



Chambre des communes  
CANADA

# **Comité permanent des affaires autochtones et du développement du Grand Nord**

---

AANO • NUMÉRO 034 • 2<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 29 octobre 2009**

—  
**Président**

**M. Bruce Stanton**



## Comité permanent des affaires autochtones et du développement du Grand Nord

Le jeudi 29 octobre 2009

•(1105)

[Français]

**Le président (M. Bruce Stanton (Simcoe-Nord, PCC)):** Bonjour à tous les députés, témoins et invités. Il s'agit de la 34<sup>e</sup> rencontre du Comité permanent des affaires autochtones et du développement du Grand Nord.

[Traduction]

Nous étudions le développement économique du Nord, et plus particulièrement, nous cherchons à définir les obstacles et les possibilités ayant trait à l'amélioration de la situation économique des régions nordiques du Canada et de leurs habitants.

Députés, ce matin, nous accueillons les représentants de deux ministères. Tout d'abord, M. David Boerner, directeur général, Direction du Centre du Nord du Canada, de la Commission géologique du Canada, lié au ministère des Ressources naturelles. Son exposé sera suivi de ceux du ministère des Transports et de l'Infrastructure Canada. Nous accueillons ce matin des fonctionnaires de ces ministères: Mme Guylaine Roy, sous-ministre adjointe associée, Politiques et M. Roussel, directeur général, Sécurité maritime, du ministère des Transports; nous accueillons également M. Taki Sarantakis, sous-ministre adjoint délégué, Direction des politiques et priorités, Infrastructure Canada. Il est accompagné par Samantha Tattersall, directrice, Politiques, Direction des politiques et priorités.

Je vous remercie de vous joindre à nous aujourd'hui.

Monsieur Lévesque, avez-vous une question?

[Français]

**M. Yvon Lévesque (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ):** M. Lemieux sera absent pour la journée. Il va être remplacé par un collègue.

[Traduction]

**Le président:** Nous allons commençons par les exposés des fonctionnaires des ministères .

Si j'ai bien compris, M. Boerner va commencer par un exposé de dix minutes. Puis, Mme Roy et M. Sarantakis feront un exposé conjoint, ils disposeront de cinq minutes chacun avant de passer aux questions des députés.

J'avise les députés que nous nous efforcerons de terminer avant 12 h 30. Le comité a pas mal d'affaires à régler aujourd'hui en raison de son déplacement dans le Nord prévu en novembre.

Commençons donc par M. Boerner qui a dix minutes.

**M. David Boerner (directeur général, Direction du Centre et du Nord du Canada, Commission géologique du Canada, ministère des Ressources naturelles):** Merci. Je suis très heureux d'être ici aujourd'hui.

J'ai tout d'abord un petit exposé en format Powerpoint à vous distribuer.

Je m'appelle David Boerner. Je suis le directeur général de la Commission géologique du Canada, qui administre un certain nombre de programmes portant principalement sur la géologie du Canada. Ces programmes ont trait aux risques naturels, aux zones océaniques extracôtières, au pergélisol, aux changements climatiques, à la responsabilité environnementale et, également, aux minéraux et à l'énergie.

Je parlerai surtout du programme concernant l'énergie et les minéraux, qui fait partie des activités liées à la géocartographie, une composante de la Stratégie pour le Nord. Je me ferai un plaisir de répondre à des questions sur ce sujet. Il se peut que certaines questions ne touchent pas à mon domaine de compétence, mais je vais m'efforcer aujourd'hui de me concentrer sur les activités de géocartographie liées à l'énergie et aux minéraux.

Vous avez devant vous un petit document qui décrit le programme. Sans commenter chaque diapositive, je tenterai d'en dégager l'essentiel.

Tout d'abord, la diapositive 3 nous montre que la production minérale et énergétique du Nord est assez limitée. On y voit un histogramme de la production minérale pour l'année 2008.

**Le président:** Permettez-moi de vous interrompre, M. Boerner, jusqu'à ce que tous les députés aient les documents en main. Ils arrivent justement. Nous n'allons pas écouter votre exposé.

En attendant, si d'autres intervenants ont des documents dans les deux langues officielles à distribuer, je les invite à le faire maintenant.

D'accord. Allez-y.

**M. David Boerner:** La diapositive 3 nous donne un histogramme de la production minérale au Canada. Évidemment, le Canada tire de grandes richesses de sa production minérale et énergétique. Cette diapositive compare la production minérale des provinces à celle des Territoires du Nord-Ouest. Vous constatez sans difficulté que des provinces telles que l'Ontario et la Saskatchewan ont produit d'importantes ressources financières, soit 10 milliards de dollars l'an dernier. Pour le Yukon, les Territoire du Nord-Ouest et le Nunavut, au côté droit de la diapo, on peut constater que la production est passablement moins élevée.

Les Territoires du Nord-Ouest se démarquent avec environ 2 milliards de dollars par année générés presque entièrement par l'industrie diamantaire, qui représente environ 2,1 milliards de dollars par année. Ainsi, dans une perspective géologique, nous nous sommes certainement demandés pourquoi on produit si peu de ressources minérales et énergétiques dans le Nord. Si je vous montrais un histogramme équivalent pour la production de ressources énergétiques, vous feriez la même constatation. L'Alberta dominerait, bien entendu, mais il n'en reste pas moins que la production énergétique dans le Nord est proportionnellement très limitée.

Dans l'optique de la géologie, notre domaine, cela ne semble pas très logique. Nous savons qu'il existe un potentiel extrêmement vaste pour les ressources minérales et énergétiques dans le Nord. Pourtant, la production n'est pas au rendez-vous. Ce qui nous a poussé à nous pencher sur ce programme de géocartographie des minéraux et des ressources énergétiques, ce sont les questions que nous nous sommes posés sur les lacunes au niveau de la promotion des perspectives de développement économique dans le Nord. En effet, le fait que quelques mines de diamant injectent annuellement 2 milliards de dollars dans l'économie de l'un des territoires change considérablement la situation économique des gens du Nord.

Nous estimions que les gens du Nord avaient très peu de perspectives économiques de cette ampleur. Nous pensons que cela est dû à l'insuffisance de connaissances géologiques de la région. Je reviendrai en détail sur ce point tout à l'heure.

La diapositive 4 illustre notre estimation des connaissances géologiques du Nord sous forme de carte. La question n'était pas tellement de savoir qu'elles étaient les informations étaient disponibles, mais plutôt si l'information disponible pouvait être utile aux entreprises au plan de gros investissements dans l'exploration.

L'illustration est bicolore. Le vert représente les zones où, d'après nous, l'information était suffisante pour que l'industrie investisse dans l'exploration et dans le développement des ressources minérales. La zone en violet représente l'information que nous jugions désuète et, pour l'essentiel, insuffisante pour que les entreprises puissent s'en servir pour prendre des décisions.

Vous remarquerez que la zone en violet est assez vaste. Elle représente environ deux millions de kilomètres carrés du Nord, soit probablement environ 60 p. 100 de la masse terrestre, où, selon nous, l'information d'ordre géologique n'était pas assez bonne.

Donc, la production minérale est limitée dans le Nord tout simplement parce que les connaissances nécessaires pour savoir où investir sont très limitées.

L'infrastructure de transport est un autre aspect à considérer, évidemment. Par exemple, on peut tirer d'un gisement de diamant une quantité relativement importante de richesse à partir d'un volume restreint et d'un poids restreint, de sorte que les problèmes de transport sont beaucoup plus faciles à résoudre et on peut utiliser le transport aérien. En revanche, les métaux de base comme le plomb et le zinc, sont fort volumineux et pesants, et sans infrastructure de transport adéquate, ils ne seront pas exploités. Les sociétés sont évidemment très conscientes de ces problèmes. Leurs décisions sont fondées sur la rentabilité de sorte qu'elles s'intéressent aux régions où l'exploitation est économiquement justifiable.

La réglementation est également un élément dont tient évidemment compte tout le secteur. Les gens du secteur doivent s'assurer de bien connaître la réglementation. Ils doivent s'assurer d'avoir de la main-d'oeuvre pour travailler dans les zones d'exploitation des ressources.

Il y a donc une foule de facteurs à considérer, mais nous avons estimé que la compréhension des possibilités constituait l'un des facteurs essentiels. En effet sans connaissance du potentiel des ressources minérales ou énergétiques dans le Nord, il est peu vraisemblable de pouvoir faire des calculs économiques des autres facteurs, comme le régime de réglementation, la main-d'oeuvre ou le système de transport. Voilà les suppositions qui ont été à la base du programme.

La diapo 5 est un peu complexe. Elle illustre certaines des raisons qui nous ont incités à faire ce travail. Selon des études économiques antérieures, un dollar investi par le Trésor dans l'information géoscientifique entraîne habituellement un investissement de cinq dollars de la part des entreprises qui tentent d'exploiter les possibilités créées par les nouvelles connaissances. Je tenais à être un peu plus clair sur ce point qui est souvent mal compris.

Une entreprise n'est jamais rentable tant qu'elle n'a pas localisé la ressource et commencé à l'exploiter. Les informations géoscientifiques nous permettent de convaincre les entrepreneurs de dépenser une plus grande partie de leurs précieuses ressources financières ou des capitaux qu'elles ont réunis sur les marchés pour explorer, puisqu'elles estiment que leurs initiatives leur donnent de meilleures chances de découvrir des ressources.

• (1110)

L'on dit souvent que les fonds publics investis par le gouvernement essaient de trouver les bottes de foin. L'industrie doit ensuite fouiller dans ces bottes de foin pour y trouver l'aiguille, le grand prix. Voilà notre objectif. Nous croyons que ce type de travail encourage l'industrie à redoubler d'efforts dans le but de créer des possibilités économiques dans le nord.

La diapositive 6 explique le programme. Nous pensons qu'il faudrait environ 10 ans et près 200 millions de dollars pour avoir des renseignements géologiques raisonnables pour toute la zone violette. Le budget de 2008 nous a donné permission de le faire et des annonces ultérieures nous offraient 100 millions de dollars sur cinq ans pour entamer le travail, et ce, dans le cadre d'un plan visant à compléter d'ici une dizaine d'années la cartographie de reconnaissances. Nous allons tenter d'en faire un maximum et au moins 50 p. 100 au cours cinq premières années.

