnel a tenu dix séances d'information dans la région au cours des mois d'avril et de mai pour expliquer la proposition de la Commission et répondre aux questions techniques au sujet de son contenu.

Nous ne reviendrons pas sur les aspects informationnels car nous aimerions recueillir le plus de vos commentaires possible au sujet de la proposition. Mais si, toutefois, vous aviez besoin de plus amples renseignements au sujet du projet d'ordonnance et du plan, le personnel responsable – et voulez-vous vous lever s'il-vous-plaît pour que les gens sachent qui vous êtes – sera disponible pendant les pauses et à la fin de l'audience pour répondre à vos questions.

Maintenant, j'aimerais vous expliquer les procédures de déroulement de la soirée. Il s'agit d'une réunion internationale à tous les égards. Que vous veniez du Canada ou des États-Unis, nous vous encourageons à participer et à nous faire part de vos commentaires pour que nous puissions tenir compte de toutes les questions pertinentes aux changements proposés.

Si vous désirez exprimer une opinion ou un commentaire et que vous avez omis de le mentionner lors de votre inscription et votre entrée, veuillez en informer notre personnel à la table des inscriptions, située juste à l'extérieur de la salle, et vous pouvez vous inscrire en tout temps au cours de la soirée pour obtenir un droit de parole à la présente audience.

Mais après les représentants élus, nous allons donner la parole en premier à ceux qui souhaitent nous faire part de leurs commentaires pour la première fois sur la base du premier arrivé, premier servi.

Tous ceux qui ont déjà exposé leurs opinions, soit à cette audience ou lors d'une réunion précédente, pourront faire d'autres commentaires une fois que tous les gens auront eu l'occasion d'exprimer leur point de vue une première fois.

Je nommerai la personne qui devra prendre la parole ainsi qu'une ou deux personnes suivantes pour qu'elles aient le temps de se préparer. Lorsque votre tour viendra de prendre la parole, veuillez vous identifier et préciser si vous parlez en votre nom personnel ou au nom d'une organisation.

Nous vous prions de limiter à cinq minutes votre temps de parole, et les secrétaires ici présentes vous aideront à respecter le temps qui vous est alloué.

Elles vous montreront un carton jaune pour vous indiquer qu'il vous reste une demi-minute et un carton rouge quand le temps est expiré.

Si vous désirez présenter, en format papier ou électronique, un exposé ou des commentaires écrits en plus des points que vous exprimez oralement, vous pouvez les remettre aux secrétaires, qui en fourniront une copie à tous les commissaires et verront à s'assurer qu'ils sont inclus dans l'enregistrement officiel.

Si vous avez apporté dix exemplaires de vos documents imprimés ce soir, donnez-les aux secrétaires, qui les distribueront immédiatement aux commissaires et vous pourrez ainsi y référer lorsque vous prendrez la parole.

Cette audience est enregistrée et tous les commentaires formulés ce soir figureront dans les transcriptions officielles. Veuillez utiliser les micros pour que vos commentaires soient bien enregistrés. Les transcriptions des dix audiences publiques seront affichées sur le site Web de la Commission dès qu'elles seront disponibles.

Et ici, des services d'interprétation, si vous y tenez, comme vous savez, sont également disponibles ce soir, de l'anglais vers le français et du français vers l'anglais. Veuillez vous adresser à la personne au kiosque pour obtenir un casque d'écoute.

Les commissaires pourront poser des questions en particulier lorsque des précisions sont nécessaires. Nos questions et vos réponses ne réduiront pas le temps de parole qui vous est alloué.

Nous vous prions de désigner un porte-parole pour chaque groupe organisé présent ici ce soir. Vous pouvez également exprimer individuellement vos commentaires. Toutefois, compte tenu du temps alloué à chaque participant, si vous constatez qu'un orateur avant vous a exprimé votre point de vue, vous pouvez simplement dire que vous êtes également en accord avec les commentaires formulés.

Après la tenue des audiences, vous pouvez transmettre vos commentaires écrits jusqu'au 11 juillet. Nous vous invitons, vous et vos amis, ainsi que vos voisins, qui ne peuvent être ici ce soir, à faire parvenir au secrétariat toute information ou opinion qui pourrait être utile, soit par courriel, par télécopieur ou par la poste régulière.

Soyez assurés que tous les renseignements que vous nous communiquerez seront pris en considération et portés à l'attention de tous les commissaires. Aucune décision ne sera rendue tant que nous n'aurons pas considéré tous les commentaires reçus du public.

Nous menons des consultations avec les gouvernements canadien et américain, par l'entremise du ministère des Affaires étrangères et du département d'État, y compris auprès des représentants des provinces et des États lors de réunions auxquelles ils sont conviés, et nous tiendrons d'autres réunions avec ces représentants avant de consulter les gouvernements fédéraux pour obtenir leur accord quant à la version finale de l'ordonnance et du plan.

Et maintenant, je commence à écouter les témoins et je donne la parole à Francine Lalonde, députée. Madame Lalonde, s'il-vous-plaît. Et elle sera suivie par Alan De Sousa, de la Ville de Montréal, et il sera suivi par Kirk Jones, Canada Steamship Lines. Je vous accorde la bienvenue, Madame, pour recevoir votre mémoire.

FRANCINE LALONDE (Députée, Bloc québécois, de la circonscription de La Pointe-de-l'Île): Merci, M. Gray, que j'ai connu dans d'autres fonctions. Messieurs et madame les commissaires, je vous remercie. Je suis Francine Lalonde, députée du Bloc québécois, critique en matière d'affaires étrangères.

Le son ne m'apparaît pas bon. Non? Ça va?

Le Bloc québécois est le parti qui représente à Ottawa les Québécois et travaille à la défense de leurs seuls intérêts. Vous comprendrez que nous avons pris connaissance avec beaucoup d'Attention de vos travaux. Nous devons vous dire qu'après l'avoir fait, nous ressentons beaucoup d'inquiétude. Vous ne serez pas étonnés que nous nous sentions en conséquence la responsabilité d'être vigilants.

Le fleuve, le Saint-Laurent est pour les Québécois et Québécoises d'une extrême importance à beaucoup de points de vue. Au centre de leur histoire, intimement lié à leur identité même, il représente aujourd'hui, devenu la voie maritime du Saint-Laurent, la route de leur avenir économique, liant le centre industriel des États-Unis à l'Europe.

Le Saint-Laurent, c'est aussi la source d'eau potable pour de nombreuses municipalités, le lieu de navigation de plaisance, de baignade, de pêche sportive et commerciale, de pratique de sport, de tourisme. Refuge faunique et floral très riche, le fleuve fait partie de l'imaginaire québécois.

Finalement, 80 pour cent de la population vit sur ses rives et 75 pour cent du secteur industriel s'y trouve. On peut dire que le rôle du Saint-Laurent est vital, au sens fort du mot, pour le Québec.

Mais le Saint-Laurent est déjà menacé, parmi les cours d'eau les plus menacés en Amérique du Nord, suivant American Rivers, qui le place au quatrième rang sur le continent nord-américain, comme Le Devoir le rappelait récemment.

La nouvelle ordonnance qui modifie celle de 1956 et le Plan 58D, dont les Québécois se sont félicités, ne garantit pas la poursuite sur une même base de la coordination antérieure dont on a pu se féliciter, au contraire.

Je m'excuse, est-ce que c'est possible d'avoir de l'eau parce que je prends un médicament qui me fait la bouche sèche?

Beaucoup de Québécois sont déjà sensibilisés aux effets dramatiques que les changements climatiques auront sur le fleuve. Merci. Ils savent qu'ils vont faire baisser le niveau d'eau et causer des problèmes.

Dans ces circonstances, toute diminution supplémentaire du niveau d'eau qui viendrait d'une décision de la Commission mixte internationale serait parfaitement incompréhensible.

Or, ce qu'il faut dire d'abord, c'est que les effets des changements climatiques sur la population riveraine du Saint-Laurent seront beaucoup plus graves que ceux subis par la population riveraine du lac Ontario et induits dans le Saint-Laurent. Il y a des observations d'Environnement Canada qui nous invitent à ces conclusions. Je n'ai pas le temps de les lire; ça dépasserait mes cinq minutes.

Dans ces circonstances, la proposition de la nouvelle ordonnance qui, au point 4, se lit « Le débit du lac Ontario sera régularisé de manière à procurer aux propriétaires riverains du lac Ontario, tant au Canada qu'aux États-Unis, des avantages nets », ne peuvent que nous inquiéter.

Ces mots se retrouvent deux fois dans les ordonnances et constituent à n'en pas douter un message clair donné par la Commission au nouveau Conseil. Pourtant, c'est le Saint-Laurent qui subira les conséquences les plus importantes, et la seule protection qui lui est assurée l'est au port de Montréal. Nous l'apprécions, mais ce n'est pas suffisant.

De plus, l'ordonnance ne prévoit davantage que pour les riverains du lac Ontario, auxquels elle assure aussi des garanties supplémentaires, ce qui n'est visiblement pas le cas pour les citoyens et les entreprises du Québec.

Le plan 2007 lui-même doit éviter des dommages au lac Ontario; malheureusement, au détriment du Saint-Laurent, c'est ce que nous comprenons. En effet, si le niveau du lac Ontario doit être plus bas au printemps et à l'automne et monter de cinq pouces pendant l'été, c'est sur le Saint-Laurent que les effets se

feront sentir, entre autres pendant l'été, où l'assèchement sera encore plus prononcé que ce qu'on connaît déjà. Et je pourrais vous en parler; les citoyens de mon comté vivent sur le bord du fleuve.

Or, toute diminution du niveau du Saint-Laurent entraîne des effets négatifs qui peuvent être graves : les sédiments contaminés, les rejets domestiques peuvent polluer de nouveau les eaux; les prises d'eau des municipalités devenir inutilisables; les rives ne plus protéger les espèces qu'elle recèle; le lac Saint-Pierre disparaître; sans oublier l'impossibilité de penser alors au cabotage comme substitut au transport dans un monde où l'environnement prendrait plus d'importance.

Si ce n'était pas assez, la Commission mixte internationale propose des changements importants dans le processus et le mode de décision. Alors que le Conseil bénéficiait d'une marge de manœuvre nécessaire à l'atteinte des objectifs qui lui étaient fixés, la proposition actuelle, en donnant comme base aux prises de décision des séries stochastiques qui ne peuvent intégrer les modifications rapides dues aux changements climatiques, ne permet pas au nouveau Conseil de prendre les décisions qui s'imposeraient dans des moments d'urgence. La Commission pourrait le faire à la demande du Conseil, mais elle s'est imposée des nouvelles balises qui lui rendent difficile de le faire.

Le nouveau Conseil international du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent aurait des responsabilités élargies, mais le processus de décision est tel que leur marge de manœuvre apparaît presque inexistante.

L'étude du plan 2007 temporaire – temporaire – qui, au bout de deux ans, sans autre consultation, doit être remplacé par un plan B+ modifié on ne sait comment, quand les mesures d'atténuation auront été adoptées on ne sait pas comment, ne peut pas nous rassurer non plus ni nous permettre de l'accepter.

D'autre part, si les avantages nets sont réservés aux riverains du lac Ontario, les avantages environnementaux le sont également. Enfin et surtout, ce plan ne peut que nous mener à conclure à une iniquité amont et aval, iniquité inacceptable, inutile de le dire.

Devant le plan 2007 lui-même, qui doit mener à un plan B+ modifié on ne sait comment, et la nouvelle ordonnance, les Québécois n'ont pas vraiment le choix pour défendre leurs intérêts, l'intégrité du fleuve, le lac Saint-Pierre, que de souhaiter le statu quo.

Et je m'en voudrais de ne pas souligner que notre recherchiste n'a pas trouvé de traduction française pour plusieurs documents, dont je vous laisserai la liste. Merci.

HERB GRAY : Nous devons vous remercier de votre mémoire. Et je vais demander aux commissaires s'ils ont des questions à vous poser pour clarification. O.K., nous devons vous remercier encore une fois.

FRANCINE LALONDE : C'est clair. Merci.

HERB GRAY: Maintenant, je demande à M. Alan De Sousa, de la Ville de Montréal, de prendre la parole. Et je pense que le maire de Saint-Laurent est membre du Comité exécutif?

ALAN DE SOUSA (Executive Committee Member, City of Montreal) :

Good evening, bonsoir. Ladies and gentlemen, my name is Alan De Sousa. I am the representative of the City of Montreal. I am responsible for sustainable development, economic and sustainable development with the City of Montreal. My comments will be primarily in English, though we will be depositing a brief in French and in English tomorrow electronically for your benefit.

Thank you very much for giving us the opportunity to be here. I am very happy to appear before you this evening to explain some of the key points of the City of Montreal's submissions to the public hearings to review the Lake Ontario and the Saint Lawrence River Order of Approval.

Very happy, but also very concerned. Very concerned because the water of the Saint Lawrence River is vital for our community of 1.8 million Montrealers, vital for their economy and indispensable for their health, for one simple and very good reason: the river meets virtually all of our water needs.

And that's why I believe that the International Joint Commission is doing some very important work, and I welcome it with much enthusiasm. Like all of my colleagues at the City of Montreal, I recognize that the new issues must be considered in managing Saint Lawrence River water levels.

This is all the more understandable and necessary when you consider that the management of this river system is governed by the plan adopted by the International Joint Commission in 1958. Today, we're in 2008, and lots of water,

new realities, many changes in uses and navigation have passed under the bridge in 50 years.

However, I will show you that many of the questions remain unanswered about the impact of the various new management plans being proposed, and I'll come back to this in a moment.

First, please let me just remind you that on March 22nd, 2007, the City of Montreal adopted the declaration by the mayors of municipalities along the Saint Lawrence River and the Great Lakes catchment zone.

This declaration's 50 signatory municipalities committed themselves to protecting, preserving, and improving the river, and at the same time they asked that the federal and provincial governments listened to them when making decisions likely to affect the various uses of the river.

