



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 121 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 20 novembre 2018

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 20 novembre 2018

• (0845)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la séance du 20 novembre du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Nous sommes réunis pour étudier certains crédits du Budget supplémentaire des dépenses (A) 2018-2019, soit les crédits 1a, 5a et 10a sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada et le crédit 1a sous la rubrique Autorité du pont Windsor-Détroit.

Pour ce qui est du Bureau de l'infrastructure du Canada, je souhaite la bienvenue à Kelly Gillis, sous-ministre, Infrastructure et collectivités; à Gerard Peets, sous-ministre adjoint, Politiques et résultats; à Marc Fortin, sous-ministre adjoint, Opérations des programmes; et à Glenn Campbell, sous-ministre adjoint, Investissement, partenariats et innovation.

En ce qui concerne l'Autorité du pont Windsor-Détroit, je souhaite la bienvenue à Bryce Phillips, directeur général; à Heather Grondin, vice-présidente, Communications et relations avec les intervenants; à Mike St. Amant, dirigeant principal des finances et de l'administration; et à Kevin Wilkinson, contrôleur.

Bienvenue à tous. Merci de vous être déplacés.

Le premier sujet sera le crédit 1a, sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada.

Madame Gillis, vous avez cinq minutes.

Mme Kelly Gillis (sous-ministre, Infrastructure et collectivités, Bureau de l'infrastructure du Canada): Merci beaucoup de m'avoir invitée à vous parler.

Comme vous l'avez dit, je suis accompagnée de certains membres de mon équipe de la haute direction. Nous avons été invités ici aujourd'hui pour vous parler du Budget supplémentaire des dépenses (A) d'Infrastructure Canada, qui a été déposé à la Chambre des communes le 24 octobre 2018.

[Français]

J'aimerais commencer par une brève mise à jour sur l'état d'avancement du plan Investir dans le Canada. Ce plan est conçu pour aider à faire croître l'économie, à bâtir des collectivités inclusives et à soutenir une économie verte à faibles émissions de carbone, et il a été mis en oeuvre en deux phases.

[Traduction]

La première phase, qui est axée sur la réparation et la remise en état des infrastructures existantes liées au transport en commun, à l'approvisionnement en eau, au traitement des eaux usées et au logement social, va bon train partout au pays.

Pour la deuxième phase, l'ensemble des 36 programmes mis en oeuvre par 12 ministères fédéraux ont été lancés. En ce qui concerne Infrastructure Canada, toutes les provinces et tous les territoires ont officiellement signé leurs ententes bilatérales, et des projets sont déjà approuvés.

À ce jour, plus de 18,5 milliards de dollars ont été engagés pour des milliers de projets réalisés dans le cadre des deux phases du plan Investir dans le Canada, et des projets sont en cours dans des collectivités partout au pays.

Afin de soutenir la mise en oeuvre des programmes d'Infrastructure Canada, ce qui comprend les programmes antérieurs et les programmes relevant du plan Investir dans le Canada, le ministère demande une augmentation de 548 millions de dollars dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), portant ainsi le total des autorisations à 6,7 milliards de dollars pour 2018-2019.

Cette demande pour le Budget supplémentaire des dépenses (A) inclut un financement de 292 millions de dollars pour le projet de corridor du nouveau pont Champlain. De cette somme, près de 235 millions de dollars sont liés à une entente de règlement, annoncée en mars dernier, entre le gouvernement du Canada et le Groupe Signature sur le Saint-Laurent, qui visait la prise de mesures supplémentaires pour aider à atténuer les retards de construction causés par divers facteurs, notamment les grèves et le transport de pièces surdimensionnées vers le chantier. Une somme de 67 millions de dollars constitue un financement non dépensé de l'année dernière qui est reporté annuellement pour couvrir des coûts imprévus.

• (0850)

[Français]

Le ministère demande 210 millions de dollars pour remplir les engagements pris dans le cadre du Fonds PPP Canada et qui relevaient autrefois de PPP Canada, ainsi qu'un financement de 43 millions de dollars pour le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes.

J'aimerais conclure en soulignant l'engagement constant d'Infrastructure Canada à faire preuve de transparence et d'ouverture concernant les investissements qu'il effectue.

[Traduction]

Le ministère est déterminé à informer régulièrement les Canadiens des résultats de ses investissements, ce qu'il fait de plusieurs façons. Notre géocarte en ligne fournit de l'information sur tous les projets qui ont été annoncés et qui ont une composante longitude-latitude dans l'ensemble du gouvernement fédéral dans le cadre du plan Investir dans le Canada.

Notre tableau de données montre la base de financement par ministère et par programme, le nombre de projets approuvés, les projets qui ont été lancés et les sommes remboursées à nos partenaires de projet jusqu'à maintenant. Le portail de données ouvertes fournit de l'information sur l'avancement des projets qu'Infrastructure Canada a financés dans le cadre de ses programmes. Nous avons affiché les ententes bilatérales signées ainsi qu'un tableau de bord illustrant l'avancement des projets approuvés. Le site Web sur les résultats du Conseil privé fournit des mesures clés sur les progrès réalisés par rapport à la lettre de mandat du ministre. Ces outils sont mis à jour régulièrement et offrent aux Canadiens un accès facile à l'information sur nos investissements.

De plus, Infrastructure Canada collabore avec Statistique Canada pour améliorer notre compréhension de l'état des infrastructures du Canada et de leurs impacts sur l'économie.

[Français]

Dans le cadre de ce travail, Statistique Canada a mené la toute première enquête sur les infrastructures publiques essentielles pour 2016, dont les résultats seront publiés à l'automne. Le sondage sera reproduit pour 2018 et les années ultérieures afin que nous puissions suivre l'évolution du stock, de l'état et du rendement des infrastructures publiques au Canada.

[Traduction]

Nous avons également travaillé en étroite collaboration avec Statistique Canada à la publication des comptes économiques de l'infrastructure, qui fournissent des renseignements détaillés sur les investissements effectués dans les infrastructures publiques et privées depuis 2009, y compris la façon dont ces investissements influent sur le stock d'infrastructures et leur contribution à l'économie canadienne. Cette information est facilement accessible dans le Centre de statistiques sur l'infrastructure en ligne de Statistique Canada, qui permet au public de manipuler facilement les données sur l'infrastructure.

D'ici 2019, nous publierons un rapport d'étape qui contiendra plus de détails sur les résultats obtenus grâce à nos investissements en infrastructure dans le cadre du plan.

[Français]

Merci de nous avoir invités à vous parler aujourd'hui de l'important travail qu'effectue Infrastructure Canada au nom des Canadiens.

Je serai heureuse de répondre à vos questions.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, madame Gillis.

Monsieur Phillips, vous avez cinq minutes.

M. Bryce Phillips (directeur général, Autorité du Pont Windsor-Détroit): Bonjour et merci beaucoup, madame la présidente, de nous accueillir ici aujourd'hui.

L'Autorité du pont Windsor-Détroit, ou APWD, a déjà comparu devant ce comité et d'autres, et c'est toujours un privilège d'être ici à Ottawa pour discuter du projet du pont international Gordie-Howe. Il s'agit d'une période stimulante pour l'APWD. Le mois dernier, le premier ministre s'est joint à nous à Windsor pour le lancement officiel de la construction qui est l'un des plus importants projets d'infrastructure en Amérique du Nord.

La construction du pont international Gordie-Howe est une très bonne nouvelle pour le Canada et les Canadiens. Comme vous le savez, plus de 30 % des échanges commerciaux entre le Canada et

les États-Unis se font par camions, à la frontière entre Windsor et Detroit. Cela représente plus de 100 milliards de dollars par année.

Un avantage important du projet du pont international Gordie-Howe est qu'il permettra de répondre aux besoins actuels et futurs à long terme de notre pays. De plus, le projet complété offrira une connexion autoroutière entre l'Ontario et le Michigan. En fait, vous pourrez emprunter la 401 à la frontière est de l'Ontario et vous rendre jusqu'en Floride, avec un seul arrêt à la frontière. Il y aura d'ailleurs un poste-frontière de haute technologie au nouveau pont international.

Ensemble, ces caractéristiques amélioreront le flux de personnes et de biens entre le Canada et les États-Unis. C'est sans doute le plus important corridor commercial entre le Canada et les États-Unis. Bien que l'APWD ait été créée en 2012, nous avons débuté nos activités en août 2014. Depuis ce temps, nous travaillons à préparer cette entreprise générationnelle unique.

Au cours des dernières années, nous avons travaillé sur deux fronts parallèles: la gestion du processus d'approvisionnement en partenariat public-privé — qui vient de se terminer à la fin de septembre —, afin de sélectionner notre partenaire du secteur privé pour concevoir, construire, financer, exploiter et entretenir ce projet; et la préparation des sites des points d'entrée canadiens et américains, ainsi que l'extension du point d'entrée américain à l'I-75 au Michigan.

Notre partenaire du secteur privé est Bridging North America qui est constitué de certains des noms les plus reconnus dans les projets internationaux de construction d'infrastructures. Il y a des partenaires américains, canadiens et internationaux dans ce consortium.

Le contrat à prix fixe avec Bridging North America a une valeur de 5,7 milliards de dollars. Le tout comprend la phase de conception-construction et la phase d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation du projet. Le projet Bridging North America a été choisi et il devra se dérouler selon un calendrier de construction de 74 mois qui prévoit l'ouverture du pont à la circulation d'ici la fin de 2024. Avec ce contrat, les Canadiens en ont pour leur argent. C'est un contrat à prix fixe. Le partenaire du secteur privé assume les risques liés à l'augmentation des coûts du matériel et à d'autres variations de coût.

Une étude de rentabilisation a été effectuée par une firme indépendante. Celle-ci a démontré que le modèle de PPP pour ce projet a permis de réaliser des économies d'environ 10 %, soit un peu plus d'un demi-milliard de dollars, comparativement à d'autres méthodes d'approvisionnement et de construction pour un projet semblable.

Comme je l'ai mentionné, à la fin de septembre, avec la sélection de Bridging North America, le processus d'approvisionnement est terminé.

Nous en sommes maintenant à la phase de construction du pont international Gordie-Howe. L'APWD se concentre sur deux aspects, soit l'achèvement des premiers travaux du côté canadien et du côté américain, et les préparations en vue de la phase de construction.

En ce qui concerne le Budget supplémentaire des dépenses, l'APWD demande environ 284 millions de dollars pour ce projet. Ce financement, qui correspond à nos priorités, couvrira les coûts du projet et de la construction pendant la phase préparatoire, tant du côté américain que du côté canadien, cela afin que nous soyons prêts à céder la propriété à Bridging North America pour la construction.

● (0855)

Le financement est important, car il nous permettra de mener toutes les activités liées aux cheminements critiques et quasi critiques afin de respecter ce calendrier de 74 mois.

Je vous remercie de l'intérêt soutenu que vous portez au projet du pont international Gordie-Howe.

Mes collègues et moi serons heureux de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins pour leur présence.

Je souhaite attirer votre attention sur les personnes qui ne sont pas présentes, madame la présidente. Le ministre n'est pas ici. Il est responsable du Budget supplémentaire des dépenses. Le ministre des Transports doit comparaître. Il viendra pendant 90 minutes, ce qui est bien, mais il aurait été bon d'avoir en même temps le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités.

La présidente: C'est le 6 décembre que nous devons recevoir le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités.

M. Matt Jeneroux: Certes, mais il vient ici pour parler de sa lettre de mandat, madame la présidente, et pas du Budget supplémentaire des dépenses. Il aurait été bien qu'il soit ici pour cela.

Les autres personnes qui ne sont pas ici sont les représentants du nouveau pont Champlain. En fait, ce pont reçoit plus d'argent que le pont Gordie-Howe. Il aurait été tout aussi bien de pouvoir leur parler, mais nous allons devoir nous occuper de ceux qui sont ici aujourd'hui.

Je me propose de commencer par vous, madame Gillis.

La Banque de l'infrastructure du Canada a déjà reçu 35 milliards de dollars. Tout récemment, Finances Canada a transféré 477 millions de dollars à la banque. Puisque la BIC relève d'Infrastructure Canada, j'imagine que vous avez la ventilation de ces coûts, de ce à quoi servent les 477 millions de dollars.

Mme Kelly Gillis: Nous pourrions bien sûr vous fournir les détails concernant ces fonds. La plus grande partie de cette somme serait destinée au premier investissement effectué pour le projet REM, qui était d'environ 1,3 milliard de dollars. Il a été annoncé au début de l'été, et c'était le premier investissement pour faire avancer ce projet, qui est vraiment important pour le train léger à Montréal.

