



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

INAN • NUMÉRO 121 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le lundi 15 octobre 2018**

**Présidente**

**L'honorable MaryAnn Mihychuk**



## Comité permanent des affaires autochtones et du Nord

Le lundi 15 octobre 2018

• (1530)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. MaryAnn Mihychuk (Kildonan—St. Paul, Lib.)):** Bienvenue à tous. Nous commençons notre nouvelle étude sur l'infrastructure dans le Nord... et les énormes besoins du Canada. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous réalisons une étude sur les projets et stratégies d'infrastructure dans le Nord. Nous allons essayer de rédiger un rapport complet dans ce qui semble être un délai très court.

Nous nous intéressons beaucoup aux nouvelles technologies, aux nouvelles approches pour offrir ce que nous considérons comme des droits fondamentaux, comme Internet, à tous les Canadiens. Nous avons hâte d'entendre ce que vous avez à dire, vous, les experts, au sujet des approches nouvelles et novatrices.

Avant de commencer, nous reconnaissons toujours que nous nous trouvons sur le territoire non cédé du peuple algonquin, ici, en Ontario. C'est une étape importante pour tous les Canadiens, chaque fois que nous nous rencontrons, chaque fois que nous organisons un événement ou une célébration. Souvenons-nous de notre histoire à une époque où, enfin, nous cheminons vers la vérité et la réconciliation. C'est un mouvement important pour tous les Canadiens.

Voici comment nous procéderons: chaque témoin aura 10 minutes pour présenter sa déclaration. Par la suite, les députés poseront des questions.

Sans vouloir nous retarder davantage, je crois comprendre que nous accueillons un représentant de ce qui est maintenant officiellement le ministère des Affaires indiennes et du Développement du Nord. A-t-il été scindé? Êtes-vous plutôt devenu Développement du Nord?

**M. Wayne Walsh (directeur général, Politiques Stratégiques du Nord, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien):** Nous sommes encore et toujours le ministère des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord.

**La présidente:** Ma feuille est encore au moyen âge, parce que, en fait, nous n'avons pas encore adopté le projet de loi. Vos changements dépassent notre capacité de compter sur les bons...

Bienvenue, Wayne. Vous témoignez au nom de Relations Couronne-Autochtones. C'est exact?

**M. Wayne Walsh:** C'est Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord.

**La présidente:** Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord...

**M. Wayne Walsh:** C'est exact.

**La présidente:** Bienvenue.

Veuillez commencer.

**M. Wayne Walsh:** J'aimerais tout d'abord vous remercier de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui devant le Comité.

[Français]

Mon intervention aujourd'hui consistera à décrire ce que nous apprenons concernant les priorités des résidents de l'Arctique, tout en continuant à travailler à l'élaboration d'un nouveau cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord.

Le 21 décembre 2016, le premier ministre Justin Trudeau a annoncé que le Canada allait élaborer un nouveau cadre stratégique pour l'Arctique en collaboration avec les gens du Nord, les gouvernements territoriaux et provinciaux, ainsi que les Premières Nations, les Inuits et les Métis.

L'élaboration du nouveau cadre et du processus d'élaboration conjointe s'appuie sur le travail de Mary Simon, représentante spéciale de la ministre à l'égard de la participation, et sur l'apport de conseils pour une nouvelle approche de leadership dans l'Arctique canadien. Comblent les lacunes en infrastructure dans l'Arctique a constitué un thème clé du rapport.

Depuis 2016, nous avons entrepris un processus de consultation et de collaboration avec les résidents et les leaders du Nord ainsi qu'avec d'autres parties intéressées, afin d'appuyer l'élaboration de ce cadre.

Nous travaillons en étroite collaboration avec les gouvernements des territoires et des provinces concernés, les régions d'Inuvialuit, du Nunavut, du Nunavik et du Nunatsiavut, ainsi que d'autres partenaires, pour rédiger une vision et des objectifs communs. Ces derniers guideront les activités du gouvernement fédéral d'ici 2030. Plus de 30 ministères et agences ont participé au processus.

[Traduction]

Le reste de mes commentaires aujourd'hui portera sur ce que nous avons entendu et appris dans le cadre du processus. Pour favoriser la mobilisation, on a élaboré un guide de discussion en collaboration avec des partenaires qui ont cerné six thèmes comme étant des points de départ des discussions sur l'avenir de la politique canadienne du Nord et de l'Arctique, y compris l'infrastructure globale de l'Arctique. Notre guide de discussion, nos conversations dans le cadre des tables rondes et nos autres activités de mobilisation ont eu comme point de départ la reconnaissance des lacunes et des défis. Le fait de reconnaître ces problèmes était et reste important aux yeux de nos partenaires d'élaboration, qui doivent composer avec ces défis au quotidien.

L'environnement hostile, l'évolution des conditions climatiques, la courte durée de la saison de construction et d'expédition, le manque de ressources pour la construction et une assiette fiscale restreinte présentent des défis et des risques de taille pour la construction et le maintien de l'infrastructure dans l'Arctique canadien. Nous reconnaissons que l'Arctique canadien affiche un déficit majeur sur le plan de l'infrastructure, et ce déficit pose des défis importants pour la croissance socioéconomique, la gestion des urgences, la mise en valeur des ressources et la sécurité et la qualité de vie de base des résidents de l'Arctique.

En outre, les changements climatiques accentuent les menaces qui pèsent sur les infrastructures actuelles. Le dégel du pergélisol a des conséquences directes sur l'intégrité des fondations des bâtiments, des routes, des pistes, des oléoducs et de l'infrastructure côtière.

Cependant, nous avons reconnu que des investissements ciblés dans l'infrastructure et des améliorations connexes permettraient d'améliorer les résultats dans de nombreux autres secteurs. Par exemple, améliorer la connectivité aiderait à combler le fossé numérique et générerait des occasions nouvelles et accrues pour les résidents de l'Arctique d'avoir accès à la télésanté, aux services de santé électroniques et aux services d'apprentissage en ligne, tout en renforçant leurs capacités de participer à l'économie numérique et à soutenir le développement économique.

Mais surtout, nous avons demandé aux gens quelles étaient les principales priorités pour leur région. Grâce à cet engagement, nous avons constaté que les préoccupations au sujet de l'infrastructure étaient un thème récurrent, y compris le besoin de réaliser des investissements transformateurs dans l'infrastructure de l'Arctique et du Nord, plutôt qu'adopter une approche correctrice qui ne fait que perpétuer un état de crise.

Presque tous ceux et celles qui ont parlé d'infrastructure ont mentionné qu'un accès fiable à large bande à Internet est une priorité, puisqu'il favorise les affaires, la recherche, les études et l'accès aux services de santé. Parmi les autres besoins en matière d'infrastructure, mentionnons les aides à la navigation, de meilleures installations portuaires, de meilleures installations aéroportuaires, des réseaux ferroviaires fiables et des routes pour avoir accès aux ressources minières et aux collectivités.

Les collectivités et les organisations dans le Nord ont souligné leur désir de créer des partenariats et de saisir les occasions qui s'offrent à elles, de façon à pouvoir jouer un rôle constructif dans le secteur des infrastructures. Les gouvernements territoriaux, par l'intermédiaire de leur participation au processus d'élaboration conjointe et dans des documents stratégiques comme la Vision panterritoriale en vue d'un développement durable, ont souligné que des investissements en infrastructure de grande envergure étaient fondamentaux pour créer des occasions économiques et assurer la prospérité des résidents du Nord.

Grâce à leur participation au processus continu d'élaboration et de rédaction conjointes, les partenaires ont défini une vision partagée en matière d'infrastructure d'ici 2030 et au-delà et au sujet d'une infrastructure renforcée dans l'Arctique de façon à répondre aux besoins locaux, régionaux et nationaux. Les objectifs proposés en matière d'infrastructure ratissent large et incluent les transports, l'énergie, la connectivité, l'hébergement, l'infrastructure communautaire, la cartographie, la navigation et la gestion des déchets.

Il convient de souligner que les travaux ne s'intéressaient pas uniquement à la nature des priorités en infrastructure dans le Nord et dans l'Arctique, mais aussi à la question de la façon de procéder. Nos partenaires dans le cadre du processus d'élaboration conjointe

cherchent à obtenir des engagements stratégiques pour examiner de nouvelles approches en matière de développement des infrastructures, y compris les modèles de financement, la mise en place de partenariats pour assurer le financement et le fonctionnement et la combinaison de projets d'infrastructure pour obtenir des résultats multiples comme, par exemple, les corridors et l'infrastructure communautaire touchant la production alimentaire.

Nos partenaires mettent aussi l'accent sur les innovations qui permettent d'accroître la durabilité et la résilience des infrastructures à la lumière des changements climatiques et vu, aussi, leur expérience passée de pénurie de matériel et d'expertise à l'appui de la maintenance à long terme des infrastructures.

L'aspect « local » est essentiel en matière d'infrastructure comme il l'est pour les autres thèmes. Les résidents du Nord veulent un cadre axé sur les gens.

En conclusion, nos discussions avec nos partenaires ont d'abord porté sur les défis immédiats et les lacunes, mais ont ensuite rapidement passé au besoin d'adopter des approches à long terme pour relever ces défis et combler ces lacunes, et ce, ensemble. Nulle part ailleurs le besoin d'une approche à long terme fondée sur le partenariat n'est plus évident que dans le cadre des discussions sur l'infrastructure.

Je serai heureux de répondre à vos questions et de continuer de discuter de tout ça avec vous. Je vous remercie. Merci et *mahsi*.

● (1535)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à Infrastructure Canada. C'est Nathalie qui présente la déclaration.

Allez-y. Vous avez jusqu'à 10 minutes.

[Français]

**Mme Nathalie Lechasseur (directrice générale, Intégration des programmes, Infrastructure Canada):** Bonjour.

Merci de nous avoir invités à participer à cette discussion aujourd'hui.

Je m'appelle Nathalie Lechasseur, et je suis directrice générale, Direction de l'intégration des programmes de la Direction générale des opérations des programmes d'Infrastructure Canada. Je suis accompagnée de M. Sean Keenan, directeur général de la Direction de l'analyse économique des résultats de la Direction générale des politiques et des résultats.

Notre ministère, Infrastructure Canada, est responsable de la réalisation du plan d'infrastructure Investir dans le Canada de plus de 180 milliards de dollars, en collaboration avec d'autres ministères partenaires fédéraux.

Ce plan a été conçu pour appuyer cinq grandes priorités en matière d'infrastructure: le transport en commun, les infrastructures vertes, les infrastructures sociales, les infrastructures de commerce et de transport, et les infrastructures des collectivités rurales et nordiques. Ces priorités ont été désignées par nos partenaires provinciaux, territoriaux, municipaux et autochtones comme étant essentielles à la santé, au succès et à la durabilité de leurs collectivités.

Infrastructure Canada a signé des ententes bilatérales avec toutes les provinces et tous les territoires, et ces ententes prévoient l'attribution de 33 milliards de dollars au moyen de différents volets de financement.

Aujourd'hui, mes observations porteront principalement sur les investissements d'Infrastructure Canada réalisés dans les collectivités rurales et nordiques.

Nous savons que les collectivités rurales et nordiques du Canada ont des besoins uniques qui nécessitent une approche plus ciblée. Certains enjeux tels que l'accès routier, la connectivité Internet et la réduction de la dépendance des collectivités au diesel peuvent faire une réelle différence dans la vie des gens et contribuer au succès global du Canada.

C'est pourquoi le plan Investir dans le Canada prévoit un financement dédié de 2 milliards de dollars dans le cadre du volet de financement Infrastructures des collectivités rurales et nordiques, en vue de répondre aux priorités uniques de ces collectivités. Notre approche nous permet de contribuer à la croissance de l'économie locale, de bâtir des collectivités fortes et inclusives, de protéger l'environnement et la santé des Canadiens, tout en tenant compte des priorités des collectivités rurales, éloignées et autochtones.

Dans le cadre de ce volet de financement, les petites collectivités recevront des fonds pour réaliser des projets d'infrastructure visant l'aménagement de routes locales, la mise en place d'une infrastructure à large bande et la construction d'infrastructures aériennes et maritimes ou d'infrastructures visant à assurer la sécurité alimentaire. Ce volet financera également l'amélioration des établissements de soins de santé et d'enseignement, en appui aux appels à l'action de la Commission de vérité et réconciliation du Canada.

De plus, le nouveau Fonds pour l'énergie dans l'Arctique de 400 millions de dollars appuiera l'énergie renouvelable et améliorera les systèmes énergétiques des territoires, notamment dans les collectivités autochtones.

Dans le volet Infrastructures des collectivités rurales et nordiques, nous avons augmenté à 60 % la part fédérale du financement des projets dans les collectivités dont la population est inférieure à 5 000 habitants. Dans les collectivités des territoires, la part fédérale maximale est de 75 %.

En ce qui concerne les projets des collectivités autochtones, la part fédérale maximale s'élève aussi à 75 %. Il est à noter que les bénéficiaires autochtones des projets peuvent combiner des fonds fédéraux provenant de plusieurs sources pour atteindre 100 %. Ainsi, les projets dirigés par des organisations autochtones peuvent faire avancer les priorités locales grâce à cet accès au financement fédéral.

Les collectivités rurales et nordiques ont accès à des programmes de financement administrés par d'autres ministères fédéraux ainsi qu'aux autres volets de financement du plan Investir dans le Canada. Ces collectivités profitent également de programmes et de financement existants gérés par Infrastructure Canada, tels que le Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral et le Nouveau Fonds Chantiers Canada.

Nous collaborons avec les provinces et les territoires pour appuyer les projets qui contribueront à la santé, à la durabilité et au succès des collectivités rurales et nordiques du Canada.

Je remercie le Comité de nous avoir invités et de nous donner la possibilité de participer aux discussions aujourd'hui. Nous serons heureux, M. Keenan et moi-même, de répondre à vos questions.

• (1540)

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons au troisième exposé, celui-ci est présenté par le ministère des Ressources naturelles.

Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

**M. Marco Presutti (directeur général, Direction des ressources en électricité, ministère des Ressources naturelles):** Bonjour, mesdames et messieurs.

Je m'appelle Marco Presutti et je suis directeur général de la Direction des ressources en électricité. C'est un plaisir d'être ici et de vous faire part de mon point de vue sur ce sujet.

[Traduction]

Ma direction est responsable des questions stratégiques liées à l'électricité. Nous sommes aussi responsables d'un certain nombre de programmes fédéraux qui soutiennent l'élaboration de nouveaux éléments d'infrastructure énergétique à l'échelle du Canada, y compris dans le Nord.

