

**PROTOCOLE D'ENTENTE CANADA-ONTARIO-QUÉBEC
SUR LE DÉVELOPPEMENT DE
LA PORTE CONTINENTALE ET DU CORRIDOR DE COMMERCE
ONTARIO-QUÉBEC**

LE PRÉSENT PROTOCOLE D'ENTENTE, fait en ce 30^{ième} jour de juillet 2007,

ENTRE : LE GOUVERNEMENT DU CANADA représenté par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada,

ET : LE GOUVERNEMENT DE L'ONTARIO représenté par la ministre des Transports de l'Ontario,

ET : LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC représenté par la ministre des Transports du Québec et le ministre responsable des Affaires intergouvernementales canadiennes, des Affaires autochtones, de la Francophonie canadienne, de la Réforme des institutions démocratiques et de l'Accès à l'information.

PRÉAMBULE :

ATTENDU QUE les réseaux de transport terrestre, aérien et maritime de l'Ontario et du Québec, notamment le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs, représentent une porte d'entrée concurrentielle et attrayante pour les échanges commerciaux au pays, aussi bien pour les échanges effectués avec les États-Unis que pour les autres marchés internationaux.

ATTENDU QUE les contributions de l'Ontario et du Québec sont essentielles à l'économie canadienne, représentant environ 60 % des exportations du pays et du produit intérieur brut.

ATTENDU QU'un nombre limité de régions au Canada sont des candidates potentielles pour une approche intégrée de « porte d'entrée », fondée sur le commerce international et la dynamique de transport d'importance nationale, et que la région Ontario-Québec en est une.

ATTENDU QUE les portes d'entrée et les corridors de commerce sont des systèmes complexes composés d'un grand nombre d'éléments interconnectés pour lesquels il est nécessaire d'établir une base analytique des aspects du transport comme première étape d'une stratégie plus vaste de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec.

ATTENDU QU'un système de transport multimodal efficace est un élément essentiel à la prospérité économique et au développement durable, ainsi qu'à la compétitivité sur les marchés nationaux et internationaux.

ATTENDU QUE le Canada, l'Ontario et le Québec ont un intérêt commun à veiller à ce que le système de transport multimodal de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec réponde aux exigences actuelles et futures en transport, en ce qui concerne les mouvements de marchandises et lorsque requis, les déplacements de passagers interurbains.

ATTENDU QUE les systèmes de transport de l'Ontario et du Québec gagneront en efficacité s'ils sont analysés et planifiés dans une optique multimodale intégrée.

ATTENDU QUE les travaux réalisés aux termes du présent protocole d'entente devraient être compatibles et s'inspirer des priorités des trois gouvernements.

ATTENDU QUE le Canada, l'Ontario et le Québec conviennent qu'il est avantageux et souhaitable pour le Canada, l'Ontario et le Québec de conclure un **PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA PORTE CONTINENTALE ET DU CORRIDOR DE COMMERCE ONTARIO-QUÉBEC**.

ET ATTENDU QUE le terme « Parties » signifie le ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada, le ministère des Transports de l'Ontario et le ministère des Transports du Québec.

CONSÉQUEMMENT, les Parties conviennent de ce qui suit :

1. OBJET ET ENTENTE GÉNÉRALE

1.1 Le présent protocole d'entente vise à affirmer l'intention des Parties de collaborer au développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec par les moyens suivants :

- Confirmer une vision et des objectifs partagés;
- Définir une structure de gouvernance pour ce protocole d'entente;
- Convenir d'un cadre de collaboration avec des partenaires des secteurs privé et public;
- Développer un plan d'action conjoint;
- Collaborer et échanger des informations et des pratiques exemplaires;
- Adopter un protocole de communication.

2. VISION ET OBJECTIFS

2.1 Les Parties confirment leur vision commune d'établir la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec en tant que système de transport stratégique, intégré et concurrentiel à l'échelle mondiale qui facilite les mouvements à l'appui du commerce international, ainsi que les échanges intérieurs à l'appui du commerce extérieur. La Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec doivent bénéficier à l'Ontario, au Québec, de même qu'au Canada, en soutenant la croissance économique et le développement durable, en augmentant les échanges au niveau du commerce international et en rehaussant la position concurrentielle du Canada dans l'économie mondiale.