● (0900)

M. Matt Jeneroux: Comme cette annonce a plus d'un an, vous m'intriguez. Si vous pouviez nous fournir ces détails, ce serait fantastique. Mais 477 millions de dollars, c'est quand même pas mal d'argent pour un projet dont le financement a déjà été annoncé par le premier ministre lui-même, en juin 2017. La Banque de l'infrastructure du Canada ne fait qu'ajouter à la confusion. Je suppose que vous devez rencontrer un certain nombre d'investisseurs dans le domaine des infrastructures qui ne savent pas exactement ce que fait cette banque.

J'ai eu l'occasion de parler à son PDG hier, mais je n'ai pas vraiment réussi à dissiper ma confusion. Je vous laisse, à vous et à votre ministère, le soin de vous en occuper, mais beaucoup d'intervenants nous ont dit que, si leur projet ne correspond pas à l'un des trois piliers de la Banque de l'infrastructure du Canada, il est rejeté.

Je veux aussi parler de l'achèvement du pont Champlain. Cela fait maintenant deux fois que l'échéance est repoussée. Vous en avez parlé dans vos remarques. Cette fois-ci, le retard est de six mois. La lettre de mandat du nouveau ministre, signée par le premier ministre, laisse entendre que l'ancien titulaire du poste a échoué dans la réalisation d'un certain nombre de projets. Le nouveau ministre y est encouragé à ne pas reproduire les retards constatés sous son prédécesseur.

Quoi qu'il en soit, nous retrouvons des retards, comme dans le cas du pont Champlain. Quelle partie de cette somme est essentiellement consacrée à Infrastructure Canada? Vous avez blâmé les grèves. Vous avez blâmé l'équipement surdimensionné. Je suis curieux de savoir dans quelle mesure cela vous concerne et si ces pénalités seront respectées une fois le pont terminé.

Mme Kelly Gillis: En ce qui concerne le projet du pont Champlain, en mars dernier, nous avons annoncé la mise en oeuvre de mesures accélérées en lien avec la demande de financement dans le Budget supplémentaire des dépenses, et nous avons donné une séance d'information technique complète sur la justification de ces changements.

Depuis, nous avons tenu d'autres séances d'information technique, notamment en octobre dernier, pour expliquer l'état du pont. Avec le Groupe Signature sur le Saint-Laurent, nous avons passé en revue les aspects techniques de la construction liés aux travaux effectués au Canada en hiver. Nous avons également mentionné à tous les Canadiens que la structure du pont sera terminée en décembre, ce qui signifie qu'il sera possible de le traverser à pied, mais qu'il restera des travaux d'étanchéité et de pavage impossibles à faire en hiver.

M. Matt Jeneroux: Je suis désolé de vous interrompre.

Mme Kelly Gillis: C'est ce que nous avons expliqué aux Canadiens par souci de transparence.

M. Matt Jeneroux: Permettez! Pendant la campagne électorale, le premier ministre a promis que l'on pourrait franchir le pont lors du congé de Noël. Je ne pense pas que les gens se sentent nécessairement aussi certains de pouvoir traverser le pont.

Combien estime-t-on pouvoir récupérer en pénalités?

Mme Kelly Gillis: La date contractuelle d'achèvement du pont fait actuellement l'objet de négociations. Comme nous l'avons fait par le passé — en mars dernier, par exemple —, quand cette information sera connue, nous veillerons à ce qu'elle soit communiquée à tous les Canadiens.

M. Matt Jeneroux: Les Canadiens, surtout les Montréalais, ressentent la pression qui s'exerce au sujet de ce pont.

Iriez-vous jusqu'à dire que la suppression du péage, qui aurait servi à couvrir les frais d'entretien et de construction du pont, a peut-être été une erreur?

La présidente: Pourriez-vous répondre très brièvement, si c'est possible.

Désolée, monsieur Jeneroux.

Mme Kelly Gillis: La construction progresse comme le gouvernement l'a annoncé. Nous tiendrons les Canadiens au courant des échéanciers, comme on dit.

La présidente: Nous allons passer à M. Iacono.

Monsieur Iacono, nous avons un problème d'interprétation que l'on essaie de régler.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Alors, je vais commencer en anglais.

Merci, madame la présidente.

Pour ce qui est des sentiments des Montréalais, je pense pouvoir en parler parce que je suis de Montréal.

En ce qui concerne le pont Champlain, je peux dire que le gouvernement précédent a eu 10 ans pour régler et régler ce problème, mais il n'a rien fait.

• (0905)

M. Matt Jeneroux: J'invoque le Règlement, madame la présidente. Nous parlons du budget des dépenses du gouvernement.

M. Angelo Iacono: Cela fait moins de quatre ans...

M. Ron Liepert: Vous êtes toujours en retard.

M. Matt Jeneroux: Voulez-vous vous en vanter, Angelo?

La présidente: Poursuivons, d'accord?

Monsieur Iacono, le problème d'interprétation est réglé. N'hésitez pas à poursuivre dans la langue de votre choix.

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Comme je le disais, d'ici quatre ans ou moins, nous aurons un pont. Évidemment, dans toute grande construction, il y a toujours des retards imprévus.

[Français]

Je suis sûr que les Québécois qui empruntent quotidiennement l'actuel pont Champlain ont été déçus d'apprendre que le nouveau pont n'ouvrirait pas à la circulation avant le printemps prochain. En effet, le consortium Signature sur le Saint-Laurent a confirmé que l'ouverture du pont aurait lieu au mois de juin 2019 au plus tard.

Quels facteurs principaux détermineront la date officielle de l'ouverture du nouveau pont Champlain?

Mme Kelly Gillis: Merci de votre question.

Les conditions météorologiques constituent le facteur le plus important. Certains travaux ne peuvent s'effectuer qu'en l'absence de pluie ou de froid. Le gros des travaux de construction va être complété en décembre, et il restera à réaliser au cours du printemps les autres travaux qui n'auront pas pu être faits pendant l'hiver. En tenant compte de la météo et du nombre de jours requis pour les travaux, nous pouvons confirmer que le pont va ouvrir au plus tard à la fin de juin, mais ce sera probablement plus tôt.

M. Angelo Iacono: Vous dites que les conditions météorologiques sont le principal facteur. Cela a sûrement une importance lorsqu'il s'agit d'étendre l'asphalte. Y a-t-il d'autres éléments des travaux qui requièrent des conditions météorologiques particulières? Pourriez-vous nous donner un peu plus de détails à ce sujet?

[Traduction]

Mme Kelly Gillis: C'est à cause de l'asphalte et de l'imperméabilisation.

[Français]

Ce sont les deux choses les plus importantes qui dépendent vraiment de la météo et qui ne peuvent pas être réalisées pendant l'hiver. Excepté ces deux éléments, le pont sera entièrement complété avant la fin de décembre.

M. Angelo Iacono: Je suis très heureux que la planification et la construction du Réseau express métropolitain, le REM, avance bien dans la région de Montréal, et ce, grâce à l'investissement du gouvernement fédéral dans ce projet. Il est essentiel d'investir dans des projets de transport collectif comme celui-ci.

Pourriez-vous nous expliquer le processus ayant mené la Banque de l'infrastructure du Canada à investir dans ce projet et ce que cela signifie pour d'autres projets au Québec dans le secteur des transports en commun?

Mme Kelly Gillis: La Banque de l'infrastructure du Canada s'intéresse aux gros projets partout au Canada qui sont porteurs de changement. Au départ, lors de l'annonce du REM dans la région, on a évoqué la possibilité de recourir à la Banque pour étudier les diverses options de financement en vue de faire avancer le projet et de le mettre en oeuvre. C'est pour cette raison que la Banque a été créée. Elle étudie d'autres projets dans les secteurs des transports, des corridors commerciaux et de l'énergie.

[Traduction]

Il s'agit de déterminer quels projets, présentant les risques les plus élevés, peuvent être mis de l'avant, ceux qui ont vraiment besoin d'un financement supplémentaire et pour lesquels il existe une source de revenus et qui peuvent intéresser les investisseurs privés.

On le considère tout à fait comme un outil complémentaire, une occasion de plus de faire progresser les infrastructures publiques au pays.

M. Angelo Iacono: Je veux revenir sur la question du pont. Nous parlions de parachèvement et de retard dû à la météo, mais qu'en est-il du reste du pont? Vous avez parlé de l'asphalte et de la finition. Qu'en est-il de la structure, du métal, de tout le reste? Où en est-on?

Mme Kelly Gillis: Ça avance et, comme Signature sur le Saint-Laurent l'a annoncé lors de notre séance d'information aux médias le 25 octobre, la structure sera terminée d'ici la fin décembre.

M. Angelo Iacono: Pouvez-vous répéter, s'il vous plaît?

Mme Kelly Gillis: La structure sera terminée avant la fin décembre. Signature sur le Saint-Laurent a tenu une séance d'information technique avec nous et le ministre, le 25 octobre, par souci de transparence à propos de l'état du pont et de la progression de la construction.

J'ai dit que vous pourrez traverser le pont à pied, parce que toutes les principales composantes du pont seront en place d'ici la fin décembre, ce qui réduit les risques liés à la construction. Ensuite, comme je l'ai mentionné, certains travaux comme l'asphaltage, l'étanchéisation et l'imperméabilisation ne peuvent être effectués avant que la température et l'humidité ne le permettent. Mais compte tenu du nombre de jours nécessaires pour ces travaux, le maître d'oeuvre est certain d'avoir tout terminé d'ici la fin juin.

• (0910)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, madame la présidente.

Mes questions concernent les ponts.

Tout d'abord, je me dois de souligner publiquement que vous appuyez le projet de construction d'un nouveau poste frontière à Windsor, et que vous oeuvrez dans ce sens. C'est d'autant plus méritoire quand on songe à toutes les réunions que nous avons eues à Washington et ailleurs au fil des ans. Nous y sommes enfin. J'ai tenu ma première réunion publique en 1997 à ce sujet.

Monsieur Phillips, selon vous, que recherchait la collectivité, d'abord et avant tout, avec la construction de ce pont?

M. Bryce Phillips: Parlez-vous de la collectivité de Windsor?

M. Brian Masse: Oui, et aussi de Delray.

M. Bryce Phillips: La collectivité de Delray, à Détroit.

De part et d'autre de la frontière, la façon dont le passage actuel est utilisé est cruciale pour la chaîne d'approvisionnement. Comme vous le savez sans doute, monsieur Masse, une pièce d'automobile traverse la frontière sept fois avant d'être installée dans une voiture. Je pense donc que l'élément clé du pont international Gordie-Howe est de veiller à ce que nous ayons non seulement une capacité, mais aussi une redondance quant à cette chaîne d'approvisionnement.

M. Brian Masse: C'est en partie cela, mais c'était aussi pour retirer les camions internationaux des rues des villes. Il y a des enfants qui vont à l'école Assumption, à l'école General Brock et à d'autres endroits. Certains d'entre eux ont été testés par Santé Canada à cause des substances cancérigènes et de la pollution. Delray en reçoit un peu plus maintenant, parce qu'il n'y avait pas de poste frontalier dans cette collectivité. Le pont Gordie-Howe est le grand compromis entre la collectivité, et ainsi de suite.

J'ai fait des recherches sur les coûts d'atténuation et les évaluations environnementales. Aux États-Unis, la moyenne est d'environ 4,42 % et de près de 11 % dans les régions urbaines pour ce qui est des retombées locales. Quel est le pourcentage des retombées locales qui découleront de votre projet? Les 5,7 milliards de dollars représentent-ils le coût total, du début à la fin, du pont Gordie-Howe? Quel pourcentage de cette somme va aux retombées locales?

M. Bryce Phillips: Les coûts du projet de 5,7 milliards de dollars comprennent tout, c'est-à-dire la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien, la remise en état et le financement.

M. Brian Masse: Est-ce que tout cela remonte à la première pelletée de terre et à l'achat de la propriété ou est-ce simplement ce qui se passe actuellement pour construire le pont? Est-ce que ce sont les coûts accumulés depuis l'achat du secteur défavorisé, dans l'Ouest, la région où se trouve le pont, où nous avons exproprié des maisons et d'autres zones? Est-ce que cela inclut cette empreinte, ou s'agit-il seulement des 5,7 milliards de dollars pour la construction après la construction des aires de service?

M. Bryce Phillips: Les 5,7 milliards de dollars sont le contrat que nous avons signé avec Bridging North America pour concevoir, construire, exploiter, entretenir, remettre en état et financer le pont international Gordie-Howe.