Un de nos secteurs d'intervention actuels privilégiés et sur lequel nous travaillons actuellement pour soutenir le gouvernement, consiste à aider les collectivités rurales et éloignées à réduire leur dépendance envers le carburant diesel et à miser sur des sources de production électriques nouvelles et plus propres. Pour mettre ce défi en perspective, il y a environ 200 collectivités au Canada qui ne sont pas connectées au réseau électrique nord-américain et qui dépendent entièrement du diesel pour générer de l'électricité. La plupart sont situées loin des grands centres urbains, bien sûr. Il peut être très dispendieux d'essayer de construire une infrastructure de transport pour acheminer de l'électricité vers ces collectivités.

Nous avons mis l'accent sur ces collectivités pour un certain nombre de raisons. Il est onéreux de transporter du diesel jusque-là et d'assurer l'entretien du matériel. Tout ça pose un certain nombre de risques pour la santé humaine et l'environnement. On parle ici de déversements, de gaz à effet de serre et de pollution atmosphérique causée par la combustion. De plus, le gouvernement s'est engagé fermement à soutenir les collectivités autochtones. Les deux tiers des collectivités ciblées ici sont autochtones. Nous savons que les projets énergétiques peuvent avoir un large éventail d'avantages socioéconomiques. La propriété de ces actifs peut être un élément clé de l'autodétermination.

Dans le budget de 2017, le gouvernement a lancé un nouveau programme dirigé par notre ministère. Il s'agit du programme Énergie propre pour les collectivités rurales et éloignées. C'est un programme d'environ 220 millions de dollars sur 6 ans visant à financer des projets d'infrastructure énergétique à même de réduire la dépendance envers le diesel dans les collectivités partout au Canada. Le programme soutient un certain nombre de priorités fédérales, y compris une croissance écologique, la gestion des changements climatiques et la réconciliation avec les Autochtones. Nous ne sommes pas l'unique bailleur de fonds. Un de mes collègues a déjà parlé des autres. Le Fonds pour l'énergie dans l'Arctique et le programme ARDEC Nord en sont d'autres importants.

Pour ce qui est du programme et de là où nous en sommes, il est encore tôt. Nous avons lancé le programme au début de l'année. Depuis, nous avons reçu et examiné environ 130 propositions de projet. Nous avons réduit la liste à 43, et nous évaluons ces propositions aux fins de financement. Nous en sommes à l'étape de la diligence raisonnable pour nous assurer que nous avons choisi les meilleurs projets à l'échelle du pays.

Ce que je peux vous dire, c'est que nous avons constaté une forte demande dans le cadre du programme. Nous avons reçu trop de demandes. Nous avons plus de demandes que ce que nous pouvons financer. Nous étions aussi très heureux de voir que 93 % des projets que nous avons examinés ciblaient des collectivités autochtones et que bon nombre de ces projets étaient dirigés par les collectivités elles-mêmes.

Nous sommes aussi heureux de constater les types de technologies nouvelles et novatrices qui sont proposées. Nous envisageons des projets de démonstration et de mise en place et de génération à petite échelle d'hydroélectricité à partir de biomasse, d'énergie éolienne et d'énergie solaire.

Nous misons sur un processus continu de réception des demandes. Les projets initiaux que nous avons financés ne sont pas les seuls projets qui le seront. Nous sommes encore à la recherche d'autres projets. Nous avons réservé une petite partie du financement, environ 5 % de l'enveloppe, aux projets liés à la capacité communautaire. On vise ici à s'assurer que les collectivités les moins avantagées, les moins prêtes à présenter des projets auront tout de même certains fonds pour préparer leur proposition et travailler en collaboration avec nous.

Je serai bref. Je conclurai en disant que nous sommes très encouragés par la première série de propositions que nous avons reçues. Nous nous efforçons de nous assurer que tout ça est solide. Nous savons qu'il s'agit d'un projet à long terme. Le programme ne permettra pas d'éliminer l'utilisation de diesel au Canada — c'est là un défi beaucoup plus grand —, mais il apportera une contribution importante à cet égard, un acompte, si vous voulez.

Merci.

• (1545)

**La présidente:** Parfait. Très bien.

Je crois savoir que les ministères ont accepté de raccourcir leurs exposés. Je viens d'apprendre que les exposés devaient durer environ cinq minutes et qu'on procédait ainsi pour que les députés aient l'occasion de poser plus de questions. Nous sommes tous, j'en suis sûre, reconnaissants de vos efforts.

Merci beaucoup.

**M. Daniel Lebel (directeur général, Commission géologique du Canada, ministère des Ressources naturelles):** Madame la présidente, si vous me le permettez?

Pour ce qui est de RNCAN, nous avons une autre déclaration à faire.

**La présidente:** Oh, oh, j'ai bien l'impression que cela pourrait vraiment perturber ma routine.

**Des voix:** Ha, ha!

**La présidente:** Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

**M. Daniel Lebel:** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je représente le Secteur des terres et minéraux de Ressources naturelles Canada.

Nous jouons un rôle important dans le développement qui touche les ressources naturelles dans le Nord, en particulier les politiques relatives au secteur des mines et des levés techniques associés au secteur des terres.

Ressources naturelles Canada travaille en collaboration avec les gouvernements des provinces et des territoires pour élaborer le Plan canadien pour les minéraux et les métaux, un plan national minier

ayant pour objectif unique de faire du Canada la nation minière chef de file pas seulement aujourd'hui, mais aussi pour des années à venir.

Le secteur minier fournit des emplois payants ainsi que de la formation et des occasions d'améliorer la qualité de vie des gens du Nord et de bâtir des communautés plus résilientes.

[Traduction]

Le secteur minier a besoin d'investissement dans les routes, les ports, les chemins de fer, les lignes de transmission et de télécommunication surtout dans les collectivités nordiques, isolées et éloignées. Nos intervenants dans le Nord nous ont dit qu'ils ont besoin du soutien du gouvernement en matière d'infrastructure de base afin que plus de projets miniers affichant un bon potentiel puissent être envisagés et réalisés. RNCAN joue un rôle de leadership dans l'élaboration du cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord. Puisque le cadre vise à combler les lacunes socioéconomiques actuelles dans le Nord, l'exploitation des ressources, surtout les ressources minières, sera un facteur central pour générer un tel changement.

Selon nous, le secteur des géosciences de RNCAN constitue un élément fondamental de l'infrastructure du savoir nécessaire pour réaliser la vision du cadre en soutenant directement le secteur de l'exploration dans le Nord. Nous croyons aussi que l'acquisition de nouvelles données géospatiales et du renforcement des capacités des résidents du Nord de façon à ce qu'ils puissent utiliser de telles données et les connaissances qui en découlent sera un facteur déterminant de la prise de saines décisions sur le développement du territoire et des infrastructures dans le Nord.

Le secteur scientifique de RNCAN joue aussi un rôle clé pour faire le lien avec les pratiques d'adaptation pour assurer la résilience aux changements climatiques en ce qui concerne, par exemple, l'atténuation de l'érosion côtière, la gestion des catastrophes et les enjeux liés au pergélisol. On sait que les changements climatiques sont un moteur clé de changement dans le Nord, en ce qui concerne tant leurs répercussions sur l'infrastructure actuelle que la façon dont ils augmentent l'accès au Nord, ce qui exige de nouvelles infrastructures. Si vous voulez, je pourrais vous décrire plusieurs exemples de situations où le secteur des sciences de RNCAN a permis l'établissement d'infrastructures solides dans le Nord tout en réduisant les risques et les coûts futurs.

De plus, les géosciences publiques peuvent aider à tirer des avantages de la découverte et de l'extraction de nouveaux gisements minéraux, prolongeant la durée de vie des mines actuelles. Nous avons aussi plusieurs exemples de situations où les investissements en géocartographie réalisés par l'intermédiaire des programmes de RNCAN ont généré de tels bénéfices.

Je m'efforce d'y aller rapidement, madame la présidente. C'est tout ce que j'avais à dire.

Je remercie le Comité de nous avoir invités à participer à la discussion.

• (1550)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant commencer un tour de questions. Le premier député à intervenir est Will Amos.

[Français]

**M. William Amos (Pontiac, Lib.):** J'aimerais remercier les fonctionnaires de leurs présentations. Le sujet de notre étude est très vaste, j'en conviens.

J'aimerais aborder deux aspects, d'abord le numérique et le cellulaire, puis le diesel, sujet dont M. Presutti vient de parler.

[Traduction]

Je crois que je vais commencer par la question du diesel. Je suis très heureux de voir que notre gouvernement a jugé bon d'investir autant d'argent pour assurer le transport d'énergie propre dans les collectivités du Nord et éloignées. C'est vraiment important, et c'est quelque chose que ces collectivités demandent depuis longtemps. J'aimerais savoir quels investissements avaient été faits avant 2015 pour permettre à ces collectivités de délaisser le diesel au profit d'énergie propre. Je ne sais tout simplement pas si c'est la première fois qu'on procède ainsi.

Ensuite, j'aimerais savoir dans quelle mesure les collectivités doivent être situées dans le Sud afin de bénéficier du programme. Par exemple, est-ce qu'une collectivité comme Rapid Lake, qui se trouve dans le Nord du Pontiac, pourrait bénéficier de ce genre de transition, si elle devait demander des fonds pour faire ce changement? Dans le même contexte, il y a peut-être des collectivités qui aimeraient passer à l'hydroélectricité plutôt que de se tourner vers l'énergie éolienne ou solaire, alors il faut les brancher au réseau.

Si telle est la situation, quel genre de soutien offre-t-on à de telles collectivités? Habituellement, elles ne sont pas habituées à payer les tarifs pour l'hydroélectricité. Elles sont habituées d'utiliser du diesel payé par le gouvernement fédéral. Je me demande de quelle façon on procédera à cette transition, lorsque les besoins énergétiques d'une collectivité cesseront d'être comblés par le gouvernement fédéral et que, tout d'un coup, l'énergie sera fournie par une entreprise provinciale.

**M. Marco Presutti:** Pour ce qui est de la première partie de votre question au sujet des programmes en place avant 2015, je crois pouvoir dire avec une assez bonne certitude que, au sein de RNCan, il n'y avait pas de programme précis visant à atteindre un tel objectif. Nous avons eu des programmes dans le passé et nous continuons d'offrir des programmes qui soutiennent le développement de l'énergie renouvelable, mais ces programmes ne visent pas et ne visaient pas précisément les collectivités rurales ou éloignées. Je crois que c'est le premier programme du genre au sein de RNCan. Je ne peux pas parler pour mes autres collègues. Je crois que d'autres ministères ont peut-être déjà offert des programmes aux vues similaires.

Pour ce qui est de votre question sur les autres collectivités et à quel point elles doivent être situées au Sud pour être admissibles à notre programme précis, les critères sont vraiment simples. Le programme est destiné aux collectivités qui ne sont pas connectées au réseau. Peu importe à quel point la collectivité est située dans le Nord ou dans le Sud. Si une collectivité est déconnectée de la grille, eh bien, elle fait partie des quelque 200 collectivités admissibles au programme. L'objectif du programme n'est pas de connecter les collectivités au réseau. Il cible plutôt des initiatives liées à l'énergie renouvelable et des projets mis sur pied pour aider les collectivités à devenir autonomes.

Au sein de RNCan, nous avons déployé certains efforts en ce qui a trait aux connexions au réseau. Au cours des deux dernières années, nous avons mis en oeuvre un programme sur les dialogues régionaux portant sur la coopération dans le dossier de l'électricité. Dans l'Est du Canada tout comme dans l'Ouest canadien, nous avons travaillé en collaboration avec les provinces, les territoires et les services publics afin d'essayer de déterminer où pourraient être les lignes de transport et les connexions au réseau les plus prometteuses. Nous

avons réalisé certains travaux de modélisation et cerné certains projets prometteurs. Bien sûr, ce sont des types d'investissement transformationnels. On parle ici d'investissements qui se chiffrent dans les milliards de dollars — tandis que le programme dont je parle ici est un programme de 220 millions de dollars —, alors les projets visant à créer de plus importants raccordements au réseau sont généralement des initiatives générationnelles. Il faut des décennies pour les réaliser, et ils sont très dispendieux.

• (1555)

**M. William Amos:** Merci de votre réponse.

J'aimerais donner l'occasion à n'importe lequel de vos collègues fédéraux de répondre, s'ils ont des renseignements supplémentaires à fournir sur les projets réalisés dans le passé dont l'objectif était de permettre à des collectivités rurales et éloignées de délaisser le diesel. Ou est-ce quelque chose de tout à fait nouveau?

Je vais interpréter votre silence comme signifiant qu'il n'y a rien eu de tel dans le passé, alors. Merci.

Vous avez mentionné qu'il s'agit d'une mise de fonds et qu'il faudra un investissement majeur pour permettre aux collectivités nordiques et éloignées de délaisser le diesel. De quel niveau d'investissement parle-t-on, ici? Vous avez mentionné qu'il y a 200 collectivités. Pouvez-vous nous fournir un chiffre, même s'il s'agit d'une estimation?

**M. Marco Presutti:** Je n'ai pas de montant à vous fournir. Je peux vous dire qu'il faudrait des milliards et peut-être même des dizaines de milliards de dollars pour que toutes ces collectivités délaissent le diesel. Je crois que le défi le plus important tient non pas tant à une question de coût qu'au fait que nous ne possédons pas la capacité technique nécessaire vu les technologies actuelles. Ce que nous tentons de faire, c'est de financer des projets d'énergie renouvelable dans des collectivités éloignées. L'énergie renouvelable est une source énergétique variable. Elle dépend des vents et du soleil. Par conséquent, sans les types de nouvelles technologies comme des capacités de stockage, on en est encore aux balbutiements. C'est techniquement difficile et tout un défi de faire en sorte que toutes ces collectivités délaissent le diesel. C'est un objectif à long terme.

Ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a un certain nombre de collectivités et que nous avons trouvé des projets très prometteurs qui permettront de commencer à réduire la dépendance au diesel. Il y a 200 collectivités et, selon moi, notre programme réussira à financer des projets dans environ de 60 à 70 collectivités.

**M. William Amos:** Merci.

**La présidente:** Il vous reste environ 15 secondes.

**M. William Amos:** Je vais m'arrêter ici, alors. Merci.

**La présidente:** Nous passons à la députée Cathy McLeod. Allez-y.

**Mme Cathy McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC):** Merci.

Merci d'être là. Il est évident que nous abordons aujourd'hui un sujet très important.

Je vais commencer par l'infrastructure. Dans votre budget de 2018, vous parlez de ces vastes besoins.