And at the same time, the City of Montreal takes improvement of the quality of the river's water and shoreline very seriously. Our concern with protecting and enhancing biological diversity, as well as the diversity of the neighbouring environments, is reflected in our own plans to protect the natural environments and promote sustainable development, but as well included in most of our urban planning tools.

And we have also acted to preserve and develop the green spaces on the riverbanks, the wetlands, and to expand access to the water for recreational purposes.

The quality of water along the shore around the island of Montreal has improved greatly since the installation of our interceptor network that brings the island's wastewater to the treatment plant.

And in collaboration with the Conférence régionale des élus de Montréal, we have also established what we call the blue network – it sounds better in French, notre réseau bleu – which highlights, through various initiatives, the important role played by water in the lives of our citizens.

And so it's not surprising that we take these issues and discussions about the river's future very seriously. As I said a few moments ago, water from the river is the main source of social, recreational, and economic life for many of the users who live on or around the island of Montreal, and among them the City of Montreal, the Port of Montreal, and Hydro-Québec.

In September 2006, the City of Montreal appeared before the Advisory Committee of the International Lake Ontario-Saint Lawrence River Study Board created by your Commission. We were happy to host them at City Hall.

And I think at that time, we expressed our preference for a water level management plan that would be able to react quickly to changes in the water levels, a new plan that would promote water supply, the Port of Montreal's competitiveness, and the maintenance of the biological diversity of the aquatic and shore ecosystem.

And therefore, I think it is important that we review the management plan taking into account contemporary issues relating to the management of water levels of the river and the Great Lakes.

I welcome the decision to dedicate significant resources to drawing up, modelling, and considering a new Order of Approval, and a plan to regulate the Lake Ontario and Saint Lawrence River water levels, but I must say that I find the announced environmental gains to be very weak and I regret the lack of guarantees and the clarity in the wording of the Order of Approval.

Toutefois, j'estime très faibles les gains environnementaux annoncés et je déplore le manque de garanties et de précision au texte à l'ordonnance. Cette avancée trop timide ne permet pas à Montréal d'appuyer ou non l'ordonnance et un plan de régulation spécifique.

This somewhat timid initiative does not allow Montreal either to support or not to support the Order of Approval and a specific regulation plan. Our brief that you will find contains many of the issues that we have identified for your consideration and which we insist must be part of your reflection before any changes be made.

Any many questions remain unanswered. These are related to evaluations of the impacts of the Regulation Plan on the environment, the economy, and the public, what mitigation measures need to be put in place and should be known upfront before any changes be made, the issue of the harmonious cohabitation of current and future river uses, as well as questions about the impacts of proposed

governing bodies, since the new administrative structure being envisaged is too rigid.

More specifically, there remain many questions about the impacts of the various management plans being proposed, especially on the river downstream from the Moses-Saunders dam. We are also wondering about the impacts that changing of the management plan will have in the context of climate change, probably one of the key issues of our day, and the impact on flood-prone zones in our community, as well the protection measures that must be put in place.

Montreal certainly says yes to the current review process, but urges the International Joint Commission to provide clear answers to our concerns identified in our report regarding the impact of various management plans on the river.

And finally, I must say that Montreal wants to participate in developing solutions to ensure that our main concerns will be addressed, but we definitely think that it's important to make sure that the control and adaptive management committee proposed by the Commission be financed, not necessarily by the cities, because clearly, that's not either our role to do, nor by any other river water level regulatory agency.

In conclusion, the City of Montreal wants the water to be managed in accordance with the following principles: protection of human and animal health, protection of the quality of the living environment, protection of property,

infrastructures, and economic activity, and the harmonious development of the other uses.

En terminant, la Ville de Montréal veut que l'eau soit gérée en fonction des principes suivants : la protection de la santé humaine et animale, la protection de la qualité du milieu de vie, la protection des biens, des infrastructures et de l'activité économique, ainsi que le développement harmonieux des usages.

Je vous remercie pour votre attention. Thank you very much for taking the time to listen to us, and also, thank you very much for taking the time to analyze the content in our document and take our concerns to heart. Merci.

HERB GRAY: I would like to just confirm, at this stage, you are not supporting any candidate plan, including 2007. You're setting out what you consider to be gaps in what's been proposed and principles you ask us to follow in coming to our final decision. Do I understand your interest in the proposal accurately?

ALAN DE SOUSA: I didn't catch the last part of your comment.

HERB GRAY: You are setting out principles you'd like us to follow in making our final decision.

ALAN DE SOUSA: Well, clearly, we want to go beyond the principles because clearly, some of the impacts will have will have major impacts on our community, both in terms of the competitiveness...and we have already launched

studies, studies that haven't been borne to completion yet, both with regard to the lakes and the seaway.

Clearly, the impacts on the lakes, on the seaway and the Saint Lawrence River have to be completed, have to be integrated and have to be evaluated in terms of the impact it has on our community, and we don't feel that at this point in time, it's appropriate to do so.

So, with due respect, Mr. Chair, Madam Chair, we think that in the interests of prudence, these things should be complete and we get the opportunity to comment on them.

Clearly, we can't put the cart before the horse. The current system has been in place, has worked, might be expeditiously on issues, has been expeditious and functional over the last 50 years, it's served our communities well.

We don't want throw out the baby with the bath water. We want to make sure that we know what we're getting into, and at this point in time, I don't think we are able to say that.

HERB GRAY: Thank you. Do other commissioners have any questions for clarification? If not, we want to thank you for your very clear and to the point presentation, as was the case with your federal predecessor. And I'd now like...oh, sorry, Mr. Speck.

SAM SPECK (Commissioner, U.S. Section, International Joint Commission): Yes. You indicated a concern about environmental guarantees

being (INAUDIBLE)...and you wanted a mitigation (INAUDIBLE)...recommendation from you in regards (INAUDIBLE)...

ALAN DE SOUSA: Most definitely, we would like to see the reimplementation of a management that has the least impact on the environment, the economy and our quality of life.

Now that might sound like apple pie, but let's say that in looking at Plan B+, where you're talking about having a monitoring program and mitigation measures to be implemented in Lake Ontario and the Saint Lawrence River basin, we haven't gotten any information at this point in time with regard to the scope and the responsibility of the mitigation measures to take into account adverse impacts of the new regulation plan.

We insist on knowing these mitigation measures and we know them upfront, before the implementation of the plan. We also want to make sure that the plan takes into account the mitigation of impacts caused by the variation of river levels downstream from the Moses-Saunders dam on flood areas, floodplains, and traffic in some areas of the river.

We also want to make sure that the different studies that you have initiated, both with regard to the Great Lakes-Saint Lawrence seaway study, which is currently underway, but also with regard to the International Upper Great Lakes study, be completed, integrated, so that we know from cradle to grave, end to end, the total impacts that we're being subjected.

And I think that those are some of the elements that are contained in our brief that go beyond the principles, but in terms of very specific measures. It will allow us, but it will allow also you as members of the Commission to hopefully make the best decisions for our communities and for our countries.

SAM SPECK: Does that mean (INAUDIBLE)...you said that you wanted this plan to be delayed until...sorry about that, and sorry to the audience. You want this plan to be delayed until the Upper Great Lakes plan is also completed?

ALAN DE SOUSA: You read me right. That's very clear. Clearly, we can't deal with it on a piecemeal basis. We have to make sure that something that has served our communities well will continue to serve our communities well.

And so I think, without going so far as to say if it ain't broke, don't fix it, clearly we're entering new times, we're entering new conditions, we have concerns in the context of climate change and the impact on our communities, and we feel that many of the measures that I've cited before have not been adequately addressed nor well integrated to be able to provide us with a cohesive understanding of it, and understanding the impacts.

So in that sense, I urge you, I implore you to act with prudence, make sure the completion is done, let us well know the impacts. We could clearly be more than happy to provide and work with the Commission in being able to provide specific recommendations.

We have created, as you know, a forum of municipalities that range from Valleyfield to Trois-Rivières, 50-odd communities who are ready and willing to work with us and work with the Commission.

We also, through the Alliance of the Great Lakes and the Saint Lawrence that is created, we have mayors who are there, which will be holding its sessions in July, are active in that domain, and clearly, we take to heart many of the issues. So we would urge you the utmost of prudence.

HERB GRAY: And just for understanding, you realize that the Upper Lakes study, which is already started, and the basic study will take five years, and following that there will be hearings and plus the consideration by the Commission. So you feel that for reasons of prudence, even with the time that is taken, this is your position at this time.

ALAN DE SOUSA: Not only the Upper Lakes study, but also we insist upon making sure that studies are down downstream from the Moses-Saunders dam, which effectively are not there, Mr. President. And clearly, given that we're downstream, you might well understand why we want to make sure that these studies are completed, so we can best understand it.

We understand the pressures that you are facing with regard to water from communities who will need water. And clearly, the mayors of the different cities around the Upper Lakes are cognizant of that and they expressed the same concerns.

But we want to make sure that we're not at the end discovering that in an effort to address one problem, we have not created other problems. We think it should be considered and dealt with as a whole, in a holistic manner, and in a well-integrated manner, if you permit me to say so.

HERB GRAY: Okay, thank you. I'd now like to call to the podium Kirk Jones of Canada Steamship Lines.

KIRK JONES (Director, Marketing and Transportation Service, Canada Steamship Lines): Good evening. Is that on? Is that on? Okay? Good evening, commissioners and general public.

My name is Kirk Jones and I am here tonight representing Canada Steamship Lines, CSL Grouping, domestic division. My function at CSL is that of director, marketing and transportation service; in this role, my functional responsibility is to work with both the seaway and the IJC.

Canada Steamship Lines is a member of the Canadian Shipowners Association. We operate ten self-unloading bulk carriers and four gearless bulk carriers and have four asset purchases on our books awaiting delivery.

CSL vessels move approximately 17 million of the total 61 million of bulk commodities within the North American heartland from all Canadian Shipowners Association membership vessels. Twelve million tonnes travel through the Saint Lawrence River alone.

CSL alone then is responsible for the efficient movement of commodities over 8.1 billion tonne/kilometres. It's an incredible amount of marine transportation efficiency, for which we are proud.

Our customers include major utilities, agriculture, mining, steel and resource companies in both the U.S. and Canada. We are however not happy that we are almost an invisible industry to most U.S. and Canadian citizens and just how much they unknowingly depend on marine transportation.

Canadian domestic ships move commodities that touch each and every one of your lives, from the light switch you turn on to the loaf of bread, or pizza you eat today and the car you drove to get to this meeting.

CSL and the CSA are very alarmed at the speed at which we view the IJC moving toward a new Order of Approval that places transportation second to other considerations after 50 years of development and efficiency engineering.

The Boundary Waters Treaty of 1909 makes use of boundary waters for navigation a high priority, second only to domestic and sanitary use. We ask that this priority be respected.

Since CSL officially opened the seaway some 50 years ago, a tremendous amount of research, engineering, and new construction has ensued, evolving from 250-foot canallers to 740-foot, 78-foot beam seaway max vessels of today.

CSL alone has spent almost 350 million in Canada in the last decade purchasing, enlarging and renewing our fleet to new seaway max dimensions with

lifts (?) now topping 30,000 metric tonnes per voyage, a far cry from 5,000 metric tonne lifts (?) of the original canallers.

The Shipowners Association estimates that \$1 billion Canadian is to be spent renewing and upgrading the Canadian fleet to meet the needs of Canadian and United States shipper interests in the next six to ten years.

This new changing Order may jeopardize the return on investment calculation on which all of these assumptions are based. The extreme outcome then could be the eventual phasing out of the Canadian seaway laker fleet as we know it today. Extreme? Possibly.

In the minimum, this new Order and any one of these new operating plans have the effect of diminished capacity, diminished productivity, and a major detriment to the North American consumer.

This new Order of Approval, which would allow a change in operating plan in any given year, considering the issue of wet and dry lands on Lake Ontario, primarily in the consideration.

We have done a benchmark analysis of Plan 2007, which we consider one of the least navigation-obstructive plans. If you were to have implemented this plan in 1963-64, during a dry year, after drawing down Lake Ontario two years out of 20, with no corresponding wet years to follow, it is estimated that productivity of the lake's fleet would fall by between 10 and 12 per cent simply with the loss of inches carried in draft.

One inch on our ships equates to 130 metric tonnes of cargo on an average laker, and up to two feet would be lost at times under this scenario. Blended over the year, this is a 10 per cent loss of productivity.

For the sake of making a point, let's take any one year with 10 per cent reduction in productivity and apply it across a broad number of other holistic consideration we ask you to consider.

CSL would then ship 1.2 million tonnes less cargo within the seaway. The CSA would ship 5 million tonnes less cargo within the seaway. As all of the ships are fully booked and fully tasked with no room to lose, major industry would lose the ability to ship about \$1 billion of U.S. and Canadian gross domestic product. That's assuming a low 200 per metric tonne commodity value.

If you were to take it in days, 10 per cent loss of the seaway is 28 days of the seaway being closed. In a recent study authorized by both the Canadian and U.S. governments entitled The Great Lakes-Saint Lawrence Seaway Study, it is represented that the system offers shippers significant savings over other modes to the tune of 2.7 billion a year in transportation costs alone. Ten per cent, or 28 days, would add up to \$150 million of losses.

Shut Highway 401 or the CN Rail down for 28 days and see what happens to ordinary Canadians.

The same study implies that we should be designing stronger policies and stronger alliances with road and rail, a stronger focus on short-sea shipping to

provide shippers and consumers with cost-effective, timely, and reliable means of transport goods.

The new Order and new operating plan moves away from that and, in fact, is contrary to the new and announced \$2.1 billion federal Atlantic Gateway announced by the Government of Canada and the provinces of Quebec and Ontario. How can we have an Atlantic Gateway if from one year to another, we can vacillate by 10 per cent the total tonnes of our commitments?

The environment will be impacted as well. Losing 10 per cent of marine transport to road and rail calculates to an additional 41,000 tonnes of greenhouse gas atmospheric pollutants with modal shift with the loss of efficiency within CSL fleet alone. The IJC needs to look more holistically at the entire environment rather than at one particular issue.