2.2 Les Parties confirment leur intention de travailler ensemble au développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec de façon concertée avec les autres initiatives nationales de portes d'entrées et de corridors de commerce, afin d'en faire un élément clé pour le commerce avec les États-Unis et les autres marchés internationaux.

2.3 Une des particularités de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec est que les quatre modes de transport (aérien, maritime, ferroviaire et routier) sont à proximité les uns des autres. Un des principaux défis sera d'optimiser leur interconnectivité afin de satisfaire à la demande actuelle et future en matière de transport de marchandises.

2.4 Les Parties conviennent que les travaux entrepris pour le développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec porteront sur le système de transport multimodal à l'appui du commerce international. Toutefois, les travaux d'analyse porteront également sur les mouvements intérieurs car ceux-ci s'effectuent dans une large mesure sur les mêmes infrastructures de transport.

2.5 Les Parties conviennent de collaborer et d'échanger des informations et des pratiques exemplaires pendant l'élaboration de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec.

- 2.6** Les objectifs généraux de l'élaboration de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec sont :
- Améliorer les connaissances du système de transport multimodal d'importance nationale;
 - Prévoir les effets de la demande future de transport de marchandises sur le système de transport multimodal;
 - Définir les défis et les opportunités, ainsi que les objectifs et les buts spécifiques;
 - Élaborer une stratégie incluant les améliorations aux infrastructures ainsi que les mesures non-liées à l'infrastructure pour l'optimisation et l'intégration du système de transport multimodal afin de soutenir le commerce international;
 - Consulter les intervenants des secteurs privé et public et solliciter leur participation tout au long des activités menées dans le cadre du présent protocole d'entente; et
 - Promouvoir la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec sur les marchés nationaux et internationaux.

3. STRUCTURE DE GOUVERNANCE

- 3.1** Tel qu'illustré à l'annexe 1, un comité de direction stratégique sera créé pour établir et coordonner le cadre de collaboration entre les trois gouvernements et les intervenants de l'industrie. Le comité de direction stratégique sera constitué de six membres permanents. La présidence du comité de direction stratégique sera assurée de manière alternative par le sous-ministre du ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada, le sous-ministre du ministère des Transports de l'Ontario et le sous-ministre du ministère des Transports du Québec.
- 3.2** Chaque sous-ministre a nommé un représentant de l'industrie à titre de conseiller stratégique et membre du comité de direction stratégique, ainsi qu'à titre de membre du comité consultatif du secteur privé. Ces conseillers stratégiques ont été choisis en fonction de leurs connaissances du secteur des transports et des autres industries-clé, leur expérience, la reconnaissance des secteurs privé et public à leur égard et leur leadership. De plus, un conseiller du comité de direction stratégique sur la perspective Canada-États-Unis fournira des idées et des conseils.
- 3.3** Des représentants additionnels des gouvernements ou de l'industrie pourraient être invités à assister à certaines des réunions du comité de direction stratégique si les membres le jugent nécessaire.
- 3.4** Le comité de direction stratégique guidera l'élaboration de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec, qui devra être complétée au plus tard 24 mois après la signature du présent protocole d'entente. Cette stratégie identifiera des priorités pour la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec à court terme (moins de 5 ans), à moyen terme (6 à 10 ans) et à long terme (11 à 15 ans).
- 3.5** Le mandat du comité de direction stratégique sera de passer en revue et recommander le plan de travail requis pour atteindre les objectifs énoncés dans le protocole d'entente; passer en revue et approuver la stratégie de communication; et passer en revue les recommandations soumises par les comités consultatifs (public et privé) et le Secrétariat.
- 3.6** Les sous-ministres se réservent le droit de se rencontrer en temps voulu. La gestion du protocole d'entente sera assurée par les sous-ministres qui feront rapport régulièrement à leur ministre respectif.