Il a été mentionné que les 450 millions de dollars qui étaient prévus de 2018 à 2023 seront maintenant reportés jusqu'à après 2022. Comment conciliez-vous ce vaste besoin avec l'engagement du gouvernement? Maintenant, vous allez tout simplement retarder le financement. Ce n'est pas comme s'il semblait manquer de projets, alors pouvez-vous me dire pourquoi les fonds seront seulement versés en 2022?

**M. Sean Keenan (directeur général, Analyse économique et résultats, Infrastructure Canada):** J'imagine que vous parlez du report de fonds de...

**Mme Cathy McLeod:** Dans le budget de 2018, il y a une note de bas de page prévoyant le report de beaucoup de fonds prévus pour les infrastructures, des fonds qui étaient destinés à la construction de routes, aux services à large bande et à la réduction de la dépendance au diesel.

**M. Sean Keenan:** Ces fonds ne disparaissent pas...

**Mme Cathy McLeod:** Non, mais ils sont reportés jusqu'à... J'imagine que j'ai soulevé la question parce que vous parlez de cette urgence. J'entends dire qu'il y a beaucoup de projets prêts à être réalisés, que les programmes reçoivent un trop grand nombre de demandes, puis, soudainement, on ne respecte pas l'échéancier associé à une promesse.

**M. Sean Keenan:** En ce qui concerne le processus de financement des infrastructures, Infrastructure Canada a élaboré le plan. L'une de ses pièces maîtresses, selon nous, c'est notre investissement dans le plan Chantiers Canada. On parle de 33,1 milliards de dollars sur 10 ans, et nous avons négocié des ententes bilatérales intégrées avec chacune des provinces et chacun des territoires pour définir les modalités de ce plan. Essentiellement, on fournit ainsi un certain fonds prévisible qu'ils peuvent utiliser pour élaborer leurs plans. Les projets proviennent des collectivités locales et de l'échelon provincial.

• (1600)

**Mme Cathy McLeod:** En fait, il s'agit de 450 millions de dollars qui avaient été promis initialement, et le gouvernement a depuis déterminé que les fonds seront versés après 2022. Ce report devrait assurément préoccuper les habitants du Nord, parce qu'on leur avait promis un certain montant d'argent.

La prochaine question est un peu inhabituelle. Le problème des passages frontaliers... Selon un reportage télévisé, des tentes chauffées ont été installées à la frontière pour gérer le problème des personnes qui traversent illégalement la frontière en provenance des États-Unis. J'ai reçu un certain nombre d'appels de personnes à Iqaluit me disant que, s'il y avait quelque chose qui pouvait se faire en matière de logement, même si ce sont des solutions temporaires... leurs besoins sont tellement criants. De quelle façon dois-je répondre à ces gens qui disent que le gouvernement réagit à une crise, une situation d'urgence, à la frontière, mais qu'il refuse de voir ce qui se passe dans le Nord du même oeil? Je n'avais pas une bonne réponse pour eux. Ils ont dit que même les tentes chauffées temporaires, ces tentes de l'armée, leur seraient utiles.

Y a-t-il quelque chose que je peux dire à ces gens qui téléphonent à mon bureau? Avez-vous des suggestions?

**M. Sean Keenan:** Je ne suis pas sûr d'être le mieux placé pour répondre à une telle question.

**Mme Cathy McLeod:** Monsieur Walsh...?

**M. Wayne Walsh:** Tout ce que je peux dire, pour l'instant, c'est que la question du logement dans les territoires, comme dans les provinces, relève de la compétence des provinces et des territoires.

Nous concluons des ententes sur des formules de financement avec des gouvernements territoriaux qui s'occupent des logements.

De toute évidence, ce que nous avons entendu dans le cadre de nos interactions avec les habitants du Nord, c'est qu'il faut des approches novatrices en matière de logement et de construction de logement. Dans le cadre de toutes les tables rondes que nous avons organisées dans chacune des administrations, nous n'avons constaté aucune préoccupation au sujet des tentes chauffées qui pourraient être une solution possible.

La clé, pour aller de l'avant — et c'est l'un des messages qu'on entend constamment dans le cadre de nos processus —, c'est que, qu'on parle du logement, de la sécurité alimentaire ou de l'infrastructure, la notion selon laquelle on peut agir seul est disparue, et il doit maintenant y avoir des partenariats entre les gouvernements fédéral, territoriaux et autochtones pour aller de l'avant.

**Mme Cathy McLeod:** Merci.

J'imagine qu'il voyait qu'on répondait à un besoin urgent dans le Sud et qu'ils avaient l'impression qu'on ne faisait pas la même chose pour réagir à ce qu'ils perçoivent comme un besoin urgent.

Monsieur Walsh, lorsque le gouvernement a présenté son plan pour une taxe sur le carbone, il a dit que les habitants du Nord seraient extrêmement touchés, touchés d'une façon bien différente des gens au sud, qu'ils vivent à Vancouver ou à Ottawa. À l'époque, le gouvernement s'était engagé à prendre des mesures d'adaptation à l'égard des gouvernements territoriaux. Un tel plan est-il déjà en place?

**M. Wayne Walsh:** Il faudra que je vous revienne là-dessus. Les détails concernant la taxe sur le carbone et la mise en œuvre relèvent d'autres ministères. Je vais bien sûr tenter de vous répondre lorsque j'aurai communiqué avec mes collègues.

**Mme Cathy McLeod:** Merci.

Monsieur Presutti, y a-t-il, parmi les 200 collectivités, des collectivités qui n'utilisent déjà plus le diesel?

**M. Marco Presutti:** Non. Nous n'avons pas encore financé de projet. Le programme en est encore à ses débuts. Nous avons reçu des demandes, et nous les examinons. Nous avons retenu environ 40 projets, et nous irons de l'avant avec eux. Aucun des...

**Mme Cathy McLeod:** Quand pensez-vous qu'une première collectivité pourra couper le ruban et dire: « fini le diesel »?

**M. Marco Presutti:** Eh bien, il est particulièrement difficile d'éliminer complètement l'utilisation du diesel dans les collectivités. Dans le cadre de bon nombre des projets que nous allons réaliser, on vise plutôt à réduire la dépendance au diesel, tout simplement parce que, comme je l'ai mentionné tantôt, lorsqu'on mise sur l'énergie éolienne et solaire dans les collectivités, on mise sur une forme d'énergie variable. Dans beaucoup de situations, nous examinons des projets misant sur des systèmes hybrides, où il y a encore une certaine dépendance envers le diesel pour la production d'appoint combinée avec des technologies comme l'énergie éolienne et solaire.

• (1605)

**Mme Cathy McLeod:** Ma prochaine question concerne peut-être davantage l'infrastructure. Nous avons tous reconnu l'importance d'une bonne couverture à large bande dans le Nord. Où en sommes-nous, selon vous? En sommes-nous à 60 ou 70 % de la population? Quel est le pourcentage de la population qui bénéficie d'une couverture à large bande appropriée? Combien en coûterait-il pour tout mettre en place?



**Mme Nathalie Lechasseur:** Nous n'avons pas ces données pour le moment. En ce qui concerne les 33 milliards de dollars que nous venons d'accorder relativement aux accords bilatéraux intégrés, les ABI... Ces accords viennent d'être signés. Nous nous attendons maintenant à ce que les provinces et les territoires déterminent le niveau de priorité des projets et nous fournissent les projets eux-mêmes. Pour ce qui est des statistiques sur le nombre de personnes qui sont ou non connectées, nous n'en avons pas.

**Mme Cathy McLeod:** Je pensais qu'on avait fait un important travail de cartographie touchant l'accès à large bande. N'est-ce pas là quelque chose que nous avons fait à l'échelle du pays?

**Mme Nathalie Lechasseur:** Nous avons une carte des projets que nous finançons à ce moment-ci. Je ne suis pas sûre que nous ayons des statistiques sur...

**Mme Cathy McLeod:** Nous n'avons donc aucune idée du pourcentage de la population dans le Nord qui n'a pas accès à un service adéquat ou qui n'a accès à aucun service du tout?

**Mme Nathalie Lechasseur:** Nous pouvons consulter nos collègues. Ils oeuvrent au sein du ministère qui aurait une telle information. Nous pourrions peut-être revenir là-dessus.

**Mme Cathy McLeod:** Merci.

**M. Kevin Waugh (Saskatoon—Grasswood, PCC):** Vont-ils fournir au Comité la carte qu'ils ont mentionnée?

**La présidente:** Pouvez-vous la fournir au Comité, s'il vous plaît?

**Mme Nathalie Lechasseur:** Oui. Absolument. Elle figure sur notre site Web, en fait, mais oui.

**M. Kevin Waugh:** C'est bien.

**La présidente:** Nous allons maintenant passer à la députée Rachel Blaney.

**Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD):** Merci, madame la présidente.

Merci à vous tous d'être ici avec nous aujourd'hui.

Je vais commencer par Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada. L'une des choses que vous avez tirées de vos consultations, c'est que les gens du Nord disent: « Assez des mesures correctives, nous avons besoin d'investissements transformateurs dans l'infrastructure ». Pouvez-vous nous dire quelles sont les prochaines mesures que vous envisagez de prendre et nous préciser de quelle façon vous prévoyez travailler avec d'autres ministères pour vous assurer que le message de ces gens est entendu très clairement?

**M. Wayne Walsh:** En ce qui concerne les prochaines étapes, nous en sommes maintenant à la phase de mobilisation et d'audience du processus d'élaboration en tant que tel, de la phase du cadre stratégique. C'est là où nous en sommes à l'heure actuelle. Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration, nous sommes en train d'élaborer conjointement ce processus lié au cadre en collaboration avec des partenaires provinciaux, territoriaux et autochtones. Trente ministères fédéraux participent au processus.

Nous espérons que le Cadre sera bientôt soumis à l'examen et à l'approbation du gouvernement. Nous examinons un certain nombre de thèmes que nous allons présenter, y compris celui d'une infrastructure globale dans l'Arctique. L'idée, c'est que le Cadre définira les buts et les objectifs que, ensemble, nous voulons atteindre d'ici 2030. Les prochaines étapes consisteront alors à saisir différentes occasions d'investissement à mesure que nous progressons.

L'une des choses dont on s'est rendu compte et dont on a beaucoup entendu parler dans le cadre de nos efforts de mobilisation, c'est que la planification est cruciale à tout ce qu'on fait dans le Nord, vu le caractère complexe du climat et de l'environnement et de tout ce qu'il faut pour construire des choses là-bas. C'est la raison pour laquelle l'horizon 2030 est central.

Une autre chose très importante — et je suis heureux d'avoir entendu mon collègue de RNCan le mentionner —, c'est qu'il s'agit d'une approche pangouvernementale. On ne misera pas sur une approche se limitant à Affaires du Nord. D'autres ministères participent. Et ils sont là pour le long terme. C'est vraiment grâce à une telle approche qu'on mettra en oeuvre le cadre une fois sur le terrain.

**Mme Rachel Blaney:** Je crois qu'il est important que la communication entre les ministères soit vraiment une priorité. Dans un rapport récent, le Bureau du directeur parlementaire du budget a déclaré ce qui suit: « Services aux Autochtones Canada [...] et Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord [Canada] n'ont pu fournir les détails de leurs dépenses prévues » pour la phase 1 du plan Investir dans le Canada, le plan d'infrastructure du gouvernement fédéral.

C'est quelque chose qui m'intrigue. Pourquoi est-ce que les deux ministères ne partagent pas les données et les chiffres? De plus, comment vous assurez-vous que les ministères et les différentes directions générales travaillent en collaboration de façon cohérente pour veiller à ce que le travail soit fait sur le terrain?

**M. Wayne Walsh:** Merci de la question. Je vous en suis reconnaissant.

**Mme Rachel Blaney:** Je vous en prie.

**M. Wayne Walsh:** Pour ce qui est des raisons liées à ce que vous avez évoqué, je ne connais pas les détails des interactions entre Services aux Autochtones Canada et mes autres collègues de RCAANC. Encore une fois, je vais m'efforcer de trouver l'information et de la communiquer au Comité.

Ce que je peux vous dire, cependant, c'est que l'une des choses que nous voulons faire dans le Cadre, à l'avenir, c'est de miser sur une approche plus coordonnée de la prestation des services dans le Nord. Nous voulons adopter un point de vue plus pangouvernemental. Je crois que le Nord est dans une situation différente et sans précédent. Nous vivons dans un environnement où les responsabilités ont été transférées au Yukon et aux Territoires du Nord-Ouest. Nous espérons y arriver aussi, bientôt au Nunavut.

Donc, en fait, il s'agit de savoir ce qui intéresse le gouvernement du Canada dans le Nord et de quelle façon nous assurerons une coordination à l'avenir. Selon moi, il est important de miser sur une approche pangouvernementale. Ce n'est pas seulement un ministère ou un ministre, comme c'était le cas dans le passé.

Vous avez raison. Je pense que l'établissement d'une culture de communication et de collaboration constantes à l'avenir sera la clé de la réussite, si le Cadre doit être à la hauteur de ses ambitions.

• (1610)

**Mme Rachel Blaney:** Merci.

Je m'adresse maintenant à Infrastructure Canada. De quelle façon votre ministère travaille-t-il en collaboration avec ce ministère? Je ne vais pas prononcer son nom au complet, parce que ce serait trop long.

L'une des choses que nous constatons très clairement, c'est que les gens ont tout simplement besoin des services les plus fondamentaux. Dans votre déclaration, vous nous avez parlé de fournir des fonds pour assurer l'amélioration des installations de santé et d'éducation qui soutiennent l'appel à l'action de la Commission de vérité et de réconciliation. Ce sont là des services de base qu'il faut vraiment fournir, et nous avons besoin d'une telle infrastructure. J'aimerais tout simplement savoir de quelle façon vous estimez travailler avec ce ministère pour obtenir cette information et aller de l'avant.

**Mme Nathalie Lechasseur:** En fait, comme je viens de le mentionner, les priorités en matière de projet sont cernées par les provinces et les territoires.

[Français]

Bien que l'établissement des priorités revienne aux provinces et aux territoires, ces gouvernements doivent engager les communautés autochtones ainsi que les autres parties prenantes que ce défi pourrait intéresser. Étant donné que nous finançons ces activités jusqu'à 75 % de leur coût, nous pouvons aller chercher les fonds qui manquent en collaborant avec nos collègues des autres ministères afin d'être en mesure d'offrir le maximum de financement.