M. Brian Masse: D'accord, alors combien va aux retombées locales?

M. Bryce Phillips: Voulez-vous un pourcentage?

M. Brian Masse: Eh bien, juste combien. Je pourrai le ventiler plus tard.

M. Bryce Phillips: Je vais demander à Heather de répondre.

Mme Heather Grondin (vice-présidente, Communications et relations avec les intervenants, Autorité du Pont Windsor-Détroit): Nous n'avons pas déterminé un pourcentage qui sera...

M. Brian Masse: Je veux simplement savoir combien d'argent va...

Mme Heather Grondin: Notre plan de retombées locales comporte deux volets.

Le premier est une stratégie de perfectionnement et de participation de la main-d'œuvre. Nous n'y avons pas attribué de montant. Au lieu de cela, par la consultation, nous déterminerons des objectifs précis à atteindre et des initiatives qui seront entreprises pour assurer le perfectionnement de la main-d'œuvre locale et la participation des entrepreneurs locaux au projet.

Le deuxième volet est une stratégie d'infrastructure de quartier, dont le budget est de 20 millions de dollars.

M. Brian Masse: D'accord, mais l'infrastructure de quartier est une chose. Est-ce que cela va inclure l'achat de propriétés à Détroit ou à Windsor pour les difficultés? Il y a des familles qui sont touchées par les nouvelles routes de transport qui se trouvent dans leurs collectivités.

Mme Heather Grondin: À l'heure actuelle, l'acquisition de propriétés supplémentaires ne fait pas partie de notre plan de retombées locales.

M. Brian Masse: Combien a-t-on dépensé? Vous demandez plus d'argent dans le budget. Combien a-t-on dépensé jusqu'à maintenant pour les retombées locales?

Mme Heather Grondin: Nous n'avons pas encore commencé notre programme de retombées locales. Cela fait partie du projet.

M. Brian Masse: Avec l'argent qui vous est alloué ici à partir du Budget supplémentaire des dépenses (A), combien ira aux retombées locales?

• (0915)

Mme Heather Grondin: L'argent prévu dans le Budget supplémentaire des dépenses (A) ne fait pas partie des retombées locales. Nous entreprenons toutefois un certain nombre d'activités par l'entremise de l'Autorité du Pont Windsor-Détroit qui ont une incidence directe et positive sur la collectivité, comme notre participation à des événements communautaires, en veillant à ce que la collectivité soit au courant du projet grâce à notre...

M. Brian Masse: C'est une question de relations publiques. Ce ne sont pas des retombées locales. C'est différent.

Quand exactement pourrions-nous voir des retombées locales? Il y a des perturbations majeures à Sandwich Town et à Delray. Vous parlez d'un contrat de 5,7 milliards de dollars que vous avez signé. Combien exactement...

Vous prétendez économiser un demi-milliard de dollars en ce qui concerne le PPP, mais vous êtes ici aujourd'hui pour nous dire qu'avec toutes ces estimations, il n'y a toujours pas d'argent pour les retombées locales. Malgré le bulldozer dans deux quartiers et les embouteillages, la circulation et les pertes commerciales, nous n'allons toujours pas voir un seul dollar pour les retombées locales en vertu de l'entente qui a été signée à Delray et à Windsor. Est-ce exact?

M. Bryce Phillips: Ce que je dirais, c'est qu'il ne s'agit pas d'une perte commerciale, mais plutôt d'une occasion et d'un gain d'affaires découlant de ce projet. Je ne crois pas que ce que nous faisons actuellement sera négatif. Ce sera positif.

Les activités de préconstruction ont commencé des deux côtés de la frontière, et une partie des obligations contractuelles avec Bridging North America consiste à réaliser des retombées locales des deux côtés de la frontière, alors vous verrez cela comme la construction...

M. Brian Masse: Eh bien, c'est peut-être ainsi que vous voyez les choses, mais si vous avez déjà perdu un certain nombre de clients, que la circulation a été détournée et qu'il y a d'autres problèmes, ils ne le voient pas. Ils ne peuvent pas attendre aussi longtemps. De plus, les enfants qui fréquentent l'école General Brock n'obtiennent rien de tout cela. Ils ne peuvent pas attendre aussi longtemps.

La présidente: Monsieur Masse, merci beaucoup. Je suis désolée. Il n'y a aucune possibilité de réponse pour l'instant.

M. Brian Masse: Merci, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Rogers.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, madame la présidente.

Bienvenue à nos invités.

Mes questions porteront sur le programme d'infrastructure. L'entente bilatérale signée entre le gouvernement fédéral et chacune des provinces et chacun des territoires indique clairement que le gouvernement fédéral est prêt à soutenir les petites collectivités avec des niveaux de financement encore plus élevés. Comme je viens d'une petite ville de Terre-Neuve-et-Labrador, j'apprécie vraiment cela.

Pour les villes de moins de 5 000 habitants, nous nous sommes engagés à assumer la majorité des coûts municipaux dans le cadre du volet de financement des collectivités rurales et nordiques. Les petites villes n'ont donc qu'à assumer 7 % du coût total du projet, ce qui est nettement plus abordable que 33 %.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi nous avons adopté cette approche? Quels sont les objectifs pour augmenter la part des coûts?

Est-ce qu'on surveille ces ententes pour s'assurer que tous les partenaires en respectent les conditions?

Mme Kelly Gillis: Lorsque nous avons examiné la capacité et les besoins des petites collectivités, nous avons constaté qu'il y avait diverses possibilités. Nous voulions nous assurer que les petites collectivités pouvaient se prévaloir des travaux importants qui s'imposaient. Le gouvernement a donc décidé d'augmenter la part fédérale à 60 % pour les petites collectivités. C'est jusqu'à 60 %.

Cela permet aux petites collectivités de ne pas avoir un fardeau aussi lourd lorsqu'il s'agit d'examiner les projets nécessaires pour le traitement de l'eau, les routes, la sécurité alimentaire et la large bande, les genres de projets importants qui sont nécessaires dans nos régions rurales et éloignées.

Nous avons également quatre volets dans nos ententes bilatérales intégrées. L'une d'entre elles est un volet de 2 milliards de dollars pour les collectivités rurales et éloignées où il y a beaucoup de petites collectivités. Il y a donc des fonds réservés pour permettre aux petites collectivités d'avoir accès à des fonds et de s'en servir pour appuyer des projets dans leur région.

Les 13 ententes bilatérales intégrées ont maintenant été signées. Les projets commencent à être approuvés. Nous avons affiché les 13 ententes bilatérales intégrées sur notre site Web. Au bas de la

page Web, il y a un baromètre. Vous pourrez voir les phases un et deux, parce que nous avons aussi des ententes bilatérales intégrées ou des ententes bilatérales avec la phase un. Vous pouvez voir les progrès réalisés dans le cadre de ces ententes particulières à mesure que les projets sont approuvés.

De plus, vous pouvez aller voir n'importe quelle collectivité — nous avons une carte géospatiale — et voir tous les projets qui se déroulent dans une collectivité donnée pour toutes nos ententes. Nous les surveillons, et au fur et à mesure que le processus avance, les collectivités s'adressent à nous et à l'équipe de Marc pour examen, puis au ministre pour approbation. Dès que les ententes sont annoncées, nous les affichons sur notre site Web pour nous assurer qu'elles sont transparentes pour tous les Canadiens.

● (0920)

M. Churence Rogers: Plus précisément, quelle partie des 2 milliards de dollars alloués aux collectivités rurales et nordiques au cours des 10 dernières années a été attribuée ou dépensée jusqu'à maintenant?

Mme Kelly Gillis: Je vais demander à Marc de vérifier le montant exact des dépenses pour les régions rurales et éloignées, mais les ententes bilatérales intégrées ont été signées récemment et les projets sont en cours. Les provinces et les territoires, dans le cadre de ce programme particulier, parce qu'il s'agit d'un programme de 10 ans, ce qui est différent de certains de nos programmes précédents, ont obtenu un délai plus long pour pouvoir planifier leurs besoins et établir un ordre de priorité. Nous demandons aux collectivités de nous fournir des plans triennaux. Nous ne voyons donc pas les projets un à la fois, mais nous comprenons les priorités et le processus d'admission, et nous avons un horizon plus lointain pour comprendre ce qui se passe. Dans le cadre de nos ententes bilatérales intégrées, ce processus est en cours.

M. Churence Rogers: Selon votre ministère, quel a été le plus grand obstacle que le gouvernement fédéral ait eu à surmonter pour mener à bien les projets en temps opportun? Est-ce à cause des retards dans la signature des ententes bilatérales ou parce que le projet n'est pas prêt à démarrer?

Mme Kelly Gillis: Depuis que le gouvernement a été élu, nous avons mené 4 400 projets dans l'ensemble du pays, de la phase un, de la phase deux et de nos anciens programmes. Il y a donc un certain nombre de projets en cours dans l'ensemble du pays. Depuis, 763 projets ont été lancés et achevés dans l'ensemble des provinces et des territoires. Il y a beaucoup d'activité dans l'infrastructure à l'heure actuelle partout au pays.

M. Churence Rogers: Je crois que mon temps est écoulé.

Je tiens à vous remercier de cette information. Je sais qu'il y a eu beaucoup de suggestions au sujet des retards, etc., mais je vous remercie de m'avoir fourni cette information. Je vous en suis reconnaissant.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci à tous d'être ici ce matin.

En ce qui concerne l'expérience d'Infrastructure Canada jusqu'à maintenant, pouvez-vous nous donner un bref aperçu de ce qui était prévu pour que l'argent soit débloqué d'ici là, par rapport à ce qui s'est réellement passé, à ce que nous avons pu déboursier?

Mme Kelly Gillis: On a beaucoup parlé de retards ou de décaissements, et quand on regarde l'infrastructure, comme je l'ai dit, il y a 4 400 projets qui ont été approuvés et qui sont en cours partout au pays depuis les trois dernières années. L'activité économique commence avec notre approbation. C'est à ce moment-là que les contrats peuvent être accordés. C'est à ce moment-là que les gens peuvent embaucher. C'est à ce moment-là que les projets commencent et que les travaux sont entrepris au pays.

Les conversations que nous avons eues au sujet des flux de trésorerie et du report sont davantage une question de comptabilité et un indicateur de retard, à mon avis, parce que lorsque nous avons les 763 projets dont j'ai parlé qui ont été achevés ou qui représentent environ un demi-milliard de dollars, nous n'avons été facturés que pour 50 % de ces projets, et ce sont les projets qui ont été achevés.

M. Ken Hardie: Est-ce que les projets sont lancés aussi rapidement que nous le pensions?

Mme Kelly Gillis: Nous sommes en train de mettre sur pied des projets et de les faire approuver, comme dans le cas de 4 400 projets et...

M. Ken Hardie: Mais est-ce autant que nous pensions avoir depuis le début? Répondez brièvement par oui ou par non. Nous attendions-nous à plus d'activités?

Mme Kelly Gillis: Nous n'avons pas de plan précis quant à un nombre de projets par année, alors vous ne pouvez pas dire combien de projets auraient été réalisés.

Ce que je peux dire, c'est que les provinces et les territoires travaillent sur leurs priorités locales avec les municipalités et qu'ils nous présentent régulièrement des projets, et nous avons beaucoup d'activités en cours.

M. Ken Hardie: Non, ce n'est pas là où je veux en venir. Je suis désolé. Je dois être un peu précis, car mon temps est limité.

Qu'est-ce que notre expérience jusqu'à maintenant nous dit au sujet de la capacité des provinces et des municipalités d'être prêtes pour le genre d'investissements fédéraux que nous essayons de faire ici, tant sur le plan de la capacité financière que technique, afin que les projets soient prêts à démarrer?

Mme Kelly Gillis: Il y a certaines choses qui se passent à partir de cela. La phase deux est un programme de 10 ans qui permet aux provinces et aux territoires de planifier à plus long terme, en tenant compte de leurs propres réalités financières et de leur propre capacité. Je pense que c'est un élément vraiment important. De plus, les plans triennaux...

• (0925)

M. Ken Hardie: Je suis désolé, madame. Qu'est-ce que cela dit de leur capacité? Leur capacité de répondre à nos investissements est-elle mise à rude épreuve? Sont-elles capables de suivre le rythme?

Mme Kelly Gillis: Nous avons travaillé en étroite collaboration avec les provinces et les territoires pour mettre en place des programmes qui répondent à leurs priorités locales et, en même temps, faire une différence à l'échelle nationale.

M. Ken Hardie: Cela n'a pas répondu à la question. Je suis désolé.

Sont-elles capables de suivre le rythme? Les provinces ont-elles l'argent et les municipalités ont-elles l'expertise technique, ou ont-elles besoin d'aide supplémentaire pour intervenir?