- 3.7 Un comité consultatif du secteur privé sera créé pour offrir un forum aux intervenants du secteur privé afin qu'ils partagent leur expertise et leurs informations/données et qu'ils contribuent également à l'élaboration et à la mise en oeuvre du plan d'action tel qu'énoncé à la section 4.
- 3.8 Le comité consultatif du secteur privé sera co-présidé par les trois conseillers stratégiques membres du comité de direction stratégique.
- 3.9 Le comité consultatif du secteur privé inclura également des cadres de compagnies d'expéditeurs et de fournisseurs de transports modaux et intermodaux ainsi que des intervenants clés relativement aux portes d'entrée et aux corridors de commerce. Ces membres permanents seront nommés par consensus des sous-ministres du comité de direction stratégique. Les membres du Secrétariat auront à préparer et à réaliser les tâches inhérentes à la tenue des réunions et assisteront aux réunions à titre d'observateurs.
- 3.10 Un représentant suppléant peut être identifié par un membre pour assister aux réunions du comité consultatif du secteur privé. Des personnes additionnelles pourraient être invitées à assister à certaines réunions, s'il est jugé nécessaire par les co-présidents.
- 3.11 Le quorum de toutes les réunions du comité consultatif du secteur privé sera deux co-présidents et la moitié des membres permanents.
- 3.12 Le comité consultatif du secteur public sera créé pour offrir un forum aux intervenants du secteur public afin qu'ils échangent sur les perspectives gouvernementales, partagent l'expertise et les informations et les conseils et qu'ils collaborent à la mise en oeuvre du plan d'action tel que défini à la section 4.
- 3.13 Le mandat du comité consultatif du secteur public sera de conseiller les membres du comité de direction stratégique sur les questions d'environnement institutionnel et les défis et opportunités ayant trait à la réglementation, ainsi que d'identifier les mesures gouvernementales actuelles et futures ayant trait au transport et au commerce qui pourraient avoir un impact sur la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec.
- 3.14 Le comité consultatif du secteur public sera co-présidé par le sous-ministre du ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada, le sous-ministre du ministère des Transports de l'Ontario et le sous-ministre du ministère des Transports du Québec.
- 3.15 Le comité consultatif du secteur public inclura également des sous-ministres fédéraux et provinciaux des secteurs du développement économique et du commerce international. Des représentants gouvernementaux permettant de traiter de la perspective municipale seront aussi membres de ce comité. Ces membres permanents seront nommés par consensus des sous-ministres du comité de direction stratégique. Des membres du Secrétariat assisteront aux réunions à titre d'observateurs.
- 3.16 Un représentant suppléant peut être identifié par un membre pour assister aux réunions du comité consultatif du secteur public.
- 3.17 Des personnes additionnelles peuvent être invitées à assister à certaines réunions, s'il est jugé nécessaire par les co-présidents, tels des représentants des ministères provinciaux et fédéraux des affaires intergouvernementales et d'infrastructures publiques.
- 3.18 Le quorum de toutes les réunions du comité consultatif du secteur public sera deux co-présidents et la moitié des membres permanents.
- 3.19 De plus, le conseiller stratégique sur la perspective Canada-États-Unis sera membre du comité consultatif du secteur privé et du comité consultatif du secteur public.

- 3.20** Un Secrétariat sera créé et sera co-présidé par les sous-ministres adjoints de Transports Canada, le ministère des Transports de l'Ontario et le ministère des Transports du Québec. Les autres membres incluront des représentants officiels de Transports Canada, du ministère des transports de l'Ontario et du ministère des Transports du Québec. De plus, des représentants officiels d'autres organisations des secteurs publics et privés pertinents pourraient être invités ponctuellement à participer aux activités du Secrétariat.
- 3.21** Le Secrétariat élaborera et recommandera au Comité de direction stratégique une stratégie pour la Porte continentale et le corridor Ontario-Québec, composée de politiques et de mesures réglementaires, ainsi que d'améliorations d'infrastructures, afin d'optimiser les mouvements pour le commerce international et les échanges intérieurs à l'appui du commerce extérieur. Cette stratégie identifiera des priorités à court terme (moins de 5 ans), à moyen terme (6 à 10 ans) et à long terme (11 à 15 ans).
- 3.22** Le Secrétariat peut établir des groupes de travail au besoin pour analyser des aspects spécifiques de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec. Des intervenants des secteurs public et privé pourraient également être invités à participer aux activités de certains groupes de travail, s'il est jugé nécessaire par le Secrétariat.
- 3.23** En plus de ce qui précède, le Secrétariat sera chargé de :
- Développer un plan de travail détaillé du plan d'action pour les prochains 24 mois et veiller à son application;
 - Développer et assurer l'application de plans analytique et de recherche;
 - Développer une stratégie de communication et superviser les activités de communication;
 - Réviser et mettre à jour sur une base annuelle le plan d'action exposé dans le protocole d'entente avec l'approbation du comité de direction stratégique pour s'assurer que le protocole d'entente réponde toujours aux attentes et aux intérêts communs des signataires du protocole d'entente;
 - Faciliter l'échange d'information entre les comités sous la structure de gouvernance du protocole d'entente;
 - Convoquer les réunions des comités (i.e. comité de direction stratégique, comités consultatif des secteurs public et privé) et préparer de la documentation pour ces réunions afin de faire avancer et d'atteindre les objectifs du protocole d'entente.
- 3.24** Le Secrétariat gèrera les contributions financières de chaque Partie tel qu'exposé à la section 5, pour faire avancer les activités du plan d'action présenté à la section 4.
- 3.25** Le comité de direction stratégique, les comités consultatifs des secteurs public et privé et le Secrétariat se réuniront aux lieux et dates convenus par leurs trois co-présidents. Ces comités continueront d'exister aussi longtemps qu'il sera nécessaire afin d'atteindre les objectifs du protocole d'entente.
- 3.26** Une fois par an, tous les comités et groupes établis par la structure de gouvernance à la section 3 se réuniront lors d'un évènement (ex. : conférence, forum, ateliers de travail) pour présenter leurs travaux, rencontrer les autres intervenants et obtenir une vue d'ensemble des enjeux reliés à la Porte continentale et au Corridor de commerce Ontario-Québec.