Passons à la diapositive 7. J'aimerais souligner le fait que nous ne travaillons pas seuls. Nous avons une structure consultative qui nous permet de prendre des décisions fondées sur l'expertise technique afin d'être sûr de faire les bons choix scientifiques. Une grande partie de cette expertise est partagée avec les provinces et les territoires qui ont, de leur côté, des études géologiques. Nous écoutons également les membres de l'industrie, car nous devons comprendre comment ils prennent les décisions relatives à l'exploration afin de leur fournir des renseignements qu'ils trouveront utiles. Notre importante structure consultative permet de fournir ces renseignements.

En bas de cette diapositive vous pouvez voir une des initiatives que nous avons mis sur pied. Nous estimons que ce programme doit offrir des avantages aux habitants du Nord. Nous ne tenons pas pour acquis que Ressources naturelles Canada ou la Commission géologique du Canada savent comment le faire. Nous avons ainsi mis sur pied un Groupe consultatif de gens du nord et nous les rencontrons au moins deux fois par an pour leur demander des conseils sur la façon dont nous pouvons nous assurer que les avantages issus de ce programme resteront à long terme dans le Nord et que les habitants du Nord continueront à en bénéficier même lorsque le programme tire à sa fin. Je pense que cette tentative a été couronnée de succès.

Passons maintenant à la huitième diapositive. Les conseils que nous avons reçus du Groupe consultatif de gens du Nord ont renforcé notre capacité de recrutement des membres des collectivités locales. Nous avons embauché 20 membres de la collectivité — en fait 24, cette année — y compris des prospecteurs, des adjoints de camps et des cuisiniers. Nous avons fait participer des sociétés de formations et des collègues dans le Nord afin d'impliquer plus de gens dans le processus. Nous nous sommes dit que si nous réussissons à le faire, l'industrie suivra nos pas et investira dans des programmes d'exploration. Ensuite, les gens formés dans le domaine des sciences de la terre, de la géoscience et de l'exploration seront aussi utiles à l'industrie qu'ils ne l'étaient pour nous. Nous promovons l'idée selon laquelle l'économie émergente a besoin de personnes qualifiées.

En bas de la page, nous parlons du BSP. Désolé pour l'acronyme, qui est un « Bureau de services partagés » à Ressources naturelles Canada. Ressources naturelles Canada a commencé à changer la façon dont il assure l'approvisionnement et la passation de marchés dans le Nord et tente de faire participer un plus grand nombre d'habitants du Nord au processus. Nous ne songeons plus seulement à obtenir le prix le moins élevé. Nous voulons que les gens du Nord s'intéressent à ce dossier. Nous voulons qu'ils comprennent comment le gouvernement passe ces marchés et nous voulons nous assurer qu'ils pourront travailler avec les sociétés implantées dans le Nord afin de les rendre pleinement compétitives à celles du reste du pays. RNCan veille ainsi surtout à appuyer cette relation et ne tente plus uniquement d'obtenir les meilleures transactions commerciales.

La diapositive 9 montre les résultats liés au Conseil du groupe consultatif de gens du Nord. Nous leur avons toujours dit ce que nous planifions de faire et leur avons demandé quels renseignements ils souhaitaient obtenir. À l'heure actuelle, nous tentons de leur poser plus de questions sur les renseignements supplémentaires qui pourraient les intéresser. Voici une liste des types de questions que les gens nous ont posées.

Ils sont fort intéressés à savoir ce qui se passe quant à la dégradation du pergélisol. Ils veulent également que l'on réponde à des questions liées aux ressources, à l'embauche de membres de collectivités locales... Un groupe nous a demandé ce qu'il en était de la formation des cuisiniers, puisqu'ils s'attendent à ce que d'autres compagnies pétrolières viennent dans leur région et qu'ils souhaitent leur fournir des services de traiteurs et ils voulaient savoir comment ils pouvaient obtenir la formation à cet effet. Notre rôle ne consiste pas véritablement à assurer la formation, mais nous les avons mis en contact avec des gens qui pouvaient leur fournir la formation voulue.

• (1115)

**Le président:** Monsieur Boerner, nous avons dépassé le temps qui vous était attribué. Veuillez conclure rapidement et nous passerons

au prochain témoin. Je reconnais que vous nous fournissez des renseignements importants.

**M. David Boerner:** Je vais donc passer à la dernière diapositive et vous dire que cela fait 18 mois que le programme roule. L'industrie est fort intéressée par ce programme. Nous avons tenté d'approcher d'autres organisations, telles que RHDCC et AINC, ainsi que des gouvernements territoriaux, afin de faire le pont entre notre programme et les leurs. Le principe est le même. Nous estimons qu'il y a beaucoup de potentiel dans le Nord et qu'exploiter ce potentiel sera avantageux pour les gens du Nord.

Merci.

**Le président:** D'accord.

[Français]

Je vous remercie.

Nous allons maintenant passer à Mme Roy.

[Traduction]

**Mme Guylaine Roy (sous-ministre adjointe associée, Politiques, ministère des Transports):** Merci beaucoup.

Je représente Transports Canada. Comme vous l'avez mentionné, Transports Canada et Infrastructure Canada sont représentés aujourd'hui. Bien que nous soyons deux ministères différents, nous nous retrouvons dans le même portefeuille. Nous partageons tous les deux le même ministre et la même sous-ministre.

Nous allons donc partager les 10 minutes qui nous sont allouées tout en veillant à ce qu'il y ait du temps pour répondre à vos questions. Je vais maintenant passer à ma déclaration préliminaire.

Le transport n'est évidemment qu'une des composantes du développement économique. En revanche, les règlements et initiatives politiques relatives au transport au Canada ont un rôle à jouer en faveur du développement économique du Nord et dans l'élaboration des autres aspects de la Stratégie pour le Nord intégrée du gouvernement fédéral. J'aimerais vous expliquer comment Transports Canada appuie la Stratégie pour le Nord, chapeauté par le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

• (1120)

**Le président:** Puisque vos propos sont interprétés, puis-je vous demander de ralentir votre débit s'il vous plaît? Si vous dépassez légèrement votre temps, vous n'avez pas à vous en préoccuper. Nous fournirons un peu de temps supplémentaire.

Allez-y.

**Mme Guylaine Roy:** J'ai tendance à parler trop rapidement. Je m'en excuse.

Le transport maritime est le mode de transport privilégié et aussi une nécessité pour bon nombre de collectivités du Nord canadien. Pour ces raisons, le gouvernement demande régulièrement aux intervenants de l'industrie, aux territoires, aux provinces, aux collectivités du Nord et aux autres ministères fédéraux qui s'intéressent aux questions maritimes du Nord de leur donner leurs points de vue. Transports Canada veut s'assurer qu'au fur et à mesure que le transport croîtra, nous aurons un cadre réglementaire approprié afin de veiller à ce que le transport demeure sécuritaire et durable sur le plan de l'environnement.

Des modifications à la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2009. Ces modifications élargissaient l'application de la loi en modifiant la définition de l'expression « eaux arctiques » qui passerait de 100 à 200 milles marins afin de veiller à ce que les bateaux ne polluent pas les eaux canadiennes.

Transports Canada rédige à l'heure actuelle des règlements en vertu de la Loi canadienne sur la marine marchande afin de rendre obligatoire le système volontaire actuel de rapport sur le trafic des bateaux dans les eaux du Nord canadien, intitulé NORDREG. L'on s'attend à ce que ces exigences soient en vigueur pour la saison de navigation de 2010.

Comme dans d'autres zones du Canada, les inspecteurs de Transports Canada offrent des inspections régulières et des services de certification pour assurer la sécurité du transport maritime et aérien dans le Nord canadien.

Pour contrer la pollution issue de la navigation dans l'Arctique, Transports Canada a modernisé ses trois aéronefs maritimes de surveillance. Ils sont désormais dotés de détecteurs téléguidés de premier ordre. Le Dash-7 de Transports Canada a effectué sa première mission le 29 juin 2009 pour la saison de navigation de l'Arctique. Au cours de cet été, dans l'Arctique, les aéronefs ont effectué 188 heures de surveillance antipollution.

[Français]

**M. Yvon Lévesque:** Ralentissez un peu.

[Traduction]

**Mme Guylaine Roy:** Ces initiatives atténuent les risques d'atteinte à l'environnement posés par l'augmentation du trafic maritime dans l'Arctique.

En étant proactif dans la modernisation de notre système réglementaire pour le transport de marchandises dans l'Arctique, nous jetons les fondations d'une navigation sécuritaire et durable sur le plan de l'environnement pour les années à venir. Nous travaillons également avec des partenaires internationaux pour améliorer les normes internationales et les règlements du transport dans l'Arctique. Ainsi, par exemple, en 2008, le Canada a fait figure de proue dans l'Organisation maritime internationale en mettant à jour les lignes directrices pour les bateaux circulant dans les eaux arctiques couvertes de glace. Les lignes directrices polaires amélioreront la sécurité de la navigation dans l'Arctique et la protection de l'environnement en créant des normes élevées pour la construction de bateaux et leurs opérations dans toutes les eaux arctiques.

Le gouvernement investit également dans le transport aérien du Nord. Transports Canada s'occupe du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires qui finance les aéroports admissibles à des projets d'immobilisations en faveur de la sécurité, de la protection des actifs et de la réduction des coûts de fonctionnement. Depuis la création de ce programme en 1995, le gouvernement du Canada a versé 22 millions de dollars à six aéroports dans les Territoires du Nord-Ouest, 10 millions de dollars à trois aéroports au Yukon et presque 30,9 millions de dollars à 14 aéroports au Nunavut.

Nous travaillons également avec les collectivités du Nord afin de leur permettre de cibler leurs propres besoins en matière de transports. Ainsi, par exemple, en juillet 2009, Transports Canada a tenu une séance de travail à Iqaluit qui ralliait les ministères fédéraux et territoriaux et les intervenants régionaux. Les participants y ont discuté des priorités d'infrastructure pour le transport maritime dans le Nord et ont parlé des stratégies qui leur permettraient d'aller de l'avant. Cela a permis aux intervenants

régionaux d'examiner les programmes d'infrastructure nationaux existants et de voir leur rôle éventuel dans l'atteinte de leurs objectifs.