For the record, CSL encourages the IJC to maintain the status quo, Plan 1958D with deviations. Best of the worst, in our opinion, is Plan D, with the ability to deviate to protect commercial navigation interests. But even then, the outcomes need to be re-concluded through accurate data and input from all forms of government.

The costs to shippers does not represent revenue and loss of productivity. A 10 per cent loss of productivity would place us in the transportation business simply only for the fun of doing it. Thank you.

HERB GRAY: Any questions from the commissioners? I call upon Captain Ivan Lantz of the Shipping Federation of Canada. The card says he is

going to be accompanied by Caroline Gravel, but we aren't set up to have two people, so we'll have to get another chair up here. Captain Lantz and Caroline Gravel, and we still have the basic five-minute presentation.

CAROLINE GRAVEL (Directrice, affaires environnementales, Fédération maritime du Canada) : Messieurs, Mesdames les commissaires, bonsoir. Good evening. En premier lieu, merci pour cette opportunité de commenter la nouvelle ordonnance ainsi que le plan 2007 développé par la Commission mixte internationale.

Mon nom est Caroline Gravel. Je suis directrice, affaires environnementales, pour la Fédération maritime du Canada. Notre organisation, la Fédération maritime du Canada, représente les navires internationaux qui transitent dans les ports de l'est du Canada.

En d'autres mots, lorsque vous voyez un vraquier, un porte-conteneurs, un pétrolier ou un navire de croisière sur le fleuve, il y a 95 pour cent de chances que la compagnie qui est propriétaire ou qui gère ce navire fasse partie de nos membres.

Une portion importante de nos membres transitent par le port de Montréal, la voie maritime, ainsi que les Grands Lacs. La question de la nouvelle ordonnance et du nouveau plan de régularisation des niveaux d'eau est donc de la plus grande importance pour nos membres puisque les variations de niveaux d'eau ont des répercussions importantes sur la quantité de cargo qui peut être transportée.

Par exemple, si les niveaux d'eau baissent d'un centimètre au port de Montréal, cela peut vouloir dire jusqu'à 60 conteneurs qui doivent être laissés dans un port en amont. Tous les types de navires, et non seulement les porte-conteneurs, vont subir ce genre d'impact si les niveaux d'eau baissent.

Cela a des impacts non seulement au niveau de la logistique en termes d'acheminer le cargo à destination, mais aussi au niveau des impacts environnementaux. Si le cargo ne se rend pas à destination sur le navire, il devra être transféré sur un train ou il sera transporté par camion. Vous pouvez imaginer les impacts sur les émissions atmosphériques ainsi que sur l'état des routes.

Pour la navigation internationale, les niveaux d'eau doivent être prévisibles et connus à l'avance. Lorsque les compagnies de navigation font leurs prévisions de services, elles fonctionnent sur le même principe que n'importe quelle compagnie – ces prévisions se font un an à l'avance.

La stabilité des niveaux d'eau est donc essentielle au processus de planification et des opérations des navires transitant dans le fleuve et les Grands Lacs.

Il y a deux ans, nous avons supporté le Plan D+ parce qu'il assurait la stabilité des niveaux d'eau en amont et en aval ainsi que l'équité au niveau des impacts entre les différents groupes d'utilisateurs. Pour la navigation commerciale, ce sont deux conditions essentielles à notre approbation de la nouvelle ordonnance et du niveau plan.

Après avoir pris connaissance du plan et de la nouvelle ordonnance, nous ne pouvons supporter ce qui nous a été proposé. Non seulement la Commission mixte internationale propose un plan et une nouvelle ordonnance qui diffère substantiellement de ce qui nous avait été présenté il y a deux ans, mais en plus, selon l'information présentée, ce plan ne semble pas respecter le principe d'équité entre les usagers de l'amont et de l'aval.

Si on regarde au niveau du processus, on nous demande d'approuver une nouvelle ordonnance avec un nouveau plan de régularisation qui vient seulement de nous être présenté. Ce plan, le plan 2007, sera révisé dans deux ans afin d'adopter une variante du plan B+ présenté il y a deux ans.

Cette révision comprend le développement de mesures d'atténuation pour lesquelles nous n'avons aucune information autant par rapport à leur forme, leur développement, leur financement ainsi qu'au processus d'implantation afin de changer le plan 2007 pour une variante du plan B+, que nous avons déjà rejeté il y a deux ans.

Nous ne pouvons donc supporter la nouvelle ordonnance ni le plan 2007 avant autant d'inconnus qui risquent d'affecter de façon majeure la navigation commerciale. Supporter la nouvelle ordonnance et le plan 2007 revient à donner à la Commission mixte internationale un chèque en blanc alors que nous avons déjà offert notre support pour le plan D+.

IVAN LANTZ (Captain, Canadian Shipping Federation): We have several concerns with regard to the new Order of Approval and with regard to deviations.

The procedures for flow adjustments and the deviations to the Plan 2007 will be supervised by the International Lake Ontario and Saint Lawrence River Board. However, the new Order makes the adjustments process less flexible, especially during exceptional circumstances such as extreme extended dry spells.

As mentioned before, such uncertainty about the water levels and adjustment procedures has a significant impact on the operations. Information about water levels must be known months in ahead of time in order for ships to plan to carry their cargos and load their cargos in foreign places.

The uncertainty about water levels will have a significant loss of efficiency in the higher water levels consumption...in a higher fuel consumption. We are not convinced that the economic analysis undertaken by the study that the regulation plan change will occur benefits of stability, and the water levels cannot be guarantee, of course.

Also, we fail to understand the rationale to lower Lake Ontario levels two years every 20 years. While there may be environmental benefits to doing so, the penalty to navigation will be significant.

Finally, we do not believe that this deviation system presented, which includes provisions for short-term and emergency deviations and payback periods, is realistic. The one-week to two-week period of returned water allowances makes no sense in a period of dry conditions.

We have concerns about moving toward Plan B+ and submitted those to the IJC in 2006, and these have not changed. We were worried about the water

level variations resulting from the plan implementation and the fact that most of the environmental benefits were for the upstream part of the system.

Seven out of the 13 indicators included in the plan would result in a deterioration in the downstream part of the system. How is that equitable and how can the environment benefits located only for upstream part of the system?

Our opinion about Plan B has not changed and we only find it worrying that the IJC seems to want to move toward Plan B+ with a variant that we don't know yet.

Recommendations. The current system has worked for many years, and while we understand concerns associated with the deviations system, we are of the opinion that we should not rush toward a new plan before it has been tested.

We also think that we have always asked for reasonable water deviations. And we have asked for...and the additional water we have used has never been at the detriment of anyone.

In short, we think that the new Order of Approval and regulation plan should follow the following elements. There should be equal economic and environmental benefits and impacts for the upstream and the downstream parts of the system.

And we believe that the water levels of Montreal should be targeted at 30 centimetres above chart data. Minimum and maximum levels for seaway operation should be incorporated directly in the new orders.

We think that the current deviation practices should be incorporated as is in the plan and order since deviations have been used to remediate unexpected changes in water levels, more particularly with low water levels and in the vicinity of the Port of Montreal.

We recommend, to model Plan 2007, you could model 2007 against the current plan of operation and operate it in parallel for a couple of years just to see what the impact might be.

In conclusion, we don't think we have a viable Order of Approval or a regulation plan. More work needs to be done to both to ensure that the improved plan will be implemented. And we can also make sure that when developing the new order and plan, the regulation plan or mitigating measures that we put in place have been fully discussed.

The interests at stake for our members are high and we would like to make sure that this message is taken in account by the Commission. Respectfully submitted.

HERB GRAY: Thank you very much. I'd like to ask if the commissioners have questions. I don't know why my microphone suddenly became very loud, but...yes, Allan Olson?

ALLEN OLSON: (inaudible)...

CAROLINE GRAVEL: No, delta Plus, D+, D as in delta.

HERB GRAY: As in Donald.

IVAN LANTZ: The blended benefits plan.

HERB GRAY: Okay, any other questions from the commissioners? If not, we thank the presenters and invite the fifth presenter, Antoine Tawil, of an organization called AREQ, A-R-E-Q.

ANTOINE TAWIL : bonsoir, messieurs les commissaires. Mon nom est Antoine Tawil. J'ai mis le nom de AREQ – je suis l'Association des retraités de l'enseignement du Québec, mais je ne suis pas là à titre de représentant de l'Association. Je suis ici à titre de citoyen canadien.

Je ne savais pas l'existence de cette Commission, mais ce que j'ai entendu ce soir – je n'ai pas eu le temps de lire tous ces documents-là – mais est-ce que vous êtes d'accord avec moi que je n'ai pas vu aucun de ces spécialistes, aucun de ceux qui s'occupent de l'économie canadienne qui nous ont dit que ce que vous nous proposez est intéressant pour le pays?

J'aimerais avoir simplement de votre part, si vous avez reçu des documents et des rapports qui sont d'accord avec votre proposition. Merci beaucoup.

HERB GRAY : O.K., merci, M. Tawil. Je dois vous indiquer que c'est notre intention d'étudier tous les documents que nous aurons reçus pour ce but. Et maintenant, le (inaudible) numéro six, Jack Miller, Mohawk Trading Council. I hope I got that right.

JACK MILLER (Mohawk Trading Council, Kahnawake) : Miller.

HERB GRAY : Miller? Oh, Miller. Jack Miller, I'm sorry, Mohawk Trading Council, Kahnawake. No comments? Thank you. So now I call to the

microphone...j'appelle M. Robert Jobin, de Montréal, et son organisation est Retraités (?). Important ...Robert Jobin, est-ce que vous désirez faire une présentation?

ROBERT JOBIN : What do you prefer, English or French? I'm French native, but I could go along with you in English.

HERB GRAY: Ça ne nous fait rien. Ça va, c'est pour vous.

ROBERT JOBIN : O.K., alors, juste pour vous dire que je suis un retraité de deux ans et demi, j'ai travaillé avec l'industrie des pâtes et papiers (?), mais ce soir, je parle en mon nom.

L'eau, pour l'industriel, principalement pâtes et papier, est très importante. Je vais vous dire ben un exemple, chez Kruger, la compagnie où je travaillais, on a décidé à un moment donné de transporter notre bois par cabotage pour éliminer les GES.

Using small ships to carry on logs, we shipped and so on, making less greenhouse gas. This is not more my business, but just thinking about that. All the water we do need in industry, steel, mainly devoted to industry, steel, paper, textile, whatever, we need water.

And we can work with all kinds of water fluctuation levels within a river and make sure that our productivity, our product will always be good. So it has to be known from all of the industrial activities that this year, we've got this, this, and that.

En ayant ça, on est capable, avec ça, de faire des bonnes prévisions de production, d'avoir une bonne économie, et je parle aussi bien canadien qu'américain, et à ce moment-là, souscrire aux applications du développement durable.

Assez souvent, la plupart du temps, le développement durable, c'est un genre de musique environnementale, mais c'est notre pain et notre beurre de tous les jours. Vous avez un employé qui produit, un bien qui se vend, un bien qui se consomme, la roue tourne, l'économie est bonne.

Mais si, à un moment donné, pour favoriser A, B – je ne parle pas du rapport là – A/B ou Z/Q, il faut prendre des décisions qui ne seront pas équitables et qui ne feront pas le principe du développement durable appliqué dans toutes les décisions qu'on veut voir, je pense qu'on vient de manquer notre bateau.

Et tôt ou tard, on prend le couteau et on se le rentre doucement dans notre corps et on va mourir. C'est fataliste, moi, chose, mais je pense qu'il faut axer les décisions, est-ce que le système va être encore vivant dans 10 ans, dans 15 ans? Pas être pinpoint for a certain year.

To me, it's very important, and that's the main, main target we should be looking at when we're talking about water up, water down. There should be water for everybody, keeping in mind the sustainable development concept.

I am not a salesman, but on my sheet right here, I prepared some comments, some talks that I should have with you. I'm going to say it in French: maintien de la navigabilité des eaux. Être sûr que le bateau qui part de Sept-Îles

overseas et puis qui s'en vient vers les Grands Lacs soit toujours capable de faire son cabotage sur les voies intérieures de navigation. Si on n'a pas ça, le Québec, 7 000 000 de personnes, et une partie de l'Ontario, on est en problèmes.

So, in your B, I guess, B+ report, in preparation of the Order, keep in mind that's a very important fact, that sustainable development is not just words, good sentences, but good facts of life, keeping everybody at work. Thank you.

HERB GRAY: Thank you. Any questions from the commissioners? If not, I'd like to call on Daniel Dagenais, Port de Montréal, suivi par Gary Provencher, Corporation des Pilotes du Saint-Laurent Central. Daniel Dagenais, suivi par Gary Provencher. Et après lui, David Bolduc, Regroupement des usagers du Saint-Laurent.

DANIEL DAGENAIS (Directeur des opérations, Administration portuaire de Montréal) : Bonsoir. Mon nom est Daniel Dagenais, de l'Administration portuaire de Montréal. Je suis directeur des opérations.

Merci de l'opportunité de nous permettre de se prononcer sur la proposition de la modification de l'ordre. Malheureusement, ce soir, je vais vous annoncer qu'on n'est pas en faveur de l'ordre, de la proposition.

Un peu pour situer le port, le port de Montréal est responsable, est un moteur économique très important dans la région et pour l'économie canadienne. Vingt-six millions de tonnes de marchandises sont transbordées au port de Montréal annuellement, 1,4 million de (inaudible) prennent aussi le chemin de la

route ou le ferroviaire, et puis on est responsable et l'activité économique générée par le port de Montréal est évaluée à 1,5 milliards annuellement.

Alors, on a une opinion sur ce qui va se passer pour les niveaux d'eau, et les modifications de l'ordonnances, pour nous, ne nous satisfont pas.