[Traduction]

**Mme Rachel Blaney:** Ressources naturelles Canada, vous avez présélectionné 43 projets. J'aimerais tout simplement savoir quel pourcentage de ces projets vise vraiment la région dont nous parlons aujourd'hui. J'aimerais aussi que vous me parliez, rapidement, des 5 % consacrés à la capacité communautaire. Pouvez-vous nous dire combien de personnes présentent une demande dans le cadre de ce programme afin de renforcer leur capacité de rédiger une proposition?

J'ai donc deux questions: la première concerne les 43 projets que vous examinez à l'heure actuelle. Combien se trouvent vraiment dans la région dont nous parlons aujourd'hui? Je sais qu'un des projets vise une de mes collectivités, mais ma circonscription n'est assurément pas dans l'Arctique. J'aimerais tout simplement savoir si vous pouvez nous fournir cette information.

Vous avez aussi dit que 5 % de votre budget est destiné à la capacité communautaire. Je me demande tout simplement ce qu'il en est de la participation liée à cet aspect du projet.

**M. Marco Presutti:** Pour ce qui est de la première question, je regarde la carte, ici, et environ 14 des projets sont situés dans la région.

Pour ce qui est du volet du renforcement des capacités, nous nous retrouvons dans une situation similaire à celle des 43 projets. Dans le cadre d'environ 10 projets, nous en sommes à l'étape de la diligence raisonnable. Nous avons réalisé un processus qui nous a permis de présélectionner les projets retenus.

Soit dit en passant, notre processus fait intervenir certains chefs de collectivités autochtones et certains intervenants autochtones et autres, qui ont participé à l'examen et à la sélection des projets portant précisément sur le renforcement des capacités. Nous voulions nous assurer de miser sur une expertise externe dans le cadre de l'examen de ces propositions. Nous avons aussi fait intervenir des experts d'autres ministères gouvernementaux.

Nous en sommes donc au même endroit: nous avons les projets qui en sont rendus à la phase de diligence raisonnable, et nous nous attendons à verser les fonds connexes au cours des prochains mois.

**Mme Rachel Blaney:** Merci.

**La présidente:** C'est bien.

J'ai une question pour RNCan et vous tous, en fait. Combien de collectivités canadiennes isolées ne sont assorties d'aucun accès routier ni d'accès à des installations côtières?

Veuillez nous fournir une carte ou un chiffre. Combien de personnes sont isolées?

**M. Wayne Walsh:** Si je devais utiliser les critères d'admissibilité de Nutrition Nord Canada, qui définit « isolé » comme étant sans plein accès, je crois qu'il y a environ 156 collectivités.

**La présidente:** À combien s'élève la population de ces 156 collectivités? Je crois qu'il y en a plus de 20 dans ma province seulement.

**M. Wayne Walsh:** Si je devais faire une estimation... Je n'aime pas vraiment procéder ainsi, alors je vais devoir fournir l'information au Comité plus tard.

• (1615)

**La présidente:** D'accord.

**M. Wayne Walsh:** Il y a environ 200 000 habitants dans ce que nous appelons l'Arctique, mais ils ne vivent pas tous dans des collectivités isolées, alors ça peut vous donner une idée.

**La présidente:** Je vous demanderais de réunir ces chiffres et de les fournir au Comité.

**M. Wayne Walsh:** Bien sûr.

**La présidente:** Merci.

Nous passons maintenant au député Don Rusnak, pour les sept prochaines minutes.

**M. Don Rusnak (Thunder Bay—Rainy River, Lib.):** Merci de vos exposés aujourd'hui.

Comme Mme Blaney, je suis très curieux. Une des choses qui piquent ma curiosité concerne les projets de transport. Marco a parlé des projets de raccord générationnel à long terme. Y a-t-il beaucoup de ces projets envisagés ou inclus dans le cadre qu'on élabore actuellement, que ce soit par l'intermédiaire du ministère des Affaires du Nord ou de RNCan, ou encore n'importe lequel des autres ministères ici aujourd'hui? Vous avez parlé d'une approche pangouvernementale.

**M. Marco Presutti:** Je ne crois pas être le mieux placé pour parler du Cadre stratégique de l'Arctique, si c'est bien ce dont vous parlez.

**M. Don Rusnak:** Oui.

**M. Marco Presutti:** Je ne crois pas que ce soit le cas.

Je ne sais pas si un de mes collègues veut le mentionner.

**M. Wayne Walsh:** Je ne suis pas sûr de comprendre la question.

**M. Don Rusnak:** Il y a deux ou trois options différentes pour acheminer l'électricité dans les collectivités. La plupart des collectivités dans la région de l'Arctique misent sur des génératrices qui fonctionnent au diesel. Certaines collectivités de ma circonscription et des environs utilisent des génératrices au diesel.

Je sais que, récemment — pas dans ma circonscription, mais tout près — on a annoncé un projet de raccord au réseau d'une valeur d'environ 1,6 milliard de dollars. Je me demande s'il est responsable d'un point de vue économique de raccorder des collectivités à des réseaux de transmission électriques situés aussi loin, plutôt que d'investir dans... Je comprends ce que Marco a dit, soit qu'il faut miser sur la combinaison d'énergie renouvelable — qu'on parle d'éolienne ou d'énergie solaire — et, peut-être, de gaz naturel, de GNL ou de diesel.

Prévoit-on des raccords au réseau dans le Cadre stratégique de l'Arctique?

**M. Wayne Walsh:** En un mot, oui. La réponse longue, c'est que, ce que nous disent nos partenaires, c'est: adoptez des solutions locales aux défis et problèmes locaux... Des connexions au réseau lorsqu'il est logique de le faire, mais ce n'est pas une nécessité. Certains des projets dont on a entendu parler... certaines possibilités de raccords au réseau au Nunavut, par exemple, passent par Churchill, et il est donc possible qu'il soit logique de prolonger la ligne de transport de Churchill au Nunavut.

À l'heure actuelle, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest tient beaucoup à son projet d'électricité Taltson. Il cherche à l'élargir. Il s'agit là d'une source d'énergie produite localement qu'il cherche à transmettre vers les grands centres de population, et même dans les mines de diamants, jusque dans le Nunavut, dans le centre de l'Arctique.

Je suppose donc que la réponse est la suivante: lorsque c'est logique, c'est-à-dire lorsqu'il y a un potentiel de production locale, la possibilité de construire des centrales hydroélectriques dans le Nord... vous avez raison de dire que, de façon générale, les gens ont l'impression que c'est très dispendieux — peut-être même trop — d'essayer de relier le Sud au Nord. Dans certains cas, nous tenterons plutôt de réduire la dépendance au diesel.

Une des choses que nous avons remarquées et que nous entendons constamment, c'est que l'Alaska est l'un des plus grands producteurs d'énergie renouvelable des États-Unis. S'il est possible de le faire dans l'Arctique, quelles sont certaines des leçons que nous pouvons en tirer? Mon collègue a fait remarquer, à juste titre, que nous n'allons probablement jamais nous défaire complètement du diesel. Nous aurons probablement besoin du diesel comme solution de rechange, mais s'il y a des façons de réduire notre dépendance, c'est quelque chose que nous devons envisager.

L'autre chose qui n'a pas été mentionnée, mais que nous avons souvent entendue dans le cadre de nos activités de mobilisation, c'est le besoin d'examiner le potentiel lié à la gestion des déchets. Encore une fois, on parle d'une technologie de pointe. Certains des pays nordiques brûlent des déchets pour produire de l'énergie. Nous avons des problèmes d'enfouissement partout dans l'Arctique. S'agit-il là de ressources inexploitées, par exemple? Il y a beaucoup de façons novatrices de regarder tout ça.

• (1620)

**M. Don Rusnak:** C'est là où je voulais en venir. Je pense que nous devons être novateurs.

Une des questions qui me chicotent concerne le Cadre stratégique pour l'Arctique et le fait de chercher à fournir de l'énergie et toutes les autres choses dont ces collectivités ont besoin en ce qui concerne le transport, l'approvisionnement alimentaire et le logement. Le coût est colossal. Je viens du Nord de l'Ontario et je sais que nos coûts sont énormes en soi, mais j'ai passé un peu de temps dans les Territoires du Nord-Ouest, et, dans l'Arctique, il en coûte énormément d'argent pour faire quoi que ce soit.

Je pense qu'on met un peu la charrue devant les boeufs. Vous voulez que RNCan aide les collectivités à exploiter leurs ressources de façon responsable, grâce à la pleine participation des collectivités autochtones, afin d'aider à payer les services qui sont nécessaires dans le Nord. Dans ma circonscription, particulièrement dans l'Ouest, beaucoup de collectivités autochtones veulent participer pleinement à l'économie, mais elles veulent le faire de leur propre façon. Elles veulent le faire en ayant leur mot à dire dans la façon

dont le projet est géré et mis en oeuvre dans l'ensemble de son cycle de vie.

Je sais que les ministères respectent les collectivités en ce qui touche l'élaboration du cadre, mais qu'a fait RNCan avec les collectivités autochtones au chapitre du renforcement des capacités? Quels programmes sont offerts et quelles mesures de soutien existe-t-il pour les collectivités qui veulent participer à l'exploitation des ressources?

**M. Marco Presutti:** Comme je l'ai dit plus tôt, ce que nous avons fait dans le cadre de la conception de ce programme particulier, c'est qu'on a défini une certaine somme d'argent pour tenter de cibler les collectivités là où il y a un problème de capacité. Nous reconnaissons que toutes les collectivités ne sont pas au même niveau et nous voulons lancer des projets partout au pays. Nous voulons rejoindre les collectivités où il y a des avantages socioéconomiques, donc nous travaillons avec ces collectivités particulières. Nous avons aussi conçu le programme de façon à n'avoir pas un seul processus d'admission pour les propositions au début. Il y a un continuum.

**La présidente:** Merci.

Passons au député Arnold Viersen.

**M. Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC):** Merci, madame la présidente.

Je remercie nos invités d'être ici aujourd'hui.

Comme je viens de l'Alberta, je sais que les infrastructures suivent en quelque sorte l'exploitation des ressources. Les gens découvrent des ressources et ils veulent pouvoir s'y rendre. Cela amène les routes. Une fois que les routes sont là, ils ont besoin d'avoir accès à Internet, donc ils obtiennent Internet, puis, de même, ce sont les lignes d'électricité qui arrivent.

Avez-vous une ventilation des ressources potentielles qui existent? Les sables bitumineux en Alberta, par exemple, contiennent 3 billions de dollars d'actifs. Avez-vous idée du type d'actifs qui traînent dans le Nord et de l'endroit où ils se situent en ce moment? Je sais que, en Alberta, depuis les années 1970 et jusqu'au milieu des années 1990, on faisait des analyses sismiques, et on a donc une image de ce qui se trouve sous le sol pour la province entière. Avons-nous quelque chose du genre pour le Nord, pour le pétrole et le gaz, les minéraux, le cuivre et le diamant?

**M. Daniel Lebel:** Je crois que votre question est double: quelle est la ressource ultime qui se trouve sous terre et quel est le potentiel global de cette ressource. Au cours des 10 dernières années, par l'intermédiaire de la Commission géologique du Canada, nous avons cartographié le Nord jusqu'à un niveau de connaissance où nous pouvons voir les régions qui présentent le plus grand potentiel, mais nous ne sommes pas arrivés au point où nous pouvons en réalité évaluer cette ressource, à quelques exceptions près.

Nous avons effectué de bonnes évaluations à l'étranger afin d'atteindre les objectifs de conservation marine, donc nous avons une bonne idée du potentiel des bassins extracôtiers, mais moins des bassins terrestres. On peut dire la même chose des minéraux. Grâce à la géocartographie, nous avons une bonne idée des régions qui présentent le plus grand potentiel pour ce qui est des minéraux. Dans le cadre de la conclusion de ce programme, au cours des deux prochaines années, nous fournirons des synthèses des diverses régions que nous avons couvertes dans le Nord, et, à partir de ces synthèses, vous pourrez voir ce que nous appelons des « bottes de foin » — les régions qui présentent le plus grand potentiel, où vous pourriez trouver quelques « aiguilles ». C'est généralement ainsi que se présente le potentiel.

Par ailleurs, nous avons une excellente carte des diverses mines en production dans le Nord et des diverses étapes des projets existants. Celle-ci a été produite dans le cadre de notre plan pour les minéraux et les métaux. Nous connaissons les diverses étapes de développement de ces projets, y compris les phases d'évaluation environnementale, et nous pourrions également vous les communiquer.

• (1625)

**M. Arnold Viersen:** Pardonnez mon ignorance, mais dans le cas de la zone arctique dont nous parlons, est-il possible de faire de l'exploitation forestière dans cette région? Lorsque vous franchissez la limite des arbres, atteignez-vous le seuil de la région, de ce que nous considérons comme la zone arctique, ou est-il possible de faire de l'exploitation forestière là-bas également?

**M. Daniel Lebel:** Nous avons une certaine zone forestière dans le Nord, y compris au Yukon, mais elle ne correspond pas exactement au cercle arctique. Quant à la définition du Nord, il existe quelques zones forestières là-bas. Nous pourrions produire une carte qui montre cette distinction.

**M. Arnold Viersen:** Procède-t-on à son développement?

**M. Daniel Lebel:** Je devrais poser la question à mes collègues du secteur forestier. Je ne peux pas y répondre.

**M. Arnold Viersen:** D'accord. Je n'irai pas plus loin là-dessus.

Avez-vous idée de la valeur des ressources là-bas, en ce qui concerne les minéraux et le pétrole et le gaz?

**M. Daniel Lebel:** Nous avons une carte qui montre le niveau de développement qui s'est fait dans le Sud, par rapport au Nord, et la valeur de la ressource. Il y a des centaines de milliards de dollars dans le Sud, tandis que, dans le Nord, ce sont plutôt des dizaines de milliards de dollars.

Si vous prenez la géologie du Canada, le potentiel pour le Nord est tout aussi prometteur que dans le Sud. Une grande partie du Bouclier canadien se trouve dans le Nord. De très bons projets sont en cours d'élaboration. Par exemple, l'entreprise Agnico Eagle possède deux mines sur le côté ouest de la baie d'Hudson et elle investit plus de 5 milliards de dollars dans des infrastructures pour construire des routes. Elle a quelques plans pour construire un microréseau là-bas, ainsi que pour soutenir les collectivités au moyen de milliers d'emplois. On peut développer assez de choses à partir d'une ou deux mines, dans ce cas, mais il y a d'autres possibilités dans la région.

La difficulté tient au fait de trouver la bonne matière à exploiter. D'autres matières présentent un certain potentiel, mais elles ne sont pas économiques, en ce sens que si vous n'avez pas les infrastructures nécessaires pour vous y rendre, elles vont probablement rester dans le sol. Nos intervenants nous ont dit qu'ils ont besoin de l'appui du gouvernement fédéral pour construire une partie de ces infrastructures.