Le changement climatique et l'augmentation anticipée du développement des ressources aura une incidence sur le transport et l'infrastructure publique dans le Nord. Transports Canada travaille avec les territoires et les intervenants du Nord pour les aider à se préparer à affronter ces défis. Ainsi, par exemple, par le biais de l'Association du transport du Canada, le ministère travaille avec les provinces et les territoires pour créer un guide sur le pergélisol, intitulé *Guidelines for the Development and Management of Transportation Infrastructure in Permafrost Regions*. Le guide sera publié et distribué au printemps de 2010. Il rassemblera les meilleures pratiques, ainsi que les nouvelles technologies émergentes, et les gens pourront consulter ce guide lorsqu'ils évaluent la construction d'une nouvelle infrastructure de transport. Ils pourront également le consulter en songeant aux stratégies d'adaptation et d'atténuation des effets du changement climatique sur l'infrastructure dans le Nord.

De plus, Transports Canada, de concert avec les trois territoires, effectuera une évaluation des systèmes de transport dans le Nord, qui permettra de cibler l'infrastructure de transport nécessaire pour soutenir le développement économique dans le Nord au cours des 20 prochaines années.

Enfin, le ministère du Transport, de l'Infrastructure et des Collectivités continue à investir dans les besoins en infrastructure les plus criants, notamment les transports, qui ont été ciblés par les collectivités du Nord. Cela comprend le financement en vertu des programmes d'Infrastructure Canada. Ma collègue Taki pourra vous en parler.

Merci.

• (1125)

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Sarantakis, vous avez la parole.

[Traduction]

**M. Taki Sarantakis (sous-ministre adjoint délégué, Direction des politiques et priorités, Infrastructure Canada):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis ravi de pouvoir vous parler aujourd'hui du rôle d'Infrastructure Canada dans le Nord.

Ma déclaration préliminaire sera brève afin de disposer de plus de temps pour les questions.

Infrastructure Canada a été créé en 2002 et, depuis, administre des programmes essentiellement nationaux dans leur portée, leur envergure et leur mandat, mais touchant chaque collectivité au Canada.

[Français]

Toutes nos initiatives ont pour but de soutenir la réalisation, partout au pays, de projets portant sur de vieux types d'infrastructures essentielles au bien-être des Canadiens, par exemple les systèmes de traitement d'eau et d'eaux usées, de transport en commun, les routes locales, les installations carcérales et les services à large bande.

[Traduction]

L'objectif à long terme consiste à financer des infrastructures publiques qui favoriseront la croissance économique, un environnement plus propre et de meilleures collectivités. À cela viennent s'ajouter, depuis le budget 2009, des objectifs à plus court terme de relance économique.

Depuis 2002, nos contributions dans le Nord, en particulier dans les trois Territoires, ont augmenté et les processus à cet égard ont été simplifiés.

Dans le cadre du plan Chantiers Canada, qui a été lancé en 2007, le financement accordé a été attribué principalement aux trois territoires au titre d'une nouvelle initiative appelée Programme de financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires, ou Financement de base. Dans le cadre de ce programme, plus de 182 millions de dollars seront versés à chacun des territoires. Ce montant représente environ dix fois plus que ce que les territoires auraient reçu dans le cas d'une affectation de fonds proportionnelle au nombre d'habitants.

En plus de verser plus d'argent que jamais aux territoires au titre d'un seul programme, cette façon de procéder est très simple et très souple, pour répondre aux besoins des territoires. Prenez par exemple le partage des coûts; il s'effectue selon un plan. Au lieu de financer chaque projet individuellement, nous demandons à chaque territoire de fournir un plan d'immobilisation et finançons ce plan de façon globale plutôt que d'examiner de très près chacun des projets.

De plus, ce plan est financé à 75 p. 100 par le gouvernement fédéral et à 25 p. 100 par les territoires. Ce qui tient compte de la moindre capacité fiscale de chacun des territoires du Nord, ainsi que de l'importance des coûts de construction dans le Nord, vu la faible densité démographique et l'étendue géographique.

• (1130)

[Français]

J'aimerais également signaler qu'il existe une catégorie générale pour les projets d'infrastructures du Nord, ce qui permet une souplesse suffisante pour tenir compte des besoins particuliers des régions du Nord.

[Traduction]

En sus du Financement de base pour les provinces et les territoires et en raison de leur moindre population et plus grands besoins, les territoires reçoivent aussi un montant fixe au titre du Fonds de la taxe sur l'essence. Dans toutes les provinces, hormis l'Île-du-Prince-Édouard, l'affectation de fonds est proportionnelle au nombre d'habitants dans la province. Pour les territoires, le paiement est fixe: 15 millions de dollars par année et par territoire, à l'heure actuelle. Là aussi, c'est beaucoup plus important que ne le serait une affectation par habitant.

De concert avec les territoires et les collectivités locales, le gouvernement du Canada et Infrastructure Canada comptent à leur actif bon nombre de réalisations dans le Nord. Au Yukon, par exemple, nous versons du financement au titre du Fonds de stimulation de l'infrastructure pour la réfection de l'autoroute Top of the World, et plus de 71 millions de dollars au titre du Fonds pour l'infrastructure verte créée dans le cadre du budget 2009 pour la construction de l'installation hydroélectrique Mayo B. Dans les Territoires du Nord-Ouest, le Financement de base pour les provinces et les territoires assure la réfection de bon nombre de routes, dont l'autoroute Dempster, la route Ingraham Trail et les autoroutes Mackenzie, Liard et Fort Resolution. Au Nunavut, nous

avons notamment appuyé l'an dernier les travaux de réparations à l'aréna des Jeux d'hiver de l'Arctique.

Il est cité une petite partie seulement des projets que nous finançons partout dans les territoires.

Sur ce, je serai très heureux de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup à tous nos témoins aujourd'hui. Vos exposés étaient instructifs et nous seront bien sûr très utiles dans le cadre de notre étude.

Passons maintenant aux questions des membres du comité: sept minutes par député, pour les questions et les réponses, si bien que nous vous demanderons d'être aussi succincts que possible.

Commençons par M. Bagnell, qui dispose de sept minutes.

**L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.):** Merci d'être venu. J'ai de nombreuses questions à poser, alors peut-être pourriez-vous me donner des courtes réponses.

Je voulais seulement remercier tous les ministères. Votre personnel et vous nous avez grandement aidé. Peut-être pourriez-vous leur transmettre le message.

Hier, un étudiant de l'Université d'Ottawa m'a demandé quelle consultation avait été tenue avec les peuples autochtones dans le Nord au sujet de l'élaboration d'une stratégie pour le Nord. Ma question s'adresse aux trois ministères.

Guylaine, vous avez soulevé la question de la stratégie pour le Nord. Quelqu'un veut-il rapidement répondre à ma question?

**Mme Guylaine Roy:** Le principal ministère chargé de la Stratégie pour le Nord est le ministère des Affaires indiennes. Affaires indiennes a collaboré avec divers ministères au chapitre de l'appui à la stratégie, mais en ce qui concerne les consultations tenues à son sujet, je pense qu'il faudrait mieux poser la question au ministère.

**L'hon. Larry Bagnell:** Très bien. Ma prochaine question s'adresse aussi à vous, Guylaine. J'ai assisté ce matin à un discours sur l'Arctique, et l'homme qui l'a prononcé — je ne sais pas qui il est, mais le secteur privé joue un grand rôle pour aider les collectivités du Nord — a dit que bien que nous ayons adopté la nouvelle loi sur la pollution, nous n'avions pas suffisamment d'inspections effectuées par Transports Canada. Pourtant, c'est le rôle du ministère. Pouvez-vous m'en dire davantage au sujet de ce rôle et des actions en cours?

**Mme Guylaine Roy:** Je demanderais à Donald Roussel, directeur général de la Sécurité maritime, de répondre à votre question.

**M. Donald Roussel (directeur général, Sécurité maritime, ministère des Transports):** Oui, je savais qu'on me poserait cette question. Merci, monsieur Bagnell.

Au mois de mars, dans le cadre de l'étude du projet de loi C-3, nous avons comparu devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications en compagnie des ministres. Nous avons répondu à un vaste nombre de questions à ce sujet.

En ce qui concerne la prévention de la pollution dans l'Arctique, nous avons mentionné, lors des audiences de ce comité, que nous déployons un avion Dash-7 dans l'Arctique. De plus, le discours de Mme Roy mentionne le fait que nous avons effectué 188 heures de vol à bord de ces avions cette année. Il ne s'agit pas seulement d'une visite touristique. Il y a des agents de l'application de la loi du ministère de l'Environnement et de Transports Canada.

Outre ce système de surveillance aérienne dans le Nord, qui est appuyé par imagerie satellite, il y a des gens qui, lorsque la température le permet, sont déployés à Tuktoyaktuk. Il y a aussi du personnel à Churchill lorsque les navires s'y trouvent, lorsque du grain est chargé dans des navires étrangers.

Lorsque la saison le permet, nous avons donc du personnel en place qui dispose des pouvoirs nécessaires pour agir à titre d'agent de la prévention de la pollution. Mais bien sûr, le personnel est présent là où sont les navires, et ceux-ci sont peu nombreux pendant certaines saisons. En moyenne, il y a environ 88 navires qui font environ 188 ...

• (1135)

**L'hon. Larry Bagnell:** Très bien, ça va, merci.

J'aimerais parler brièvement de l'infrastructure, parce que j'ai d'autres questions à poser. Vous avez dit qu'il s'agissait d'un système plus efficace, simplifié, mais que les programmes d'infrastructure étaient principalement destinés aux municipalités. Certains des hauts responsables de l'Association des municipalités au Yukon ont affirmé que la grande majorité des municipalités n'avaient pas encore accès au fonds du plan de stimulation économique, et la récession remonte à plus d'un an.

J'imagine que la situation est semblable dans les deux autres territoires, parce que dans la liste que vous nous avez fournie, il y a très peu de projets pour les municipalités. Pouvez-vous me dire si ce problème va être réglé rapidement?

**M. Taki Sarantakis:** Chacun des trois territoires a en fait épuisé le financement dont il bénéficiait dans le cadre du plan de stimulation économique, donc pratiquement tout l'argent réservé aux territoires a été engagé.