Les premiers problèmes qu'on a eus avec...les documents qui ont été soumis pour l'évaluation des plans et des plans entre eux évaluent l'impact économique à la navigation commerciale à l'ordre de 10 000\$ à 20 000\$, selon qu'on choisisse un plan ou l'autre, pour la portion en aval du port de Montréal, ce qui nous apparaît très incomplet et qui nous apparaît un peu petit considérant que la location et les frais d'exploitation pour un navire au port de Montréal en moyenne est dans les alentours de 35 000\$ à 70 000\$ par jour.

Récemment, au port de Montréal, on a fait faire une étude par le Groupe Secor qui évaluait l'impact économique de chaque EVP manipulé au port de Montréal à tout près de 1 100\$ en activité économique et tout près de 30\$ aussi par tonne de marchandises en vrac.

Le nouveau plan nous amène des variations d'eau qui vont probablement augmenter la fréquence des niveaux d'eau bas et, par conséquent, va influencer la capacité de transport des armateurs et des lignes maritimes qui viennent au port de Montréal. Ces capacités réduites ont un impact qui est beaucoup plus grand que le 10 000\$ ou le 20 000\$ qu'on retrouve à la grille.

Déjà en 2006, on avait mis en doute les évaluations qui avaient été mises de l'avant. Toutefois, ces points de vue-là ont été ignorés et on ne retrouve pas

non plus aujourd'hui aucune mention de ces commentaires-là, ni même un effort pour tenter de les changer.

De plus, l'évaluation prend en note ou prend en considération seulement que les frais d'exploitation alors qu'on pense que la prise en considération des revenus nous apparaîtrait en réalité une meilleure mesure de l'impact que les armateurs subiraient, avec des baisses de revenu ou des baisses de niveaux d'eau.

Ce qu'on suggère à cet effet-là, c'est de refaire les analyses et de changer les modèles, idéalement pour prendre en considération une portion beaucoup plus grande du transport, parce qu'en affectant la capacité de transport au port de Montréal, c'est la compétitivité du système au complet qui est affectée.

Et par le fait même, ce ne sont pas seulement que des pertes de revenus entre Batiscan et Montréal, ce que le modèle économique suggérait à l'origine, mais bel et bien des pertes de revenus transatlantiques – là, on parle de montants qui sont beaucoup plus substantiels.

La plus grande variabilité des niveaux d'eau que les nouveaux modèles proposés vont nous amener vont probablement causer aussi des transferts modaux. La perte de transport, la perte de capacité de transport, qui n'est pas renouvelable, cette perte-là va se refléter avec des changements.

Les importateurs et les exportateurs de marchandises devront faire d'autres choix que le transport maritime au port de Montréal parce que la capacité de transport n'y sera plus. Donc, on devra changer de mode de transport, ce qui veut

dire qu'on devra passer d'un mode de transport maritime à un mode de transport terrestre, probablement du ferroviaire ou les camions.

Ces importateurs-là, qui s'approvisionnent un peu partout sur la planète, cherchent des moyens pour s'approvisionner au meilleur coût. Si ces coûts augmentent et les impacts financiers se font ressentir sur le coût de revient des produits manufacturés au Canada, ce que ça veut dire ou ce que ça implique, c'est naturellement un impact pour les consommateurs. Ces coûts-là, ces charges-là vont être transférés aux consommateurs directement.

De plus, pour ce qui est de la portion exportation, naturellement, les exportateurs canadiens et les manufacturiers canadiens qui devront maintenant produire des produits à plus grand coût devront aussi absorber une perte de compétitivité sur les marchés internationaux, ce qui veut dire probablement aussi une relocalisation de ces manufacturiers-là dans des marchés un peu plus économiques.

Finalement, le transfert modal de la marchandise maritime vers le terrestre a aussi un impact pour l'environnement qui, lui non plus, n'a pas été pris en considération. Le transport maritime en moyenne est reconnu pour être à peu près sept fois moins polluant que le transport routier. Donc, pour ce qui est effets pour la planète, va falloir repasser.

L'ordonnance et le texte de l'ordonnance proposé nous enlève des protections à la partie aval du système, et puis nous, on aimerait que ces protections-là soient réintégrées.

Naturellement, il y a les mesures d'atténuation dont on fait mention pour la condition pour passer au plan B+. Il y a aucun partage, il y a aucun mot non plus sur le partage des coûts, ni comment ces mesures d'atténuation-là ont été étudiées de façon solide, à savoir quels sont les impacts sur l'environnement.

Encore une fois, on parle d'établir des structures dans l'eau, mais on ne parle pas des effets, et puis cette condition-là est absolument nécessaire pour migrer vers le plan B+.

Le port de Montréal conséquemment reconnaît le travail accompli et désire aussi que des considérations contemporaines soient prises, comme l'environnement et les phénomènes climatiques, mais demande que les modèles économiques soient revus et puis que des outils prévisionnels pour une meilleure prévision du niveau de l'eau soient pris en considération.

Finalement, on suggère une période d'essai pour n'importe quel plan proposé dans le futur, de sorte à pouvoir avoir une meilleure appréciation de comment les plans réagissent quand il y a une période d'étiage. Merci.

HERB GRAY : Et maintenant, je demande à mes collègues de poser leurs questions s'il y a de telles questions.

DANIEL DAGENAI : Merci.

HERB GRAY : Sinon, je vais remercier le représentant qui vient de parler et demander à Gary Provencher, de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central, de prendre la parole, suivi par David Bolduc, du Regroupement des usagers du Saint-Laurent.

GARY PROVENCHER (Directeur, Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central) : Je suis Capitaine Gary Provencher, directeur de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central.

Nous sommes très préoccupés, tant au point de vue professionnel que simples citoyens canadiens, par un tel changement proposé, qui remet en question la notion de l'usage et du partage égal de l'eau en amont et en aval du barrage Moses-Saunders.

Bien que nous ne prétendions pas être experts en la matière de régularisation des eaux, nous avons tenté d'obtenir de l'information sur les changements proposés auprès de différents intervenants interpellés par ce dossier.

À la lumière de ces discussions, nous avons décidé de nous mobiliser et de nous joindre aux voix qui désirent exprimer leur inquiétude dans ce dossier. Nos commentaires ne seront pas scientifiques et notre questionnement sera celui qui adopte le gros bon sens comme méthode de gestion.

Les questions suivantes, à notre avis, demandent des évaluations plus complètes. Quels seront les impacts sur la navigation commerciale? Des efforts considérables sont déployés pour développer le corridor commercial du Saint-Laurent afin d'attirer une nouvelle clientèle d'usagers.

Ce pouvoir d'attraction sera d'autant diminué si une incertitude plane quant à la régularisation des niveaux d'eau. De nouveaux clients seront hésitants à investir dans un nouveau marché si l'effet d'une baisse des niveaux n'est pas bien évalué.

Quel sera l'impact environnemental d'une telle mesure? L'effet du batillage des navires sur l'environnement, les écosystèmes, les ouvrages de protection des berges, dans un contexte de niveaux plus bas sur le Saint-Laurent, nous laisse des doutes. L'effet de la réduction du débit dans le lac Saint-Pierre également nous concerne et nous laisse des doutes.

Quel sera l'impact d'une telle mesure à long terme? Un abaissement des niveaux d'eau fera en sorte de rendre notre travail problématique pour les navires à fort tirant d'eau.

De plus, un abaissement des niveaux d'eau dans le tronçon de navigation Montréal-Trois-Rivières fera en sorte d'augmenter le temps de transit des navires dans ce secteur. Cela pourrait avoir pour effet de ne pas rencontrer la fenêtre de passage des navires dans la région où il y a effet de marée, soit Québec à Grondine.

Des modélisations devraient avoir lieu afin de s'assurer que le passage du navire entre Montréal et Québec puisse se faire sans qu'il y ait mouillage nécessaire en cours de route.

Pour vous expliquer en termes un petit peu plus faciles, on pilote présentement des navires de 1 000 pieds de long, 120 pieds de large, et puis on se promène à 5-6 pieds du fond avec des monstres comme ça.

Si on a à arrêter un navire comme ça en cours de route en descendant de Montréal à Québec parce qu'on va manquer d'eau en quelque part parce qu'on va atteindre un point de marée basse en quelque part, exemple, ça devient très risqué,

et puis c'est de mal gérer le risque de laisser partir le navire à un point de marée qui va être défavorable à son transit.

Alors, présentement, qu'est-ce qu'on fait, on s'assure que le navire n'arrêtera pas. Si on a à arrêter un de ces navires-là pour le tourner et le mettre à l'angle face au courant, c'est pas évident : dans un chenal de 800 pieds de large quand le navire a 1 000 pieds de long, ça ne fonctionne pas.

Basé sur ces questionnements, la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central recommande à la Commission mixte internationale d'évaluer les impacts économiques pour la navigation commerciale en tenant compte des limitations de tirants d'eau et des temps de transit plus longs ainsi que les délais et retards potentiels des navires dû à une baisse des niveaux d'eau.

De développer des modèles de prévisions des niveaux d'eau à moyen et à long terme pour permettre l'utilisation maximale de la colonne d'eau. D'évaluer les impacts du batillage des navires sur l'environnement dans un contexte de bas niveaux. Et de ne pas changer le processus décisionnel de la Commission mixte afin que cette commission soit la plus démocratique et transparente possible et puisse s'adapter rapidement à la problématique du fleuve Saint-Laurent. Merci.

HERB GRAY : Et maintenant, David Bolduc, suivi par Jacques Paquin, administrateur portuaire de Trois-Rivières, suivi par Chantal Rouleau, du ZIP Jacques-Cartier.

DAVID BOLDUC (Regroupement des usagers du Saint-Laurent) : Bonjour. Alors, je prends la parole au nom du Regroupement des usagers des

Saint-Laurent, le RUSL, qui a été créé en 2000, au moment où débutait l'étude de la Commission mixte internationale.

Un des objectifs du RUSL était de suivre le déroulement de l'étude et de s'assurer que le nouveau plan tiendrait autant compte des intérêts des usagers de l'aval que ceux de l'amont.

Alors, sont membres du RUSL : l'Administration portuaire de Montréal, les Armateurs du Saint-Laurent, l'Association des croisières et excursions du Québec, la Fédération maritime du Canada, la Fédération de la voile du Québec, la Garde côtière auxiliaire, Hydro-Québec, les Amis de la Vallée du Saint-Laurent, la Société de développement économique du Saint-Laurent, Stratégies Saint-Laurent, les villes de Châteauguay, Longueuil et Montréal, ainsi que les ZIP Jacques-Cartier et Ville-Marie.

Il y a également l'Association pour la sauvegarde du lac Saint-François ainsi que la municipalité de Sainte-Anisette qui joignent leurs voix au RUSL aujourd'hui.

J'ai pris la peine de nommer tous les organismes qui font partie du Regroupement pour que vous constatiez à quel point c'est une large coalition qui représente tous les intérêts touchés par le plan.

C'est donc d'une voix quasi-unanime que les gens de l'aval du système viennent vous dire qu'il y a des choses fondamentales qui ne marchent pas avec ce qui nous est soumis.

Premièrement, il est impossible pour nous de prendre une décision éclairée tout simplement parce qu'on n'a pas assez d'information pour prévoir les conséquences de l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance.

En 2006, vous avez soumis trois plans bien définis à la consultation publique. Le RUSL s'était prononcé en faveur du plan B+, un plan jugé équilibré et équitable dans le traitement respectif de l'amont et de l'aval.

Deux ans plus tard, on constate que vous n'avez retenu aucune des options soumises à la consultation. Vous nous demandez plutôt de nous prononcer sur un nouveau plan, le plan 2007, qui est temporaire, en prévision de la mise en application non pas du plan B+, mais d'une variante du plan B+. Aucune donnée, aucun chiffre ne nous est fourni concernant cette variante.

L'ordonnance indique que le plan B+ entrera en vigueur lorsque des mesures d'atténuation auront été adoptées. Le texte de l'ordonnance, ainsi que la documentation qui accompagnait l'ordonnance, ne disent absolument rien quant à la nature, le financement et la mise en œuvre de ces mesures d'atténuation. En somme, l'allure du plan final demeure une inconnue pour nous.

Notre deuxième problème majeur est qu'il y a trop de latitude qui est laissée à la Commission mixte internationale dans l'ordonnance pour orienter les futurs plans sans avoir à la réviser ni à nous consulter.

Il n'y a en effet aucune consultation qui est prévue pour déterminer si les conditions nécessaires au remplacement du plan 2007 par le plan B+ avec variantes vont être oui ou non réunies.

Finalement, l'aspect qui nous inquiète peut-être le plus, c'est que la nouvelle ordonnance n'offre pas de garanties suffisantes que les intérêts des usagers de l'aval vont être protégés de façon adéquate.

On constate que dans le texte de l'ordonnance, les protections sont beaucoup plus précises et plus nombreuses pour le lac Ontario. Pourtant, les protections sont nécessaires sur le Saint-Laurent, les variations des niveaux d'eau sont déjà beaucoup plus importantes et le plan B+ est celui qui comporte le plus de variations de tous les plans qui avaient été présentés. Ça va accroître les risques de sécheresse et d'inondation dans la portion aval du Saint-Laurent.

La nouvelle gestion plus rigide est écarté au plan nous inquiète aussi beaucoup, parce que le Conseil perd une certaine flexibilité pour faire face aux situations imprévues provoquées par des variations plus importantes. C'est particulièrement préoccupant pour la navigation commerciale, qui subit des pertes substantielles en périodes de sécheresse.

Finalement, on constate que le plan B+, qui est présenté comme le plan environnemental, entraîne une détérioration des habitats dans la portion aval du système. C'est une situation totalement incompréhensible, surtout quand on voit les gains qui sont présentés pour les deux sections en amont.

Dans l'ensemble, on a l'impression que la nouvelle ordonnance est conçue pour le lac Ontario et qu'elle est nettement moins avantageuse pour les intérêts de l'aval.

En résumé, étant donné le manque d'information sur le véritable plan qui va être appliqué dans quelques années, étant donné l'absence d'un processus de consultation formel qui précéderait sa mise en application et étant donné le manque de garanties que les intérêts de l'aval vont être adéquatement protégés, il nous est impossible d'appuyer, tel que proposée, la nouvelle ordonnance, ce qui nous amène à faire trois recommandations.