**La présidente:** Merci.

C'est un bon moment pour conclure. Cela termine cette période.

Nous allons faire une courte pause pour changer le groupe de témoins.

Je vous remercie beaucoup d'être venus et nous vous remercions vraiment de votre participation. Nous sommes impatients de recevoir les renseignements que vous nous fournirez.

• \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

•

• (1630)

**La présidente:** Commençons.

Le premier groupe de témoins était fascinant. Nous avons manqué de temps, et je suis donc sûre que cela se produira de nouveau. Nous voulons obtenir et inclure tous les renseignements que vous détenez, et la recommandation que nous enverrons au Parlement sera complète et créative, en plus de fournir quelques solutions aux personnes qui recherchent ce type d'infrastructure.

Bienvenue à notre comité.

Sommes-nous aussi d'accord pour avoir des périodes de cinq minutes? Oui, d'accord.

Nous commencerons d'abord par le ministère des Transports. J'aurais dû vous poser la question au sujet du nombre de collectivités isolées qui existent, mais vous pouvez aider RNCan à ce sujet.

Merci d'être venu. Craig, allez-y.

**M. Craig Hutton (directeur général, Politiques stratégiques, ministère des Transports):** Merci, madame la présidente, de me donner l'occasion de prendre la parole devant le Comité au sujet des infrastructures de transport dans le Nord canadien. Je suis ravi d'être ici aujourd'hui avec ma collègue Marie-Claude Petit, directrice générale, Programmes d'infrastructure de transport.

Il n'est pas surprenant que le transport soit vital pour les collectivités du Nord et un catalyseur essentiel pour le développement économique, y compris les projets de mise en valeur des ressources. En même temps, la construction et l'entretien des infrastructures de transport sont coûteux en raison du climat rigoureux de l'Arctique. Par conséquent, les infrastructures de transport de base sont limitées dans le Nord, ce qui pose des problèmes pour tous les modes de transport et rend difficile, long et coûteux le déplacement des passagers et des biens à destination et en provenance des collectivités du Nord.

Le Nord est unique par rapport au reste du Canada. Cependant, nous devons également reconnaître en quoi chaque territoire est sensiblement différent l'un de l'autre. Par exemple, le Yukon s'appuie principalement sur son réseau d'autoroutes et de routes reliant la région avec les Territoires du Nord-Ouest, le Sud du Canada et l'Alaska. Les Territoires du Nord-Ouest dépendent de divers modes de transport, notamment du transport aérien, d'un réseau de routes de glace et des opérations de barges alors que le Nunavut dépend surtout du ravitaillement par mer et du transport aérien.

• (1635)

[Français]

En 2016, Transports Canada a présenté Transports 2030: Un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada, lequel vise à améliorer le rendement du système de transport, y compris dans le Nord. Dans ce plan, l'un des engagements pris est de collaborer avec les gouvernements territoriaux, les peuples autochtones et les collectivités du Nord pour répondre aux besoins en infrastructures de transport et aider le système local à s'adapter aux changements climatiques.

[Traduction]

À cette fin, en juillet 2017, le gouvernement a lancé le Fonds national des corridors commerciaux, en tant que programme de financement basé sur le mérite et doté de 2 milliards de dollars pour investir dans des projets renforçant l'efficacité et la résilience des corridors de commerce et de transport, y compris dans le Nord.

Dans le cadre du Fonds, un montant maximal de 400 millions de dollars sont affectés aux investissements dans les infrastructures de commerce et de transport dans les trois territoires du Canada. Cette affectation dédiée reconnaît que les besoins en infrastructures dans le Nord canadien sont diversifiés et distincts et que des investissements cruciaux en matière de transport ont le potentiel de créer de nouvelles perspectives sociales et économiques pour les résidents.

Par exemple, en juin dernier, nous avons annoncé un investissement de 102,5 millions de dollars dans le projet d'autoroute de la vallée du Mackenzie du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Cela représente 73 % des coûts estimatifs du projet. C'est un des investissements les plus importants que nous ayons faits en passant par le Fonds national des corridors commerciaux. Ce financement appuiera plusieurs phases clés du projet d'autoroute de la vallée du Mackenzie. Le but ultime de ce projet est de construire une route praticable en toute saison qui reliera les collectivités et les sites de développement le long de ce corridor.

Transports Canada est en train d'élaborer un cadre stratégique multimodal pour le transport dans l'Arctique afin de mieux positionner le ministère pour répondre aux besoins des résidents du Nord. Le cadre favorisera une plus grande cohérence de mesures ministérielles liées aux politiques, aux investissements et aux mesures réglementaires qui soutiennent un système de transport renforcé et de meilleures perspectives sociales et économiques dans la région arctique. Ce cadre s'harmonisera avec le nouveau cadre stratégique fédéral sur l'Arctique et le Nord dirigé par Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada.

[Français]

En fait, Transports Canada a participé étroitement à l'élaboration du cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord. L'un de ses thèmes principaux est l'Infrastructure arctique globale, qui donne la priorité à de nouvelles initiatives fondamentales telles que les infrastructures de transport, lesquelles influent sur la vie quotidienne des habitants du Nord tant sur le plan social qu'économique.

[Traduction]

Je voudrais prendre quelques instants pour souligner quelques autres initiatives en cours à Transports Canada qui auront une incidence positive sur les infrastructures et les opérations de transport dans le Nord canadien.

Annoncé en 2016, le Plan de protection des océans est l'investissement le plus important réalisé pour protéger le milieu marin du Canada avec un investissement de 1,5 milliard de dollars sur cinq ans. Le plan de protection des océans est mis en oeuvre en partenariat avec les Premières Nations, les Inuits et les Métis, et en étroite collaboration avec la collectivité scientifique, l'industrie maritime, les gouvernements provinciaux et territoriaux et d'autres intervenants.

Certains investissements à ce jour comprennent les navires de recherche et de sauvetage, les installations de formation marine et les investissements dans les infrastructures maritimes de base afin d'améliorer la sécurité. Bien que la dernière initiative vise principalement à soutenir les infrastructures de base, telles que les clôtures, l'éclairage et les bornes d'amarrage dans les collectivités

nordiques, l'approbation en principe du financement d'un projet de quatre barges à double coque dans les Territoires du Nord-Ouest a récemment été annoncée, le 13 octobre.

Enfin, j'aimerais vous parler d'une étude pertinente que Transports Canada a récemment entreprise.

• (1640)

[Français]

L'évaluation des systèmes de transport dans le Nord de 2019 fournira des données qui nous aideront à approfondir notre compréhension des infrastructures de transport multimodal qui seront nécessaires pour répondre à la demande croissante dans le Nord territorial au cours des 20 prochaines années. Les conclusions de l'étude sont attendues à l'hiver 2020.

Merci.

Je répondrai avec plaisir à vos questions.

[Traduction]

**La présidente:** Merci.

Nous allons maintenant passer à Gregory Lick, du ministère des Pêches et des Océans.

Allez-y.

**M. Gregory Lick (directeur général, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans):** Bonjour, madame la présidente; bonjour, mesdames et messieurs.

C'est un honneur pour moi d'être ici aujourd'hui et d'avoir la possibilité de vous donner un aperçu des activités importantes que la Garde côtière canadienne mène dans l'Arctique et en particulier dans l'intérêt des résidents du Nord.

[Français]

Je suis fier de pouvoir dire que la Garde côtière canadienne est un symbole de sécurité et de protection reconnu à l'échelle nationale et internationale pour les personnes qui naviguent dans nos eaux.

[Traduction]

Notre travail a des répercussions directes et visibles sur la santé physique, économique et environnementale des gens du Nord. Nos équipes d'experts à bord des brise-glaces assurent une navigation sécuritaire qui permet d'approvisionner les collectivités en fournitures et en biens essentiels et fait en sorte que les navires transitent par l'Arctique en toute sécurité.

[Français]

Grâce à nos aides à la navigation, les marins peuvent emprunter une voie navigable sûre.

[Traduction]

Durant la saison de navigation, nos agents professionnels des Services de communication et de trafic maritimes à Iqaluit identifient, surveillent et contrôlent le trafic maritime et garantissent un lien de communication aux navigateurs en cas d'urgence.

Notre équipement de protection de l'environnement, qui ne cesse d'évoluer, est déployé dans des lieux stratégiques partout dans l'Arctique pour protéger les écosystèmes sensibles de l'Arctique.

[Français]

Cependant, nous ne pouvons le faire seuls. Nos systèmes de sécurité maritime, de sûreté et de protection de l'environnement s'appuient sur:

[Traduction]

des partenariats forts avec les collectivités et les peuples autochtones;

[Français]

des règlements efficaces de la part de nos partenaires fédéraux pour prévenir des événements dommageables;

[Traduction]

une approche solide et à plusieurs niveaux pour la recherche et le sauvetage, en particulier avec nos partenaires, les Forces armées canadiennes et la Garde côtière auxiliaire canadienne; un solide partenariat opérationnel avec la Marine royale du Canada, qui déploie de nouvelles capacités dans le Nord grâce aux navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique ou de la classe de navires Harry DeWolf;

[Français]

la reconnaissance que les pays de l'Arctique doivent agir ensemble lorsque des événements importants grèvent les ressources d'un seul pays.

[Traduction]

Comme l'a appris la Garde côtière au fil de décennies de collaboration avec ses partenaires du Nord, les peuples vivant dans l'Arctique canadien possèdent une compréhension profonde de la mer. Leur survie et, certainement, le succès futur du Canada dans l'Arctique dépendent de cette compréhension. Nous nous sommes engagés sans réserve à travailler avec des partenaires et des intervenants autochtones afin de garantir la sécurité du transport maritime dans l'Arctique tout en respectant la signification culturelle et environnementale du Nord.

En raison de l'allongement de la saison de navigation causé par le changement climatique, on a de plus en plus besoin de nous. Et c'est pourquoi nous investissons dans le Nord, par exemple dans des systèmes d'identification et de surveillance des navires, des capacités sur l'eau, de nouvelles installations de recherche et sauvetage et du nouvel équipement de protection de l'environnement.

[Français]

Grâce au Plan de protection des océans, nous pouvons prolonger la saison d'activité de nos brise-glaces dans l'Arctique. La plupart des Canadiens du Sud ne savent pas que la coque des navires commerciaux qui sillonnent nos eaux nordiques n'est pas à l'épreuve des glaces et que ces navires ne peuvent pas livrer leurs marchandises sans l'aide d'un brise-glace de la Garde côtière.

Sur ces mers, nos brise-glace sont les chasse-neige du Nord.

[Traduction]

Voici des exemples de nos améliorations de la sécurité maritime dans la région.

À l'heure actuelle, 16 unités de la Garde côtière auxiliaire canadienne sont actives dans les collectivités et comptent plus de 350 membres auxiliaires et 25 navires. Ces chiffres augmenteront en 2019 et dans les années à venir.

Dans le but d'améliorer la capacité de transmission de données et de communications vocales dans le cadre de la réduction de l'empreinte environnementale de la région de l'Arctique de la Garde côtière, nous avons fait l'acquisition de 22 modems satellites afin de remplacer les modems désuets et inefficaces existants.

L'équipement réseau des Services de communication et de trafic maritimes d'Iqaluit sera également remplacé en décembre dans le but de moderniser davantage le réseau et d'assurer l'amélioration de sa fiabilité et de sa résilience.

Le 28 juin, nous avons ouvert une station saisonnière de bateaux de sauvetage côtier à Rankin Inlet, où travaillent de jeunes Inuits. J'ai eu le privilège de rencontrer quelques-uns de ces jeunes extrêmement compétents auxquels on avait fait appel en juin de cette année à l'appui du Sommet du G7, et j'ai pu me rendre compte à quel point leur contribution est précieuse.

• (1645)

[Français]

L'Arctique suscite de plus en plus d'intérêt à l'ère où les changements climatiques rendent l'Arctique canadien plus accessible au fret maritime et au développement économique.

[Traduction]

Cet accès que l'on doit au changement de l'état des glaces ne signifie pas toujours moins de risques, car une glace pluriannuelle plus dure et plus dangereuse se déplace vers les eaux du Sud de l'Arctique. Les divers niveaux d'action de nos systèmes de sécurité maritime et de protection de l'environnement relèvent ce défi grâce à de nouveaux investissements.

Notre détermination à soutenir l'Arctique s'inscrit dans notre héritage et elle demeure inébranlable face à l'avenir.

Je vous remercie, madame la présidente, de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole. Je me ferai un plaisir de vous donner les détails supplémentaires que vous souhaitez sur nos programmes de l'Arctique.

**La présidente:** Merci.

Nos derniers intervenants viennent du ministère de l'Environnement: Chris Derksen et Dilhari Fernando.

Je vous en prie.

**Mme Dilhari Fernando (directrice générale, Direction des politiques, de la planification et des partenariats, Service météorologique du Canada, ministère de l'Environnement):** Merci, madame la présidente.

Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui pour éclairer l'étude du Comité sur les projets essentiels d'infrastructure dans le Nord et les stratégies régionales du point de vue de la surveillance et des observations environnementales.

Je m'appelle Dilhari Fernando et je suis directrice générale auprès du Service météorologique du Canada et d'Environnement et Changement climatique Canada. Mon collègue, Chris Derksen, est chercheur scientifique auprès de la Direction générale des sciences et de la technologie du ministère.

Environnement et Changement climatique Canada s'engage à protéger l'environnement, à conserver le patrimoine naturel du pays et à fournir des renseignements météorologiques pour tenir les Canadiens informés et en sécurité. Nos programmes visent à réduire au minimum les menaces que représente la pollution pour les Canadiens et pour leur environnement, à doter les Canadiens des outils nécessaires afin de prendre des décisions éclairées quant aux conditions changeantes du temps, de l'eau et du climat et à préserver et à restaurer l'environnement naturel du Canada.

Environnement et Changement climatique Canada est un ministère à vocation scientifique. Il exploite une infrastructure vaste et diversifiée dans le Nord et dans l'Arctique dans le but de recueillir des données sur l'environnement et de mener des recherches à l'appui de la prestation des services ministériels. De plus, il fournit des renseignements importants pour soutenir le travail de nombreuses autres entités, dont d'autres ministères et organismes fédéraux, d'autres ordres de gouvernement, le milieu universitaire, le secteur privé et la communauté mondiale.