**L'hon. Larry Bagnell:** Est-ce que la plupart des municipalités ont reçu l'argent, comme c'était le cas par le passé?

**M. Taki Sarantakis:** Les fonds pour l'infrastructure sont versés dans le cadre de tout nouveau programme, mais en vertu du Financement de base, chacun des trois territoires s'est retrouvé avec plus d'argent qu'il n'en recevait en vertu de l'ancien Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, oui.

**L'hon. Larry Bagnell:** Certes, mais là n'était pas ma question. J'aimerais qu'on inscrive ces propos officiellement au compte rendu, parce qu'il semble que les municipalités ne reçoivent pas l'argent qu'elles recevaient par le passé, ce qui va à l'encontre du but premier.

Passons à David. Je vais poser mes trois questions avant que le président ne m'interrompt.

D'abord, aviez-vous des remarques à formuler au sujet du méthane gelé? Je pense que vous en avez parlé brièvement. Les ressources sont immenses et ont un effet immense sur le réchauffement de la planète.

Ma deuxième question porte sur le fait que nous ne disposons pas de la technologie pour nettoyer les déversements de pétrole qui se produisent sous la glace. Savez-vous s'il y a des recherches en cours? On m'a dit, lors de séances précédentes, que ce n'est pas le cas, mais je voulais savoir si le gouvernement fédéral menait des études dans ce domaine?

Finalement, au chapitre des sciences de la Terre, pourriez-vous me parler brièvement du bilan du Canada dans le domaine des dépenses en sciences de la Terre comparativement aux autres pays, surtout les autres pays nordiques?

**M. David Boerner:** Le méthane gelé est aussi connu sous le nom d'hydrate de gaz. C'est une ressource peu connue. Il s'agit

fondamentalement de méthane prisonnier des cristaux de glace du pergélisol. On les trouve dans les couches continentales et dans le plafond océanique. Nous disposons d'un programme efficace, je pense notamment aux travaux effectués à Mallik dans les Territoires du Nord-Ouest, qui visaient à déterminer si nous pourrions effectuer des tests de production pour ces ressources. Les résultats ont été assez positifs et nous estimons que les ressources provenant du méthane peuvent être exploitées.

Le problème, à l'heure actuelle, c'est que les prix du gaz ne justifieront pas l'exploitation de cette ressource à court terme, en raison du gaz de shale et d'autres choses de ce genre. Il y a en fait un surplus de ressources gazières. Nous allons continuer de nous pencher sur la question et de déterminer ce que cela signifie, parce qu'on estime que la quantité de méthane prisonnière de ces ressources est substantielle. Nous allons tenter d'adapter nos activités à la probabilité qu'il y ait des avantages économiques à l'exploitation à relativement court terme, mais nous n'allons probablement pas tabler sur ces ressources à court terme. Par contre, nous allons continuer d'étudier la question.

Est-ce que j'ai répondu à votre question?

En ce qui concerne les déversements de pétrole sous la glace, je ne peux pas formuler de commentaire. Je ne suis pas expert dans ce domaine, dans le domaine du nettoyage. Je pense que vous devriez poser la question à quelqu'un d'autre.

Et finalement, vous m'avez demandé si le Canada soutenait bien la comparaison avec d'autres pays au chapitre des sciences de la Terre. Le Canada dispose d'une base dans ce domaine qui est assez solide. Il existe des lacunes au Nord, ce qui explique pourquoi notre bilan n'est peut-être pas aussi positif que celui d'autres nations nordiques. Ce phénomène est peut-être dû au fait que par le passé, le Nord ne constituait pas une priorité parce que tout allait si bien au Sud.

La Russie déploie des efforts de taille pour colliger de l'information dans le domaine des sciences de la Terre au sujet de l'ensemble de son territoire. Des milliers de personnes participent à leurs études géologiques. Nous en comptons environ 500. Ils investissent de façon assez substantielle pour tenter d'en apprendre sur leurs ressources. Je crois que chaque approche a ses avantages. Nous avons bon espoir que nous produisons de bons résultats dans le cadre de nos études sans nécessairement avoir à faire des investissements immenses. Dans le cadre du programme GEM actuel, des investissements satisfaisants sont effectués qui nous permettent de bien comprendre le potentiel du Nord au chapitre des ressources.

• (1140)

[Français]

**Le président:** Merci, monsieur Bagnell.

Nous allons maintenant passer à M. Lévesque, du Bloc québécois.

**M. Yvon Lévesque:** Merci, monsieur le président.

Bonjour, mesdames et messieurs.

Monsieur Boerner, l'acétate qui porte le n° 3 comprend une classification des provinces selon la production minérale et énergétique.

Possédez-vous un autre acétate indiquant les ressources minérales et énergétiques de ces provinces? Le cas échéant, pourrions-nous en avoir une description plus pointue?

[Traduction]

**M. David Boerner:** Oui, cette information nous est fournie par Statistique Canada. Ils fournissent une ventilation des données en fonction des ressources minérales. Je n'ai pas les statistiques avec moi, mais je peux assurément vous faire parvenir le tableau et l'information qui précisent la production de chacune des provinces. Absolument.

[Français]

**M. Yvon Lévesque:** L'acétate portant le n° 4 indique que 60 p. 100 du Nord ne fait pas l'objet d'une cartographie géologique moderne. Selon vos définitions, le Québec ne fait l'objet d'aucune cartographie moderne. C'est bien ce qu'on voit?

[Traduction]

**M. David Boerner:** Nous n'avons pas estimé l'état de la cartographie dans chacune des provinces, donc nous n'avons pas inclus d'information à ce sujet. Le Québec dispose d'assez bonnes informations géologiques; il dispose de l'une des meilleures études géologiques du pays. Vous ne le voyez nulle part ici parce que nous ne l'avons pas inclus dans les prévisions; nous nous sommes concentrés seulement sur les territoires pour créer ce tableau.

[Français]

**M. Yvon Lévesque:** On indique que Terre-Neuve fait l'objet d'une cartographie moderne et que c'est également le cas pour l'Ontario, qui longe mon comté, situé près de la baie James. Or on n'indique rien de tel pour le Québec. C'est pourquoi je vous posais la question.

Je vais maintenant passer à Mme Roy, M. Roussel ou M. Sarantakis.

Je suis originaire du Bas-Saint-Laurent, j'ai fait mes études à Québec et j'ai travaillé toute ma vie en Abitibi. Mon comté, qui s'étend de l'Abitibi à Schefferville, est voisin du territoire de M. Roussel, dont le lieu de naissance est le Saguenay. C'est d'ailleurs là que j'ai trouvé ma femme.

Un certain M. Legault, qui vient des environs de Terrebonne, près de Montréal, a une vision moderne en matière de développement. Il tente d'obtenir l'établissement d'un chemin de fer entre Schefferville et la côte du Nunavik. Ça pourrait être une formidable occasion pour les gens du Nunavut. Il y a longtemps qu'on fait des démarches en ce sens. M. Roussel peut le confirmer: le transport par bateau est problématique, que ce soit au Nunavut ou au Nunavik, dans le Nord du Québec. En effet, la période de l'année pendant laquelle on peut y avoir recours est très courte.

En 2007, si je me souviens bien, 33 milliards de dollars sur sept ans ont été prévus précisément pour développer le transport routier et ferroviaire, principalement. Ça couvrirait peut-être autre chose également.

Avez-vous reçu la demande de M. Legault? Avez-vous entrepris des démarches ou des études de faisabilité en ce sens? M. Legault entre régulièrement en contact avec moi. Il compte énormément sur l'aide du fédéral. Plusieurs entreprises ont déjà manifesté leur intérêt. Si le fédéral s'impliquait dans ce projet, je pense que ça pourrait donner lieu à un avancement assez rapide chez les nations de la côte.

**Mme Guylaine Roy:** Je vais d'abord répondre, et Taki pourra peut-être ensuite ajouter des détails concernant le plan d'infrastructures.

Vous m'avez demandé si j'étais au courant de la demande de M. Legault. Il n'est pas entré en contact avec moi, mais il peut très bien avoir parlé de son projet à quelqu'un d'autre au gouvernement fédéral.

En ce qui a trait aux 33 milliards de dollars sur sept ans qui ont été annoncés dans le cadre du programme d'infrastructures, ils couvrent toute une gamme d'infrastructures. Ça inclut le transport, mais aussi les eaux usées et plusieurs autres domaines.

Concernant le transport ferroviaire, vous savez sûrement que Transports Canada appuie la compagnie autochtone qui offre le service jusqu'à Schefferville. Si vous n'avez pas d'objection, je vais laisser Taki vous parler des critères d'admissibilité relatifs à l'obtention de financement en matière d'infrastructures ferroviaires.

• (1145)

**M. Taki Sarantakis:** On a réalisé des projets dans le domaine ferroviaire de concert avec le gouvernement du Québec par le passé. Je pense que ça représentait 200 millions de dollars. Il s'agit d'examiner les mérites des projets et de les réaliser. Par contre, on n'a pas encore reçu de demande relativement au projet dont vous parlez, à ma connaissance.

**M. Yvon Lévesque:** À l'heure actuelle, le transport des produits périssables est assuré par la Force aérienne du Canada, mais comme on le dit en bon québécois, ça coûte un bras. On nous parle de 60 millions de dollars additionnels pour étendre le programme. Présentement, trois communautés pilotes sont impliquées. Une demande qui implique toutes les communautés du Nord, incluant le Nunavut, a été déposée. Or il n'y a pas eu de développements à ce sujet. Les autres aliments sont expédiés par camion à partir de Montréal vers Halifax. Ils sont acheminés par bateau pendant les courtes périodes de l'année où c'est possible. M. Roussel peut certainement nous en parler longuement. Une entreprise vient de fermer parce qu'elle n'a pas pu prouver sa rentabilité.

Est-ce que quelque chose est prévu en ce sens?

**Le président:** Veuillez répondre brièvement, s'il vous plaît.

**Mme Guylaine Roy:** Je ne suis pas certaine de la question. Voulez-vous savoir s'il y a des fonds prévus pour le transport ferroviaire ou maritime?

**M. Yvon Lévesque:** Y a-t-il des fonds pour aider le transport aérien?

**Mme Guylaine Roy:** Parlez-vous de transport aérien pour se rendre dans le Nord du Québec?

**M. Yvon Lévesque:** Oui, en attendant un ou des chemins de fer. Je parle de transport aérien pour se rendre dans le Nord du Québec et, par ricochet, au Nunavut, car ces gens auront besoin de transport maritime pour traverser la rive.