Mme Kelly Gillis: Nous avons deux programmes en place avec la FCM pour l'aider sur le plan technique. Le premier est un programme de 75 millions de dollars pour aider à renforcer la capacité des collectivités à comprendre les possibilités liées aux changements climatiques. Il s'agit de leur donner du financement et de l'expertise technique pour les aider à s'assurer que leurs biens sont gérés et qu'elles tiennent compte des possibilités liées aux changements climatiques. Nous avons mis sur pied un autre programme de 50 millions de dollars pour permettre aux collectivités de gérer leurs biens. Ces deux aspects contribuent à leur propre capacité de veiller à ce qu'elles soient de bons intendants de leurs propres biens.

M. Ken Hardie: Ma question s'adresse à l'Autorité du pont Windsor-Détroit.

Vous êtes dans un PPP. Pouvez-vous me dire quelle est la nature et le montant, l'étendue du transfert des risques que comporte votre entente de PPP? Quel est le risque réel que vous transférez? Quelle est la valeur en dollars?

M. Bryce Phillips: Des risques ont été cernés au cours du processus d'approvisionnement. Une partie de ces mesures sont prévues dans le contrat et dans la réserve pour éventualités. Je ne vais pas entrer dans les détails au sujet du risque et du transfert. C'est commercialement sensible dans une tribune publique.

M. Ken Hardie: D'accord.

Pour ce qui est du pont lui-même, une fois qu'il sera opérationnel — et je suppose que nous nous tournons vers l'avenir —, nous avons beaucoup entendu parler, dans le cadre de certaines de nos études sur les corridors, de la nécessité d'utiliser la technologie et de recruter des participants aux programmes des négociants dignes de confiance.

Concevez-vous votre structure de façon à fournir la technologie nécessaire pour faciliter le passage des véhicules aux douanes? Participerez-vous au recrutement d'un plus grand nombre d'expéditeurs et de négociants dans une version du programme NEXUS, encore une fois pour vous assurer que tout se passe bien?

M. Bryce Phillips: Oui.

M. Ken Hardie: Excellent.

La présidente: Monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

Pour répondre à mon collègue d'en face, et corrigez-moi si je me trompe, Infrastructure Canada, selon le rapport du directeur parlementaire du budget, les fonds inutilisés de 727 millions de dollars étaient principalement attribuables à des dépenses retardées pour des projets d'infrastructure. C'est beaucoup d'argent que vous n'avez pas utilisé en raison des retards.

Les sommes de 100 000 \$ par jour, 400 000 \$ par jour après la première semaine, jusqu'à concurrence de 150 millions de dollars, sont convenues dans le contrat concernant le pont Champlain. Allons-nous récupérer cet argent?

Mme Kelly Gillis: Les négociations sur le contrat sont en cours et dès qu'elles seront terminées, une fois que nous connaissons la date, nous serons transparents, comme nous l'avons été par le passé.

M. Matt Jeneroux: Est-ce un oui, que vous obtiendrez cet argent?

Mme Kelly Gillis: Nous serons transparents lorsque nous aurons une entente. Différentes choses se sont produites, comme les grèves, qui comportent des risques différents pour différentes parties. Ce sont des discussions commerciales qui sont en cours. Comme par le passé, lorsque ces ententes seront conclues, nous serons transparents.

M. Matt Jeneroux: Permettez-moi de citer le ministre Cham-pagne lorsqu'on lui a posé la même question:

Il n'y a aucune marge de manoeuvre. Comme je l'ai dit, le contrat est clair. Nous allons examiner les modalités du contrat et, croyez-moi, nous allons les appliquer de façon juste et équitable parce que nous sommes le gouvernement du Canada, mais comme je l'ai dit, il y aura des conséquences tant sur le plan du calendrier que du contrat.

Lequel d'entre vous a tort?

• (0930)

Mme Kelly Gillis: Nous disons la même chose.

M. Matt Jeneroux: Il dit qu'il y aura des pénalités. Vous dites que vous allez être...

Mme Kelly Gillis: Je ne dis pas que nous ne le ferons pas. Je dis que nous en discutons de manière confidentielle en ce moment, et que différentes parties sont concernées selon l'évolution des événements, par exemple s'il y a des grèves. Lorsque les négociations sont en cours, nous n'en parlons pas en public et nous ne négocions pas les ententes en public, mais une fois que nous les aurons conclues, nous serons très transparents, comme nous l'avons été dans le passé.

M. Matt Jeneroux: Il semble que le ministre, lui, puisse en parler, madame la sous-ministre.

Est-ce qu'on a demandé à votre ministère de trouver des moyens d'équilibrer le budget d'ici 2019?

Mme Kelly Gillis: Je pense que cette question s'adresse au ministère des Finances.

M. Matt Jeneroux: Vous jouez un grand rôle. Vous dépensez plus de 180 milliards de dollars en infrastructure. Vous a-t-on demandé de trouver des moyens d'équilibrer le budget en 2019?

Mme Kelly Gillis: On nous accorde une certaine enveloppe budgétaire et nous avons un mandat à respecter, et nous remplissons ce mandat. Merci.

M. Matt Jeneroux: Le ministre vous a-t-il demandé de trouver des moyens d'équilibrer le budget en 2019?

Mme Kelly Gillis: Nous avons reçu notre enveloppe budgétaire. Nous avons été investis d'un mandat précis et nous dépensons en fonction de ce mandat.

M. Matt Jeneroux: Vous êtes ici pour demander encore plus d'argent. En tant qu'opposition officielle, nous sommes ici pour demander des comptes au gouvernement sur ses promesses. Il avait promis d'équilibrer le budget en 2019. Je vous demande, vous qui êtes ici pour demander plus d'argent et qui avez déjà prévu des dépenses d'infrastructure de plus de 180 milliards de dollars pour les 12 prochaines années, si votre ministre vous a demandé de trouver des moyens pour tenir sa promesse d'équilibrer le budget en 2019.

Mme Kelly Gillis: Comme je l'ai dit, nous avons un budget précis. On nous demande de mettre en oeuvre le Plan Investir dans les infrastructures du Canada, et c'est ce que nous faisons.

M. Matt Jeneroux: Mais vous êtes ici pour demander plus d'argent...

La présidente: Je suis désolée, mais je dois vous interrompre.

M. Matt Jeneroux: C'est une question simple. Vous a-t-il demandé de le faire, oui ou non?

La présidente: ... mais s'il s'agit d'une question répétitive, elle peut être déclarée irrecevable, et je ne veux pas empiéter sur le temps de personne.

M. Matt Jeneroux: Avez-vous parlé au ministre récemment?

La présidente: C'est la même question.

Nous allons passer à M. Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci madame la présidente.

Tout d'abord, je tiens à dire que je suis très heureux que vous encouragiez vos partenaires à adopter une culture de gestion des actifs disciplinée alors que vous faites ces investissements dans les municipalités essentiellement. Ces investissements viennent bonifier les investissements stratégiques et alléger la pression sur les contribuables fonciers. Je suis heureux que vous preniez cette direction.

J'ai quelques questions. Je vais d'abord les poser, puis je vous donnerai à tous l'occasion d'y répondre.

La première s'adresse à vous, monsieur Phillips. Ma question porte sur le travail réalisé non seulement pour la construction du pont, mais également avec vos partenaires pour l'intégration future de la logistique, des corridors commerciaux et des choses de ce genre. Est-ce que ce travail se fait maintenant ou est-ce qu'on s'attend à ce qu'il se fasse après la construction du pont? C'est ma première question.

Ma deuxième question concerne les observations de M. Masse sur les retombées locales. Y a-t-il un plan de secours immédiat pour ces localités pour remédier aux conséquences de la construction? Nous savons tous que le projet a des répercussions sur le milieu, y compris sur le milieu des affaires et sur les résidents qui habitent directement dans le secteur.

Enfin, madame Gillis, lorsque le directeur parlementaire du budget a comparu devant le Comité récemment, il a été question du rythme auquel le financement des infrastructures afflue du gouvernement fédéral. Pouvez-vous nous dire comment et quand les remboursements sont effectués?

Le directeur parlementaire du budget a également parlé de la pénurie de main-d'oeuvre dans certaines régions et de l'absence de projets prêts à démarrer dans d'autres. Du point de vue de votre ministère, quel est le plus grand obstacle que le gouvernement fédéral doit surmonter pour que les projets soient achevés en temps opportun?

Nous pourrions peut-être commencer par M. Phillips.

M. Bryce Phillips: Je vous remercie d'avoir posé ces questions.

Pour répondre à votre première question, nous avons entamé des discussions avec divers partenaires des deux côtés de la frontière au sujet de la construction d'un point d'entrée au pont et de la façon dont ce projet va se dessiner.

Dans le cadre du processus d'approvisionnement, environ 20 % de la conception est réalisée dans le cadre d'un appel d'offres, de sorte que, naturellement, la conception n'est pas terminée. Elle fait partie du travail réalisé actuellement par Bridging North America. Les responsables consultent divers intervenants. Nous participons à ces discussions, notamment à celles sur la technologie à utiliser pour que le passage à la frontière soit fluide, par exemple si vous présentez votre manifeste tôt, vous aurez un accès direct.

M. Vance Badawey: Tout le travail vise à assurer la fluidité?

● (0935)

M. Bryce Phillips: C'est exact.

Pour ce qui est de votre seconde question sur les retombées locales, je vais vous donner un aperçu puis je céderai la parole à Heather pour voir si elle a quelque chose à ajouter.

Nous travaillons avec nos partenaires locaux des deux côtés de la frontière. L'une des choses que Bridging North America fera, c'est de faire venir 3 000 travailleurs en construction pour la construction du pont. Nous tentons actuellement de trouver où seront logées ces 3 000 personnes. Les collectivités pourront profiter des retombées du projet de pont en saisissant certains des débouchés commerciaux.

Cela dit, nous travaillons également à l'élaboration du plan des retombées locales et collaborons avec Bridging North America pour mettre en place les plans précis des deux côtés de la frontière afin que la société puisse s'acquitter de ses obligations contractuelles. Je sais que Heather et son équipe travaillent en étroite collaboration avec Bridging North America sur ces retombées locales.

Avez-vous quelque chose à ajouter, Heather?

Mme Heather Grondin: Nous savons très bien qu'un projet de reconstruction de cette taille et de cette portée pourrait avoir des répercussions sur les collectivités des deux côtés de la frontière. Nous avons cerné un certain nombre de mesures qui doivent être prises par notre constructeur pour atténuer ces impacts. Ces mesures devront coïncider avec l'échéancier de la construction.

M. Vance Badawey: Est-ce qu'il serait possible de nous remettre un compte rendu écrit des progrès sur des éléments précis? Je crains, comme M. Masse, j'en suis sûr, que ces travaux de construction aient des conséquences négatives sur les entreprises en particulier, ainsi que les résidents.

Pourrions-nous obtenir au cours des prochaines semaines un document, par exemple un plan d'atténuation, ainsi que les détails des travaux que vous réalisez?

Madame Gillis.

Mme Kelly Gillis: Nous travaillons en étroite collaboration avec le directeur parlementaire du budget. La modélisation utilisée est basée sur les flux de trésorerie. Comme je l'ai déjà dit, parce que cela survient souvent après coup, au fur et à mesure que nous progressons, nous modifions le modèle de remboursement avec les provinces et les territoires. Nous nous penchons sur ce que nous appelons la facturation proportionnelle en cours d'année pour que ce qui se passe sur le terrain cadre mieux avec la réalité économique. Nous pourrions ainsi acheminer les fonds en fonction de cette réalité économique. Nous le ferions deux fois pendant l'année et une fois à la fin de l'année. Nous n'attendrions pas que les projets soient terminés, parce que cette méthode ne correspond pas à la réalité sur le terrain.

Nous avons lancé un projet pilote. Nous avons fait nos premiers paiements avec l'Alberta, selon la facturation proportionnelle dans le cadre de la seconde phase. La Saskatchewan et la Nouvelle-Écosse participent aux projets pilotes. Le projet nécessite également de changer les systèmes de comptabilité des municipalités; il sera donc mis en oeuvre progressivement au cours des prochaines années. Nous allons de l'avant pour essayer de rapprocher les flux de trésorerie de l'activité économique.

Le plus grand obstacle dans les provinces et les territoires, c'est que ceux-ci connaissent une forte demande et ont un processus de sélection et d'établissement des priorités en place. Nous devons travailler en étroite collaboration avec eux pour pouvoir tenir compte

de leurs réalités et besoins locaux dans l'établissement des résultats nationaux que nous souhaitons obtenir.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Jeneroux, vous avez deux minutes.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

Pour revenir à certaines des questions qui ont été posées aujourd'hui, si je peux être honnête, manifestement la témoin n'a pu répondre à aucune des questions. La seule question à laquelle elle a pu répondre, c'est de nous revenir sur les 477 millions de dollars pour la Banque de l'infrastructure du Canada.