En plus d'être le gardien des bâtiments utilisés pour la recherche, l'entreposage et l'hébergement du personnel, le ministère est le gardien d'une vaste gamme d'infrastructures d'observation qui visent à recueillir des données environnementales portant entre autres sur les précipitations, la pression atmosphérique, la qualité de l'air, etc. Ces données sont utilisées pour la production de prévisions et d'avertissements météorologiques et de renseignements climatiques, ainsi que pour la prestation de services climatiques et de services des glaces, et l'élaboration de dossiers à long terme sur les conditions climatiques.

Dans le cas de l'installation d'Eureka à l'île d'Ellesmere au Nunavut, Environnement et Changement climatique Canada est le principal gardien de la piste, essentielle pour les atterrissages des aéronefs et un important point d'accès pour le personnel du ministère et les scientifiques invités.

Laissez-moi vous donner quelques détails. Le Service météorologique du Canada est la source faisant autorité pour les renseignements et les services concernant la météo, les quantités d'eau, la qualité de l'air et les glaces. Nous fournissons une vaste gamme de services, y compris des prévisions et des avertissements météorologiques publics pour environ 90 collectivités du Nord; la surveillance des débits de glace de mer et l'émission des prévisions, des avis et des avertissements maritimes; le maintien des dossiers à long terme sur la glace et les conditions climatiques; et la collecte d'information sur les niveaux et les débits d'eau dans les grands bassins hydrographiques du Canada, y compris ceux qui se déversent dans l'océan Arctique.

Pour fournir ces services, nous exploitons des réseaux nationaux de surveillance qui visent à fournir de l'information sur les conditions passées et présentes de l'atmosphère, du climat, de l'eau et des glaces. Pour ce qui est du Nord et de l'Arctique, nous exploitons environ 137 stations météorologiques automatisées, 21 stations météorologiques exploitées par des bénévoles, 93 stations de surveillance de l'aviation, 16 stations aérologiques, 11 stations de détection de la foudre, 13 stations de surveillance du climat, 34 bouées dérivantes, une station de réception de signaux satellitaires et 233 stations hydrométriques.

Environnement et Changement climatique Canada effectue également toute une gamme de recherches et d'activités de surveillance dans le Nord canadien et dans l'Arctique afin de générer des renseignements importants qui nous aident à comprendre la nature unique et changeante des écosystèmes du Nord. Dans le cadre de ce travail, nous avons le mandat de mener des recherches scientifiques qui nous permettent de mieux comprendre comment et pourquoi le climat du Canada change et quels sont les changements climatiques à venir. Les observations de surface, les données satellitaires et les modèles climatiques sont essentiels à cette recherche.

Le ministère exploite diverses installations scientifiques et technologiques dans l'Arctique canadien et exécute divers programmes, y compris quatre stations de recherche polyvalentes perma-

nentes dans l'Extrême-Arctique à Eureka, à Resolute, à Alert et à Iqaluit. Environnement et Changement climatique Canada est le principal gardien de l'infrastructure d'Eureka, au Nunavut. Les données fournies par la station Eureka sont importantes pour la modélisation des prévisions météorologiques et sont utilisées à l'échelle mondiale. De plus, Eureka est un emplacement clé pour effectuer des observations dans l'Extrême-Arctique à l'appui d'autres programmes scientifiques et de recherche importants.

En tant que gardiens de cette infrastructure, nous sommes chargés de superviser l'entretien de toute l'infrastructure connexe sur le site, y compris la piste, les bâtiments et l'installation de production d'énergie, et d'assurer des conditions de vie sécuritaires, comme l'approvisionnement en eau potable et les services d'assainissement pour le personnel du ministère, le personnel du MDN et les scientifiques invités.

J'aimerais également attirer votre attention sur la station Alert, qui se trouve à la pointe Nord de l'île d'Ellesmere. Ce site situé à environ 700 kilomètres du pôle Nord est le lieu habité le plus septentrional du monde. En outre, Alert est un site important pour les observations de la haute atmosphère, élément critique des prévisions météorologiques, tant dans le Nord que dans le Sud, et un site sentinelle pour les observations du climat et des gaz à effet de serre.

● (1650)

Étant donné les caractéristiques uniques et fondamentales de sites comme Eureka et Alert, il est important de noter que l'infrastructure dans l'Arctique fait face à des défis opérationnels particuliers et qu'elle est soumise à des coûts et à des risques opérationnels beaucoup plus élevés. En raison de leur emplacement géographique éloigné, des longues périodes d'obscurité et des conditions météorologiques rigoureuses, ces installations doivent être entièrement autonomes pour ce qui est de l'électricité, de l'eau potable et des installations sanitaires. Le transport aérien est le principal moyen d'amener les gens et les fournitures sur place. Il est donc important d'assurer la sécurité des pistes toute l'année. Nous avons aussi besoin d'équipement spécialisé pour les endroits éloignés, ce qui suppose des caractéristiques de conception pour fonctionner dans les conditions uniques du Nord et de l'Arctique, comme dans le froid extrême, et la résilience nécessaire pour composer avec des choses comme les animaux sauvages. Les solutions viables dans le Sud, comme le passage à l'énergie solaire, ne sont pas toujours facilement transférables dans le Nord.

En ce qui concerne les effets des changements climatiques sur les infrastructures dans le Nord, le rapport spécial publié récemment par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, ou l'IPCC, intitulé « Rapport spécial sur un réchauffement planétaire de 1,5 ° C », indique que les activités humaines seraient la cause, jusqu'à maintenant, d'un réchauffement de la planète d'environ 1 ° C. Le rapport fait également remarquer que les régions vulnérables, y compris l'Arctique, connaissent un réchauffement de deux à trois fois supérieur à la moyenne mondiale.

Pour ce qui est des changements survenus dans le Nord et dans l'Arctique au cours des 40 dernières années, notons la perte de couverture de neige et de glace de mer et les changements de la température du pergélisol. Ces changements correspondent à ceux observés dans d'autres régions du Nord, y compris l'Alaska, l'Europe du Nord et la Russie. Des données probantes provenant de simulations de modèles climatiques indiquent que les changements observés dans l'Arctique et le Nord du Canada continueront de se produire au cours des prochaines décennies.

Lorsqu'on examine les effets possibles des changements climatiques sur les infrastructures dans l'Arctique, certains facteurs importants doivent être pris en compte. Les principaux facteurs sont les suivants: presque tout le Nord canadien repose sur le pergélisol, et l'intégrité de nombreux écosystèmes nordiques et des infrastructures construites dépend de la stabilité du pergélisol; le pergélisol subit des changements rapides, ce qui pourrait menacer la stabilité structurale et la capacité fonctionnelle de l'infrastructure existante; l'affaissement des côtes et la perte de glace de mer augmentent les risques d'inondation en raison de l'élévation du niveau de la mer et des ondes de tempête dans certaines régions.

En conclusion, Environnement et Changement climatique Canada compte sur une vaste gamme d'infrastructures dans le Nord pour recueillir d'importantes observations environnementales qui sont utilisées dans la prestation de services clés, comme les prévisions météorologiques, et pour mener des recherches sur des enjeux, comme les répercussions des changements climatiques dans le Nord. Compte tenu de l'étendue et de l'éloignement du paysage canadien, il est particulièrement difficile d'assurer une densité, une distribution et une gestion du cycle de vie adéquates pour les infrastructures dans le Nord afin de permettre l'observation et la recherche. Cela souligne l'importance d'assurer une gestion de projet judicieuse, de s'adapter aux technologies novatrices et de bien déterminer et atténuer les risques dans l'avenir.

Je vous remercie.

**La présidente:** Merci.

Passons maintenant aux questions des députés, en commençant par le député Mike Bossio.

**M. Mike Bossio (Hastings—Lennox and Addington, Lib.):** En fait, j'aimerais commencer exactement là où vous avez terminé. Comme résultat des changements climatiques, nous voyons se produire d'énormes et considérables changements dans le Nord, avec la fonte des glaces et du pergélisol et les répercussions que cela entraîne. Vous dites que nous devons examiner l'innovation en ce qui concerne les infrastructures dans le Nord. Pouvez-vous nous donner quelques exemples de l'innovation qui se produit?

Est-ce que cela se produit? Si c'est le cas, pouvez-vous me donner quelques exemples?

**M. Chris Derksen (chercheur scientifique, Section des processus climatiques, Division de la Recherche climatique, ministère de l'Environnement):** Je vais vous donner quelques exemples. Une des choses essentielles avec le pergélisol, c'est que, à mesure qu'il fond, les surfaces routières changent et les saisons d'expédition par route de glace sont plus courtes.

Il y a deux problèmes...

• (1655)

**M. Mike Bossio:** Les bâtiments se déplacent.

**M. Chris Derksen:** Oui, exactement. Vous avez le soulèvement dû au gel et l'affaissement de la surface terrestre.

Les changements de la température du pergélisol ont aussi une incidence sur l'eau à la surface terrestre. Lorsque le pergélisol fond, cette eau peut maintenant s'écouler dans le sol, et cela change beaucoup de choses sur la surface terrestre.

Il est difficile d'atténuer ces répercussions. Une façon de le faire, c'est en utilisant des routes de glace. Nous savons que nous avons besoin d'une certaine épaisseur de glace avant de pouvoir conduire en toute sécurité un camion sur une route de glace. Pour améliorer la vitesse de formation de la glace, lorsque la glace est suffisamment

épaisse à l'automne, vous pouvez retirer la neige de la surface de glace, et la glace se formera plus rapidement. Nous pouvons employer des techniques de gestion afin d'atténuer les effets des changements climatiques sur des choses comme l'utilisation de routes de glace en vue d'expéditions.

Je dirais que ces idées en sont à leurs balbutiements dans de nombreux endroits, elles foisonnent. Transports Canada a également produit un rapport sur l'expédition dans le Nord, sur le transport dans le Nord, dont mon collègue ici pourrait parler davantage.

**M. Mike Bossio:** En fait, j'allais vous questionner à ce sujet. En ce qui concerne les ports et les choses du genre, la construction d'un port dans un paysage en constante évolution doit entraîner de grandes difficultés.

**M. Craig Hutton:** C'est le cas. Étant donné qu'il n'y a pas vraiment d'installations portuaires dans les territoires en soi, vous voyez vraiment les répercussions par rapport aux pistes. Vous les voyez également sur les routes et les routes de glace. La durabilité de ces routes de glace est remise en question. Comme mon collègue l'a dit, la solution pourrait passer par des pratiques opérationnelles, peut-être par le fait de changer la façon d'enlever la neige.

Elle pourrait aussi passer par le changement des matériaux de construction que vous utilisez pour ces installations. Vous pourriez déployer des types d'infrastructure de soutien différents pour aider à garder le pergélisol froid. Il pourrait y avoir une canalisation qui entraîne l'air froid dans les infrastructures et en dessous de celles-ci pour faire en sorte que le pergélisol reste froid sous la terre et que l'eau soit détournée des grands projets d'infrastructure, de manière à ce qu'on ne subisse pas d'autre détérioration due à...

**M. Mike Bossio:** Maintenant que nous nous orientons vers des eaux libres dans l'Arctique, songe-t-on à construire des ports dans le Nord?

**M. Craig Hutton:** En ce moment, un investissement important est consenti à Iqaluit pour un port en eau profonde, qui sera très utile dans nos efforts de réapprovisionnement. Il importe de prendre en considération ces techniques de construction pour ces types d'installations.

**M. Mike Bossio:** Dans le cadre de cet examen, à mesure que nous nous orientons vers ces eaux libres et ces difficultés, quel type de pratiques de réglementation environnementale allons-nous mettre en place pour nous assurer de le faire de façon durable sur le plan environnemental? Comment cela s'inscrit-il dans le Plan de protection des océans, par exemple?

**Mme Dilhari Fernando:** Malheureusement, je ne suis pas préparée pour parler du Plan de protection des océans, mais je peux vous parler d'une des choses que nous faisons au Service météorologique. Comme nous sommes responsables de la surveillance de l'environnement et de l'atmosphère, nous devons absolument continuer d'utiliser l'équipement le plus actuel pour surveiller les conditions atmosphériques, les conditions de la glace et d'autres conditions du genre, de sorte que nous puissions fournir les données qui sont nécessaires aux ingénieurs et à d'autres intervenants, et pour qu'une partie de cette construction puisse être faite de façon plus durable et tournée vers l'avenir.



**M. Mike Bossio:** Et que faites-vous du point de vue de la protection de l'environnement? Vous mesurez et surveillez les répercussions sur l'environnement et les changements qui sont apportés par rapport au changement climatique. À mesure que ces changements se produisent et que nous commençons à ouvrir le Nord au développement, que faisons-nous pour atténuer les répercussions possibles sur l'environnement de ce développement, de ces expéditions accrues, etc.? Avons-nous un plan à cet égard? Cela fait-il partie du Plan de protection des océans, par hasard?

**M. Gregory Lick:** Je vais en parler. Nous avons tous, autour de la table, un rôle à jouer dans le Plan de protection des océans.

Du point de vue de la Garde côtière canadienne, nous investissons dans des domaines comme la communication. À ce chapitre, nous nous assurons de comprendre où se trouvent les expéditions, de sorte que, lorsque les marins ont besoin d'aide, ils peuvent communiquer avec nous facilement et avec le système SAR, et nous pouvons intervenir efficacement.

Du point de vue réglementaire, ce dont Transports Canada peut parler, nous nous assurons que cela ne se produit pas au final. L'idée, c'est qu'il y a en place des règlements visant à régir la façon dont les navires sont construits afin de supporter la glace, pour éviter que surviennent des problèmes environnementaux. Nous investissons aussi dans de nouveaux équipements de protection environnementale modernes; ainsi, lorsque quelque chose arrive dans l'Arctique, nous pouvons intervenir efficacement.

L'autre élément concernant l'investissement dont j'ai parlé, c'est que nous ne pouvons tout faire seuls. Lorsque quelque chose d'important survient dans l'Arctique, tous les pays de l'Arctique s'unissent pour intervenir, et c'est pourquoi nous avons des forums comme le Conseil de l'Arctique, le Forum des gardes côtières de l'Arctique et des accords dans cette région qui nous permettent non seulement d'intervenir efficacement par rapport à des problèmes qui se produisent dans la partie arctique du Canada, mais aussi de s'entraider lorsque cela se produit sur le territoire arctique d'une autre entité.

• (1700)

**M. Mike Bossio:** Ma préoccupation, c'est que l'Arctique est un écosystème si fragile que si nous ne surveillons que les conditions météorologiques et cet aspect de... Si nous examinons le développement et tout le reste, que faisons-nous pour protéger cet écosystème fragile? Je crois que c'est un facteur important qui doit être...