**Mme Guylaine Roy:** D'accord.

Transports Canada ne donne pas de subventions pour le transport aérien comme celui auquel vous faites référence. Je sais que le ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada a un programme qui s'appelle le Food Mail Program, le programme Aliments-poste. Il serait peut-être mieux en mesure de répondre à cette question.

**M. Yvon Lévesque:** Merci de votre indulgence, monsieur le président.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Nous avons dépassé le temps alloué. Passons maintenant à M. Bevington. Vous avez sept minutes pour commencer. Puis, nous verrons.

Allez-y, monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD):** Merci à nos témoins d'être venus ici aujourd'hui. Je vous ai entendus, bien sûr, lors des audiences du Comité des transports.

Monsieur Boerner, vous avez parlé de l'industrie minière dans le Nord, de sa valeur relative et de la nécessité d'effectuer davantage de travaux de cartographie. Je suis d'accord, mais il ne s'agit pas seulement de l'exploitation minière. À l'heure actuelle, dans les Territoires du Nord-Ouest, je pense qu'il y a cinq ou six propriétés actives qui pourraient être améliorées et que l'on pourrait exploiter. Elles sont toutes situées dans des zones où il y a un accès routier et un bon potentiel. Elles sont situées dans des zones développées. Les possibilités d'exploitation sont liées à nombre d'autres questions, y compris le personnel, les transports et les coûts énergétiques. Il y a toute une gamme de questions dont nous devons tenir compte.

Vous parlez en fait d'exploration future. On pourrait voir un peu plus d'activité minière dans les Territoires du Nord-Ouest dans un avenir rapproché. N'êtes-vous pas d'accord?

• (1150)

**M. David Boerner:** Oui, je le suis.

**M. Dennis Bevington:** Très bien.

Il existe trois mines de diamants en activité à l'heure actuelle. On exploitera bientôt une mine dans le Nord de l'Ontario. Apparemment, on procédera bientôt à l'exploitation d'une mine en Saskatchewan.

Depuis quelques années, on parle d'une stratégie nationale pour les diamants. La valeur des diamants extraits dans les Territoires du Nord-Ouest se chiffre à 2 milliards de dollars. Leur valeur, une fois chez le détaillant, se rapproche de 20 milliards de dollars. Les diamants valent 10 fois plus.

Le ministère estime qu'il faudrait élaborer une stratégie nationale pour les diamants afin de tirer une valeur accrue de cette ressource? Manifestement, le Canada jouera un rôle clé dans l'approvisionnement mondial au cours des prochaines décennies. Avez-vous discuté de cette question?

**M. David Boerner:** Il s'agit du domaine d'étude d'un groupe qui relève de RNCan. Je ne peux pas formuler de commentaire à ce propos.

**M. Dennis Bevington:** Pourriez-vous alors poser la question aux membres de ce groupe et me fournir la réponse? Cette question mérite sans doute qu'on l'étudie pour le bien de tout le pays.

**M. David Boerner:** Très bien.

**M. Dennis Bevington:** Madame Roy, vous avez allusion au transport aérien dans le Nord.

On a soulevé des préoccupations en lien avec vos nouveaux règlements régissant la longueur des pistes, la taille des avions et le nombre de passagers à bord des avions. Il s'agit d'une question extrêmement importante pour nombre de collectivités du Nord.

Dans des collectivités comme Sahtu, dans le Nord, il y a des transporteurs qui ne seront pas capables de remplir leurs avions si vos règlements entrent en vigueur au cours de la prochaine année, et j'ai l'impression que ce sera le cas. Je veux attirer votre attention sur ce problème. À l'heure actuelle, les habitants du Nord cherchent à trouver une façon économique d'assurer le transport des personnes qui doivent se rendre dans ces collectivités jusqu'à ce que l'on rallonge les pistes.

Avez-vous des remarques à formuler à ce propos.

**Mme Guylaine Roy:** Il s'agit du domaine de spécialité du Groupe Sécurité et Sûreté de Transports Canada, donc je pourrais soulever la

question auprès de mes collègues qui oeuvrent dans ce domaine. Je ne suis pas responsable de cet aspect, alors je ne peux pas formuler de remarque, mais je transmettrai assurément vos commentaires à mes collègues du Groupe Sécurité et Sûreté.

**M. Dennis Bevington:** Vous effectuez une évaluation des transports dans le Nord. Pourriez-vous nous fournir davantage de détails?

**Mme Guylaine Roy:** Merci de votre question.

Nous avons décidé d'effectuer une telle évaluation afin de déterminer quels seraient les besoins de transport sur une période de 20 ans au regard du développement économique. Nous avons lancé un appel de propositions pour faire faire cette évaluation par un consultant et nous avons demandé aux trois territoires de siéger avec nous au comité de direction qui encadrera cette évaluation.

S'agissant du transport dans le cadre de la Stratégie pour le Nord, nous savons ce qui existe mais nous voulons voir quel développement économique pourrait survenir au cours des 20 prochaines années et quels seraient, en conséquence, les besoins en matière de transport. Voilà pourquoi nous faisons cette évaluation prospective.

**M. Dennis Bevington:** Y a-t-il une échéance?

**Mme Guylaine Roy:** Nous espérons signer le marché très bientôt et obtenir les résultats de l'évaluation dès l'an prochain.

**M. Dennis Bevington:** Vous avez parlé de NORDREG. Le premier ministre a annoncé, il y a 15 ou 16 mois, qu'il allait de l'avant avec l'obligation d'enregistrement obligatoire aux termes de NORDREG. Qu'est-ce qui explique le retard?

**M. Donald Roussel:** Nous avons dit que nous serions prêts pour la saison du transport maritime en 2010. Nous prévoyons être en mesure de publier l'avis dans la *Gazette*, sans doute avant la fin de l'année. Cela se fera. Il n'y a pas de retard mais nous devons consulter les intervenants et nous assurer, bien entendu, qu'ils saisissent bien les détails.

Il n'y a pas de retard.

**M. Dennis Bevington:** Monsieur Sarantakis, vous avez parlé des fonds de stimulation économique. S'ils ont tous été engagés, vous devriez pouvoir me dire les montant des fonds de stimulation économique versés aux territoires.

• (1155)

**M. Taki Sarantakis:** Les fonds de stimulation économique se ventilent essentiellement comme suit: 4 millions de dollars pour le Yukon, 5 millions de dollars pour les Territoires du Nord-Ouest et 4 millions de dollars pour le Nunavut. L'affectation s'est faite par habitant et c'est donc le montant théorique que devrait recevoir les trois territoires dans le cadre du programme.

**M. Dennis Bevington:** C'est bien entendu parce que les territoires n'étaient pas en mesure de demander davantage de fonds de stimulation économique dans le cadre du programme et devaient se satisfaire de la somme qui leur était attribuée.

**M. Taki Sarantakis:** Je crois que c'était dans le budget mais je n'en suis pas parfaitement certain. Selon les modalités du programme, chaque province devait recevoir un montant théorique qui correspondait à sa part par habitant. Les provinces et les territoires pouvaient ensuite demander le versement des fonds et les obtiendraient mais, si elles ne demandaient pas le versement, les fonds pouvaient être utilisés à d'autres fins. Les trois territoires ont essentiellement obtenu le financement qu'ils ont demandé.

**Le président:** Nous avons un peu dépassé le temps, mais je vous remercie, monsieur Bevington.

Nous passons maintenant à M. Duncan qui aura sept minutes pour poser les dernières questions de cette première série.

**M. John Duncan (Île de Vancouver-Nord, PCC):** Je remercie nos témoins.

Comme vous le savez, le Nord est un vaste sujet. L'exposé sur la géocartographie m'a énormément intéressé puisque j'ai moi-même présenté la résolution stratégique sur la géocartographie au congrès du parti à Montréal en 2005. C'est ensuite devenu une initiative du gouvernement. Je vois que vous avez enclenché le processus et j'estime que c'est une très bonne nouvelle.

Ma question est quelque peu technique. Nous avons le satellite radar. J'aimerais savoir s'il est utile dans l'exercice de géocartographie. J'aimerais aussi savoir comment Radarsat fonctionne pour ce qui est de la coordination avec les vols des Dash-7, ou même s'il y a coordination, et où se situe le centre de contrôle de mission de Radarsat. C'est une initiative que j'estime vitale pour le pays. Je sais que la portée de ma question déborde le Nord, mais c'est l'aspect qui touche le Nord qui m'intéresse.

J'adresse ma question aux témoins des deux ministères.

**M. David Boerner:** Laissez-moi commencer, pour la question portant sur les sciences de la Terre.

Les sciences de la Terre, c'est une espèce de roman policier légiste. Il y a certains événements dans l'histoire de la Terre qui ont entraîné une concentration d'énergie et de minéraux; notre travail est en fait de découvrir les preuves attestant ces événements, si bien que nous intégrons chaque élément de donnée possible. En général, il est très difficile d'obtenir suffisamment de renseignements pour résoudre le problème. Radarsat est un élément irremplaçable que nous utilisons dans l'intégration de base des données au premier stade, parce que la couverture s'effectue sur tout le territoire. C'est un élément intégral de notre réflexion. Cela ne résout pas le problème, mais c'est utile.

Pour le reste, je vais laisser la parole à mes collègues, je crois.

**M. Donald Roussel:** Merci.

Quand je suis en contact avec le contrôle de mission, j'ignore en fait où il se trouve. Mais les renseignements me parviennent quand même. Vous pouvez sans doute obtenir cette information du ministère de la Défense nationale ou d'ailleurs.

Vous avez demandé comment Radarsat fonctionnait avec nos aéronefs, le Dash-7 et les deux Dash-8 que nous exploitons. Quand le satellite fait le tour de la terre, en 19 minutes, il balaie les zones maritimes. Il fonctionne pour les trois océans: l'Atlantique, le Pacifique et l'Arctique. Le satellite transmet ensuite ces renseignements aux avions, qui voient s'il y a dans les parages des navires ne s'étant pas manifestés ou qui, s'ils se sont manifestés, sont en train de créer une pollution. Après cela, bien sûr, la mission des aéronefs est de s'attacher plus précisément au navire suspecté. C'est comme ceci que cela fonctionne, pour résumer.