Cela nous ramène encore une fois à ce que je disais au départ, à savoir que le ministre est responsable de ces prévisions budgétaires et qu'il n'est pas ici aujourd'hui. La seule témoin, la sous-ministre, a indiqué à maintes reprises qu'elle avait l'intention de faire preuve de transparence, et je pense qu'elle fait tout, sauf cela. J'ai posé une question simple: a-t-elle parlé avec le ministre de l'équilibre budgétaire? Elle ne peut même pas répondre à cette question.

Lors des prochaines réunions où nous étudierons le Budget supplémentaire des dépenses, si la sous-ministre n'est pas en mesure de répondre aux questions, nous devrions convoquer le ministre. Même que si le groupe du pont Champlain était présent ici, ce serait plus utile.

Je pense qu'au bout du compte, la témoin n'a donné que des non-réponses.

Merci.

La présidente: Merci, monsieur Jeneroux.

Monsieur Masse, vous avez deux minutes.

M. Brian Masse: Merci.

Je vais revenir à une question que nous avons posée au début au sujet de l'Autorité du pont Windsor-Détroit. Celle-ci a commencé à se réunir avec des représentants du pont Ambassador.

Y a-t-il actuellement des réunions avec les responsables du pont Ambassador depuis les dernières que Dwight Duncan a organisées? Y a-t-il eu des réunions sur une base permanente avec eux?

● (0940)

M. Bryce Phillips: Mon mandat est le pont international Gordie-Howe, alors je ne m'occupe pas du pont Ambassador.

M. Brian Masse: Il n'y a donc pas eu de réunions entre vous et l'Autorité du pont Windsor-Détroit au sujet du pont Ambassador. Le public s'inquiète beaucoup du lien entre les deux.

M. Bryce Phillips: Oui, ce n'est pas moi.

M. Brian Masse: Merci. Je voulais simplement que ce soit clair, car j'en entends souvent parler.

En ce qui concerne les trois plans de travail que M. Badawey a demandés, seront-ils mis à la disposition du public pour que ce dernier puisse voir les résultats? Seront-ils publiés sur votre site Web?

Mme Heather Grondin: Oui, nous avons déjà publié de l'information sur nos mesures d'atténuation sur notre site Web. Nous continuerons de fournir cette information au public.

M. Brian Masse: Avez-vous des éléments précis, comme l'atténuation de la pollution atmosphérique et ainsi de suite? L'information sera-t-elle présentée selon les différents enjeux? La qualité de l'air est un enjeu; la construction et les affaires en sont d'autres.

Est-ce que l'information sera présentée selon l'enjeu ou si aucune décision n'a encore été prise?

Mme Heather Grondin: Nous en tiendrons compte lorsque nous examinerons l'information que nous devons présenter.

M. Brian Masse: Merci beaucoup.

La présidente: Merci.

Je dois lire ce qui suit:

Conformément au paragraphe 81(5) du Règlement, le Comité procédera maintenant au vote sur le Budget supplémentaire des dépenses (A) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019, sous la rubrique Infrastructure Canada, soit les crédits 1a, 5a et 10a sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada, et du crédit 1a sous la rubrique Autorité du pont Windsor-Détroit.

Y a-t-il consentement unanime pour que nous traitions de tous les crédits en une seule motion?

M. Matt Jeneroux: Madame la présidente, me permettez-vous de demander un vote par appel nominal pour chacun?

La présidente: Oui, pas de problème.

Puis-je mettre aux voix tous les crédits en une seule motion?

M. Brian Masse: Nous souhaitons qu'il y ait des votes distincts.

La présidente: Vous voulez qu'il y ait un vote distinct pour chacun.

M. Brian Masse: Ou nous pouvons les inscrire avec dissidence, si cela vous convient.

M. Vance Badawey: Nous pouvons faire des votes distincts.

La présidente: Nous allons procéder à des votes individuels.

M. Brian Masse: Nous pouvons tous les faire. Je préférerais simplement qu'ils soient avec dissidence.

Pardon. Vous avez demandé un vote par appel nominal.

La présidente: Nous allons procéder à un vote par appel nominal.

Y a-t-il consentement unanime pour que tous les votes se fassent par appel nominal?

M. Brian Masse: Nous allons faire des votes distincts.

La présidente: Vous voulez des votes distincts. D'accord, ça va. Pas de problème.

BUREAU DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

Crédit 1a — Dépenses de fonctionnement.....34 484 247 \$

(Le crédit 1a est adopté avec dissidence par 6 voix contre 3.)

BUREAU DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

Crédit 5a — Dépenses en capital.....257 522 708 \$

(Le crédit 5a est adopté avec dissidence par 6 voix contre 3.)

BUREAU DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

Crédit 10a — Subventions et contributions.....256 150 700 \$

(Le crédit 10a est adopté avec dissidence par 6 voix contre 3.)

AUTORITÉ DU PONT WINDSOR-DÉTROIT

Crédit 1a — Paiements à l'Administration.....283 605 894 \$

(Le crédit 1a est adopté par 9 voix contre 0.)

La présidente: Dois-je faire rapport à la Chambre des crédits sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada?

Des députés: D'accord.

La présidente: Merci beaucoup.

Avant que nous ne suspendions la séance pour passer au prochain volet, vous avez sous les yeux une petite demande budgétaire pour la vidéoconférence que nous tenons sur le projet de loi C-86.

(La motion est adoptée.)

La présidente: Merci.

Je vais suspendre la séance quelques instants pendant que nous préparons la vidéoconférence pour la prochaine partie de la réunion.

Merci à tous les représentants du ministère de leur présence.

• (0945) _____ (Pause) _____

• (0950)

La présidente: [*Difficultés techniques*] Monsieur Lantin.

M. Peter Lantin (président, Conseil de la Nation Haida): M'entendez-vous? Est-ce que l'image est correcte?

La présidente: Pouvez-vous essayer à nouveau? Pourriez-vous vous présenter pour voir si nos systèmes fonctionnent, s'il vous plaît?

M. Peter Lantin: Bonjour à tous et salutations de Haida Gwaii. Je vous remercie de me donner l'occasion de...

La présidente: Pardon, monsieur Lantin. Attendez un instant. Quelque chose ne fonctionne pas correctement.

Pouvons-nous essayer avec Mme Slett?

Marilyn, pouvez-vous commencer?

Chef Marilyn Slett (conseillère en chef, Heiltsuk Tribal Council): Bonjour. M'entendez-vous?

• (0955)

La présidente: Oui, nous vous entendons bien. Voulez-vous commencer?

Chef Marilyn Slett: Bien sûr. Êtes-vous prêts?

La présidente: Nous sommes prêts. Nous espérons simplement que nos systèmes fonctionneront également.

Allez-y, vous avez cinq minutes.

Chef Marilyn Slett: Bonjour.

Je m'appelle Káwázil, Marilyn Slett. Je suis la conseillère en chef du conseil tribal Heiltsuk, le conseil des élus de la Première Nation Heiltsuk.

Nous appuyons le Canada dans la construction de corridors maritimes de calibre mondial qui sont sûrs et concurrentiels et qui assurent la protection de l'environnement côtier. Nous gérons notre territoire marin traditionnel depuis des milliers d'années. Nous estimons qu'il est d'une importance capitale que les corridors maritimes soient sûrs et sains. Le Comité a beaucoup entendu dire qu'il est nécessaire que le transport maritime soit concurrentiel sur le plan financier, ce qui suppose l'adoption d'approches à faible coût. Les Heiltsuks croient que les corridors maritimes de calibre mondial valent la peine d'être financés si des réseaux sûrs et écologiquement viables sont créés où l'industrie paie sa juste part pour compenser les risques contemporains; c'est ce que demande le public.

Nous avons trois grandes observations.

Premièrement, pour que le réseau de corridors maritimes soit de calibre mondial, le gouvernement doit être en mesure de contrôler le trafic dans les zones écologiques et les zones de pêche vulnérables. La nation Heiltsuk a soulevé cet enjeu au sujet du projet de loi C-48, Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers, mais la version définitive ne renfermait pas cette recommandation. Le Comité a la possibilité, lorsqu'il se penche sur d'autres lois comme la Loi sur le pilotage, d'inclure un pouvoir de décision concernant les secteurs où les navires, en particulier les transporteurs pétroliers, peuvent naviguer ou non dans les zones vulnérables.

La réglementation des corridors maritimes est la mesure la plus efficace pour éviter les déversements dans les zones vulnérables. Compte tenu de leur expérience avec le déversement de pétrole du *Nathan E. Stewart* en 2016, les Heiltsuks savent que les déversements de pétrole coûtent cher à tout le monde: aux gouvernements, aux communautés autochtones et aux propriétaires de navires. Des millions de dollars ont été dépensés pour sortir le bâtiment de l'eau et régler d'autres aspects du déversement. Les Heiltsuks ont dépensé des sommes considérables pour prendre des mesures à la suite du déversement et pour négocier une étude d'impact environnemental approfondie. Le coût de notre étude d'impact environnemental et des mesures correctives que nous avons prises est inconnu à ce jour, mais il sera substantiel. L'incident fait actuellement l'objet d'un litige, qui devrait être long et coûteux.

Tous les règlements en vigueur n'ont pas pu empêcher le déversement du *Nathan E. Stewart* dans une zone de pêche cruciale. Un seul officier était sur la passerelle pendant son quart alors qu'il en aurait fallu deux. Il n'avait pas les qualifications de pilotage nécessaires. Il s'est endormi. Les alarmes de navigation étaient éteintes et les intervenants en cas de déversement ne sont pas arrivés et n'ont pas déployé les barrages flottants à temps pour contenir le déversement. Le régime d'indemnisation actuel ne compense pas [*Difficultés techniques*] ni les pertes culturelles. À long terme, la réglementation des corridors maritimes est dans l'intérêt de tous, y compris de l'industrie et du gouvernement, parce qu'elle permettra d'éviter les déversements dans les zones où ils auraient les conséquences les plus graves.

Deuxièmement, un réseau de corridors maritimes de calibre mondial doit comprendre le recours à des pilotes autochtones et, s'il n'y a pas de pilotes autochtones sur la côte ouest, à des pilotes locaux et des marins qui connaissent très bien la côte. Ces derniers accorderont la priorité à la sécurité et à la protection de l'environnement côtier, parce que ces éléments sont à la base de leurs pratiques traditionnelles.

Troisièmement, les Heiltsuks reconnaissent que, même si les meilleures mesures de protection sont en place, il peut y avoir des accidents. Il faut donc créer un centre d'intervention en cas de déversement de calibre mondial. La nation Heiltsuk avait proposé la construction d'un centre d'intervention maritime autochtone à Bella Bella, lequel pourrait procéder à une intervention dans un délai maximal de cinq heures, et notre centre autochtone d'intervention maritime aurait des navires d'intervention d'urgence prêts à intervenir au lieu du système actuel de remorqueurs, des dirigeants autochtones [*Difficultés techniques*], les conditions météorologiques et les zones précises qui seraient en danger.

Les travaux du Comité permanent sont pour le Canada une véritable occasion de consulter les Heiltsuks et les autres peuples autochtones directement. Nous sommes heureux de constater que des progrès sont réalisés dans le cadre de mesures législatives qui

prévoient une certaine participation des Autochtones. Toutefois, il est nécessaire d'appliquer la DNUDPA dans son intégralité et de faire participer pleinement les peuples autochtones. Ce n'est que lorsque le Canada reconnaît notre autodétermination sur nos territoires qu'il y a une véritable réconciliation.

Gayaxsixa. Merci.

La présidente: Merci beaucoup, madame Slett.

Essayons de nouveau avec M. Lantin.

D'accord, essayons M. Helin.

● (1000)

M. John Helin (maire, Lax Kw'alaams Band): Merci. Je m'appelle John Helin et je suis maire de Lax Kw'alaams. En général, ce poste est celui de conseiller en chef, mais dans ma communauté, on m'appelle le maire.

Située sur la côte nord de la Colombie-Britannique, notre bande comprend environ 4 000 membres. Nous vivons de la mer depuis des milliers d'années comme d'autres Premières Nations du pays. Nous valorisons notre environnement, qu'il s'agisse de l'eau, de la mer ou de l'air. Nous avons la plus grosse flotte de pêche au filet maillant sur la côte. Hélas, nos pêcheurs ne peuvent plus gagner leur vie, alors nous devons examiner les autres possibilités qui se présentent.