4. PLAN D'ACTION

- 4.1 Le plan d'action comprendra plusieurs activités visant à examiner les dynamiques de transport, à explorer la capacité du réseau de transport multimodal de répondre à la demande actuelle et future et à définir les opportunités et les défis. Il orientera l'élaboration de la stratégie, les projets et investissements liés à l'infrastructure ainsi que ceux non-liés à l'infrastructure, afin d'optimiser les transports à l'appui du commerce international et les échanges intérieurs à l'appui du commerce extérieur.
- 4.2 Le *Protocole de coopération Ontario-Québec* et l'entente concernant le secteur des transports signés le 2 juin 2006, qui jettent les bases d'une collaboration entre les provinces, orienteront leurs travaux. Le protocole a pour objectif, entre autres, de chercher à promouvoir le développement du corridor Ontario-Québec, et stipule que : « Le commerce interprovincial et international du Corridor Ontario-Québec joue un rôle essentiel dans les économies des deux provinces et du Canada. Le Québec et l'Ontario soutiendront les efforts visant à promouvoir le développement du Corridor Ontario-Québec et mèneront les initiatives de coopération pour améliorer l'efficacité du corridor relativement aux déplacements des personnes et des marchandises, tous modes confondus ».
- 4.3 En outre, le *Cadre politique national sur les portes d'entrées et les corridors de commerce stratégiques*, conçu par Transports Canada, orientera également l'élaboration des initiatives fédérales relativement à la porte d'entrée et au corridor de commerce. Le plan d'action du présent protocole d'entente prendra en compte les cinq volets du cadre politique :
- Stratégie pour le commerce international : les stratégies de porte d'entrée et de corridor de commerce doivent contribuer à ce que les principaux systèmes de transport canadiens permettent de tirer profit des plus grandes opportunités et des plus importants défis en matière de commerce international;
 - Volume/valeur d'importance nationale : les stratégies de porte d'entrée et de corridor doivent se concentrer sur les systèmes d'infrastructures de transport supportant les échanges commerciaux dont les valeurs et les volumes revêtent une importance nationale;
 - Tendances futures dans les transports et le commerce à l'échelle mondiale : les stratégies de porte d'entrée et de corridor doivent être tournées vers l'avenir et être axées sur les principales tendances en matière de transport international. La planification à long terme est essentielle, mais doit être fondée sur des données empiriques et des analyses;
 - Portée potentielle de la capacité et des mesures stratégiques : les stratégies de porte d'entrée et de corridor doivent se concentrer sur les systèmes d'infrastructures de transport, mais aussi aller plus loin pour régler les questions d'interconnexion qui ont une incidence directe sur l'efficacité du système et sur la capacité du Canada à en tirer profit; et
 - Rôle du gouvernement fédéral et d'un partenariat effectif : les stratégies de porte d'entrée et de corridor doivent tenir compte de l'action fédérale tant en terme de responsabilités concrètes qu'en terme de partenariats réels avec d'autres gouvernements et le secteur privé.
- 4.4 Les Parties reconnaissent que l'élaboration de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec dans le cadre du présent protocole d'entente reflétera les intérêts communs énoncés au point 4.2 du *Protocole de coopération Ontario-Québec* et au point 4.3 du *Cadre politique national sur les portes d'entrées et les corridors de commerce stratégiques*.