**Mme Dilhari Fernando:** Certainement, comme mon collègue l'a dit, les trois ministères et d'autres intervenants jouent tous un rôle à cet égard. En ce qui a trait à certaines des choses qu'Environnement et Changement climatique Canada fait, nous avons parlé de prévisions météorologiques, et c'est effectivement très crucial. Une des choses que nous avons faites dans le cadre du Plan de protection des océans, c'est de renforcer notre capacité de fournir des prévisions météorologiques maritimes pour faire en sorte que nos marins aient les renseignements les plus à jour possible afin d'éviter des situations de conditions météorologiques extrêmes, qui pourraient entraîner des accidents et des mésaventures. De plus, avec le Service des glaces, c'est un domaine où nous cherchons à améliorer continuellement les produits des glaces qui sont offerts, encore une fois, afin d'assurer une navigation sécuritaire.

Tout le concept de la collecte de données environnementales et des infrastructures dont j'ai parlé est essentiel pour fournir certains de ces services que le ministère fournit ensuite.

**La présidente:** Merci.

Cela met fin à notre période de questions.

Passons au député Kevin Waugh.

**M. Kevin Waugh:** Je tiens à remercier les représentants des trois ministères d'être venus ici.

L'Arctique est certainement différent de la plupart des régions du Canada, comme vous le savez.

Le dernier groupe a parlé du diesel. Je suis heureux que le ministère de l'Environnement ait mentionné que le changement vers l'énergie solaire n'est pas toujours facilement transférable dans le Nord. Merci de l'avoir dit. Les gens du Sud croient souvent que leur plan s'adapte ailleurs, et ce n'est pas le cas.

Lorsque nous parlons du diesel, j'aimerais savoir quelle partie du diesel contribue aux changements climatiques dans le Nord du Canada. Cela existe depuis des décennies. Quelle partie de l'utilisation de l'électricité au diesel contribue aux changements climatiques dans le Nord et en quoi est-ce que l'extraction des ressources naturelles viendrait contribuer à cela?

**M. Chris Derksen:** Je vais commencer à répondre à cette question.

Je pense que la chose importante que l'on doit garder à l'esprit ici, c'est que le processus qui alimente le réchauffement accru que nous observons dans l'Arctique n'est pas attribuable aux activités qui se produisent dans la région.

Nous assistons à un réchauffement amplifié dans le Nord. Les raisons qui expliquent cela... il y a un certain nombre de rétroactions climatiques positives. Le consensus et la compréhension des scientifiques par rapport à ces rétroactions est fort. Cela ne repose pas sur les émissions de gaz à effet de serre qui se produisent dans l'Arctique, mais c'est fonction d'une augmentation mondiale. En ce sens, l'Arctique est situé dans un lieu où les processus physiques s'unissent pour amplifier le réchauffement dans cette région.

**M. Kevin Waugh:** Je pense que vous savez là où je veux en venir.

Les gens du Sud ont une opinion différente par rapport au Nord. Vous avez parlé du diesel, donc j'aimerais juste savoir: savons-nous ce que le diesel fait là-bas?

Lorsque vous étudiez les gaz à effet de serre, avez-vous quelque chose sur quoi nous pouvons poursuivre?

**L'hon. Hunter Tootoo (Nunavut, Ind.):** C'est 0,01 %.

**M. Kevin Waugh:** Il dit que c'est 0,01 %.

**M. Chris Derksen:** Il nous faudrait revenir pour fournir les chiffres réels et précis.

**M. Kevin Waugh:** La science est affaire de chiffres.

**M. Chris Derksen:** Encore une fois, ce qu'il importe de se rappeler ici, c'est que le processus de réchauffement accru qui se produit dans le Nord est fonction de processus mondiaux. Ce n'est pas attribuable à ce qui se produit dans le Nord.

**M. Kevin Waugh:** Dans ce cas, nous ne pouvons pas jeter le blâme sur le diesel.

**M. Chris Derksen:** Vous pouvez jeter le blâme sur tous les processus d'émission de gaz à effet de serre, et le diesel en est un.

Ce n'est pas le diesel qui brûle dans le Nord qui entraîne les changements climatiques dans le Nord. C'est le diesel et d'autres processus d'émission de carbone qui se produisent à l'échelle mondiale.

**M. Kevin Waugh:** Merci.

Vous avez parlé des brise-glaces. Combien en avons-nous au pays?

**M. Gregory Lick:** Dans la Garde côtière canadienne — dont je vais parler précisément — nous avons 15 navires partout au pays qui sont en mesure de se déployer dans l'Arctique.

Cependant, de façon générale, nous déployons nos brise-glaces lourds et moyens dans le Nord, en plus d'un brise-glace léger qui vient de l'Ouest. Généralement, nous déployons de sept à huit brise-glaces dans le Nord pour la saison estivale.

**M. Kevin Waugh:** Oui, c'est leur autoroute vers le Nord.

Je crois que Seaspan est en train de construire le super brise-glace *John G. Diefenbaker*. N'est-ce pas?

**M. Gregory Lick:** C'est exact. Notre brise-glace polaire, *John G. Diefenbaker*, fait partie de la planification d'avenir de Seaspan, oui.

**M. Kevin Waugh:** J'ai l'histoire sous les yeux

Nous sommes-nous entendus sur un prix concernant le chantier Davie? On devait en construire trois. Le contrat était pour trois brise-glaces. Il n'y a ici aucun renseignement au sujet de... Services publics et Approvisionnement Canada n'a pas de prix. Avons-nous un prix? Je pense que ce qui s'est produit, c'est qu'une entreprise du Québec qui construit des navires — elle avait de graves problèmes financiers — a obtenu le contrat pour trois brise-glaces moyens.

Avez-vous un prix? Personne n'a mis de prix là-dessus. Nous essayons seulement d'additionner deux et deux.

•(1705)

**M. Gregory Lick:** Ces navires sont convertis et modifiés dans le chantier Davie en ce moment pour que nous puissions les utiliser. Le premier sera probablement prêt vers la fin décembre.

Je n'ai pas le chiffre devant moi et je ne voudrais pas avancer d'hypothèse. Je crois que nous pourrions probablement vous revenir plus tard avec ce chiffre, s'il est disponible.

**M. Kevin Waugh:** J'aimerais beaucoup que vous le fassiez.

C'est 1,7 milliard de dollars pour reconstruire ou transformer une flotte de brise-glaces. C'est beaucoup d'argent, n'est-ce pas?

**M. Gregory Lick:** Les brise-glaces sont des navires très coûteux à construire, oui.

**M. Kevin Waugh:** Mais c'est leur autoroute, donc cela devrait être une priorité, ne pensez-vous pas?

**M. Gregory Lick:** Oui. Je suis d'accord avec vous, monsieur. C'est exactement pourquoi nous avons investi dans le Plan de renouvellement de la flotte.

Dans ce cas, comme il faut autant de temps pour construire des brise-glaces — peu importe le chantier où vous allez, il faut beaucoup de temps pour les concevoir et les construire — nous avons consenti des investissements provisoires... y compris les trois brise-glaces qui se trouvent actuellement au Chantier Davie, et des investissements pour moderniser nos brise-glaces actuels, pour qu'ils puissent durer toute leur vie opérationnelle jusqu'à ce que nous obtenions les nouveaux brise-glaces.

Absolument, et nous sommes d'accord pour dire que c'est une priorité. C'est pourquoi nous investissons là-dedans en ce moment.

**M. Kevin Waugh:** Avons-nous besoin de brise-glaces lourds?

**M. Gregory Lick:** Oui, nous en avons besoin.

**M. Kevin Waugh:** Combien en avons-nous en ce moment?

**M. Gregory Lick:** En ce moment, les deux navires que nous considérerions comme des brise-glaces lourds sont le NGCC *Louis S. St-Laurent* et le NGCC *Terry Fox*.

**M. Kevin Waugh:** À quel moment la construction du *Diefenbaker* s'amorcera-t-elle?

**M. Gregory Lick:** Je ne crois pas que Seaspan ait encore proposé de date ferme. Cela viendrait après notre construction actuelle de navires scientifiques et des navires de soutien interarmées.

**M. Kevin Waugh:** D'accord.

À propos de Transports 2030, je tiens simplement à dire à M. Hutton et à Mme Marie-Claude Petit qu'il est bon d'avoir un plan pour l'avenir, et je suis heureux que nous parlions des peuples autochtones dans leurs collectivités respectives. La plupart d'entre eux veulent avoir leur mot à dire sur leur vie et sur la façon dont la progression s'effectuera dans le Nord du pays.

Où en sommes-nous avec le Fonds national des corridors commerciaux? Comme il est fondé sur le mérite, cela pose problème, mais allez-y.

**Mme Marie-Claude Petit (directrice générale, Programmes d'infrastructure de transport, ministère des Transports):** Oui, il s'agit d'un programme national fondé sur le mérite dans tout le pays. Il est important de souligner que nous avons alloué 400 millions de dollars pour le Nord, en particulier pour les trois territoires, sur le budget de 2 milliards de dollars consacré au FNCC. C'est une application assez importante, car nous comprenons que, lorsque nous parlons de commerce et de transport, si nous comparons des régions comme Vancouver et le territoire, l'incidence sur le commerce d'un bout à l'autre du pays, et en particulier sur la scène internationale, n'est pas la même pour ce qui est d'atteindre d'autres marchés.

Nous comprenons les besoins spécifiques du territoire. C'est pourquoi nous avons déterminé une aide financière particulière pour répondre à ces besoins dans les trois territoires.

**La présidente:** Voilà qui met fin à l'occasion pour Kevin de poser des questions cette fois-ci.

La parole est maintenant à la députée Rachel Blaney.

**Mme Rachel Blaney:** Merci, madame la présidente.

Je vous remercie tous de votre présence parmi nous aujourd'hui.

Nous avons déjà entendu le représentant de Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada. Cette question s'adresse aux représentants de Transports. Ils ont parlé de toutes les consultations qu'ils menaient. Les collectivités du Nord ont clairement indiqué qu'il ne faut plus permettre l'approche corrective, qui semble être une tradition de longue date dans leur région. Elles ont vraiment besoin d'investissements à long terme dans les infrastructures.

Le rapport est très clair. Une de mes questions est la suivante: comment communiquent-elles avec votre ministère pour s'assurer qu'il existe un chevauchement dans la façon dont tous les ministères travaillent en collaboration?

**M. Craig Hutton:** Merci de cette question.

Le travail effectué par l'intermédiaire de RCAANC est assez horizontal dans tous les ministères ayant des intérêts ou des opérations dans le Nord. Ce n'est pas différent avec Transports Canada. Nous avons été très actifs et en accord avec ses représentants lors des consultations qui ont eu lieu concernant le cadre politique en cours d'élaboration.

En outre, nous avons également entrepris certaines de nos propres consultations afin de mieux cerner les besoins dans les territoires et de déterminer la façon d'y répondre. Entre les consultations menées conjointement avec RCAANC et nos propres consultations, nous obtenons une assez bonne idée des besoins.

• (1710)

**Mme Rachel Blaney:** Dans le contexte des transports, je suis persuadée que les réalités changeantes de l'environnement, ainsi que les changements climatiques, ont des répercussions assez importantes sur le travail que vous effectuez. Je pense que le pergélisol... J'ai parlé à certains des dirigeants des collectivités nordiques selon lesquels les maisons, les routes et les pistes d'atterrissage des aéroports bougent et, soudainement, ne sont plus utilisables.

Je me demande simplement si vous pourriez parler un peu du travail que vous faites avec ces collectivités afin de résoudre ces problèmes à mesure qu'ils se présentent.

**M. Craig Hutton:** L'un des programmes qui viennent d'être renouvelés est le Programme de l'ATN, une initiative d'adaptation des infrastructures de transport qui s'associe aux collectivités locales, aux gouvernements territoriaux et au monde universitaire pour tenter de déterminer quelles technologies pourraient aider à ralentir la dégradation du pergélisol et à renforcer la résilience des infrastructures de transport.

On examine les nouvelles méthodes de construction des routes et des pistes. Nous faisons tout, de la recherche à la collaboration avec le milieu universitaire afin de comprendre, comme je l'ai dit plus tôt, les pratiques opérationnelles qui pourraient changer pour préserver l'infrastructure et prolonger sa durée de vie. C'est un programme plutôt réussi. Il a été renouvelé récemment avec l'injection de 6,4 millions de dollars pour les trois prochaines années.

**Mme Rachel Blaney:** Je m'adresse à la Garde côtière, vous avez dit dans votre rapport, entre autres, que vous reconnaissiez la valeur des connaissances locales. Je me demandais simplement comment vous intégriez cet aspect dans votre travail.

**M. Gregory Lick:** L'une des choses que nous devrions reconnaître, c'est que cela n'est pas nouveau pour nous. C'est quelque chose que nous avons fait lorsque nous naviguions dans l'Arctique et que nous fournissions des services dans cette région au fil des décennies. Nous avons consulté la population du Nord et avons établi un dialogue avec elle pendant cette longue période.

À titre d'exemple, lorsque nous avons décidé, après analyse, de l'emplacement du premier bateau de sauvetage côtier, nous avons traversé l'Arctique, au sein d'une vingtaine de collectivités différentes, et les avons mobilisées, y compris les collectivités autochtones. Nous avons demandé quel serait le meilleur endroit dans l'Arctique pour soutenir la recherche et le sauvetage, mais avec le concours des personnes qui vivaient là-bas également. Ce n'est qu'un exemple de ce que nous avons fait. Dans le cadre de cette analyse, nous avons parcouru l'Arctique et avons utilisé une méthodologie permettant d'examiner les capacités existantes, la nouvelle navigation à venir et les risques en matière de recherche et de sauvetage, mais c'est quelque chose que nous faisons depuis des décennies.

Un autre exemple: nous sommes maintenant aux Services de communication et de trafic maritimes d'Iqaluit. Nous y avons maintenant un bureau réservé aux Inuits pour nous aider à gérer la chasse et le piégeage, les communications, les cas de recherche et de sauvetage, et ainsi de suite. Nous ne faisons pas que consulter; nous intégrons également les peuples autochtones du Nord dans notre

centre afin de pouvoir gérer la recherche et le sauvetage beaucoup plus efficacement.

**Mme Rachel Blaney:** Compte tenu des répercussions des changements climatiques et de la reconnaissance du fait que la population jeune de l'Arctique est plutôt robuste, quelle est la répercussion la plus importante et en quoi cela influe-t-il sur vos besoins en ressources humaines pour la Garde côtière?

**M. Gregory Lick:** Les changements climatiques ont des répercussions directes sur la sécurité de la navigation dans l'Arctique. C'est la répercussion la plus directe sur notre domaine, et j'ai évoqué dans mes observations préliminaires les mesures que nous prenons pour atténuer certains de ces risques lorsque des changements climatiques touchent l'Arctique.