Nous sommes opposés au moratoire sur les pétroliers qui est en cours. Nous n'avons pas été consultés. On invoque la forêt pluviale du Grand Ours pour nous imposer cela. Le gouvernement de la Colombie-Britannique adopte encore une autre loi sans nous consulter. Au bout du compte, nous nous retrouverons probablement devant les tribunaux. Ce n'est pas l'endroit où nous voulons aller. Nous voulons être en mesure de gagner décemment notre vie sur nos territoires traditionnels, comme le disent certains groupes des Premières Nations qui ont gagné devant les tribunaux.

Lorsque le premier ministre parle de consultation, de réconciliation, d'autonomie, l'interdiction des pétroliers est une approche qui nous ferme des portes. Je pense qu'il m'incombe, à titre de dirigeant de ma collectivité, de consulter mes membres pour savoir ce qu'ils veulent. Cela ne devrait pas nous être imposé par le gouvernement à Ottawa.

Il est important d'examiner d'autres possibilités. J'ai récemment rencontré des représentants de la Colombie-Britannique. Nous nous réunirons de nouveau sous peu pour discuter d'une stratégie énergétique pour le nord de la province. Pour ceux qui ne le savent pas, le gouvernement fédéral a fait une étude il y a quelques années sur les ports de la Colombie-Britannique et le pétrole. Les deux ports les plus sécuritaires étaient celui de Grassy Point, juste en face de ma collectivité, et celui dans la région de Prince Rupert, sur l'île Ridley. Cette étude a souligné très clairement que le pire port est celui de Burnaby.

Encore une fois, les gens de la région devraient avoir voix au chapitre. Nous ne serons pas tous d'accord, comme membres des Premières Nations ou du grand public, quant aux choses que nous désirons faire sur nos territoires traditionnels, mais nous ne devrions pas laisser les ONG venir sur nos territoires et nous diviser. Cela a été fait très clairement dans le cadre du projet de gaz naturel liquéfié Pacific NorthWest. Des membres de ma communauté étaient sur l'île Lelu et ont dit qu'ils étaient des chefs héréditaires. Nous connaissons notre communauté. Nous connaissons nos membres. De toute évidence, des fonds ont été affectés à ce projet et cela a divisé les gens. C'est très réel. Ce que j'aimerais faire comme dirigeant élu de ma collectivité, c'est obtenir des renseignements valides sur tout projet qui sera proposé, les communiquer à nos membres et les laisser se prononcer par référendum. Pour nous, ce projet de gaz naturel liquéfié Pacific NorthWest a été exactement comme une élection ordinaire pour mon poste à la mairie, où tous ont reçu la même information. Des renseignements de sources indépendantes ont été acheminés à tous les membres de la communauté, et cela a fait basculer le vote: alors que 100 % des membres avaient voulu voter non, plus des deux tiers l'ont appuyé. C'est l'approche que nous désirons privilégier pour toute proposition touchant notre territoire traditionnel.

La présidente: Nous allons passer à notre deuxième témoin, M. Helin, de la Eagle Spirit Energy Holding Ltd.

Bienvenue.

M. Calvin Helin (président et chef de direction, Eagle Spirit Energy Holding Ltd.): [Le témoin s'exprime en sm'algyax.]

Merci beaucoup de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui.

Je parle au nom de la Eagle Spirit et du conseil des chefs. Le conseil des chefs représente environ 35 collectivités, de Lax Kw'alaams jusqu'à Fort McMurray. Je vais parler notamment du projet de loi C-48, mais j'aurai quelques commentaires à faire sur le projet de loi C-69.

Une réunion de tous nos chefs a eu lieu à Vancouver il y a quelques semaines. Le conseil des chefs s'oppose totalement au projet de loi C-48. Leur préoccupation générale est qu'ils ont des droits constitutionnels sur leur territoire traditionnel. Ils sont d'avis que personne, en particulier ceux qu'ils appellent les « écolos élitistes lapeurs de cafés au lait », ne devrait venir sur leur territoire et essayer de leur enfoncer quelque chose dans la gorge. Ils considèrent que c'est tout à fait inapproprié. Aucune consultation n'a eu lieu.

John vous a parlé de la collectivité de Lax Kw'alaams. Toutes les communautés situées le long du tracé estiment que le projet de loi porte atteinte à leur droit de contrôler ce qui se passe sur leur territoire traditionnel.

Le conseil des chefs a adopté une résolution visant à rejeter le projet de loi C-48 par des moyens juridiques et autres; nous allons donc aller de l'avant. Le Comité ignore peut-être qu'il existe une coalition nationale des chefs. Il s'agit d'un groupe de chefs de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, et ceux des deux territoires du Nord s'y joindront probablement. Ils en ont plus qu'assez de ce programme environnementaliste qu'on leur impose. À leur avis, les responsables sont les groupes environnementaux financés par les Américains. De nombreuses preuves vont dans ce sens.

Ils ont adopté une résolution semblable. Nous estimons qu'environ 200 Premières Nations s'opposeront aux projets de loi C-48 et C-69, et je vais expliquer cela un peu plus en détail. Ces

résolutions ont été incorporées, et j'ai d'autres informations pour vous.

Nos chefs se posent aussi la question suivante: comment se fait-il que cette proposition vise essentiellement à interdire un important trafic commercial sur une moitié de la côte de la Colombie-Britannique, alors que le transport de pétrole et de carburants par navire se fait partout ailleurs au Canada? Environ 4 000 pétroliers se rendent chaque année sur la côte Est: 82 millions de tonnes de pétrole et de produits pétroliers, et 25 millions de tonnes de pétrole brut et de produits pétroliers entrent et sortent des 39 ports. Les villes de Québec et de Montréal reçoivent 89 % de ces marchandises. Ils se demandent si le gouvernement fédéral envisagerait d'imposer une telle interdiction au Québec ou ailleurs.

Nous venons du Nord, et les préoccupations environnementales sont sur notre liste de priorités absolues. C'est pourquoi nous avons participé à ce projet. À notre avis, notre modèle environnemental est probablement le plus perfectionné et le plus robuste au monde relativement au plan de protection des océans proposé par le gouvernement fédéral. Selon nous, cela est un minimum. Nous respecterons volontairement une norme beaucoup plus élevée. Le gouvernement ne cesse de parler de 1,5 milliard de dollars, je crois, pour la protection des océans; toutefois, il n'explique pas que cela s'applique à 14 000 kilomètres de littoral le long de toute la côte canadienne, alors qu'il faudrait consacrer une telle somme à un seul secteur.

• (1005)

Nous respectons le droit des autres peuples autochtones sur leur territoire traditionnel de ne pas être d'accord avec cette position, et c'est la position de nos chefs. En même temps, la convention entre les Premières Nations et dans la loi est qu'on peut avoir une opinion sur le territoire de quelqu'un d'autre, mais qu'on n'a pas le droit de déterminer ce qui s'y passe.

• (1010)

La présidente: Monsieur Helin, voulez-vous conclure?

M. Calvin Helin: Les projets de loi C-48 et C-69 sont incompatibles avec les articles 23 et 26 de la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones. Les chefs de conseil, et probablement la National Coalition of Chiefs, vont déposer des plaintes auprès des Nations unies invoquant la violation des droits de la personne en vertu de la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones, la violation des traités et des droits ancestraux, l'application d'une politique d'ingénierie sociale colonialiste inacceptable qui empêche les Canadiens les plus pauvres d'exercer leur droit inhérent de générer leurs propres revenus à leurs propres fins.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Helin. Je suis désolée de devoir vous interrompre.

M. Calvin Helin: Une dernière chose.

Nous avons travaillé avec les trois provinces de l'Ouest et nous allons collaborer avec les deux territoires du Nord. Nous voulons qu'un accord sur le corridor énergétique soit signé et appuyé par les trois provinces de l'Ouest et les deux territoires du Nord.

La présidente: Merci beaucoup.

Malheureusement, nous allons devoir entendre M. Lantin par téléphone.

Êtes-vous là, monsieur Lantin?

M. Peter Lantin: Oui, je suis ici. M'entendez-vous bien?

La présidente: Oui, sans problème. S'il vous plaît, vous avez cinq minutes.

M. Peter Lantini: Salutations de Haida Gwaii.

M'entendez-vous bien?

La présidente: Continuez de parler. Nous vous arrêterons si nous avons un problème.

M. Peter Lantini: Je m'appelle *kil tlaats 'ga* Peter Lantini et je suis le président élu et porte-parole officiel de la nation haïda. Je vais commencer par mettre notre mémoire en contexte.

Le territoire de la nation haïda est vaste. Il englobe l'ensemble de Haida Gwaii et ses eaux environnantes. Il comprend toute l'entrée Dixon, la moitié du détroit d'Hecate, le détroit de la Reine-Charlotte à mi-chemin de l'île de Vancouver et il s'étend vers l'ouest au-delà de la limite de 200 milles marins. Haida Gwaii assure le soutien de notre peuple et de notre culture depuis des temps immémoriaux. Les terres, les océans et les créatures vivantes sont essentiels à la santé et au bien-être de la culture et des citoyens haïdas, ainsi que des citoyens du Canada.

Haida Gwaii doit être géré et entretenu selon des normes supérieures et un seuil de risque moins élevé pour deux raisons. Premièrement, nous gérons une grande partie de Haida Gwaii en collaboration avec les gouvernements fédéral et provincial. Deuxièmement, Haida Gwaii n'est pas assujéti à un traité et nous sommes en litige avec les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique en ce qui concerne Haida Gwaii.

Notre mémoire portera sur deux aspects. Le premier est le fardeau du risque posé par le transport maritime et le deuxième concerne les recommandations visant à prévenir ce risque.

En vertu du cadre réglementaire actuel du Canada, la nation haïda assume une partie inacceptable du risque posé par le transport maritime. Pour ceux qui ne savent pas où se trouve l'archipel Haida Gwaii, sachez que nous sommes situés dans un endroit très particulier au Canada. Haida Gwaii se trouve le long des principales routes maritimes des ports de Prince Rupert, Kitimat et Stewart. Nous sommes près de la grande route circulaire entre l'Amérique du Nord et l'Asie et de la route de navigation entre le Sud des États-Unis et l'Alaska. Les projets de terminaux de gaz naturel liquéfié et d'autres expansions commerciales, y compris le projet d'oléoduc de Kinder Morgan, entraîneraient une augmentation du trafic maritime dans les eaux territoriales des Haïdas.

Nos préoccupations quant au fardeau du risque inacceptable ne sont pas sans fondement. Plusieurs grands navires de charge ont failli s'échouer et causer des déversements majeurs. Il s'agit du *Simushir* en 2014, du *North Star* en 2015 et du *Prestige* plus tôt cette année. Depuis le quasi-accident du *Simushir* en 2014, la priorité de la nation haïda est demeurée la même. La prévention est la priorité.

Bien que la nation haïda collabore avec la Garde côtière canadienne pour établir un plan d'intervention à Haida Gwaii, le récent incident du *Nathan E. Stewart* en territoire Heiltsuk démontre que tout plan d'intervention sera inefficace pour nettoyer ou empêcher les produits pétroliers d'atteindre le littoral. La possibilité très réelle que notre peuple ne puisse plus compter sur nos océans est ce qui nous pousse à nous assurer que ces catastrophes ne se produisent pas.

Nous proposons quatre stratégies de prévention. Premièrement, le Canada doit imposer un moratoire permanent sur le transport des produits pétroliers par Haida Gwaii et les eaux de la côte Nord. Les citoyens haïdas ont imposé, par l'entremise des assemblées législatives de la nation haïda, un moratoire permanent sur le

transport de grandes quantités de tous les produits pétroliers dans les eaux de Haida Gwaii. Nous exhortons le Canada à faire de même. Le Canada doit non seulement mettre en œuvre la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers, mais aussi étendre le moratoire pour y inclure l'exportation de tous les combustibles fossiles et les hydrocarbures persistants et non persistants dans les eaux de Haida Gwaii et de la côte Nord.

Notre deuxième stratégie préventive est que le Canada doit prendre des mesures pour établir une distance sécuritaire au large des côtes pour le trafic maritime existant. Depuis 2015, la nation haïda préconise une zone d'atténuation des risques de 50 à 100 milles marins au large de la côte ouest de Haida Gwaii. Parcs Canada et le MPO ont également adopté un objectif semblable dans le cadre du plan Terre, mer et gens de Gwaii Haanas, qui vient d'être approuvé par les gouvernements du Canada et de la nation haïda.