4.5 Les Parties reconnaissent que les activités principales du présent protocole d'entente engloberont ce qui suit :

A) Facteurs économiques et paramètres géographiques

- Définir la portée géographique de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec;
- Étudier et suivre les indicateurs et tendances économiques du Canada et des provinces;
- Étudier les tendances en matière de commerce international (p. ex., les échanges entre le Canada et les États-Unis par tous les modes), les nouveaux blocs commerciaux et l'importance des échanges économiques;
- Étudier les tendances dans le secteur du transport international (p. ex., le canal de Panama, le canal de Suez, les navires post-Panamax), ainsi que l'importance du positionnement stratégique; et
- Considérer les accords actuels de commerce déjà mis en œuvre par les Parties.

B) Inventaire et diagnostic

- Assurer la disponibilité de données appropriées, d'études analytiques et prévisionnelles, et combler tout écart au titre des données et des analyses;
- Analyser le système de transport multimodal actuel, les chaînes d'approvisionnement et l'utilisation du sol, à l'appui des déplacements supportant le commerce international d'importance nationale; et
- Prévoir la demande en transport sur le système multimodal de transport et évaluer la performance des infrastructures actuelles et futures (p. ex., capacité, efficacité, sûreté, durabilité et sécurité).

C) Identifier les défis et les opportunités

- Définir les principaux éléments actuels et futurs en matière de transport de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec qui sont essentiels au commerce international, ainsi que leur capacité de répondre à la demande future;
- Identifier les goulots d'étranglement et les éléments qui nuisent aux chaînes d'approvisionnement intégrées et efficaces en transport et aux déplacements supportant le commerce international;
- Identifier les problématiques environnementales actuelles et futures (p. ex., le niveau d'eau dans les Grands Lacs, le dragage, la pollution de l'air et par le bruit); et
- Examiner l'ensemble des éléments politiques, réglementaires et institutionnels, ainsi que les lacunes et les solutions en matière de perfectionnement des compétences et des technologies.

D) Scénarios et mesures proposées

- Définir les autres besoins en matière de recherche et de données, et améliorer la fiabilité des données existantes;
- Proposer une liste de changements potentiels relativement aux aspects réglementaires, institutionnels, de main d'œuvre et technologiques qui pourraient améliorer la fluidité des déplacements supportant le commerce international; et
- Définir les priorités en matière d'infrastructure à court, moyen et long termes, et formuler des recommandations.

E) Plan de mise en œuvre

- Proposer un plan de mise en œuvre qui reflète une entente entre les Parties sur les mesures à prendre à court, moyen et long termes; et
- Élaborer un plan stratégique de communications et promouvoir les avantages de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec par l'entremise d'alliances stratégiques et d'activités de sensibilisation orientées vers les utilisateurs actuels et potentiels (p. ex., les intervenants canadiens de l'industrie, les partenaires du commerce international).

- 4.6 Un des principaux résultats du présent plan d'action devrait être une stratégie proposant des recommandations au Comité de direction stratégique portant sur des mesures stratégiques et réglementaires, ainsi que sur des améliorations à l'infrastructure, afin d'optimiser les déplacements par transport multimodal supportant le commerce international. Des recommandations devront être formulées à court terme (moins de 5 ans), à moyen terme (6 à 10 ans) et à long terme (11 à 15 ans).
- 4.7 Parmi les autres résultats, on compte des rapports d'analyses et de données sur les aspects du transport de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec.
- 4.8 Les Parties reconnaissent que pour faire avancer les travaux d'analyse, il faudra mener des consultations et assurer la coordination avec les intervenants.
- 4.9 Les résultats énoncés aux articles 4.5, 4.6 et 4.7 devront être achevés et présentés au Comité de direction stratégique dans les 24 mois suivant la signature du protocole d'entente.
- 4.10 Les Parties conviennent que la collaboration, l'échange d'informations et de données ainsi que leur intégration sont essentiels pour comprendre et réaliser une analyse multimodale exhaustive et globale du transport aux fins du commerce international de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec. Les Parties feront tous les efforts raisonnables pour alimenter et faire progresser les travaux d'analyse.