La première, c'est que des protections supplémentaires sont requises pour les usagers de l'aval, notamment des niveaux maximum et minimum qui devraient être garantis dans le texte de l'ordonnance, le Conseil de contrôle doit garder sa flexibilité et le concept de mesures d'atténuation doit absolument être défini et s'appliquer autant aux usagers de l'aval qu'à ceux de l'amont.

Deuxième recommandation, dans le cas où la mise en place de ces protections ne pourrait être réalisée, on estime que le maintien du plan actuel, le plan 1958D, serait préférable à la mise en application d'une ordonnance et d'un plan aux résultats incertains et potentiellement dommageables pour les intérêts de l'aval.

Et finalement, nous encourageons la Commission à poursuivre la recherche d'un meilleur plan en procédant à des simulations parallèles des nouveaux plans avec des données hydrauliques en temps réel au cours des prochaines années et en réévaluant au mérite ces plans en consultation avec les parties concernées. Merci.

HERB GRAY : Are there questions to...est-ce qu'il y a des questions des commissaires? Est-ce que vous savez que les riverains du lac Ontario pensent (inaudible) plus pour le Saint-Laurent en aval de Trois-Rivières?

DAVID BOLDUC : C'est bien étonnant. Mais semble-t-il que les riverains du lac Ontario vont pouvoir bénéficier de mesures d'atténuation, ce qui ne semble pas être le cas pour les usagers de l'aval. En tout cas, c'est ce qu'on a compris en séance d'information.

HERB GRAY : Merci beaucoup. Et maintenant, encore une fois, je dois demander à Jacques Paquin, administrateur portuaire de Trois-Rivières, de porter la parole, suivi par Chantal Rouleau, de l'organisation ZIP, et elle sera suivie par Jean Jacob.

JACQUES PAQUIN (Administration portuaire de Trois-Rivières) : Bonsoir. Mon nom est Jacques Paquin, de l'Administration portuaire de Trois-Rivières.

J'avais préparé un texte en prévision de cette audience. Cependant, compte tenu que beaucoup de choses ont été dites avec lesquelles nous sommes totalement d'accord, je vais vous épargner l'essentiel de ce qui était prévu et je vais m'arrêter seulement à certains points qui me permettent de mettre l'accent sur les éléments essentiels.

Le premier, je pense qu'on l'a bien compris, c'est qu'en fait, notre compréhension, nous, de ce qui nous a été soumis, c'est qu'on nous présente le plan 2007, le plan 2007 qui, à bien des égards, nous apparaît intéressant, nous

apparaît un bon plan, assez bien équilibré, en fait, entre les différents enjeux, les différents groupes d'intérêt.

Cependant, on constate rapidement que c'est pas sur le plan 2007 qu'on a à se prononcer, mais sur le plan B+ puisque l'ordonnance précise que très rapidement – deux ans, c'est vite passé – on peut passer à B+, et c'est là qui est le problème, le nœud du problème, qui fait en sorte que ce qui nous apparaissait bien, qui est 2007, devient vite inacceptable, en fait, lorsqu'on s'arrête à B+.

D'autant plus que B+, on nous dit que B+ ne sera appliqué que lorsque les mesures d'atténuation seront adoptées, mais en même temps, on n'en connaît rien de ces mesures d'atténuation, on ne connaît pas les coûts, on ne connaît pas qui sera responsable de leur mise en application et de leur maintien, et on ne sait pas d'ailleurs si ces mesures d'atténuation-là s'appliquent à nous, en aval du système, ou plutôt à ce qui se passe en amont.

Bref, beaucoup, beaucoup d'incertitude quand il vient le temps de comprendre les véritables implications d'une telle ordonnance et qui fait qu'en bout de ligne, on a plutôt tendance à jouer la prudence en recommandant de ne pas aller dans cette direction-là.

Ce qu'on remarque aussi, on a une perception qu'il y a une certaine incohérence dans la façon dont c'est présenté parce que, en même temps, l'ordonnance reconnaît l'importance de poursuivre les observations concernant l'évolution du niveau d'eau et de son débit afin d'apporter les correctifs nécessaires par le biais de gestion adaptative – d'ailleurs, le terme lui-même est

un peu, en tout cas, on essaie de saisir vraiment toute sa signification – et donc en nous disant qu'on doit continuer à suivre l'évolution du niveau d'eau et qu'on doit éventuellement procéder à de la gestion adaptative, on confirme par le fait même qu'il y a, par rapport à l'évolution du niveau d'eau, encore beaucoup d'incertitude.

Et conséquemment, on se demande comment l'ordonnance peut être aussi ferme à l'égard de B+ alors qu'en même temps, cette même ordonnance-là reconnaît l'incertitude quant à l'évolution des niveaux d'eau. Donc, ça nous apparaît à cet égard-là plutôt incohérent.

Conséquemment, pour une administration portuaire, il est clair que l'ordonnance proposée par la Commission présente trop de risques et d'incertitude pour permettre une gestion adéquate aussi bien à court qu'à long terme.

Mais on comprendra, dans le domaine portuaire, qu'on est dans la longue portée. Quand on investit et qu'on développe des infrastructures portuaires, c'est pour 50 ans, 60 ans, et le niveau d'eau est crucial quant à la capacité de cette installation-là de rendre les services qu'elle doit rendre à l'industrie et à la communauté en général. Donc, la longue portée est importante.

Et conséquemment, l'ordonnance, en particulier, crée une situation très incertaine qui peut même freiner les investissements de la part des administrations portuaires mais aussi de tous leurs partenaires, qui vont certainement mettre les freins.

Et une installation portuaire dans laquelle on n'investit pas est une installation portuaire déjà presque en voie de mourir. On doit constamment investir pour améliorer sa performance, améliorer sa capacité de servir le secteur. Et s'il y a trop d'incertitude, c'est clair que les investissements ne suivront pas. Et ça, rapidement, on va économiquement en souffrir.

Par ailleurs, on constate aussi que si l'ordonnance est inacceptable – oui, merci – si l'ordonnance est inacceptable d'un côté, on constate aussi que le plan 2007 est pas si éloigné du plan 1958D avec les écarts.

Donc, on se demande même quel serait l'intérêt qu'il y aurait d'adopter le plan 2007, même sans l'ordonnance, j'entends, la nouvelle ordonnance, puisque les coûts à notre point de vue et les conséquences seraient beaucoup plus grands que les bénéfices qu'on en tirerait.

En définitive, on ne voit pas là-dedans, dans ce qui nous a été présenté, quelque chose qui mérite d'aller plus loin et, conséquemment, on recommande plutôt le statu quo et on ne privilégie pas l'ordonnance, ni le plan 2007. Merci.

HERB GRAY : Questions des commissaires? Sinon, je vous remercie.

JACQUES PAQUIN : Merci.

HERB GRAY : J'appelle Chantal Rouleau au pupitre, suivi par Jean Jacob, de Sorel-Tracy.

CHANTAL ROULEAU (Directrice, Comité ZIP Jacques-Cartier; Vice-présidente, Stratégies Saint-Laurent) : Bonsoir. Bonsoir, Madame, bonsoir, messieurs. Alors, d'abord, quelques mots, Comité ZIP, ZIP, pour zone

d'intervention prioritaire, une table de concertation régionale qui regroupe des intervenants du milieu industriel, commercial, socio-économique, des gens de la communauté, de l'environnement et des institutions et gouvernements. Excusez, je vais tasser un petit peu...

HERB GRAY : C'est à peu près comme les Areas of Concern en Ontario.

CHANTAL ROULEAU : C'est dans ce style, oui, mais c'est un type d'organisation unique au Québec et au Canada. Il y a 14 comités ZIP sur le Saint-Laurent qui sont regroupés par Stratégies Saint-Laurent.

Je suis directrice du Comité ZIP Jacques-Cartier et aussi vice-présidente de Stratégies Saint-Laurent qui, notamment, appuie la position que nous présentons aujourd'hui, tout comme d'ailleurs l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal et le Collectif en environnement de Mercier-Est, qui est une table de concertation qui borde le Saint-Laurent dans le secteur est.

Alors, notre intervention aujourd'hui traduit l'inquiétude que nous avons face à la proposition d'ordonnance de la CMI. D'abord, le territoire du Comité ZIP Jacques-Cartier couvre la zone fluviale, sur ses deux rives, de la partie est de Montréal, partant du pont Victoria jusqu'à la pointe de l'île.

On observe sur notre territoire depuis près de dix ans des niveaux d'eau sous la normale vers la fin de l'été. En octobre 2007, le niveau d'eau du Saint-Laurent était environ 101 centimètres sous la moyenne, la plus faible hauteur mesurée pour la saison selon les statistiques. Pour la même période, la baisse pour le lac Ontario a été d'environ 19 centimètres sous la moyenne.

D'ici 20 ans, environnement Canada anticipe une augmentation de la température d'environ 2 degrés Celsius, un déclin de la couverture de glace et une évaporation accrue de 12 à 17 pour cent. Ces modifications engendreront une baisse chronique des niveaux d'eau des Grands Lacs de 0,2 à 0,7 mètres, une baisse d'un mètre au niveau du Saint-Laurent.

Ces diminutions d'eau provenant des Grands Lacs entraîneront des conséquences négatives dont les impacts seront considérablement plus nuisibles au niveau des populations et municipalités riveraines du fleuve Saint-Laurent.

Sur le territoire du Comité ZIP Jacques-Cartier...je dois vous mentionner la mission et les objectifs, c'est la protection, la réhabilitation et la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent.

Alors, sur le territoire du Comité ZIP Jacques-Cartier, la diminution d'eau provenant du lac Ontario entraînera une diminution d'eau dans les chenaux secondaires du fleuve Saint-Laurent, particulièrement entre Montréal et l'île Sainte-Thérèse, ainsi qu'entre la rive sud et les îles de Boucherville et les îles de Varennes.

En tenant compte de la déviation des eaux de la rivière de l'Outaouais vers le lac Saint-Louis, c'est principalement la rivière des Prairies, en aval du barrage hydroélectrique, dont les niveaux d'eau sont déjà très bas, qui sera plus sensible à une augmentation de la diminution des niveaux d'eau.

Les impacts à la hauteur du territoire du Comité ZIP Jacques-Cartier sont à prévoir afin d'éviter les pires scénarios. Cette portion du fleuve Saint-Laurent est

la plus artificialisée entre le lac Ontario et la mer. On y retrouve le port de Montréal et aussi la plus grande concentration d'industries pétrochimiques dans l'est du Canada, ici à Montréal.

Les activités industrielles du passé font en sorte que l'est de Montréal est considéré comme l'un des sites les plus fortement contaminés le long du fleuve. Une diminution des niveaux d'eau entraînerait une possible remise en suspension des sédiments contaminés et une augmentation de la pollution de l'eau. Également, la population serait plus exposée aux sédiments contaminés en rives par une augmentation de l'accessibilité via l'exondation des rives.

Les émissaires des stations d'épuration des eaux usées de la Ville de Montréal, de Laval et de la rive sud sont aussi sur notre territoire. La diminution du débit du fleuve, par le fait même celui de la rivière des Prairies, entraînera une réduction de la dilution des pollutions d'origine domestique et industrielle provenant des émissaires des eaux usées.

On observera une diminution de la qualité de l'eau en rives et une augmentation de la concentration des polluants. Ceci entraîne une augmentation du risque sur la santé et la sécurité de la population.

Dans cet environnement de béton et d'acier subsistent des habitats naturels qu'il vaut la peine de sauvegarder. Ce sont particulièrement les îles du fleuve, les îles de Boucherville – je vais y aller le plus rapidement possible – les archipels Sainte-Thérèse et...enfin, les îles du fleuve.

Au cours des dernières années, on a remarqué sur le territoire que l'envasement et l'assèchement des canaux secondaires et des zones littorales peu profondes coïncide avec de profondes modifications à la flore et aux milieux humides. On observe une prolifération des plantes émergentes exotiques et envahissantes.

Par ailleurs, le fleuve Saint-Laurent est notre source de fierté et de ressourcement. La population redécouvre les joies de la réappropriation des berges et de l'eau, ceci grâce à une meilleure qualité de l'eau, à laquelle s'est attaquée la Ville de Montréal et ses partenaires pour remettre le fleuve au monde. La baisse des niveaux d'eau conduirait à une perte de cette qualité de vie à laquelle nous aspirons dans l'est de Montréal.

Dans un contexte de développement durable, il est nécessaire d'établir des critères d'évaluation des fluctuations des niveaux d'eau pour le maintien des usages du niveau du fleuve Saint-Laurent en tenant compte des particularités du territoire du Comité ZIP Jacques-Cartier.

L'ordonnance d'approbation pour le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent proposée par la CMI ne satisfait pas aux exigences du Comité ZIP Jacques-Cartier. Le plan 2007 proposé offre des avantages certains au niveau du lac Ontario, mais peu en aval du barrage Moses-Saunders.

Il importe de tenir compte des changements climatiques dans la régularisation des niveaux d'eau, surtout le système des Grands Lacs, afin d'évaluer les impacts sur le système fluvial. Dans ce contexte, et particulièrement

par manque de connaissance des risques au niveau du fleuve, le plan proposé n'offre rien de plus avantageux que le plan actuel.

Le Comité ZIP Jacques-Cartier n'adhère pas à la proposition de la CMI concernant la nouvelle ordonnance d'approbation car la partie du fleuve Saint-Laurent a été négligée et qu'il existe trop d'incertitude quant à la gestion adaptative.

Il est important que soient reconnues et mentionnées les mesures d'atténuation à prendre concernant les impacts prévisibles au niveau du système fluvial. Les délais d'application des mesures d'atténuation doivent être mentionnés afin d'évaluer les effets de ces mesures sur les avantages environnementaux du fleuve.