La troisième stratégie de prévention: le Canada doit s'engager à affecter des navires de sauvetage océaniques. Des études récentes ont montré qu'un navire-remorqueur dans les régions nordiques améliorera considérablement les délais d'intervention et les taux de réussite. Cela a été fait dans le cadre d'une étude menée par le centre de transport maritime responsable Clear Seas, mais le Canada ne s'est engagé à louer que deux navires-remorqueurs pour une période d'essai de trois ans. Il n'a pris aucun engagement pour les navires permanents. Le Canada doit mettre en œuvre des solutions à long terme, avec au moins deux navires sur la côte Nord et un navire stationné en permanence à Haida Gwaii.

La quatrième et dernière stratégie de prévention est que le Canada doit respecter ses obligations internationales. Nous rappelons au Canada que les organismes de gestion collaborative établis dans le cadre de l'accord Haïda-Canada sont disponibles pour entamer la mise en œuvre de la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones d'une manière qui respecte et met en œuvre la réconciliation.

• (1015)

En résumé, le cadre réglementaire actuel du commerce maritime du Canada ne répond pas à nos préoccupations. Nous recommandons que le Canada étende le moratoire sur les pétroliers pour y inclure les produits pétroliers raffinés, qu'il prenne des mesures pour s'assurer que les navires passent à une distance sécuritaire au large de Haida Gwaii et, enfin, qu'il assure la présence permanente d'un navire-remorqueur à Haida Gwaii.

Merci.

La présidente: Madame Anderson, vous avez cinq minutes.

Mme Natalie Anderson (coordonnatrice des références, Tribus des Cowichans): Merci.

'Uy' skweyul. Bonjour.

Je suis ici au nom des tribus Cowichan, une bande moderne régie par la Loi sur les Indiens, descendante de la nation historique Cowichan, qui comprend également la Première Nation Lyackson, la Première Nation Halalt, la tribu Penelakut et la Première Nation Stz'uminus. Compte tenu de la vaste portée de ce comité et des préoccupations de notre communauté, ma déclaration d'aujourd'hui portera sur les répercussions de la chaîne d'approvisionnement à destination et en provenance des ports de l'Ouest, plus précisément sur les effets cumulatifs de la navigation de plaisance et des ancrages connexes.

À titre de communautés côtières, les tribus Cowichan subissent depuis des décennies les impacts sans cesse croissants des activités de navigation et de transport et des mouillages connexes. Lorsque nos préoccupations ont été communiquées aux législateurs et aux organismes de réglementation par le passé, dans le meilleur des cas, on nous a donné l'assurance que la santé de l'économie canadienne profite à tous les citoyens ou que le plan de protection des océans minimisera, annulera ou inversera ces impacts. Dans le pire des cas, on nous ignore carrément ou on nous dit que ces impacts sont inévitables en raison du progrès.

Dans toutes les collectivités côtières, les prétendus avantages des activités maritimes qui contribuent à l'économie canadienne ne se concrétisent presque jamais et ne compensent certainement pas les impacts. La pression exercée sur les collectivités de la côte pour qu'elles acceptent et assument le fardeau de l'activité économique est à la fois déséquilibrée et irresponsable. Elle contribue directement à l'aliénation continue des Premières Nations en particulier — à titre d'ayants droit et de parties prenantes — de leurs terres, de leurs eaux et de leur mode de vie traditionnels.

De plus, la contribution aux changements climatiques et d'autres impacts environnementaux néfastes, comme la population décroissante et en détresse des épaulards du Sud, ne peuvent être écartés. La réalité du changement climatique devrait de toute évidence, de même que la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones, être utilisée de manière significative et urgente pour guider toute politique, loi ou réglementation future.

Le Plan de protection des océans, ou PPO, est souvent présenté dans le domaine politique comme une panacée pour toutes les préoccupations soulevées par les tribus Cowichan. Cependant, en termes techniques et pratiques, le PPO est sous-financé, il porte à confusion et offre un autre exemple de l'approche paternaliste du gouvernement lorsqu'il élabore des plans et prend des décisions qui ajoutent aux impacts et aux restrictions sur nos droits et titres. Il ne fait aucun doute que les employés fédéraux travaillent aussi fort qu'ils le peuvent, et ces efforts sont appréciés. Cependant, il n'est pas approprié d'évacuer les préoccupations liées aux impacts maritimes en invoquant le PPO d'une part, alors que, d'autre part, ce regroupement complexe d'initiatives côtières disparates est sous-financé et mis en oeuvre de façon inefficace.

Par ailleurs, le PPO ne tient pas sérieusement compte de la réalité historique des effets cumulatifs et croissants. Bien que le PPO prévoie une équipe qui s'occupe des effets cumulatifs, celle-ci semble se concentrer uniquement sur l'activité des navires, tout en ignorant les impacts croissants et cumulatifs sur la côte Ouest. De plus, les efforts de consultation et de mobilisation sont entravés lorsque les données de base ne permettent pas de mesurer à quel point les Premières Nations ont été aliénées de leurs territoires traditionnels et de leur mode de vie.

Par exemple, la question des ancrages a attiré beaucoup d'attention dernièrement et un protocole provisoire a été établi pour l'aborder. Toutefois, cette question ne peut être limitée à l'utilisation actuelle de l'ancrage ni à la façon de répondre aux augmentations. Les tribus Cowichan n'ont jamais été et ne sont toujours pas consultées de façon significative sur l'emplacement et l'utilisation de l'ancrage. Cela s'est traduit par les impacts liés à une mauvaise réglementation des ancrages de pêche, notamment la pêche illégale, l'introduction d'espèces envahissantes, le bruit et la pollution lumineuse et ainsi de suite. De façon plus générale, il ne suffit tout simplement pas d'examiner le statu quo et la façon de tenir compte de l'augmentation du commerce et du transport. Il est plutôt essentiel de faire une analyse complète des effets cumulatifs au cours

de l'histoire coloniale et de la façon d'intégrer les principes de réconciliation, de remise en état et de décolonisation dans les politiques, les règlements et les lois.

Les tribus Cowichan sont d'avis que votre comité et le gouvernement fédéral doivent comprendre que les structures et les activités commerciales ont eu et continuent d'avoir une incidence sur les droits et titres autochtones inhérents d'une communauté déjà marginalisée.

Huy tseep q'u. Merci.

● (1020)

La présidente: Merci beaucoup, madame Anderson.

Nous allons passer aux membres du Comité.

Allez-y, madame Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à remercier tous nos témoins de s'être joints à nous aujourd'hui. Je suis heureuse de vous entendre tous.

Comme vous le savez, nous avons entrepris cette étude, qui était en préparation depuis un certain temps, et nous commençons à tenir des réunions sur le sujet. Nous avons déjà effectué des déplacements, et je crois que nous les avons effectués dans le but de comprendre tant les défis que les ouvertures qui se présentaient du point de vue de notre système de transport et pour tenter de les entrevoir au moyen d'une étude logistique.

Toutefois, nous sommes constamment aux prises avec des mesures législatives qui semblent aller à l'encontre de l'étude que nous entreprenons, notamment les projets de loi C-48 et C-69. Certains témoins ont mentionné des mesures de la Loi d'exécution du budget n° 2 qui touchent l'industrie maritime ainsi que nos intervenants du transport maritime. Vous avez mentionné la forêt pluviale Great Bear, qui s'étend sur 6,4 millions d'hectares et dont on a fait un parc national. Cela semble surprendre les communautés et les intervenants de l'industrie à chaque fois.

Ma question s'adresse à M. Helin et au chef Helin. Pourriez-vous dire au Comité quelles seront les répercussions du projet de loi C-69 sur votre organisation et vos collectivités et si vous croyez ou non que les pipelines devraient faire partie intégrante de la stratégie de corridor de transport du Canada?

M. John Helin: Je vous remercie de poser la question et de vous rallier au constat que le train est l'un des pires moyens de transporter du pétrole, mais qu'on y a recours de plus en plus souvent actuellement. Nous savons ce qui se passe lorsque les trains déraillent et que les substances sont déversées dans l'eau.

Les pipelines constituent le moyen le plus sûr de transporter ou d'envoyer du pétrole vers les côtes. Il est tout simplement logique d'installer un pipeline jusqu'au port le plus sûr de la côte, de sorte que tout ce dont nous parlons ici — la prévention est essentielle, tout comme l'environnement, mais comment y arriver sans avoir en place les politiques et les procédures appropriées? Si quelqu'un vous enfonce une politique dans la gorge qui fait tout avorter, cela ne fonctionnera pas.

•(1025)

M. Calvin Helin: Je ne sais pas si les gens à Ottawa ont vraiment une idée de l'intensité du sentiment, tant des chefs que des gens des provinces de l'Ouest et du Nord. Selon certaines estimations, nous perdons 100 millions de dollars par jour, faute d'avoir accès à des pipelines.

D'un point de vue strictement pratique, d'où croyez-vous que proviennent nos recettes fiscales? Pour ce qui est de cette baisse annuelle — on parle de « barils d'air » —, le Canada et l'Alberta voient leurs coffres amputés d'environ 20 milliards de dollars de recettes fiscales annuellement. Cela comprend les groupes de Premières Nations de l'Alberta et de la Saskatchewan qui disposent de leurs propres réserves de pétrole. Au lieu d'obtenir 80 \$ le baril, ils obtiennent 15 \$ le baril. C'est absurde.

Nous faisons affaire avec diverses sociétés pétrolières nationales. Quand ils voient ce qui se passe au Canada, ils n'arrivent pas à croire ce que nous faisons, d'autant moins que nous avons su développer... Au départ, nos chefs nous avaient confié le mandat de concevoir le projet le plus écologique de la planète et c'est ce que nous avons fait. Nous disposons d'une technologie qui, en expédiant 2 millions de barils par jour, permettra de réduire de plus de 100 mégatonnes le CO₂ de l'atmosphère. Il ne créera pas de bassins de résidus. Au lieu d'utiliser 45 millions de mètres cubes d'eau par année, cette technologie permet de faire recirculer l'eau. Elle n'utilise donc pas d'eau.

Nous pouvons produire du pétrole albertain plus proprement que n'importe quel autre pétrole sur la planète. Nous utiliserons le barrage du Site C et de l'énergie renouvelable.

Plus important encore, le magazine Maclean's a publié un article il y a quelques mois dans lequel on écrivait que, sur le plan des statistiques sociales, les collectivités des Premières Nations étaient au même niveau que le Nigeria, le Soudan et d'autres pays du même acabit. Dans la plupart de ces collectivités, le taux de chômage est de 90 %. Nous avons un gouvernement qui prétend appuyer la DNUPA et il leur enfonce cela dans la gorge, alors qu'il n'y a pas d'autres solutions pour bon nombre de ces collectivités.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Helin.

Nous allons passer à M. Hardie, pour cinq minutes.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins de leur présence.

Comme je viens de la côte, que j'ai l'occasion de voyager avec le Comité et le comité des pêches et que je me suis rendu sur les bateaux de Prince Rupert il y a des années, je connais la situation.

Ma question s'adresse à M. Helin. Si j'ai bien compris, le projet que vous avez en tête consiste à transporter et à envoyer du bitume. Est-ce exact?

M. Calvin Helin: Non.

M. Ken Hardie: Qu'allez-vous transporter?

M. Calvin Helin: Les chefs ne le permettraient pas.

Nous enverrons du bitume valorisé, qui est plus léger, de sorte qu'il flotte sur l'eau.

M. Ken Hardie: Est-il classé comme un hydrocarbure non persistant?

M. Calvin Helin: Oui.

M. Ken Hardie: D'accord. Si je comprends bien, et vous me corrigerez si je me trompe, le moratoire ne s'applique pas aux produits non persistants...

M. Calvin Helin: Le moratoire s'applique à peu près à tout. Il s'applique au bitume valorisé, au brut synthétique et à divers types de pétrole. Il s'apparente à une interdiction.

•(1030)

M. Ken Hardie: Il y a, évidemment, des dispositions pour l'expédition de certains produits. Dans votre modèle d'affaires, à l'avenir, avez-vous envisagé la possibilité de produire et d'expédier un produit qui ne soit pas touché par le moratoire?

M. Calvin Helin: Il serait tellement ridicule sur le plan commercial d'envisager de faire quelque chose de la sorte, alors que nous pouvons extraire un produit valorisé directement du sol, le transporter jusqu'à la côte et en tirer le prix du brut Brent, de façon à ne pas perdre 100 millions de dollars par jour.

Nous avons précisément tenté de concevoir notre projet pour qu'il respecte les normes environnementales les plus strictes au monde. Selon la B.C. Chamber of Shipping, cette interdiction est également contraire au droit maritime fédéral et cela pose problème. Si cette interdiction entre en vigueur, elle sera contestée par toutes les Premières Nations le long du tracé. Il y a déjà un décret...