5. PARTAGE DES COÛTS

- 5.1 Il est convenu que les engagements financiers liés aux activités de coopération aux termes de l'article 4 du présent protocole d'entente seront établis selon la formule d'un partage équitable des coûts entre les Parties et conformément aux politiques financières applicables. Sous réserve des fonds étant disponibles par affectation ou autrement, chaque Partie versera une contribution de 500 000 dollars, pour un total de 1,5 millions de dollars. Cela n'exclut pas que chaque Partie puisse accroître sa contribution, conditionnellement à l'obtention des approbations nécessaires.
- 5.2 Toutes les activités qui pourraient être réalisées dans le cadre du présent protocole d'entente sont assujetties à la disponibilité des fonds affectés et des autres ressources.

6. STRATÉGIE DE COMMUNICATIONS

- 6.1 Les Parties acceptent de produire conjointement une stratégie de communication, indiquant les messages clés qui serviront aux communications et aux activités médiatiques sur la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec. Dans de telles activités de communication, lesquelles devront être uniformes, efficaces et transparentes, la contribution de toutes les Parties sera reconnue. Toutes les Parties devront se mettre d'accord sur tout nouveau message qui servira à ces activités de communication. Un avis d'au moins 15 jours sera donné pour tout nouveau message à insérer à la stratégie de communication, à moins que les Parties en conviennent autrement.
- 6.2 Les annonces publiques officielles auront lieu à des étapes charnières appropriées convenues par toutes les Parties. Un avis d'au moins 30 jours doit être donné pour de tels événements à moins que les Parties en conviennent autrement. Les Parties coopéreront pour l'organisation de conférences de presse, d'annonces et de cérémonies officielles.
- 6.3 Les documents de communication conjoints devront respecter les politiques de communication de chaque Partie.

7. DIVULGATION ET ÉCHANGE DE RENSEIGNEMENTS

7.1 Nonobstant toute disposition du présent protocole d'entente, les renseignements que doivent s'échanger les Parties en vertu du présent protocole d'entente ne doivent pas renfermer de renseignements personnels au sens de leurs lois respectives en matière de protection de renseignements personnels.

7.2 Nonobstant toute disposition du présent protocole d'entente, les renseignements que doivent s'échanger les parties en vertu du présent protocole d'entente ne doivent pas renfermer de renseignements dont la communication est restreinte en vertu d'une disposition de leurs lois respectives, à moins que les renseignements soient échangés ou divulgués conformément aux dispositions des lois qui en restreignent la divulgation.

8. GARANTIE

8.1 Les Parties ne font aucune affirmation ou garantie en ce qui concerne l'exactitude, l'utilité, la nouveauté, la validité ou la portée des pratiques exemplaires ou des renseignements échangés en vertu du présent protocole d'entente.

9. MODIFICATION ET RÉSILIATION

9.1 Le présent protocole d'entente est effectif pour une période de 24 mois suivant sa signature, et peut être prolongé par écrit par les Parties.

9.2 Le présent protocole d'entente peut être modifié par écrit par suite d'un consentement écrit des Parties et peut être résilié par l'une ou l'autre des Parties suivant un avis écrit de soixante (60) jours.

10. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

10.1 Tout différend concernant l'interprétation ou la mise en œuvre du présent protocole d'entente sera réglé seulement par l'entremise de consultation entre toutes les Parties.

EN FOI DE QUOI le présent protocole d'entente a été signé au nom du Canada par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada, au nom de l'Ontario par la ministre des Transports de l'Ontario et au nom du Québec par la ministre des Transports du Québec et le ministre responsable des Affaires intergouvernementales canadiennes, des Affaires autochtones, de la Francophonie canadienne, de la Réforme des institutions démocratiques et de l'Accès à l'information.

Le présent protocole d'entente, qui témoigne de la vision et des intentions actuelles des Parties, a été signé par les parties susmentionnées et entre en vigueur le 30 juillet 2007.