**M. John Duncan:** Merci.

Le comité s'attache essentiellement au développement économique. Or, dans le Nord, l'octroi de permis en fait partie intégrante. Au Yukon, je crois que l'examen de la Loi sur l'évaluation environnementale et socio-économique au Yukon est quasiment achevé. C'est une initiative conjointe du Yukon et du gouvernement fédéral mais je ne sais pas jusqu'à quel point les deux ministères ont participé à l'examen en question.

Peut-être êtes-vous mal placé pour répondre à la question.

● (1200)

**Mme Guylaine Roy:** Vous signalez que le Yukon effectue un examen de sa propre loi sur les évaluations environnementales et vous souhaitez savoir comment nous avons collaboré avec la province? Est-ce bien la question?

**M. John Duncan:** Oui, sur cette Loi sur l'évaluation environnementale.

**Mme Guylaine Roy:** Je n'ai pas de réponse précise en ce qui concerne le Yukon, mais je peux rappeler quelque chose que vous savez sans doute pertinemment: dans le contexte des investissements dans l'infrastructure, nous sommes en train de rationaliser le processus d'évaluation environnementale. Vu le ralentissement économique et le fonds de stimulation économique, le gouvernement a pris des mesures pour rationaliser le processus d'évaluation environnementale. Voici ce que je peux dire de la participation du gouvernement fédéral.

Si vous le souhaitez, je peux me renseigner sur le processus adopté au Yukon, et sur les modalités de notre collaboration. Mais, pour l'instant, je n'ai pas de réponse sur ce point.

**M. John Duncan:** Entendu, merci.

Les mesures prises dans les eaux arctiques, avec l'élargissement de notre champ de compétence selon la loi et avec les rapports du NORDREG, sont très importantes. Je ne suis pas sûr que la population en ait bien conscience ou comprenne de quoi il retourne. Nous avons des conventions internationales portant sur ce type de choses. Le gouvernement a indiqué que nous avions l'intention de signer des conventions internationales qui nous permettraient de demander des comptes aux navires polluant nos eaux. Pourriez-vous décrire ces conventions? Quelles sont-elles? Et comment nous rendraient-elles service dans ce domaine?

**Mme Guylaine Roy:** Je pense que vous évoquez les conventions au titre de la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

On y a apporté certaines modifications. Le projet de loi a été adopté par le Parlement en juin. Parmi ces modifications, figure le cadre législatif pour les deux conventions internationales liées à la pollution maritime.

Il y a deux conventions que nous appuyons. Elles ont été ratifiées et vont entrer en vigueur en janvier. L'une est une nouvelle convention internationale, adoptée par l'Organisation marine internationale, portant sur le déversement de combustible de soute. Elle impose une responsabilité liée aux déversements de combustible de soute. Le combustible de soute est ce qui propulse les navires, l'essence d'un navire, pour ainsi dire. La convention que nous avons ratifiée rendra obligatoire la souscription d'une assurance.

L'autre convention porte sur les déversements de pétrole d'un navire-citerne en assurant le transport. C'est une convention qui existe depuis un certain temps, mais la collectivité internationale s'est aperçue qu'il était nécessaire d'augmenter la couverture en cas de responsabilité, vu que, comme vous le savez, un déversement de pétrole est parfois majeur. Il y a eu un ou deux gros déversements et le sentiment était qu'il fallait augmenter le fonds existant déjà.

● (1205)

**Le président:** Merci beaucoup.

[Français]

Je vous remercie, monsieur Duncan.

Nous commençons maintenant notre deuxième tour avec M. Bagnell. Vous avez cinq minutes.

**L'hon. Larry Bagnell:** Merci, monsieur le président.

[Traduction]

La majorité des habitants au nord du 60<sup>e</sup> parallèle sont des Autochtones et on y trouve des taux de chômage record. Vu que nous étudions le développement économique dans le Nord, pourriez-vous, à tour de rôle, indiquer quel plan ou initiative vous avez mis sur pied pour augmenter l'emploi d'Autochtones dans le Nord dans le cadre des divers programmes que vous avez évoqués pour nous ce matin?

**M. David Boerner:** Laissez-moi commencer.

Nous nous sommes adressés aux sociétés de formation et aux collèges en leur présentant une esquisse du type de qualifications que nous rechercherions pour des embauches au titre de notre programme. Nous avons été très bien accueillis. Le nombre de personnes intéressées dépasse probablement le nombre que nous pouvons embaucher dans le cadre de ces programmes.

L'un des problèmes est que le travail que nous effectuons est relativement scientifique et technique, si bien qu'il nous faut des gens ayant suivi des études relativement poussées. Ces gens, dans le Nord, travaillent déjà souvent, si bien que nous avons une certaine difficulté à faire correspondre la possibilité d'emploi et la personne sur place. Mais nous nous attachons vraiment aux contacts avec les organismes assurant la formation et pouvant former des étudiants pour nous.

Je pense qu'il y a un problème à plus long terme à la racine, que nous n'avons pas vraiment éliminé.

**L'hon. Larry Bagnell:** Et Infrastructure Canada?

**M. Taki Sarantakis:** Comme vous l'avez dit, une bonne part de la population septentrionale est autochtone, si bien que nombreux sont nos projets auxquels participent les Autochtones, parfois par la main-d'oeuvre, mais parfois aussi par la détention d'actions, un intérêt direct. Ainsi, dans le projet de ligne de transmission Mayo B Carmacks-Stewart, dont j'ai parlé plus tôt, une première nation a investi dans le projet en tant que partenaire. Le projet fournira non seulement un emploi direct aux Autochtones, mais des développements économiques autochtones, également.

**L'hon. Larry Bagnell:** Transport Canada?

**M. Donald Roussel:** Bien sûr, Transport Canada est en faveur de la diversité dans sa main-d'oeuvre. Par exemple, nous avons au Nunavik un bureau dont le personnel est Inuit, à Puvirnituq. En fait, ils ont installé le bureau là où se trouvait l'employé, pour nous donner plus de souplesse.

**L'hon. Larry Bagnell:** Parlons donc du Nunavik. À ce que je comprends, le programme des sciences de la Terre comporte une belle portion pour les trois territoires, puis 40 p. 100 à peu près, si je vous a bien compris, qui restent pour les provinces, si elles se battent. Mais il y a de grosses populations inuites au Nunavik et au Labrador. Et j'imagine qu'elles doivent se battre pour avoir leur part de la petite portion restant aux provinces. Elles obtiendront donc généralement moins que les populations inuites du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest.

**M. David Boerner:** Jusqu'à 25 p. 100 des fonds peuvent être versés par les provinces puisqu'il s'agit d'une méthode de partage des frais. Nous n'avons pas demandé aux territoires d'assumer leur part parce qu'ils disposent d'un régime financier différent. Lorsque nous pouvons collaborer avec les provinces, nous co-planifions et co-

mettons en oeuvre les initiatives. Nous tentons de dégager des fonds en fonction des besoins dans le domaine des sciences de la Terre et non pas du nombre d'habitant ou d'autres mécanismes de ce genre.

**L'hon. Larry Bagnell:** Merci.

Guylaine, l'étude de Transports Canada portera-t-elle sur l'amélioration de l'accès aux collectivités du Haut-Arctique? La plupart de ces localités ne possèdent pas de port et ne sont facilement accessibles aux navires, on doit donc acheminer les biens par avion. Est-ce que l'étude portera sur ce genre de problème?

**Mme Guylaine Roy:** L'évaluation portera sur les trois territoires du Nord, donc sur l'ensemble du territoire.

**L'hon. Larry Bagnell:** Pensez-vous qu'elle pourrait examiner ce problème et déterminer ce qui doit être fait pour que ces collectivités reçoivent des marchandises par navire, ce qui permettrait d'économiser des coûts?

**Mme Guylaine Roy:** Vous parlez des collectivités du Haut-Arctique?

Encore une fois, l'évaluation portera sur le potentiel du développement économique dans le Nord sur 20 ans et sur les exigences en ce qui concerne le transport. Elle étudiera les trois territoires.

**L'hon. Larry Bagnell:** Le développement économique inclut le fait de nourrir les gens et il bien plus économique d'envoyer des marchandises par bateau.

**Mme Guylaine Roy:** Oui, et elle examinera aussi le réapprovisionnement.

● (1210)

**Le président:** C'est tout, monsieur Bagnell.

Très bien, vous pouvez poser une dernière question rapide.

**L'hon. Larry Bagnell:** En ce qui concerne les sciences de la Terre, pourriez-vous brièvement nous parler de l'état des recherches au cours des six à huit dernières années? Est-ce que les activités sont demeurées les mêmes, est-ce qu'elles augmentent ou est-ce qu'elles diminuent?

**M. David Boerner:** Avant que ce programme ne soit mis en place, elles chutaient de façon considérable. Le Geological Survey n'a vraiment dépêché qu'une seule équipe il y a environ trois ans avant la création du programme. Il y a à l'heure actuelle quatre projets majeurs et environ 15 projets mineurs dans le Nord. On a donc constaté une augmentation substantielle des activités au cours des deux dernières années.

**Le président:** Très bien, monsieur Boerner.

Monsieur Bagnell, merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Payne, qui aura cinq minutes, puis nous passerons à M. Gaudet.

**M. LaVar Payne (Medicine Hat, PCC):** Merci, monsieur le président.

Comme mes collègues, j'aimerais souhaiter la bienvenue aux témoins et les remercier d'être venus ici aujourd'hui.

Certaines déclarations préliminaires ont suscité mon intérêt. J'ai une question et j'espère que M. Boerner et Mme Roy pourront y répondre. Il semble y avoir des similarités entre certaines questions soulevées dans le cadre de votre étude et vos activités en lien avec votre étude du pergélisol.

Est-ce que les deux ministères collaborent dans le cadre de l'étude sur le pergélisol ou mènent-ils des études séparées? Échangeront-ils des renseignements pour que ceux-ci puissent être distribués à large échelle?

**Mme Guylaine Roy:** Dans ma déclaration préliminaire, j'ai fait allusion à un guide de l'Association des transports du Canada qui est en cours d'élaboration. L'association regroupe divers intervenants, y compris les provinces et les territoires. Le guide est rédigé dans ce contexte. Nous espérons qu'il sera utile et qu'il permettra d'échanger des pratiques exemplaires et d'appuyer l'infrastructure des transports.