Le Comité ZIP reconnaît que la Commission a fait un travail appréciable pour développer une proposition, mais n'y adhère pas. Et le Comité ZIP et Stratégies Saint-Laurent et les partenaires souhaitent plutôt que soit maintenu le statu quo.

Et si vous me donnez 15 secondes...

HERB GRAY : Je vais...

CHANTAL ROULEAU : Quinze secondes.

HERB GRAY : Je vais vous donner quelques secondes en plus parce que je vous ai posé une question dès votre commencement.

CHANTAL ROULEAU : Vous m'avez posé une question?

HERB GRAY : J'ai demandé, quand vous avez commencé votre présentation, qu'est-ce que sont les ZIP.

CHANTAL ROULEAU : Oui, et je vous les ai expliqués...

HERB GRAY : Non, pas nécessaire...

CHANTAL ROULEAU : Alors, ce que je veux vous...mais je vous l'ai expliqué, je crois?

HERB GRAY : Non, non, pas une deuxième fois...

CHANTAL ROULEAU : Non, mais je ne sais pas ce que je veux faire là...

PIERRE TRÉPANIÉRIER (Commissaire, Section canadienne, Commission mixte internationale) : Non, vous l'avez expliqué. Continuez.

CHANTAL ROULEAU : O.K., je peux continuer, merci. Alors, ce que je veux vous...je veux vous faire part d'une lettre de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal que j'ai reçue aujourd'hui. C'est très court.

Madame, le fleuve Saint-Laurent constitue un élément essentiel non seulement pour la vitalité économique de Montréal, mais également pour la santé physique et mentale de la population montréalaise.

Pour cette raison, la direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal ne peut qu'appuyer la position générale que vous défendez dans le cadre de la consultation publique de la Commission mixte internationale.

Il me semble important que la proposition de régularisation du système lac Ontario-fleuve Saint-Laurent au niveau du barrage Moses-Saunders soit analysée aussi en fonction de ses impacts sur les usages du fleuve par les populations situées en aval, et notamment pour le territoire ZIP Jacques-Cartier.

HERB GRAY : Merci. Est-ce qu'il y a des questions des commissaires? Sinon, je demande à M. Jean Jacob de prendre la parole...

CHANTAL ROULEAU : Merci, merci infiniment.

HERB GRAY : Et il sera suivi par Émile Beauchamp, du Groupe de sauvegarde du lac François.

JEAN JACOB : Bonsoir. Mon nom est Jean Jacob. Je suis Québécois, citoyenneté canadien. Je vais vous dire que cinq minutes, c'est très court. Il y a beaucoup de monde qui ont parlé, beaucoup de monde intéressant, aucune question de votre part.

J'ai deux questions à vous poser. Ici, dans votre document, vous mentionnez que la Commission est satisfaite des progrès jusqu'ici et s'attend à ce que des audiences publiques aient lieu en 2008, après quoi elle rendra sa décision sur la régularisation à venir des débits du lac Ontario.

Ça veut dire que ce n'est pas une consultation à soir, là. C'est un frame-up, ça. Ça, ce n'est pas une consultation. Une consultation, tu te parles et tu te dis ce qu'il y a à dire...

PIERRE TRÉPANIÉRIER : Si vous permettez (inaudible)...

JEAN JACOB : Il s'en est fait voilà deux ans, j'étais là et c'était la même chose.

PIERRE TRÉPANIÉRIER : (inaudible)...après avoir expliqué...

HERB GRAY : C'est une audience où les commissaires peuvent recevoir vos commentaires et les commentaires des autres. Nous ne disons pas que c'est une consultation. Pour nous, c'est une audience où les commissaires reçoivent les idées du public intéressé.

JEAN JACOB : Il y a des personnes qui sont passées ici qui sont très qualifiées. Ils vont ont énuméré ce qu'ils pensaient, aucune question de votre part. Je trouve ça...c'est pas normal.

PIERRE TRÉPANIÉRIER : On écoute. La décision (inaudible)...

JEAN JACOB : Mais ici, d'après ce que vous dites, ça va être pris bientôt.

PIERRE TRÉPANIÉRIER : On le comprend, ce qui (inaudible)...

JEAN JACOB : O.K. Moi, je pense que présentement, c'est la phase I, et la phase II a été énumérée à plusieurs reprises sur Internet. Les gouvernements veulent creuser, veulent régler le Saint-Laurent jusqu'à 55 pieds et élargir les écluses. Ça, c'est la phase II.

S'ils vont jusqu'à 55 pieds, à ce moment-là, ça va baisser, le Saint-Laurent va rapetisser de beaucoup, ça va être une strip, un canal, et puis les niveaux d'eau vont baisser, les nappes phréatiques vont baisser, et à ce moment-là, ça va mener dans presque un désert. Mettez ça 15 pieds, 20 pieds plus bas, c'est ce qui a été annoncé par les gouvernements, ça, c'est pas moi qui l'invente.

Deuxième des points, il y a un IMAX dans le Vieux-Port, il y a un programme sur le fleuve Colorado, le fleuve Colorado qui prend sa source aux États-Unis et qui se jette au Mexique. Et puis c'était très beau, c'était fait par...je ne suis pas sûr, mais pense que c'était fait par John Candy, Jr. En tout cas, il participe à ça.

Et selon le reportage de IMAX, selon les données qui ont été faites par les gouvernements là-bas et les études et les prévisions et tout ce qui a été fait, le fleuve Colorado a baissé de beaucoup.

Auparavant, il prenait sa source aux États-Unis, il se jetait jusqu'au Mexique. Et maintenant, il se jette au Mexique, mais au Mexique, il n'y a presque plus d'eau. Et ils disent que dans le futur, dans un avenir prochain, il va manquer d'eau dans la rivière Colorado.

Je voulais savoir si ça va être la même chose pour le fleuve Saint-Laurent, parce que les données que vous avez en Ontario, comme la dame disait tantôt, ne sont pas les mêmes que sur le fleuve Saint-Laurent.

Moi, je demeure sur le bord du fleuve Saint-Laurent. Je peux dire qu'en été, le fleuve Saint-Laurent se retire 200-250 pieds. Quand le fleuve se retire 200-250 pieds, la personne qui vient de parler avant moi vous l'a dit, il y a eu des sécheresses, des quenouilles qui poussent partout dans le fleuve.

Fait que là, si vous baissez le niveau de l'eau, il va en avoir des quenouilles, il va y avoir des arbres qui vont pousser, il va y avoir une strip comme à Las Vegas.

Si vous baissez le niveau de l'eau, l'eau qui y a là-bas, dans le lac Ontario, si elle est comme ça et vous la mettez là, après ça, si vous la baissez comme ça, c'est à peu près ce que vous voulez faire.

Moi, je n'ai pas lu le document, je n'ai rien lu du document. Il y a des personnes très intéressantes qui ont parlé ce soir, je le répète encore. Ils sont au courant.

Mais ce que je veux vous dire, c'est que la différence entre l'eau en Ontario et au Québec n'est pas la même parce qu'il y a une grosse différence de niveaux d'eau.

Puis des pierres pour des endiguements, vous irez faire un tour en Hollande. En Hollande, ils ont endigué les terres, et puis vous allez voir qu'ils vont endiguer avec des pierres d'une à vingt tonnes ou de quinze tonnes, ça se fait régulièrement et les Ontariens n'auront pas peur de ça (inaudible)...merci. Avez-vous des questions pour moi? Pas de questions? Merci.

HERB GRAY : Un instant. Je veux vous poser une question.

JEAN JACOB : Allez-y.

HERB GRAY : Le lac Ontario donne sur le fleuve Saint-Laurent.

JEAN JACOB : Oui.

HERB GRAY : Où sera le débit du lac Ontario s'il ne sera pas le fleuve Saint-Laurent?

JEAN JACOB : Je ne comprends pas votre question du tout.

PIERRE TRÉPANIÉRIER : La question que le président vous demande, pose, se demande, selon vous, où va le débit du lac Ontario? Il faut qu'il aille dans le Saint-Laurent (inaudible)...

JEAN JACOB : Oui. Mais d'après ce que je peux voir, ce que vous proposez...j'ai rien lu, là, ce que vous proposez, c'est baisser le niveau de l'eau vers l'Ontario...c'est ça?

PIERRE TRÉPANIÉRIER : (inaudible)...

JEAN JACOB : Qu'est-ce que vous proposez, c'est ça, non?

PIERRE TRÉPANIÉRIER : (inaudible)...

HERB GRAY : Merci.

JEAN JACOB : Merci.

HERB GRAY : Et maintenant, Émile Beauchamp, suivi par Marc Hudon, de Nature Québec.

ÉMILE BEAUCHAMP (Association pour la sauvegarde du lac Saint-François, municipalité de Sainte-Anisette) : Monsieur le Président, messieurs les commissaires, mon nom est Émile Beauchamp, ingénieur. Je représente l'Association pour la sauvegarde du lac Saint-François ainsi que la municipalité de Sainte-Anisette.

Mon association et la municipalité de Sainte-Anisette sommes solidaires avec la position du RUSL, le Regroupement des utilisateurs du Saint-Laurent, et pour le maintien du statu quo.

La raison principale est...je vais vous poser une question à mon tour : savez-vous quel est le réservoir d'eau potable de la ville de Montréal et de toutes les villes entre Valleyfield et Trois-Rivières? Ce n'est pas moi qui le dit, c'est le professeur Benoît Barbeau, spécialiste de l'eau potable, de la chaire de l'eau potable de l'École polytechnique de Montréal.

Le lac Saint-François est effectivement le réservoir d'eau potable de ces villes que j'ai mentionnées. L'eau qui nous vient des Grands Lacs, elle est buvable. Il y a moins de 10 coliformes par millilitre.

Et puis ce qui nous inquiète, c'est toutes les menaces qui sont sur la table, entre autres votre proposition de réduction du débit en été et en automne. C'est effectivement une grande inquiétude pour nous.

À cause d'une pollution qui nous vient des terres agricoles et un peu des réservoirs septiques des riverains, nous avons un dépôt excessif de sédiments engraisés dans le fond de notre lac qui fait qu'il y a un certain réchauffement, et nous avons absolument besoin du maximum de dilution de ces éléments polluants en été et en automne. C'est aussi un lac qui a un grand attrait touristique pour la région, situé seulement qu'à 90 kilomètres de Montréal.

I recognize the efforts and the time that the commissioners have put into their study. However, I feel that any potential reduction in the quantity of water coming into Lake St. Francis and into the Saint Lawrence River...and I add another threat, which many people in Quebec are worried about, including our following speaker, is the possible major deviations of water from the Great Lakes

into the United States. And as somebody else mentioned right before me, la possibilité de creuser et l'élargissement de la voie maritime.

But all these factors put together are causing enormous concern for my members and my municipality. Therefore, once more, I say we wish to maintain the status quo. Thank you very much.

HERB GRAY : Est-ce qu'il y a des questions des commissaires? Bien, merci. Et maintenant, Marc Hudon. Il sera suivi par Andréanne Demers, du groupe Eau Secours.

MARC HUDON (Nature Québec) : Bonsoir. Commissioner Gray, Mrs. Brooks, welcome, and your colleagues in Montreal, you are always welcome.

Tout d'abord, je désire vous mentionner que Nature Québec collabore depuis plusieurs années avec la Commission mixte et son équipe. Nous tenons à préciser que dans le cadre de l'étude de cinq ans de 2000 à 2005, nous étions heureux de participer à titre de membre du groupe consultatif d'intérêt du public.

Partant du point de vue qu'alors, la quasi-totalité des membres de ce groupe canado-américain étaient de parfaits étrangers pour la plupart, nous en sommes venus à devenir des collaborateurs, voire dans bien des cas, des amis.

D'une connaissance médiocre de l'ensemble du système lac Ontario-Saint-Laurent, nous en sommes venus à mieux le comprendre, à réaliser l'ampleur du défi, à apprécier les besoins et attentes de nos collègues et à travailler avec vous dans le but de prioriser le meilleur fonctionnement possible pour l'ensemble de ce

vaste système. L'initiative de votre part a porté fruits à plusieurs égards et demeure à nos yeux une méthode pertinente et transparente qui vous fait honneur.

Tout comme en 2006, Nature Québec ne croit pas que la maison soit en feu et qu'il y ait urgence d'agir dans un contexte qui, à notre avis, diminuerait la résilience de la partie aval du système Saint-Laurent-Grands Lacs.

Le plan de régularisation actuel, le plan 1958D avec déviations, son ordonnance d'approbation et son Conseil international de contrôle, avec pouvoir discrétionnaire, doivent être maintenus tant et aussi longtemps que la démonstration par l'ensemble des acteurs concernés ne sera pas faite que le principe de précaution est respecté, tant au niveau de la réflexion, de la planification et de la séquence d'un éventuel transfert du plan 1958D vers tout autre plan de régularisation.

D'ici là, tout nouveau plan devrait être testé en parallèle à l'application du plan 1958D afin d'étudier sa performance, valider sa réaction face aux variations engendrées par les changements climatiques, ajuster les lacunes et, éventuellement, de concert avec les gouvernements et la population, évoluer vers une transition cohérente.

Si l'ensemble des populations concernées par votre proposition vivait autour de la mer intérieure qu'est le lac Ontario, notre réponse serait peut-être différente.

Les fluctuations des niveaux d'eau sur un aussi vaste plan d'eau ne peuvent varier aussi subitement que sur le fleuve Saint-Laurent au Québec. Les impacts

sont très rapides et soudain sur les rives d'un fleuve de quelques centaines de mètres de large et ce, sans parler des impacts que ça peut avoir pour les collectivités riveraines vivant en amont dans la partie ontarienne du fleuve.

En conséquence, Nature Québec pense que la présente proposition de remplacer le plan 1958D par le plan 2007 avec une nouvelle ordonnance d'approbation est insoutenable et ce, pour aucun des trois pôles du développement durable, que ce soit le pôle économique, social et environnemental.