Date Lawrence Cannon
Ministre des Transports, Infrastructure et
Collectivités du Canada

Date Sharon Carstairs
Ministre des Transports de l'Ontario

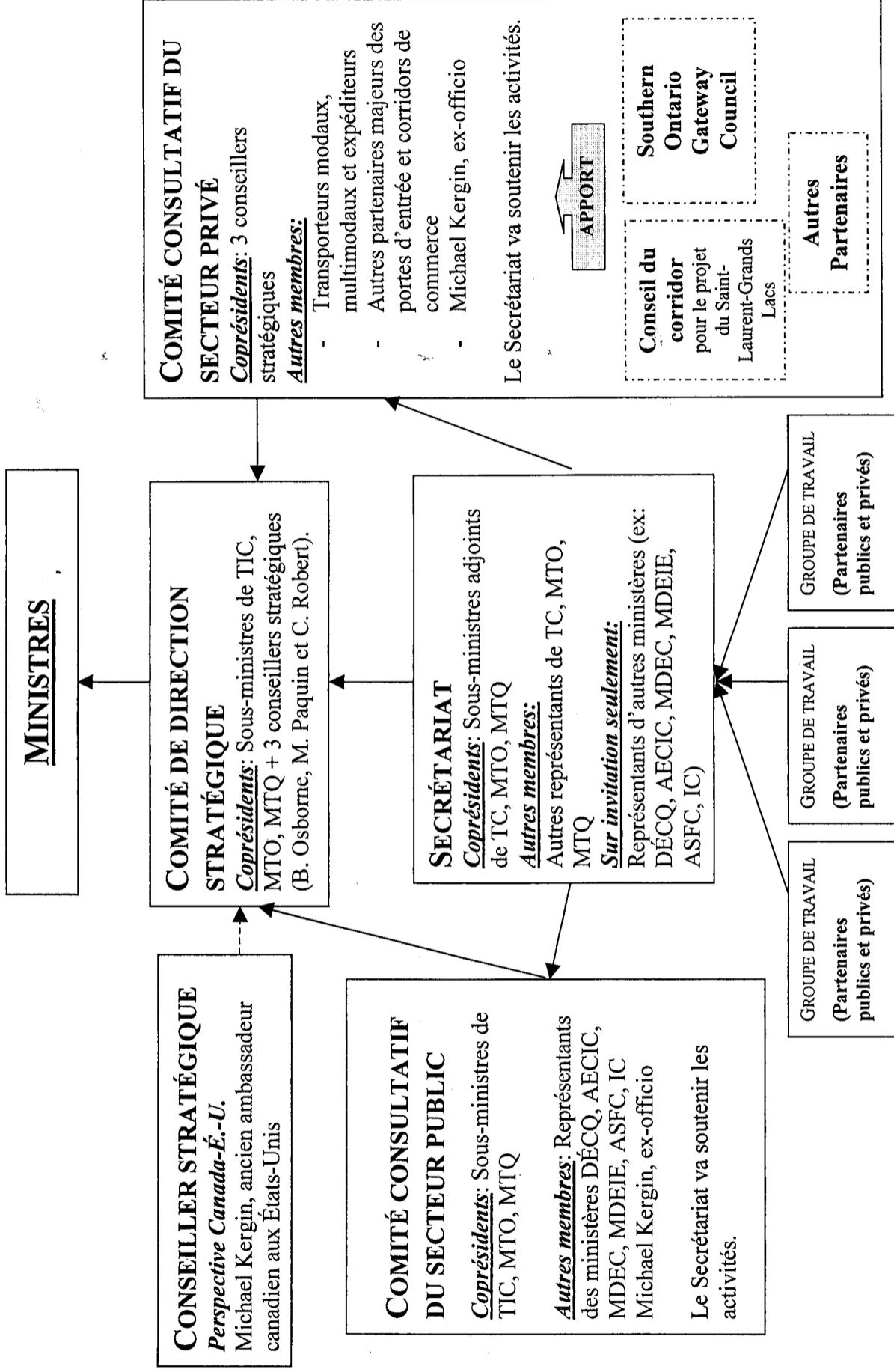
Date Julie Boulet
Ministre des Transports du Québec

10 AOUT 2007

Date [Signature]
Ministre des Affaires intergouvernementales
canadiennes, des Affaires autochtones, de la
Francophonie canadienne, de la Réforme des
institutions démocratiques et de l'Accès à
l'information.

ANNEXE 1

Protocole d'entente sur la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec : Structure de gouvernance



DÉCQ : Développement économique Canada pour les régions du Québec
 AECIC : Affaires étrangères et Commerce international Canada
 MDEC : Ministère du Développement économique et Commerce
 MDEIE : Ministère du Développement économique, Innovation et Exportation
 ASFC : Agence des services frontaliers du Canada
 IC : Industrie Canada/FedNor (nord de l'Ontario)