M. Ken Hardie: Je dois vous rappeler à l'ordre parce que j'ai d'autres questions à poser.

Merci.

Madame Slett et madame Anderson, avec votre vision plus large du paysage le long de la côte Ouest... Je veux dire que nous avons quelques frontières internationales, l'une avec l'Alaska et l'autre avec l'État de Washington, mais l'eau et, en fait, même le transport maritime ne connaissent pas vraiment de frontières.

Quel genre de dialogue entretenez-vous avec les Premières Nations de l'Alaska et de l'État de Washington? Je pense en particulier au fait que c'est dans l'État de Washington, à Cherry Point et dans les autres raffineries qui s'y trouvent, que se rendent beaucoup de pétroliers, non seulement en provenance de l'Alaska, mais aussi, me dit-on, de la Russie.

Qu'ont en commun vos préoccupations et celles que vous constatez en Alaska et dans l'État de Washington?

Madame Slett, nous allons commencer par vous.

Chef Marilyn Slett: Nous avons eu des discussions avec les collectivités et les nations de l'État de Washington. Nous partageons beaucoup de préoccupations sur la protection de nos territoires maritimes.

Certains de nos membres sont allés visiter différents sénateurs de l'État de Washington et leur ont parlé, en particulier, de la sécurité du trafic maritime et, en fin de compte, les préoccupations sont similaires. Ils ont appuyé la nation Heiltsuk dans le but de protéger et, en fin de compte, d'encourager ce que nous faisons ici pour soutenir l'interdiction des pétroliers.

Ils n'appuient pas non plus l'utilisation de chalands articulés.

M. Ken Hardie: Merci.

Madame Anderson, est-ce aussi votre expérience?

Mme Natalie Anderson: Pour ma part, c'est surtout avec l'État de Washington... et le département de l'écologie que nous avons discuté d'intervention en cas de déversement. Je sais que la nation Makah, en particulier, possède une installation d'intervention en cas de déversement assez impressionnante à Neah Bay.

Nous leur avons parlé et nous avons coordonné nos activités pour en apprendre davantage sur les processus qu'ils utilisent. Je pense que nous pouvons prendre exemple sur eux ici, au Canada, pour ce qui est de renforcer les interventions menées par des nations autochtones en cas de déversement sur la côte Ouest.

La présidente: Monsieur Aubin, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Merci à chacun des invités d'être parmi nous ce matin.

Je remercie aussi mes collègues du Comité qui ont accepté que nous tenions une réunion supplémentaire pour entendre la voix d'un bon nombre de communautés autochtones. Vous, les témoins, représentez ces communautés. Jusqu'à présent, nous avons entendu parler de vous, mais vous entendre parler est nettement mieux.

De toute évidence, dans cette étude portant sur les corridors commerciaux, on est en train de chercher une solution à la spirale de consommation: comment faire pour transporter davantage de produits et les acheminer aux communautés qui les demandent? J'ai l'impression que le volet environnemental est trop souvent perçu comme une question accessoire à ce développement, alors que les deux devraient aller de pair.

Madame Anderson, je vous ai entendue dire dans vos propos préliminaires que l'on vous ignorait au profit du progrès, ou quelque chose du genre. Pourriez-vous expliquer ce sentiment d'être exclus de cette démarche? Est-ce sur le plan de la consultation ou encore de la collaboration quand vient le temps de mettre en place des projets? Qu'est-ce qui vous fait dire que l'on vous ignore au profit du progrès?

• (1035)

[Traduction]

Mme Natalie Anderson: C'est une excellente question.

Cela semble être un simple processus. Beaucoup de gens viennent nous consulter, et on dirait qu'ils ne sont là que pour prendre des notes. Ils viennent et ils dressent la liste de nos préoccupations, mais ils ne font jamais rien de concret pour apaiser ces préoccupations, qu'il s'agisse de préoccupations environnementales — et nous avons aussi nos propres préoccupations économiques, mais en général, ces préoccupations ne sont pas considérées comme aussi importantes que peut l'être, disons, le pipeline Trans Mountain, qui est au bénéfice de tous les Canadiens. Quand il s'agit de nous, comme collectivité côtière, on ne conçoit rien d'autre que de vagues répercussions et une atteinte à nos droits et à nos titres.

J'ai parlé des épaulards résidents du Sud parce que c'est un exemple évident, alors je vais le reprendre, mais il y en a d'autres. Il y a des risques environnementaux extrêmes qui ne suscitent tout simplement pas suffisamment d'action.

Je sais que certains ministres ont recommandé l'adoption de mesures d'urgence pour protéger les épaulards, ce à quoi on n'a pas donné suite, et c'est vraiment malheureux. Il doit y avoir une autre façon de répondre à ces préoccupations, avec force et de façon urgente.

Pour ma part, je trouve terrifiant le rapport sur le climat qui a été publié récemment. C'est frustrant pour moi d'entendre dire qu'il

nous faut absolument extraire nos ressources du sol. Ce n'est pas parce qu'elles sont là qu'elles doivent être exploitées. Nous devons trouver une solution plus durable, qui tienne vraiment compte de la viabilité à long terme de notre environnement, dans le respect des droits et des titres.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Je comprends bien la question environnementale et celle des orques, mais pourriez-vous me donner quelques exemples des conséquences directes qu'a l'augmentation du trafic dans votre communauté? J'imagine qu'il y a de plus en plus de navires qui passent par le détroit de Géorgie, par exemple. Quelles sont les répercussions que vous avez à vivre au quotidien en raison de cette augmentation du trafic?

[Traduction]

Mme Natalie Anderson: C'est surtout un problème de récolte pour nos collectivités. Au fil de l'histoire et des progrès industriels, notre collectivité a été chassée des zones où elle pouvait récolter des aliments traditionnels comme les mollusques et crustacés, la sauvagine et les poissons anadromes comme le saumon. C'est la première préoccupation et les répercussions se font sentir de plus en plus.

Il y a la pollution par la lumière et le bruit. Il y a eu une épidémie de choléra dans l'eau encore l'année dernière. Nous ne savons pas exactement de quoi cela dépend, mais je me dois de supposer que c'est en partie lié au changement climatique et à l'augmentation des températures.

Je dirais que c'est principalement notre droit de récolter et de consommer des aliments traditionnels. Notre principale zone de récolte était traditionnellement la baie de Cowichan, mais en raison de l'augmentation de l'activité maritime là-bas, c'est devenu tout simplement impossible. Nous avions pour objectif de rétablir la capacité de récolte d'ici 2020, et cela ne se fera tout simplement pas. Il y a peut-être une bonne plage de mollusques et de crustacés près de notre territoire, mais même là, ce ne serait pas suffisant pour permettre à la plus grande Première Nation de la Colombie-Britannique de soutenir sa collectivité.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci beaucoup.

Madame Slett, vous avez dit dans vos propos préliminaires que vous souhaitiez un examen environnemental robuste. Que faudrait-il ajouter à l'examen environnemental que nous connaissons maintenant pour répondre à vos aspirations?

[Traduction]

Chef Marilyn Slett: Il n'y a pas eu d'étude d'impact environnemental qui nous aurait permis de nous entendre sur les modalités. Nous allons manquer de temps. Cette évaluation doit être faite immédiatement. Le déversement s'est produit il y a environ deux ans.

Au départ, ces discussions avaient lieu avec la Colombie-Britannique et le pollueur de façon indépendante. Il n'y a pas eu de consultation de nation à nation. Les études d'impact environnemental doivent être effectuées immédiatement après la survenue des impacts, comme un déversement de diesel sur le territoire des communautés. Elles doivent avoir lieu dès que c'est possible pour les Premières Nations touchées.

• (1040)

La présidente: Monsieur Liepert.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): J'ai une question pour les trois témoins par vidéoconférence et par audioconférence. J'aimerais obtenir une réponse très brève, parce que j'ai des questions à poser à nos invités ici présents.

Sachant que vous êtes effectivement sous serment, chacun d'entre vous peut-il dire catégoriquement si, oui ou non, il reçoit actuellement ou a reçu dans le passé des fonds de la part de groupes environnementaux basés aux États-Unis pour s'opposer aux pipelines?

Mme Natalie Anderson: Non.

Chef Marilyn Slett: La position de notre nation sur les pipelines remonte à de nombreuses années...

M. Ron Liepert: Excusez-moi. J'aimerais avoir une réponse par oui ou par non, s'il vous plaît, parce que j'ai d'autres questions.

Recevez-vous actuellement ou avez-vous reçu des fonds de groupes environnementaux des États-Unis?

Chef Marilyn Slett: Nous travaillons avec l'alliance Coastal First Nations.

M. Ron Liepert: Répondez par oui ou par non à ma question, s'il vous plaît, parce que si vous ne répondez pas maintenant, je vais considérer que c'est oui.

Chef Marilyn Slett: Non.

M. Ron Liepert: Merci.

Monsieur Lantin.

M. Peter Lantin: Non, nous n'avons pas reçu d'argent à cette fin.

M. Ron Liepert: Merci.

Calvin, j'aimerais vous poser quelques questions. Je vais vous appeler Calvin pour vous distinguer de John.

J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus au sujet du financement dont nous entendons constamment parler et qui est versé aux Premières Nations de notre pays à partir des États-Unis. Vous avez effleuré le sujet. J'aimerais que vous nous en parliez un peu plus aujourd'hui.

M. Calvin Helin: La plus grande part de ce travail a été effectuée par une dame de Vancouver qui s'appelle Vivian Krause. Essentiellement, la seule façon d'obtenir de l'information a été de consulter les déclarations de revenus des diverses organisations, de sorte que ses renseignements sont assez exacts.

Tout ce système fonctionne par l'entremise du Groupe consultatif sur la diversité biologique, qui a été créé à l'origine par le département d'État américain pour atteindre les objectifs de ce même département d'État. Il est géré par l'USAID, un autre organe du gouvernement. Cet organisme-cadre chapeaute 70 et peut-être même 100 grandes fondations et son objectif est censé être d'encourager la diversité biologique, ce qui constitue un très bon objectif pour toute

organisation. En fait, l'USAID remet 3 milliards de dollars annuellement.

Selon Vivian, le Canada aurait reçu environ 600 millions de dollars. Cet argent entre au Canada par l'entremise de groupes environnementaux et d'ONG et ce sont eux qui le redistribuent ensuite.

M. Ron Liepert: Le fait que certains groupes des Premières Nations ne reçoivent pas de financement directement des États-Unis ne veut pas dire qu'il n'y ait aucun financement qui soit détourné par les groupes environnementaux canadiens vers les Premières Nations. Est-ce exact?

M. Calvin Helin: Cela ne fait aucun doute. Il y a diverses organisations qui doivent en faire mention dans leur déclaration fiscale.

M. Ron Liepert: Comment cela influence-t-il la création d'emplois pour les Premières Nations? De toute évidence, cela profite grandement à certaines personnes lorsque ces fonds sont versés aux Premières Nations. Est-ce que cela permet de créer des emplois pour les Premières Nations qui, selon vous, pourraient connaître un taux de chômage avoisinant les 90 % — ce qui pourrait bientôt être le taux de chômage en Alberta si le règne de ce gouvernement libéral se poursuit?

M. Calvin Helin: Ce que les environnementalistes vous disent constamment, c'est que nous devrions avoir une économie verte, mais les Premières Nations se demandent où elle se trouve. Il n'y a pratiquement aucune activité commerciale à en tirer. Il y a bien le tourisme et quelques autres activités. C'est un objectif noble, mais cela n'aide pas les gens dans les collectivités.

M. Ron Liepert: J'ai une autre petite question. Vous en avez parlé brièvement, et j'aimerais que vous développiez votre idée.

M. Aubin représente une région très proche de la Voie maritime du Saint-Laurent. Y a-t-il une raison particulière qui incite ce gouvernement à croire que la Voie maritime du Saint-Laurent et la côte Est sont moins vierges que la côte Ouest?

● (1045)

M. Calvin Helin: Je n'ai aucune raison de penser cela. La mer des Salish est considérée comme un lieu du patrimoine mondial. Pourtant, le gouvernement propose d'expédier du bitume à partir de cet endroit, ce qui est envisagé dans le cadre de l'étude exhaustive du gouvernement fédéral dont John a parlé. C'était considéré comme risqué, en raison de 27 à 28 obstacles à la navigation, alors que le meilleur endroit sur la côte à partir duquel expédier du pétrole, selon cette étude exhaustive du gouvernement fédéral, serait la baie Stumon à Grassy Point dans le Nord.

La présidente: Merci beaucoup à nos témoins d'avoir été parmi nous aujourd'hui. C'était très instructif.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>