Nature Québec croit que, un, sur l'unique chapitre des changements climatiques, après avoir pris connaissance des conclusions d'une scientifique d'Environnement Canada impliquée sur le panel intergouvernemental des changements climatiques, dans le document, ou dans sa présentation, c'est-à-dire, intitulée « Water Resources : Implications of a Changing Climate, from the North American Perspective down to the Great Lakes-Saint Lawrence System », Nature Québec est inquiet de tout changement de plan.

Les informations contenues dans sa présentation sonnent le glas de toute forme de planification à court terme qui n'intégrerait pas les conséquences des changements climatiques ou qui seraient basées sur des informations incomplètes à cet égard. L'augmentation de la température moyenne se traduira, dit-elle, par des changements climatiques majeurs qui affecteront la disponibilité et l'accès à l'eau.

Ajoutons à cela la réduction de l'écoulement de l'eau envisagée entre 5 et 26 pour cent dans ce qu'on appelle les « connecting channels », possiblement le Saint-Laurent, et l'augmentation prévue des précipitations et nous risquons de connaître des problèmes de quantité et qualité d'eau, surtout pour l'eau contenue dans les systèmes d'aqueducs municipaux, avec des problèmes d'odeur et de goût, des changements dans la distribution, la fréquence et...more complex controversial water appointments. Je ne pouvais pas le traduire correctement.

À notre avis, les impacts des changements climatiques n'ont pas été suffisamment étudiés et modélisés en fonction de la grande vulnérabilité du fleuve, situé à l'extrémité de ce système, tel que reconnu par ce groupe.

Deuxièmement, la région de Montréal, de par sa position géographique, est extrêmement dépendante des actions et gestes posés en amont sur le lac Ontario et sur l'ensemble des Grands Lacs.

Ici, l'eau provenant du lac Ontario sert à plusieurs usages, tous concentrés sur les quelques centaines de mètres de largeur qui séparent les deux rives. Ceci commande une approche de précaution de tous les instants dans l'exercice de la régularisation des niveaux d'eau.

Les usines de traitement des eaux situées au sud de l'île ont été conçues afin de traiter une eau de qualité de celle qui provient du lac Ontario actuellement.

L'activité maritime de la région est également très fragile à l'exercice de la régularisation. Quelles seront les mesures de mitigation proposées, les coûts

engendrés pour la protéger et maintenir une eau en quantité et qualité comparable celle que l'on connaît aujourd'hui et ce, pour l'ensemble des usages, incluant la vie aquatique, les milieux humides et les habitats fauniques.

Trois, la région du lac Saint-Pierre est le poumon du fleuve Saint-Laurent. Sa diversité biologique, ses plantes, ses habitats et ses nombreux usages sont grandement dépendants des apports d'eau du lac Ontario. De plus, sa spécificité a été reconnue par l'UNESCO, qui l'a désigné comme un site Ramsar et une réserve de biosphère.

Nous nous questionnons sur la manière qui sera utilisée pour protéger la plaine inondable en période de tillage prolongée et, inversement, les mesures de mitigation requises pour protéger les propriétés riveraines et les infrastructures lors de forts apports d'eau sur une période prolongée.

Quatre, la nouvelle ordonnance d'approbation présente des iniquités entre le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent, soit d'offrir des bénéfices nets pour les usagers du lac Ontario et ne prévoir qu'un scénario sans perte nette pour les usagers du Saint-Laurent.

Nous ne comprenons pas le pourquoi de la présence de ces deux formulations contradictoires. S'il y a des gains nets pour le lac Ontario, en toute logique, cela devrait se traduire dans certaines situations par des pertes nettes pour le Saint-Laurent, ce qui nous apparaît inacceptable.

HERB GRAY : Je demande aux commissaires s'ils...

MARC HUDON : Non, je n'ai...

NON-IDENTIFIÉ : (inaudible)...

MARC HUDON : Pas encore.

HERB GRAY : Vous avez des recommandations à présenter?

MARC HUDON : Oui. Développer, préalablement à tout changement, les concepts de gestion adaptative avec l'ensemble des usagers et entités aux citoyens concernés. « Learn as you go » n'est pas une approche de précaution et n'a pas sa place dans sa forme actuelle pour l'ensemble du système, et particulièrement sur sa portion Saint-Laurent.

Deux, identifier les secteurs pressentis comme devant recevoir des mesures de mitigation, informer les populations locales concernées, concerter les élus, l'industrie et les autres acteurs économiques autour et en aval, identifier les coûts exacts, confirmer les sources de financement et préparer un calendrier de réalisations.

Trois, maintenir en place le Conseil international de contrôle et son ordonnance avec ses pouvoirs discrétionnaires, surtout à un moment où, bien au contraire, il faut faire preuve de prudence dans l'utilisation de la science et technologie en l'appuyant avec l'intelligence de personnes compétentes. Il nous faut planifier les meilleures réponses en tenant de limiter les conséquences pour tous lors de moments critiques.

Créer pour l'ensemble des populations une carte vulgarisée du système Saint-Laurent-Grands Lacs couvrant le secteur des Chutes Niagara jusqu'à la pointe est de l'île d'Orléans à Québec.

Cette carte, de par ses codes de couleur, montrera les apports d'eau du lac Ontario et les autres apports ainsi que les impacts de la régularisation en fonction de la distribution des panaches d'eau à partir du lac Ontario vers le Saint-Laurent, avec les panaches de distribution selon des débits très élevés et très bas.

Il serait souhaitable que la carte identifie exactement la voie navigable du Saint-Laurent avec ses dimensions et la délimitation de l'étendue des eaux en fonction de différents scénarios d'apports d'eau du lac Ontario.

Nature Québec déplore le fait que la CMI ne reconnaisse pas les effets indirects que pourrait causer la régularisation en aval de Trois-Rivières et croit que ce n'est pas la ligne des marées qui devrait servir de limite, mais bien le fond salé de l'océan Atlantique, qui agit actuellement à la pointe est de l'île d'Orléans.

Conclusion? Merci. La CMI, en ayant au fil des ans utilisé le discours à l'effet que la régularisation des eaux du lac Ontario et du Saint-Laurent servait à soutenir différents intérêts par secteur, a créé sans le vouloir, dans l'esprit de la présente génération, la perception que c'était là la manière idéale de régulariser les eaux de ce vaste système.

Pour Nature Québec, ce discours doit absolument évoluer. Face aux impacts cumulatifs des changements climatiques, le discours doit déborder de la simple notion d'usage et aller vers un partage égal de l'eau et du fardeau d'adaptation.

Nature Québec croit sincèrement que la CMI possède le potentiel de répondre à ces besoins face aux nombreux défis qui les attendent en offrant une

vision moderne du partage équitable d'une ressource commune, fragile et unique, et ainsi offrir la meilleure qualité de vie possible aux générations futures.

Finalement, dans le cadre de la Upper Great Lakes Study, une étude amorcée il y a à peine un an, nous nous questionnons sur la recherche d'investissements nécessaires maintenant pour des mesures de mitigation sur la rivière St. Clair, alors qu'ici, après une étude de cinq ans, nous sommes en pleine consultation publique pour vous demander de faire exactement cette démarche avant tout changement au plan actuel. Cela ne nous semble pas très logique ou cohérent.

Nature Québec vous félicite d'avoir tenu les consultations publiques sur l'ensemble du système, incluant Montréal et Sorel, et vous soumettra son mémoire complet le 11 juillet prochain. Merci beaucoup. Pas de questions?

HERB GRAY : Sam Speck a une question.

SAM SPECK (Commissioner, U.S. Section, International Joint Commission) Yes, sorry about that. In adaptive management, did I hear you say you oppose that or do you support that?

MARC HUDON: We oppose it in the sense that at the present time, I read in your documents that adaptive management means learn as you go. We feel that this is not a precautionary approach for the downstream...anywhere in the system, but particularly on the river.

Because what you do is in light of the climatic change impacts, we need to better evaluate what potential impacts might be. For example, people were

saying we're concerned about the exposed land when the water levels will go down.

Well, we cannot just say we're concerned about it. We have to make sure the governments will, for example, give guarantees that it will be protected and preserved from farmers going on it to farm it, you know, from cities to build housing or condominiums, or for transport ministry to build a road on it, if it's exposed for a number of years, you know.

We saw it in 2002 in certain areas when the Saint Lawrence was very low. People go right there and start putting a small shack, you know, and it's not even authorized, but nobody in many instances have the personnel to follow what's happening on the ground and they don't apply the law like it should.

So the IJC, what it should do to give us some guarantees is make sure that, in consultation with the respective governments, they will in fact protect the spirit of what you are asking, which is if you're going to expose the floodplain of the Saint Lawrence River, it's to better protect the environment, make the species develop, the plants, and so on.

It's not to have, while you're gone and the new plan is in effect, agencies at whatever level not respecting the spirit of what you had in mind and destroy what is left of the habitat, which is why we're very much concerned about it. It is still worth saving, so...

SAM SPECK: Yes, I don't have any disagreement, Mr. Chairman, with that. I sort of thought that adaptive management was looking to see how things

were working and learning from how things were working where you might need to further change or adapt.

MARC HUDON: Yes, but if we can do more ahead and not as you go. There's too much "as you go" right now, and that's what...you know the idea about the map I told you about? This is a map of the Thousand Islands area. We're asking something like this, from the Niagara Falls to Quebec, and a colour code that shows the flow of the Lake Ontario water, the shallow area when the plan will be in low levels, where mitigation will be required.

Right now, the approach is coherent for people like us who follow it, we almost sleep with the manuals, but for most people who have a lot of influence, they need to understand what's good behind all this.

And rather than take chances, it's better for us to put the brakes, take time and make sure that we have better informative documents to communicate to less-aware people of what's good behind all this. Thank you.

HERB GRAY : O.K. Maintenant, Andréanne Demers, d'Eau Secours, sera appelée à témoigner, suivie par André Bouchard de l'Université de Montréal. Et après ça, la séance sera levée.

ANDRÉANNE DEMERS (Eau Secours) : Bonsoir. Alors, Eau Secours est un organisme sans but lucratif qui fait la promotion d'une gestion citoyenne de l'eau pour un accès pour tous et une vision écosystémique et une santé publique. C'est une coalition de groupes, de syndicats, d'associations et de citoyens qui oeuvrent bénévolement pour garder l'eau au cœur de nos vies.

Alors, premièrement, la coalition reconnaît le travail accompli par le groupe d'étude et la CMI dans la recherche et l'acquisition de connaissances sur l'écosystème du bassin du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent et ses usagers.

Il est nécessaire de conserver les acquis obtenus grâce à la révision du plan de régularisation. En effet, un suivi des indicateurs environnementaux, sociaux et économiques se doit d'être effectué dans les années à venir pour bien comprendre l'impact réel du nouveau plan, quelque qu'il soit.

L'écosystème du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent est complexe, et le réchauffement climatique crée une grande incertitude quant aux apports en eau à venir au cours des prochaines décennies.

Pour conserver une gestion basée sur la connaissance et l'intérêt de tous, un suivi annuel de plusieurs indicateurs s'avère essentiel. Un effort de recherche devra être consenti dans les années à venir, autant sur le lac Ontario que sur le fleuve Saint-Laurent, incluant le lac Saint-Pierre.

La gestion des débits doit se faire en consultation avec les citoyens, ainsi que les comités, groupes et associations. Les groupes locaux et les organismes non-gouvernementaux en environnement ont une grande connaissance des enjeux locaux, tant au niveau environnemental que social et économique. Ils peuvent apporter leur expertise au processus.

La coalition encourage donc la CMI à se doter d'une stratégie de communication et de consultation pour permettre aux citoyens de mieux comprendre leurs lacs et leur fleuve et d'avoir leur mot à dire.

Une bonne communication, dans les deux sens, de la gestion des débits et de ses impacts est essentielle. Le public doit connaître le plan, doit connaître les écarts, les variations et leurs impacts sur les activités humaines et sur les habitats naturels. Le public doit avoir l'opportunité d'émettre son opinion et d'apporter ses connaissances à la CMI et au Conseil international.

Un personnel attiré uniquement à la communication favorisera grandement la compréhension par les usagers des enjeux, qui sont très complexes, ainsi que leur intérêt envers les trésors que constituent le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent.

Finalement, les gens ont une grande soif d'apprendre, et l'éducation est un moyen privilégié pour rapprocher la population de ses lacs et ses rivières, particulièrement en milieu urbain, où parfois le seul contact du citoyen avec l'eau est à travers celle qui coule du robinet.

Un programme d'éducation populaire sur l'écosystème du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent, sur la régularisation des débits et sur les différents intérêts autour du bassin serait très utile pour favoriser une cohabitation respectueuse et pour susciter un intérêt de la part de la population. Merci.

HERB GRAY : Any questions? Est-ce qu'il y a des questions pour Mademoiselle Andréanne Demers ? Sinon, merci.

ANDRÉANNE DEMERS : Non ? Merci.

HERB GRAY : Et André Bouchard, Université de Montréal. Mais nous avons reçu dernièrement Derek Stack et Vanessa Munoz.

ANDRÉ BOUCHARD (Université de Montréal) : Monsieur le Président, Madame, messieurs les commissaires, je suis professeur d'écologie à l'Université de Montréal depuis 1975. Je veux témoigner sur un petit aspect seulement de la consultation. Je vous remercie beaucoup de la tenir, d'abord; elle est très utile.

Mais j'aimerais témoigner sur la notion d'environnement qui est à travers tout votre document. Je suis tout à fait étonné de voir qu'en 2007-2008, la notion d'environnement qui est véhiculée dans votre document est une notion du 19^{ième} siècle.

I am surprised to see that when I read this document, environment is reduced to wetlands. I am very pleased that it has created jobs for some of my students, I can see their names in the bibliography, but I thought that at this moment, we had an impression, a knowledge of environmental issues as being something much bigger than muskrats, bikes, and others.

Although I do believe...and I earn my salary with such a thing as trees, and muskrats. But through your document, when you present your option as being the environmental option versus another option, I must say that the real problem is that you reduce environment to a very small part of what environment is.

Environment does include the concerns of the City of Montreal as given Mr. De Sousa, which is the quality of water in a way as the Saint Lawrence has evolved, as it is now at his moment.