À propos de nos ressources humaines, comme nous mettons en place davantage d'actifs dans l'Arctique — qu'il s'agisse d'installations de recherche et de sauvetage réservées à l'Arctique ou des caches pour la protection de l'environnement, des endroits où l'équipement est placé —, nous tentons d'intégrer les collectivités autochtones et d'autres collectivités et de les faire participer à l'utilisation de cet équipement. Fait plus important encore, s'il est impossible d'assurer l'exploitation en permanence, nous formons les collectivités locales à l'utilisation de cet équipement afin qu'elles puissent intervenir, car lorsqu'un incident environnemental se produit, la Garde côtière n'est peut-être pas la première à se rendre sur place, puisque l'Arctique est vaste. Les collectivités locales seront les premières sur place, et il est important pour nous de leur donner une formation et de nous assurer qu'elles sont en mesure d'intervenir.

En ce qui concerne les ressources humaines, nous travaillons avec les différents collègues, en particulier le Collège de l'Arctique, en vue d'attirer des personnes au sein de la Garde côtière, d'aider à la mise en place de ces caches environnementales ou de prêter main-forte aux interventions de recherche et de sauvetage. C'est donc un élément vital de notre stratégie de ressources humaines. C'est assurément un défi, mais nous voulons nous assurer que notre intervention et nos services dans l'Arctique sont un succès. C'est essentiel pour nous.

• (1715)

**Mme Rachel Blaney:** Je n'ai pas assez de temps pour poser une question à Environnement Canada, mais pourriez-vous faire part au Comité de tout travail novateur en cours sur la façon de lutter contre les changements climatiques dans cette région? Vous avez parlé des tubes dans le sol qui laissent entrer l'air froid et permettent d'éliminer l'eau. Si vous pouviez nous dire quoi que ce soit au sujet des façons novatrices d'améliorer et de soutenir les infrastructures, ce serait vraiment utile.

Je vous remercie.

**La présidente:** Mais dans un document de deux pages, s'il vous plaît... Cela pourrait faire des centaines de pages, Rachel. Je dis simplement que la science est une chose merveilleuse.

D'accord, la parole est au prochain député sur notre liste, T. J. Harvey.

**M. T.J. Harvey (Tobique—Mactaquac, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Je partagerai mon temps de parole avec Hunter; je prendrai le temps qu'il n'utilise pas.

**La présidente:** Monsieur le député Hunter Tootoo, je vous souhaite la bienvenue au Comité.

**L'hon. Hunter Tootoo:** Merci, madame la présidente. Merci, monsieur Harvey, de partager votre temps de parole.

Ma première question s'adresse à M. Hutton. Vous avez parlé de la façon dont vous êtes en train d'élaborer ce cadre stratégique multimodal de transport dans l'Arctique afin de mieux positionner le ministère pour répondre à nos besoins.

Quand vous attendez-vous à ce que cela soit fait?

**M. Craig Hutton:** Nous avons participé à des consultations dans chacun des trois territoires afin de discuter de la façon dont le ministère pourrait mieux tenir compte des besoins de l'Arctique dans ses politiques, ses investissements et la conception de ses programmes. Nous travaillons activement à l'élaboration de ce cadre et cherchons à l'aligner sur le travail en cours à RCAANC. Nous espérons donc que cela sera fait plus tard cette année.

**L'hon. Hunter Tootoo:** Merci.

Comme vous l'avez mentionné, et tout le monde le sait, les transports aérien et maritime sont nos deux seuls modes de transport. Est-ce que vous consultez les gens qui travaillent dans ces industries et nous fournissent ces services dans le Nord? Ce sont eux qui ont une connaissance directe des défis et des problèmes auxquels ils sont confrontés quotidiennement. Les consulterez-vous également?

**M. Craig Hutton:** Au cours de l'été, nous avons eu des entretiens avec des exploitants qui exercent leurs activités là-bas, et nous prévoyons continuer. Nous avons eu une séance de consultation en particulier consacrée à cette question à Montréal, car plusieurs exploitants qui exercent des activités dans le Nord sont installés à Montréal ou à proximité. Ils ont une bonne idée des conditions dans lesquelles ils ont évolué, dans certains cas, pendant des décennies. L'intégration de leurs connaissances dans notre cadre et la manière dont nos programmes peuvent les toucher constituent un aspect très important de notre travail.

**L'hon. Hunter Tootoo:** Envisagez-vous de parler également aux gens de l'industrie du transport aérien? Je sais que certains changements apportés actuellement à la réglementation sur le temps de service de vol ont une incidence sur leurs activités. Allez-vous leur parler des problèmes auxquels ils sont confrontés, ce qui peut vous aider à les gérer?

**M. Craig Hutton:** Oui, et il y a eu des discussions particulières sur la question des temps de service de vol avec les exploitants du Nord. De même, dans le contexte plus large du cadre, nous discutons avec des représentants des services aériens.

**L'hon. Hunter Tootoo:** Merci beaucoup.

Je m'adresse à M. Lick. Je suis heureux de vous rencontrer, monsieur.

Je vais commencer par dire que j'apprécie tous les investissements qui ont été faits par la Garde côtière dans le Nord. Le bateau de sauvetage qui était là pour le salon à Rankin Inlet a été un franc succès. C'était super.

Vous avez parlé des caches que vous avez, et je sais qu'elles se trouvent dans différentes collectivités du Nord. Premièrement, prévoyez-vous accroître le nombre de caches dans davantage de collectivités alors que la glace semble s'ouvrir davantage? Deuxièmement, combien de fois allez-vous dans ces collectivités et collaborez-vous avec l'organisation locale de chasseurs et de trappeurs ou avec la municipalité pour examiner l'équipement et ce qui s'y trouve ainsi que pour fournir des instructions sur son utilisation?

**M. Gregory Lick:** À propos des caches environnementales, nous en avons actuellement 24 dans l'Arctique, y compris une trousse d'équipement d'intervention rapide transportable par avion — nous l'appelons le « RAT pack » — à Hay River.

Les caches, en elles-mêmes, sont quasiment inutiles à moins que des personnes soient formées à leur utilisation. Une de nos priorités est de veiller à ce que les collectivités locales reçoivent une formation. L'équipement est également modernisé. Comme la majeure partie de l'équipement, si vous ne l'utilisez pas, il devient inutile au bout d'un certain temps; il se dégrade tout simplement.

Il y a deux aspects à cette façon de faire. D'une part, nous modernisons l'équipement, réinvestissons dans ces caches et examinons la formation pour nous assurer que les gens sont formés à utiliser l'équipement, absolument. D'autre part, nous examinons l'ensemble du pays, pas seulement l'Arctique, et nous étudions la planification des interventions régionales ou géographiques. Nous examinons les domaines de risque. Comme ce risque évolue, non seulement dans l'Arctique, mais dans l'ensemble du pays, nous évaluons ce que nous devons investir afin de pouvoir faire y face. Il est fort probable que, tandis que les voies de navigation changent, nous investirons dans différentes caches au fil de l'évolution. Donc, oui, absolument.

• (1720)

**L'hon. Hunter Tootoo:** Merci, madame la présidente.

Je redonne la parole à M. Harvey.

**La présidente:** Vous avez deux minutes.

**M. T.J. Harvey:** Ma première question s'adresse aux représentants du ministère de l'Environnement. Nous avons passé beaucoup de temps à parler des possibilités accrues de transit dans l'Arctique, compte tenu des changements climatiques que nous avons déjà connus. Quels travaux a-t-on réalisés en vue de mesurer les conséquences négatives potentielles si nous poursuivons dans cette veine, pour ainsi dire? Au fur et à mesure que les voies de navigation deviendront de plus en plus accessibles, la circulation augmentera. Quelles recherches ont été menées pour tenter de mesurer les effets possibles?

**M. Chris Derksen:** Merci, je vais répondre à cette question.

Il existe un rapport de l'OMM que nous devons mettre à la disposition du Comité au sujet des conséquences des changements dans la glace marine sur la navigation dans l'Arctique; c'est très important.

En ce qui concerne le Canada, je veux souligner un point très important: le centre de l'Arctique est la région qui subit la plus grande réduction de la glace marine. De par l'emplacement de l'Arctique canadien, la façon dont la glace marine dans l'Arctique a tendance à se déplacer, nous avons encore beaucoup de glace de plusieurs années, une glace plus épaisse et plus ancienne, qui se déverse dans les eaux canadiennes. Même si la perception, qui est vraie à bien des égards, est que l'Arctique s'ouvre et qu'il y a moins de glace de mer — le passage du Nord-Ouest a été beaucoup plus ouvert à la circulation maritime ces dernières années qu'auparavant —, mais les risques sont toujours réels, dans le sens où les voies navigables canadiennes, avec leurs chenaux étroits, peuvent être des lieux dangereux pour les opérations, car la glace de mer dérive toujours dans ces chenaux pendant l'été.

Nous assistons à la perte de glace de mer dans l'ensemble de l'Arctique, mais nous devons savoir que le déplacement de la glace de mer sur le territoire canadien entraîne des défis particuliers pour le Canada. C'est vraiment important du point de vue de la navigation.

**M. T.J. Harvey:** Merci.

Au sujet de la construction routière dans le Nord, qui, je le sais, est similaire aux nouvelles méthodes de construction de pistes, quelles sont les considérations environnementales prises en compte lors de la construction de ce nouveau style d'infrastructure de transport? Si vous construisez une route ou une piste d'atterrissage munie de canalisations, vous appuyez-vous sur une membrane d'étanchéité ou travaillez-vous le pergélisol pour vous appuyer sur une base plus solide?

**La présidente:** Cette question ne requiert qu'une réponse par oui ou par non, alors répondez rapidement.

**M. T.J. Harvey:** Voilà.

**M. Craig Hutton:** Cela dépend.

**M. T.J. Harvey:** C'est parfait. C'est suffisant.

**La présidente:** C'est maintenant au tour de M. Arnold Viersen.

**M. Arnold Viersen:** Merci, madame la présidente.

Je peux continuer dans cette veine.

Je m'intéresse aux voyages en avion. L'Alaska semble prospérer dans le domaine des voyages aériens. Je ne vois pas nécessairement le même enthousiasme pour le transport aérien au Canada. Cette évaluation serait-elle juste? Il semble que vous ayez plus de chance de voyager en avion qu'en camionnette en Alaska. Et dans le Nord du Canada, il y a nettement plus de camionnettes que d'avions. Est-ce une évaluation correcte?

**M. Craig Hutton:** Au Nunavut, par exemple, il s'agit exclusivement de transport aérien entre collectivités et de liaisons vers le sud. Bien sûr, il y a l'approvisionnement maritime.

Si j'ai bien compris, votre question concerne davantage l'utilisation privée des avions plutôt que des véhicules.

Je ne peux pas me prononcer sur ce que pourraient être les chiffres. De toute évidence, la population de l'Alaska est légèrement différente de celle de l'ensemble des territoires, mais il ne fait aucun doute que le transport aérien est absolument essentiel pour se déplacer. C'est la même chose au Yukon. Vous voyez que le mode aérien est utilisé pour l'exploration et l'exploitation minière, etc. C'est la même chose aux T.N.-O. Le recours au transport aérien est assez similaire dans les territoires. Il est complété par d'autres modes, en fonction du territoire dont il est question. C'est vraiment un mode de transport essentiel pour les trois territoires, et il l'est davantage lorsque vous allez plus à l'est.

• (1725)

**M. Arnold Viersen:** Votre ministère travaille-t-il à des initiatives visant à abaisser certains seuils pour le transport aérien?

**M. Craig Hutton:** Abaisser les seuils dans quel contexte?

**M. Arnold Viersen:** Il est coûteux de piloter un avion. Je le sais d'expérience. Le ministère cherche-t-il des moyens de réduire certains des coûts liés aux vols?

**M. Craig Hutton:** Je pense certainement que le coût est l'un des problèmes auxquels nous sommes très sensibles, compte tenu de son incidence sur les voyageurs du Nord et sur le prix des marchandises. Beaucoup de variables entrent dans le coût. C'est un marché du transport aérien.

Par exemple, en ce qui concerne l'infrastructure et les investissements dans l'infrastructure au titre du Fonds national des corridors commerciaux, une des annonces faites au cours des derniers mois avait trait à des aéroports du Nunavut, et cinq d'entre eux ont été rénovés. Ces types d'investissements permettent de limiter ou de réduire les coûts.

Du côté des marchandises, par exemple, il faut s'assurer que le stockage des aliments est adéquat afin que l'on puisse réduire les pertes. First Air investit dans un grand entrepôt à Iqaluit, ce qui contribuera à réduire les coûts.

**M. Arnold Viersen:** J'en viens à un autre point: l'incidence que la taxe sur le carbone a eue sur le coût de construction d'une nouvelle route ou d'une nouvelle piste d'atterrissage, ou simplement l'acheminement de quoi que ce soit vers le Nord.

**M. Craig Hutton:** Les gouvernements territoriaux sont responsables de l'exploitation et de la maintenance des installations de transport.

**M. Arnold Viersen:** Ces gouvernements sont-ils exemptés de la taxe sur le carbone?

**M. Craig Hutton:** Il faudrait demander...

**M. Arnold Viersen:** Avez-vous remarqué que les coûts ont considérablement augmenté depuis l'entrée en vigueur de la taxe sur le carbone?

**Mme Marie-Claude Petit:** Je pourrais faire un commentaire à ce sujet.

Nous avons le Fonds national des corridors commerciaux. Comme je l'ai déjà mentionné, il s'agit d'un programme fondé sur le mérite. Les projets nous sont soumis par des promoteurs, qui peuvent être des territoires, des municipalités ou des groupes autochtones. Nous leur accordons un financement en fonction de tous les renseignements dont nous disposons sur les projets. Nous choisissons des projets selon leur mérite. Pour certaines de ces questions, nous devons examiner les différents projets que nous financerons dans les années à venir.

**M. Arnold Viersen:** D'accord. Avez-vous constaté un pic à cet égard depuis...?

**La présidente:** Vous savez qu'il est 17 h 30.

**M. Arnold Viersen:** Puis-je pousser un peu plus loin?

**La présidente:** Non.

Il est un peu comme ça.

**M. Arnold Viersen:** Elle me donne de courtes minutes.

Je vous remercie.

**La présidente:** À ce propos, je tiens à vous remercier tous, au nom des députés, d'être venus répondre à nos questions de votre mieux. J'attends avec intérêt toute information que vous nous enverrez et je suis impatiente de rédiger un rapport utile.

[Français]

Merci beaucoup.

[Traduction]

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>