Au chapitre de la collaboration, nous travaillons de concert avec Ressources naturelles Canada sur bien des aspects. Je ne connais pas les activités du ministère dans le domaine du pergélisol, mais je peux vous assurer que dans le cadre de l'étude que nous effectuons sur les besoins en matière de transport sur 20 ans, les parties visées auront accès à Ressources naturelles Canada, qui est l'une de nos sources de renseignements.

**M. David Boerner:** Si vous me permettez d'ajouter une petite précision, ce n'est peut-être pas tout à fait exact de dire que nous travaillons ensemble, mais nous nous échangeons certainement des renseignements. Nous gérons un réseau de surveillance du pergélisol afin d'essayer d'évaluer l'état du pergélisol dans le Nord du Canada. Nous nous communiquons les renseignements à ce sujet, qui sont le point de départ du rapport. Les données, qui constituent essentiellement le fondement de notre évaluation, sont réunies par un groupe composé de représentants du milieu universitaire, du gouvernement fédéral et des provinces.

**M. LaVar Payne:** Je considère qu'on peut ainsi épargner de l'argent, en faisant une seule étude au lieu d'en faire deux, ce qui coûterait plus cher.

Ma deuxième question concerne plus précisément les fonds accordés en vertu du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires dont vous avez parlé, madame Roy. Je n'arrivais pas à écrire assez vite pour noter tous les chiffres que vous avez cités. Pourriez-vous les citer de nouveau? Puis, j'aurais une question à vous poser.

**Mme Guylaine Roy:** Permettez-moi de me reporter au texte de mon allocution.

Ce que j'ai dit, c'est que, depuis la création du programme en 1995, le gouvernement du Canada a accordé 22 millions de dollars pour des améliorations aux immobilisations à six aéroports des Territoires du Nord-Ouest, 10 millions de dollars à trois aéroports du Yukon et près de 30,9 millions de dollars à 14 aéroports du Nunavut.

Si vous le souhaitez, je pourrais facilement vous donner la liste de ces aéroports.

**M. LaVar Payne:** D'accord. Alors, voici ma question: combien d'argent a été dépensé au cours des cinq dernières années, et quelle en aura été l'incidence sur le développement économique dans le Nord?

**Mme Guylaine Roy:** Je ne peux pas vous dire exactement combien d'argent a été dépensé au cours des cinq dernières années, mais je crois que l'important ici, c'est de faire remarquer que le programme en question vise à aider les aéroports à mieux répondre aux exigences en matière de sécurité et qu'il a beaucoup de succès. Il contribue à assurer la sécurité des installations.

Nous avons certainement la ventilation pour les cinq dernières années et nous pourrions vous la communiquer, mais je ne peux pas vous dire exactement combien d'argent a été dépensé. Chose

certaine, il est utile d'assurer la sécurité des aéroports dans ces régions.

Je me dois de souligner que le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires ne vise pas que le Nord, mais qu'il s'applique, bien sûr, aux aéroports du pays tout entier.

● (1215)

**M. LaVar Payne:** Oui, je le sais, puisque, dans ma circonscription de Medicine Hat, nous avons reçu des fonds dans le cadre de ce programme.

**Mme Guylaine Roy:** C'est un programme qui a beaucoup de succès.

**M. LaVar Payne:** En effet, et il peut aussi contribuer à créer des emplois au chapitre de la sécurité.

Il me reste encore un peu de temps, je suppose, pour une petite question.

Monsieur Sarantakis, je me demande si vous pourriez nous parler brièvement de certains des programmes qui font partie du Plan d'action économique et des retombées qu'ils ont eues dans le Nord. Je crois savoir que tous les fonds ont déjà été répartis.

**M. Taki Sarantakis:** Relativement au Nord, la mesure la plus importante du Plan d'action économique du Canada est en fait l'accélération du financement de base accordé aux provinces et aux territoires. Dans le Budget de 2009, le gouvernement a offert à toutes les provinces et à tous les territoires de pouvoir toucher en deux ans les paiements qu'ils auraient normalement reçus sur sept ans. Ainsi, les provinces et les territoires pouvaient avoir accès à 175 millions de dollars sur deux ans plutôt que sur sept ans. C'est là la mesure qui, à elle seule, est la plus avantageuse pour le Nord.

Deux des territoires se sont prévalus de cette mesure et reçoivent maintenant quelque 30 ou 40 millions de dollars de plus; ils reçoivent ces fonds plus vite qu'ils ne les auraient reçus normalement.

**Le président:** C'est tout le temps dont nous disposons.

Merci, monsieur Payne.

[Français]

Bienvenue au comité, monsieur Gaudet. Vous avez cinq minutes.

**M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ):** Merci, monsieur le président. Veuillez excuser mon retard; j'étais à un autre comité.

Avez-vous des programmes d'études pour intégrer et inciter les communautés autochtones des territoires à travailler avec le ministère des Ressources naturelles et celui des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités? On n'est pas dans les territoires du Grand Nord pour un ou deux ans, mais pour des centaines d'années.

M. Boerner a dit que ça prenait des chercheurs et des scientifiques. Il faudrait peut-être que les communautés qui sont sur le terrain aient le droit de faire certaines études, comme c'est le cas ailleurs. J'aimerais connaître l'opinion de tous les intervenants.

Il semble qu'il n'y ait pas de programme établi, mais il serait peut-être temps que vous pensiez à l'avenir. Actuellement, on ne pense qu'à aller chercher de l'énergie, des minéraux, des diamants et tout le reste, mais on ne pense pas aux communautés. Si vous laissez les communautés dans l'ignorance — excusez l'expression, je ne veux pas insulter qui que ce soit —, elles y resteront.

Je trouve étrange que dans les 33 milliards de dollars qui sont prévus pour les sept prochaines années, il n'y ait rien pour les communautés présentes.

**Mme Guylaine Roy:** Monsieur Gaudet, la question que vous posez est davantage liée aux capacités des gens du Nord à participer au développement économique. Il faudrait peut-être la poser au ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences. Je ne sais pas s'il a des programmes à cet effet, mais ce serait sans doute une bonne question à lui poser. Affaires indiennes et du Nord Canada a peut-être aussi des programmes, mais pour ce qui est de Transports Canada, il n'a pas de programme précis.

Je pense que votre question concerne le développement économique de la région et la capacité des gens du Nord d'y participer et de travailler en ce sens.

**M. Roger Gaudet:** Je trouve étrange que des trois ministères ici — Ressources naturelles Canada, Infrastructure Canada et Transports Canada —, aucun n'ait pensé à cela. Je pense à l'avenir; je ne pense pas à aujourd'hui. À un moment donné, il faut les intégrer et les inciter à travailler.

Je vais céder la parole à M. Lévesque pour le reste de mon temps.

**M. Yvon Lévesque:** Combien me reste-t-il de temps?

[Traduction]

**Le président:** Une minute, monsieur Lévesque.

[Français]

**M. Yvon Lévesque:** Vous investissez de l'argent dans des aéroports. Vous ne mentionnez pas le Nunavut parce que c'est par le Québec que vous le faites. J'ai été frappé par le gros montant qu'on investit au Nunavut. Cela a-t-il un lien avec la souveraineté de l'Arctique et de ses côtes, ou ce montant est-il destiné partiellement ou totalement au développement du Nord?

• (1220)

**Mme Guylaine Roy:** Parlez-vous du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires ou du programme d'Infrastructure Canada de 33 milliards de dollars?

**M. Yvon Lévesque:** Dans la dernière réponse que vous avez donnée à M. Payne, vous parliez de l'aide aux aéroports.

**Mme Guylaine Roy:** Je vais répondre à votre question. J'ai la chance d'avoir des collègues qui ont de l'information à portée de la main. J'aimerais en profiter pour vous dire combien d'argent a été investi dans les trois territoires au cours des cinq dernières années dans le cadre du PAIA, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Dans les Territoires du Nord-Ouest, 11 millions de dollars; au Yukon, 5 millions de dollars; et au Nunavut, 22 millions de dollars. Je remercie mon collègue de m'avoir donné l'information.

Le PAIA a été mis en place dans les années 1990, dans le contexte de la nouvelle politique sur les aéroports. Il visait à venir en aide aux aéroports locaux et régionaux n'appartenant pas au gouvernement fédéral en ce qui a trait à la sécurité. On voulait que les aéroports locaux et régionaux éloignés aient accès à du financement pour assurer leur sécurité.

Vous demandez si ce programme est lié à la souveraineté. Le programme s'applique dans tout le Canada et n'a pas trait particulièrement à la souveraineté. C'est un programme qui aide tous les aéroports du pays à assurer leur sécurité.

**Le président:** Merci, messieurs Lévesque et Gaudet.

[Traduction]

Nous passons à M. Rickford pour cinq minutes. Puis, ce sera au tour de M. Bevington, et, s'il reste du temps, M. Bagnell a une question très brève à poser.

Monsieur Rickford, vous avez la parole.

**M. Greg Rickford (Kenora, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci aux témoins de leur présence ici aujourd'hui.

Je vais changer un peu de trajectoire. J'allais parler de conservation d'énergie et d'environnement, mais étant donné le peu de temps dont je dispose aujourd'hui, je me concentrerai sur l'environnement. S'il reste assez de temps, je poserai des questions sur l'autre sujet, celui de la conservation d'énergie.

Je suis le député de la grande circonscription de Kenora. Nous avons beaucoup d'enjeux qui sont semblables à ceux que le comité a décidé d'étudier. La partie sud de ma circonscription longe la Transcanadienne, mais nous avons des localités sur la Baie d'Hudson, et nous avons plus de 25 collectivités des premières nations qui sont complètement isolées et qui ne sont desservies par aucune route. Alors, beaucoup des enjeux dont nous parlons ici ressemblent énormément à ceux que nous avons chez nous. Je suis à même de comprendre les questions qu'a posées Dennis tout à l'heure puisqu'elles ont une résonance dans ma circonscription aussi.

Je m'adresse en particulier à l'impact de certains des projets d'infrastructure, surtout des grands projets d'infrastructure. Je sais qu'ils peuvent présenter certains problèmes, quelle que soit la circonscription, mais dans le Nord et dans les territoires en tout cas, nous savons que l'impact peut être encore plus grand sur la migration des animaux, sur les routes de chasse, etc.