And when I look at your bibliography, I do encourage you to read carefully the bibliography which says “environnement et milieux humides”. You would be surprised to see how narrow is “environnement”.

And I believe that it is the notion of pre-(inaudible) or pre-I don't know what, but it is only wetlands, bird's nests vulnerability, muskrats and so on. At this moment, the Saint Lawrence has to be understood as an ecosystem that has evolved with nature and the human occupancy of the Saint Lawrence Valley.

I see nowhere something that can help me to give an opinion of what would be the change of pollution rate, dilution factors, possibility on health. I think it is very, very narrow, and I do not accept that you call an option as being the environment option if it is as reflected in this document. This is all I had to say. Thank you very much.

HERB GRAY: Thank you very much. Are there any questions for Professor Bouchard?

ANDRÉ BOUCHARD: Avez-vous des questions?

HERB GRAY : Est-ce qu'il y a des questions? Vous avez cité surtout le rapport du groupe d'étude.

ANDRÉ BOUCHARD : Oui. Mais partout où vous discutez...je pourrais prendre des citations. Partout où on parle d'environnement, milieux humides, ceci, cela...je suis pour ça. J'espère que vous n'irez pas dire que je suis contre les milieux humides.

Mais je pense qu'on ne sent pas qu'il y a derrière la réflexion quelque chose qui est une façon moderne de regarder les enjeux planétaires de ce que représente le Saint-Laurent. On sent quelque chose d'extrêmement 1920, 1910, en tout cas avant la Deuxième Guerre mondiale. Merci.

HERB GRAY : Yes, Governor Olson?

ALLEN OLSON (Commissioner, U.S. Section, International Joint Commission): Am I on? Will you be filing a brief of some kind that might expand on your thoughts?

ANDRÉ BOUCHARD: Well, I must say that I've heard those comments before in several of the persons that came to talk to you. They had a much broader way of looking of what means the Saint Lawrence ecosystems in 2007. I like bikes, I like muskrats, I like forests.

J'étais sur la Commission Coulombe sur les forêts. J'étais un très grand défenseur des forêts. Mais là ici, il y a quelque chose qui ne marche pas. On est en train de faire des choix qui peuvent être peut-être des très mauvais choix parce que...we may be making wrong choices because we are not looking at what really means environment in 2007.

And to answer to you, I was very pleased to see that some of the people that came before me had a much broader concept of environment, and I'm sure they will make...I am a professor of forestry-ecology, I feel that I would have no right to do much about the issue, although I have my own opinion as a citizen on

this, but I don't want to say it. Mine is to just tell you that I think this is the wrong way of looking at environment.

HERB GRAY : Merci. Et maintenant, je donne la parole à Derek Stack, suivi finalement par Vanessa Munoz.

DEREK STACK (Executive Director, Great Lakes United) : Merci, Monsieur le Président, Madame la Présidente, les commissaires. Ça me fait plaisir d'être ici à Montréal.

In the 50 years since the construction of the Moses-Saunders dam, efforts to maintain artificially stable water levels have led to a 50 per cent reduction in meadow marsh and the emergent floating vegetation.

It is the position of Great Lakes United that the status quo does not adequately the whole of the Great Lakes-Saint Lawrence River ecosystem. We understand the concerns expressed tonight regarding navigation, boating, and various water uses, but tonight Great Lakes United, la Coalition Saint-Laurent-Grands Lacs, is advocating for a healthy living ecosystem upon which all of our uses depend.

Active in Ontario, Quebec, and all eight Great Lakes states, we see no value and efforts to compare and contrast environmental impacts through the lands of political boundaries.

In reviewing the options put before us, we focus on environmental performance indicators as the lead measure in determining the best path forward, while looking to economic impacts as a test of feasibility.

Improvements in upstream wetland habitat benefit downstream residents in Montreal with enhanced biodiversity, improved water quality, and by slowing flood flows now common during extreme weather events attributed to global warming.

Plan B+ shows the most overall environmental gain. Referring to the environmental performance indicators, the negative impact on the black tern and muskrat below the dam are mitigated by benefits for those same species above the dam and in Lake Ontario. Most other environmental indicators are neutral, insignificant, or, as in the case for the frog species, almost insignificant.

In terms of economic indicators, the economic impacts from adoption of Plan B+ are estimated at less than \$5 million a year. This is not an unreasonable expense to restore and protect Lake Ontario and Saint Lawrence River ecosystem.

The main impacts for the Saint Lawrence River from Plan B+, in comparison with the current control plan, include improvements to recreational boating, particularly below the dam, increased hydro power capacity, and generally favourable conditions for commercial navigation.

While concerns for coastal protection related to flooding need to be addressed, the extent to which one plan or another mitigates this threat remains unanswered.

We quote the final report of the IJC Study Board: “The lower Saint Lawrence River hydrology is much more dynamic than the lake and upper river throughout each period of the year. It is influenced not only by outflows from

Lake Ontario, but also by the Ottawa River flow and by local tributaries. As a result, the Saint Lawrence is less sensitive to regulation and none of the candidate plans or even the natural flow plan has much effect on the environment on the lower Saint Lawrence River.”

Nonetheless, our support of B+ is conditional on the IJC’s successful development of a mitigation plan for flooding in the Saint Lawrence River and that the IJC’s proposed short-term discretionary deviations be emphasized as a protective tool until the mitigation plan has been implemented.

In any event, any plan that should be adopted should evaluate within two years and assess the social, economic, and environmental gains. Thank you for your time.

HERB GRAY: Thank you. And you’re speaking on behalf of Great Lakes United?

DEREK STACK: That’s right.

HERB GRAY: Any questions? Thank you. I said that Vanessa Munoz would be the last speaker, but in all fairness, we do have a request from Anne-Marie Saint-Cerny, qui représente Fondation Rivières, de porter la parole. Alors, Vanessa Munoz, s’il-vous-plaît.

VANESSA MUNOZ (Fondation Rivières) : Bonsoir. Je tenais juste à dire, en tant que citoyenne, que les impacts d’un tel projet, tels qu’expliqués par tous les commentateurs de ce soir, ont des répercussions sur les générations

futures. Ça, ça signifie vos petits-enfants, vos petits-petits-enfants, ceux qui viennent.

Les effets, l'indice humain sur les effets sur notre écosystème sont prouvés, c'est des faits qui sont réels. Avec les technologies que nous pouvons développer, je crois que nous devons faire un effort pour donner un sens aux mots ressources naturelles et renouvelables.

Ce que j'entends ce soir, c'est que la plupart des gens s'opposent à de tels projets, pour plusieurs raisons. Moi, ce que j'espère, en fait, c'est que vous comprenez que la responsabilité historique et environnementale que vous prenez quand vous proposez des projets tels quels, c'est une responsabilité.

Donc, je tenais juste à faire mon commentaire pour être sûr que vous le comprenez tel quel, comme nous le comprenons. Voilà.

HERB GRAY: Thank you very much. I think all commissioners, except maybe one...

UNIDENTIFIED: (inaudible)...

HERB GRAY: ...all of us have grandchildren. Some might be very young grandchildren. And I'd like to quote a First Nations chief who said that when it comes to the land and waters, they're not ours, we simply borrow them from our grandchildren. And all of us are inspired at this end of the table by recognition of that. So finally, Anne-Marie Saint-Cerny, Fondation Rivières.

ANNE-MARIE SAINT-CERNY (Directrice générale, Fondation Rivières)
: (inaudible)...je vais être très, très brève. C'est l'effet habituel des barrages de

diviser les gens, et ce que vous avez entendu, c'est à peu près ce soir une voix unanime qui repousse vos plans, et je ne doute aucunement que le contraire ait été le cas lorsque vous étiez de l'autre côté du barrage.

Ce que je regarde également, brièvement, c'est que, effectivement, quel que soit le plan proposé, je vois que les indicateurs désavantageux au niveau environnemental sont toujours, enfin majoritairement au niveau aval, donc québécois.

Plusieurs vous ont dit de repousser ces plans puisque ça nous avantagerait. Je vous dit au contraire que votre mandat serait de faire en sorte de ne pas faire en sorte qu'il y ait égalité dans les désavantages, mais que votre mandat et votre devoir est plutôt de faire en sorte qu'il y ait des avantages partout, compte tenu des circonstances, où on sait qu'un barrage, de toute façon, altère de façon irréversible les écosystèmes d'un côté ou de l'autre.

Donc, j'aimerais, au nom de la Fondation Rivières, m'élever au-delà des deux oppositions puisque des deux côtés du barrage, nous sommes égaux dans le malheur, mais vous redonner le mandat de repousser les études de telle sorte que les effets des deux côtés soient égaux, et c'est ce que nous devons viser en 2008, là où la ressource, vous le savez, s'amenuise et se détériore et se dégrade. Donc, on n'est pas opposé, on est sur le même plan de ce côté-là.

Deuxième point. Pour avoir lutté et continuer à lutter contre plusieurs gros et petits barrages, je voudrais me joindre à mes collègues et m'inscrire en faux

contre cette notion de gestion adaptative qui n'est en fait effectivement que, oups, nous avons fait une erreur, je crois que nous allons essayer autre chose.

Dans ces matières, si je regarde la Rupert, la Manic, les barrages, les gros barrages et les études d'impact, tout ce que je peux dire, c'est qu'on ne cesse d'améliorer pour cacher et tenter de rattraper nos erreurs. La plus grande erreur a été, par exemple, de prévoir que nous aurions du mercure en créant des gros barrages.

Et donc, la gestion adaptative n'est qu'une fuite en avant, les solutions n'existent pas. Et ce qu'il faut, c'est être bien certain que les modélisations, si tant est qu'on puisse s'y fier, soient le plus exact possible, et dans la mesure où on va dans le sens de la restauration du naturel, ce qui est l'objectif.

Finalement, bien que votre mandat s'arrête à la limite des eaux salées, quelque part vers Trois-Rivières ou l'île d'Orléans, je ne sais pas, il y a plusieurs impacts, parce que vous gérez, vous avez à gérer et à prendre des décisions sur ce qui est le plus important ou à peu près système hydrographique en Amérique du Nord.

Il y a des impacts qui sont multiples, complexes et globaux, et quoiqu'il en soit, vous devez en tenir compte, encore là dans une perspective de principes et de devoirs. Par exemple, quels sont les effets de la réduction d'eau douce, dans vos différents plans, dans l'estuaire combinés à ceux des différentes rivières de la Côte-Nord qui seront harnachées et dont on commence à voir les effets, par

exemple, sur les bélugas? Quand on voit les effets sur les bélugas, on ne peut pas douter qu'un jour, on les verra sur nous-mêmes.

Donc, je vous incite à prendre votre mandat au-delà de la stricte légalité ou du strict mandat légal que vous avez, mais de le prendre dans sa globalité pour voir quels effets auront vos décisions et l'impact de vos décisions sur notre système au complet. Nous en sommes responsables pour la planète. Voilà, c'est tout.

Je voudrais simplement terminer qu'en l'occurrence, la Fondation Rivières recommande qu'il y ait statu quo jusqu'à ce que nous soyons beaucoup plus certains que toutes les études et les essais de mitigation soient effectivement prouvés, les modèles de changements climatiques, etc., soient prouvés. Je vous remercie beaucoup.

HERB GRAY : Je pense que Mme Saint-Cerny parle au nom de Fondation Rivières, mais j'ai prochainement Gilbert Bauer (?), citoyen de Montréal.

GILBERT BAUER : Bonsoir. Bonsoir, Monsieur le Président. Bonsoir, messieurs, dames, messieurs les commissaires, mesdames. Moi, je suis un citoyen de Montréal. Moi, j'utilise de l'eau, toute l'eau qui sort de mon robinet vient du fleuve Saint-Laurent.

Alors, moi, ma grande préoccupation est la suivante. Lorsque dans les plans de régularisation du niveau du lac Ontario va amener un abaissement significatif du fleuve Saint-Laurent en été et en automne, comme vous voulez le

faire, je vous pose la question : est-ce que moi, je vais être obligé de réduire ma consommation d'eau en été et en automne juste pour favoriser les riverains du lac Ontario et des Grands Lacs des États-Unis?

Et ça, je ne peux pas accepter ça, moi, en tant que citoyen de Montréal, que je sois obligé en été à l'avenir ou en automne de réduire ma consommation d'eau qui sort de mon robinet, parce que nous, on a de l'eau du fleuve Saint-Laurent, juste pour favoriser des riverains du lac Ontario pour qu'eux autres soient contents.

Je ne peux pas accepter ça en tant que citoyen de Montréal. Donc, je dois rejeter tous les plans que vous mettez de l'avant, parce que moi, je ne veux pas être obligé de réduire ma consommation d'eau en été et en automne juste pour favoriser les résidents du lac Ontario, par exemple.

Alors, je veux qu'on abandonne le projet de vouloir de régulariser le niveau d'eau en automne et en été, ce qui va faire baisser le niveau du Saint-Laurent. Chez nous, le niveau du Saint-Laurent doit être assez élevé en été et en automne justement pour qu'on puisse avoir une bonne qualité de vie à Montréal.

Donc, le niveau d'eau dans le Saint-Laurent doit être assez élevé en été et en automne. Voilà, merci beaucoup. Bonsoir.

HERB GRAY : Any questions? Des questions? O.K. Je dois vous dire que toutes les personnes inscrites sur la liste ont eu droit de parole et j'aimerais donc, en terminant, vous remercier d'être venus et de nous avoir fait part de vos opinions.

La période de commentaires se poursuit jusqu'au 11 juillet et nous ne prendrons une décision qu'après avoir considéré l'ensemble des commentaires et consulté les gouvernements du Canada et des États-Unis et obtenir leur approbation de la version finale de l'ordonnance et du plan.

Comme nous l'avons mentionné, le personnel responsable est disponible à l'arrière de la salle pendant environ la prochaine demi-heure pour répondre à vos demandes d'information. Bonne fin de soirée à tous. La séance est levée.