En ce qui concerne les projets d'infrastructure, monsieur Sarantakis, vous pourriez peut-être nous dire si vous cherchez à en minimiser l'impact et si c'est là quelque chose qui est devenue nécessaire. Dans l'affirmative, pourriez-vous nous donner quelques exemples précis, après quoi je pourrai mieux orienter mes questions.

Merci.

**M. Taki Sarantakis:** Merci.

Comme vous le savez, chaque projet passe par une évaluation environnementale au niveau soit fédéral soit provincial. Parfois, c'est les deux, mais le processus est de plus en plus rationalisé. Chaque projet fait donc l'objet d'une évaluation.

En règle générale, ceux qui présentent des demandes de projet doivent montrer ce qu'ils ont prévu pour atténuer les conséquences environnementales des ouvrages. Vous n'êtes pas sans le savoir, les migrations prendront de plus en plus d'importance en raison de facteurs comme les changements climatiques.

**M. Greg Rickford:** Puis-je vous interrompre un moment? Je comprends le processus d'évaluation environnementale, mais je pense que, dans le Nord, l'évaluation environnementale qui est faite des différents projets, qu'elle soit bonne ou mauvaise, risque plus que jamais d'avoir une incidence sur une autre région, car nous avons de vastes étendues de terre et d'eau. Y a-t-il une certaine coordination pour essayer de comprendre les effets éventuels d'autres projets? Je sais qu'il y a des limites à ce genre de coordination, c'est sûr, mais y a-t-il des efforts qui sont faits en ce sens?

• (1225)

**M. Taki Sarantakis:** Je ne suis pas sûr de comprendre la dernière partie de votre question. Me demandez-vous si les projets sont examinés ensemble dans les évaluations environnementales?

**M. Greg Rickford:** Oui. Il se pourrait que l'évaluation environnementale soit favorable dans une région, alors que le projet pourrait avoir une incidence défavorable dans la région voisine.

**M. Taki Sarantakis:** Les évaluations environnementales ont généralement un caractère global. Elles portent, non pas seulement sur les ouvrages en tant que tel, mais aussi sur les répercussions pour l'environnement en général, si bien que je répondrais par l'affirmative en disant que les projets sont soumis à ce genre d'évaluation.

**M. Greg Rickford:** En ce qui concerne les collectivités des premières nations qui participent à des projets de développement ou qui sont touchées par ces projets, je crois que M. Roussel a parlé d'un processus de consultation par rapport à un projet en particulier, où toutes les parties intéressées avaient pu se faire entendre. Mon collègue a dit que ce projet avait peut-être été retardé, mais il ne l'a pas été. On a suivi le processus. Pourriez-vous tous les deux nous parler un peu du processus de consultation, plus particulièrement avec les collectivités des premières nations dans ces régions?

**M. Taki Sarantakis:** Certainement. En fait, il y a déjà des précédents. L'article 35 de la Constitution canadienne prévoit la tenue de consultations auprès des Autochtones donc, pour chaque projet d'infrastructure financé par le gouvernement qui pourrait avoir une répercussion sur une première nation, le gouvernement est dans l'obligation de chercher activement à consulter la première nation. Par conséquent, d'une façon ou d'une autre, presque tous les projets d'infrastructure font l'objet d'une consultation. Le processus peut s'avérer très complexe et formel.

**M. Greg Rickford:** Monsieur Roussel, voulez-vous ajouter quelque chose?

**M. Donald Roussel:** Non, je crois que M. Sarantakis a tout dit.

**M. Greg Rickford:** Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

**Le président:** Nous sommes sur le point de terminer. Il vous reste peut-être assez de temps pour poser une très brève question.

**M. Greg Rickford:** Non, ce sera tout.

**Le président:** D'accord, passons à M. Bevington, vous avez cinq minutes.

**M. Dennis Bevington:** J'aimerais aborder le même sujet, parce que je crois que c'est très important. Beaucoup de collectivités du Nord sont similaires. Auparavant, c'était représenté par le ministère des Ressources naturelles dans le cadre du Programme pour les collectivités éloignées. Ce programme existe-t-il encore aujourd'hui?

**M. David Boerner:** Je ne sais pas vraiment de quel programme vous parlez. Il y a bien des projets qui portent sur les collectivités autochtones, mais je ne suis pas responsable de ce type de projet.

**M. Dennis Bevington:** Peut-être qu'il faudrait présenter cette question au comité, parce qu'elle a trait constamment aux collectivités du Nord et porte sur leurs ressources énergétiques et leur isolement. Qu'il s'agisse de Terre-Neuve ou du Nord de l'Ontario ou de tout autre endroit au Canada, il y a une similarité entre les collectivités qui est très bien reflétée à Ressources naturelles Canada. Je crois qu'il faudrait probablement inviter quelqu'un à venir témoigner sur le sujet.

J'aimerais revenir à la question de l'évaluation du transport dans le Nord. Nous projetons d'établir une stratégie de transport sur 20 ans. Si le prix du baril revient à 150 \$, nous ne pourrions plus nous permettre de vivre là-bas. Par conséquent, nous devons nous doter d'une stratégie de transport qui tient vraiment compte de la façon dont nous allons acheminer les ressources énergétiques, je tenais à vous en avertir. Si vous concevez une stratégie de transport aujourd'hui axée sur les hydrocarbures pour toutes ces collectivités du Nord, dans 20 ans, elle pourrait ne pas leur permettre de demeurer

viables. J'exhorterais vivement les personnes responsables de l'évaluation d'une stratégie de transport dans le Nord de ne pas simplement appliquer le statu quo d'aujourd'hui pendant les 20 prochaines années.

Qu'en pensez-vous?

**Mme Guylaine Roy:** Il s'agit vraiment d'une évaluation et non pas d'une stratégie. Comme je l'ai dit, nous avons estimé qu'une évaluation était nécessaire, parce que nous connaissons le réseau de transport actuel, et dans le cadre de la stratégie, nous voulions avoir une approche axée sur l'avenir.

Je prends note de votre argument. Je crois que ce sera un travail ardu pour l'expert-conseil avec lequel nous travaillons. Il s'agira de déterminer à l'avenir les possibilités de développement ainsi que le potentiel ou les difficultés liés au réapprovisionnement et la demande en transport.

• (1230)

**M. Dennis Bevington:** Je peux vous donner quelques exemples. Il serait possible d'acheminer de l'électricité vers le Nord, du réseau du Manitoba vers le district de Keewatin. Il y a aussi tout un débat au sujet de la route menant au port de Bathurst Inlet. On pourrait y apporter un changement complet en installant des lignes de transmission reliant les installations hydroélectriques et la province géologique Slave.

Certains cas rappellent l'importance de vraiment déterminer l'avenir que vous réservez à la société avant de prendre des décisions sur l'infrastructure des transports. C'est le type de défi qui, à mon avis, doit être relevé dans le cadre d'une évaluation.

**Le président:** Merci, monsieur Bevington.

Je crois que M. Bagnell a une brève question à poser.

**L'hon. Larry Bagnell:** J'ai juste une brève question pour les responsables des transports et de l'infrastructure.

Il y a quelques années, le premier ministre a annoncé la très bonne nouvelle selon laquelle un port allait être construit à Iqaluit. J'aimerais savoir où en est ce projet.

**Mme Guylaine Roy:** Nous nous observons l'un l'autre.

Je crois que les territoires sont en train d'étudier quel projet pourrait être rattaché à ce port à Iqaluit. À ma connaissance, ils en étaient à étudier ce dont ils auraient besoin au port.

Je ne sais pas si les territoires ont exprimé leur point de vue sur le type de port qu'ils voulaient à Iqaluit. Je ne sais pas s'ils ont soulevé cette question auprès d'Infrastructure Canada.

**M. Taki Sarantakis:** Ce n'est pas un projet d'Infrastructure Canada. Je crois qu'il relèverait plutôt du ministère des Pêches et Océans. Je peux vérifier pour vous.

**L'hon. Larry Bagnell:** Si vous pouviez le faire et transmettre votre réponse au greffier, nous vous en saurions gré.

**Le président:** Merci monsieur Bagnell.

Je remercie tous les témoins d'être venus aujourd'hui. Dans un instant, nous allons suspendre la séance pour quelques minutes.

Mais auparavant, je veux aviser les membres que dans le cartable sur les déplacements dans le Nord, une section portera précisément sur les projets d'Infrastructure Canada.

Je demanderais aussi aux témoins de lire les bleus après la séance pour vérifier si vous ne vous êtes pas engagés à répondre à certaines questions en différé, il serait extrêmement utile que vous les passiez en revue.

J'aimerais ajouter une ou deux choses à cette liste.

Monsieur Boerner, dans votre exposé, vous avez parlé de 65 collectivités qui ont fait l'objet de visites en 2009. Nous vous serions très reconnaissants de nous donner des exemples de ces collectivités.

De plus, M. Sarantakis a fait référence à l'autoroute Top of the World. Est-elle située au Yukon?

D'accord, je voulais simplement m'en assurer.

Revenons à M. Boerner, vous avez fait référence à quatre projets visant précisément à stimuler le développement économique dans le Nord. J'aimerais que vous nous fournissiez plus de détails à ce sujet.

Si vous avez une question, nous pourrions essayer d'y répondre pendant la très courte pause.

Enfin, même si vous en aviez été avertis à l'avance, je vous avise que des représentants du Cercle autochtone de l'Alliance de la fonction publique du Canada sont ici aujourd'hui. Ils se trouvaient sur la Colline et je crois que certains membres se trouvent dans la tribune.

Nous allons faire une pause de cinq minutes, et nous reprendrons ensuite les travaux à huis clos. Je vous invite à aller saluer les membres du cercle et à dire au revoir à nos témoins.

Nous vous sommes reconnaissants d'avoir répondu à nos questions et d'avoir présenté des commentaires. Votre témoignage sera très utile à notre rapport.

La séance est suspendue pour cinq minutes.

*[La séance se poursuit à huis clos.]*

---







**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste-lettre**

**Lettermail**

**1782711  
Ottawa**

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :  
Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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.

---

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5  
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943  
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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.

---

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5  
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943  
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>